

IL SETTIMANALE DA CORSA - Anno XXIV - N. 37 - 11/17 settembre 1984

L. 1.500

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

# AUTO SPORT N. 37

**MONZA TRICOLORE  
COL BIANCO Mc LAREN  
IL ROSSO FERRARI  
E IL VERDE ALFA**



Foto Villani

# FRATELLI D'ITALIA



# AUTO SPRI NT

presenta

e in regalo  
questo  
bellissimo  
libro  
tascabile  
a colori



Nel numero di settembre in edicola

## FRATELLI D'ITALIA

Un sondaggio condotto dal Laboratorio Indagini Socio-Antropologiche sulle passioni sportive degli italiani rivela: siamo un Paese Ferrarijuventizzato

## LOS ANGELES NEGROS

Le più belle immagini delle Olimpiadi nere, i Giochi dominati dagli atleti di colore, e la sfida Lewis-Owens

## SESSO O ESSE

Scopriamo con l'aiuto di alcuni specialisti se alle atlete l'amore fa bene o fa male



# SOMMARIO

**AUTO  
SPRINT**

Il settimanale da corsa

n. **37**

Anno XXIV  
11-17 settembre 1984

Direttore responsabile  
**ITALO CUCCI**

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

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

**Il nostro indirizzo:** via dell'Industria 6 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO).  
Telefono: 051/45.55.11. - Casella postale: AD 1734 - 40100 Bologna.

Telex: 51.02.12 - 51.02.83 Sprint-I  
Telecopier: 051/455418

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

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

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

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

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

## FORMULA 1

Il Gp d'Italia dai nostri inviati 4-32

## IL PERSONAGGIO

Ken Tyrrell 40

## SPECIALI

Il Nürburgring al microscopio 34

Dossier Alfa: il futuro del Biscione 50

I guerrieri del colore 88

## VELOCITÀ

Alla scoperta della F. Ford 2000 58

Europeo F.3: agguato a Capelli 81

Storiche: Vallenga ultimo atto 82

Endurance: tocca a Imola 119

## RALLY

Mondiale: la parola a Blomqvist 87

Open: Piancavallo in replay 92

## LE GARE DELLA DOMENICA

Euroturismo al Nürburgring 103

Cart a Sanair 111

Le altre gare 97-117

## RUBRICHE

L'anagrafe della passione 46

Leggiamo per voi 48

Tuttosprint 83

Self service (posta) 92

Autocompravendita 123

Dove corriamo 126

## INDICE

### Il segreto di Nelson



Piquet e Lauda (Attualfoto)

**MONZA.** Con l'ennesima pole-position (sette «Vespa» in garage, ma solo due vittorie) Nelson Piquet ha salutato il titolo felicemente conquistato l'anno scorso e la folla di Monza che, al quindicesimo giro, ha visto il fumo del suo «Bmw» andato arrosto. Tutto questo, proprio nel giorno dei miracoli Ferrari e Alfa e del trionfo «quasi» mondiale di Niki Lauda, al quale Nelson — l'ha detto ufficialmente — sarebbe felice di passare il titolo; e del quale è parso più d'una volta complice: sì, perché con le sue partenze a razzo s'è trascinato appresso il troppo emotivo Alain Prost, portandolo alla rovina. Come domenica scorsa. E tuttavia, l'avete visto, Nelson non ha mai accusato eccessiva amarezza per le clamorose rotture di motore che più d'una volta l'hanno tagliato fuori mentre era in testa, solitario: se l'è sempre presa con filosofia, un po' perché ha dimostrato di essere il più veloce, forse anche il più forte, ma anche perché sta lavorando per il futuro. Nelson sta infatti «studiando» con Gordon Murray per trasportare in gara, e sino in fondo, gran parte della potenza del Bmw, che può arrivare ad erogare fino a 960 cavalli in prova. Oggi i Tag-Porsche delle strapotenti McLaren spendono in gara fino a 680 cavalli, la Bmw cerca di arrivare a 750 e «usa» le ultime gare del Mondiale per preparare la... sorpresa 1985. Quel giorno Nelson Piquet, il pilota sorridente, tornerà al massimo della felicità, lottando (con buone speranze di successo) per il terzo titolo iridato. (g.cev.)

**CHIAMATE AS**  
**(051) 45 33 33**

**TELESPRINT** Servizio quotidiano d'informazione motoristica in collaborazione con la SIP



**AUTOSPRINT**  
IL SETTIMANALE DA CORSA  
FONDATA NEL 1961



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



**CONTI EDITORE**  
Direttore Editoriale  
**ITALO CUCCI**



Accertamenti  
Diffusione Stampa  
Certificato n. 696





# E venne il giorno del tricolore

di Daniele Buzzonetti

## IN COPERTINA

Non solo Niki Lauda è uscito vincente dal cinquantacinquesimo Gran Premio d'Italia che lo ha comunque lanciato verso la conquista del terzo titolo iridato. La corsa è stata infatti vivacizzata dai piloti italiani che hanno beneficiato della resurrezione della Ferrari e dell'Alfa Romeo.

Michele Alboreto e Riccardo Patrese sono finiti sul podio ma il successo poteva essere raggiunto anche da Teo Fabi e Piercarlo Ghinzani, positivi ma sfortunati

MONZA — È mancato solo l'Inno di Mameli e poi la festa sarebbe stata completa. Ovviamente ci si è messo di mezzo Niki Lauda che ancora una volta ha sfruttato al meglio le doti della sua McLaren-Porsche e ha messo ancora più in crisi il suo amico-nemico Alain Prost, ma i sempre caldissimi tifosi di Monza non si sarebbero mai aspettati un regalo del genere alla vigilia della gara. Magia della F. 1 che quando sembra condannata ad una monotonia sonnecchiosa, ci regala un Gran Premio tutto da vedere. La resurrezione della Ferrari e della Euroracing-Alfa Romeo con Alboreto e Patrese sul podio era un fatto sul quale nessuno avrebbe scommesso molto ed anche per questo la festa finale è stata ancor più clamorosa. Certo, la vittoria è un'altra cosa ed è un peccato che Alboreto l'abbia solo sfiorata da lontano ma con possibilità che erano state alla sua portata solo nel magico ma ormai lontano giorno di Zolder. Perché, come vedremo, quella Ferrari che doveva fare solo la comparsa ha ritrovato una vena inaspettata e solo per l'impossibilità di curare meglio i dettagli non si è verificato il caso clamoroso.

NIKI IL FURBO. Comunque, anche se molti degli «invasori» avrebbero dato chissà cosa per applaudire Alboreto al primo posto, il Lauda vittorioso a Monza non ha avuto certo crisi di gelosia. Non ha fatto una corsa d'attacco, ha approfittato come solo lui sa fare dei guai altrui ma ha dato ancora una volta una dimostrazione di stile e di tattica di gara. Probabilmente non sarebbe mai riuscito a superare Tambay, davvero in giornata di grazia, e avrebbe per lo meno dovuto rischiare con il bravo ma forse fin troppo irruento Teo Fabi. Ma poteva essere un problema per il furbissimo austriaco? Ha sperato nei problemi di consumo del motore Renault e qui ha avuto torto perché Tambay si è ritirato solo per la rottura del filo dell'acceleratore ma non ha sbagliato nel calcolare che la guida di Fabi era troppo decisa, considerata la delicatezza del motore BMW. Infatti quando si è messo nella scia della Brabham è stato diabolico nell'«invogliare» la rottura del 4 cilindri, episodio che ha «regalato» a Lauda nove punti d'oro. Certo, si parlerà a lungo anche della sfortuna di Alain Prost, costretto

al ritiro per rottura del mitico motore Porsche dopo appena tre giri. Il francese ora è staccato di oltre dieci punti da Lauda e con appena due GP a disposizione per rimontare, il finale di stagione sarà tutto in salita per il piccolo Alain. Ma, e se fosse che a Monza si è andato a cacciare in un guaio del tutto inutile? Partito abbastanza male, Prost ha rimontato subito rabbiosamente e una volta in seconda posizione ha dato l'anima per tenere il passo del solito scatenato Piquet, senza ricordare che il campione del mondo '83 potrà indubbiamente aprire una concessionaria Piaggio per via delle pole-position conquistate, ma una volta in gara ha purtroppo molte probabilità di doversi fermare per rottura del motore. Cosa che si è puntualmente verificata anche a Monza ma prima di lui Prost aveva già spremuto fin troppo il Porsche che una volta tanto lo ha lasciato a piedi. E una volta fermo ha dovuto anche subire i fischi di una folla che non riesce ad apprezzarlo.

CAVALLINO SORPRENDENTE. Ora cosa dobbiamo pensare, che l'ingegner Enzo Ferrari ha messo in piedi una operazione di scaramanzia nell'intiepidire le speranze in occasione della sua famosa conferenza? Sembra che il Gran Premio d'Italia dovesse essere un ennesimo Calvario per Alboreto e Arnoux e invece è mancato poco che segnasse l'inizio della riscossa. In prova è stata presentata la discussa 126-M2 con aerodinamica posteriore tipo McLaren e si è trattato di un miracolo considerato che l'operazione è stata portata avanti in appena sei giorni. Peccato che con il poco tempo a disposizione, non è stato possibile trovare la disposizione ottimale di alcuni organi accessori, tanto che non sono stati pochi i problemi, dal cambio ai particolari elettrici. La M2 però ha dimostrato di essere più veloce di quasi un secondo rispetto alla vettura convenzionale e anche in velocità i dati sono confortanti: con 302 km/h a serbatoi pieni, la M2 ha stabilito un piccolo record a Monza. Per la gara, però, niente da fare: si è ripiegato sulle vetture convenzionali rimandando probabilmente al GP d'Europa al Nürburgring il debutto della vettura modificata che sarà comunque collaudata prossima-

A causa di un dolore a una vertebra, Lauda ha modificato il sedile della sua McLaren con strati di gommapiuma (FotografieGiovannelli)





mente a Fiorano e a Monza. E qui un ennesimo interrogativo: se la strada segnata dalla McLaren è l'unica per avere una macchina competitiva, perché a Maranello non si è iniziato a lavorare fin da maggio-giugno, quando era già chiaro che la C4 non era da prime posizioni? Sarebbe lungo e probabilmente anche complicato cercare di intuire quali prese di posizione hanno impedito un nuovo corso in anticipo ma certo a Maranello si è perso del tempo inutilmente. E forse non a caso il debutto della M2 è coinciso con l'assenza dell'ingegner Forghieri che sembra non abbia mai visto di buon occhio la famosa modfica. Ma ormai il futuro del reparto corse del Cavallino è chiaro: Ferrari ha concesso la fiducia a tutti e soprattutto a Forghieri ma ha anche fatto capire che d'ora in avanti saranno rispettati i ruoli: Forghieri resta il numero uno del reparto corse ma in pista sarà Tomaini a comandare. Comunque a Maranello si è già al lavoro per l'85: è stato assunto un responsabile della galleria del vento (Bonis) e si sta cercando un esperto in sovralimentazione. Anche se indubbiamente il 6 cilindri è uscito ancora bene da una pista che esprime soprattutto la «cavalleria». E alla fine la caparbieta e la grinta di Alboreto è stata premiata con un 2° posto a Maranello che è stata tenuta da Lauda. Peccato per Arnoux che è stato fermato dalla rottura della trasmissione, guaio probabilmente causato dal recente allungamento del passo che ha creato altri problemi non ancora risolti per mancanza di tempo.

**LA GRINTA DI TEO.** A Monza i motori BMW sono, almeno in teoria, imbattibili. Accreditati in prova di ben 950 cavalli, anche in gara permettono degli «allunghi» incredibili. E così Teo Fabi, in giornata di grande vena, ha fatto di tutto per rendere completa

la festa italiana. È stata la corsa sicuramente più bella della stagione, quella del piccolo milanese, accusato (spesso a torto) di essere troppo «tenero» in gara. Questa volta invece Teo deve avere sentito a Monza «atmosfera americana», quella che gli ha permesso l'anno scorso eccellenti exploit in F. Cart. Ha commesso un piccolo errore all'8° giro ed è retrocesso in nona posizione ma non si è affatto perso d'animo. Una bella dimostrazione di lucidità e di grinta, anche se alla fine Teo ha rischiato forse troppo. Spesso lo si è visto impegnato al limite e purtroppo il motore non ha retto. Peccato, perché il podio era alla sua portata ma non è detto che non possa esserci un seguito fra meno di un mese.

**RENAULT SFORTUNATA.** Quello d'Italia è stato davvero il GP delle resurrezioni e fa piacere che tra le squadre favorite ci sia stata anche quella della Renault, reduce da un campionato piuttosto deludente, comunque non esaltante. Tambay invece è apparso davvero in grado di regolare la corsa a suo piacimento: il francese ci ha messo molto del suo dando una bella lezione a chi lo considerava finito ma la macchina è apparsa molto positiva sia nel telaio che nel motore. A Monza, tra l'altro, era presente anche il presidente della Renault, Bernard Hanon, che ha sofferto per Tambay ma si è reso anche conto che i progressi sono stati notevoli per il reparto corse della «Regie». Al Nürburgring, poi, la 6 cilindri riceverà finalmente l'iniezione elettronica completamente studiata dalla Renault e a quel punto i cavalli potranno essere sfruttati meglio senza problemi di consumo. Una resurrezione, quella della Renault, che fa bene alla F. 1 e che non dovrà restare un fatto isolato.

**BISCIONE D'ASSALTO.** Un altro presi-

dente di un grande complesso industriale è uscito soddisfatto da Monza: è il dottor Ettore Massacesi dell'Alfa Romeo, su di giri ma anche (probabilmente) con qualche dubbio in più sulla sempre più chiacchierata gestione Euroracing. Eddie Cheever ha fatto una magnifica corsa anche se poi è stato fermato da problemi di benzina mentre Patrese è salito sul podio, dopo avere rimontato con notevole grinta ed avere rimediato ad una uscita iniziale. Sulla griglia, poi le due Alfa sono partite in sesta fila ma soprattutto davanti alle «odiate» Ferrari. Anche l'Osella-Alfa di Ghinzani ha sfiorato il colpaccio e anche per merito del pilota lombardo. Un bel risultato di insieme, comunque dovuto anche alla nuova modifica aerodinamica operata sul telaio e ispirata ovviamente alla McLaren. Modifica che ha fatto sbottare (non senza ragioni) l'ingegner Chiti che a Monza è rimasto comunque «isolato» presso il box della Osella. «Sono davvero soddisfatto — ha detto — perché è la dimostrazione che gli scarsi risultati precedenti non erano dovuti al mio tanto bistrattato motore turbo. Devo anzi aggiungere che se quella modifica aerodinamica che era stata suggerita da Marmiroli e in via amichevole perfino da Ducarouge fin dall'anno scorso fosse stata eseguita in tempo, io ora non sarei qui al box dell'Osella ma sarei in quello dell'Euroracing. E invece hanno accusato a lungo il motore senza rendersi conto che i problemi erano altri. A Monza, poi, i cavalli contano come in nessun'altra pista, la BMW insegna, in otto cilindri non mi sembra proprio da buttare...». Un esame della situazione fatto fuori dai denti ma indubbiamente in modo efficace. Per il bene di tutti. Perché proprio dal risultato di Monza potrebbe esserci un futuro più roseo per l'Euro-Alfa che tra l'altro ha trovato per altri due anni l'ossigeno della Benetton. □

## Lauda campione se... Prost campione se...

LA TABELLA mostra tutte le possibilità di accoppiamento dei punteggi di Lauda e Prost alla prossima corsa, il Gp d'Europa. In alto e a sinistra nella tabella si leggono i possibili rispettivi piazzamenti; nelle caselle, in alto c'è il nuovo punteggio di Lauda, in basso quello di Prost. le caselle a sfondo grigio si riferiscono ai casi in cui il discorso sarebbe chiuso già dopo la prossima gara. Le caselle a sfondo bianco sono invece relative ai casi in cui la decisione sarebbe rimandata all'ultima prova, quella dell'Estoril in Portogallo. In queste ultime caselle, il numero nel tondino sotto al punteggio di Lauda mostra il piazzamento minimo necessario a Niki nell'ultima gara per aggiudicarsi il mondiale quale che sia il piazzamento del rivale. La tabella comprende 43 caselle utili, poiché, non essendo possibile, se non nel caso dello zero, un punteggio uguale nella stessa gara, tanti sono i possibili casi. Come si può vedere, in ben 26 casi il discorso iridato può finire già al Nürburgring: per avere la certezza di giocarsi l'ultima carta, Prost deve vincere in Germania: ogni altro piazzamento rischia di essere inutile. Per concludere, tenendo conto di entrambe le prossime gare, Lauda ha il 95,62% di probabilità di vittoria, contro solo il 4,38% che tocca a Prost. □

|       |         | LAUDA |         |         |         |         |         |         |    |
|-------|---------|-------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----|
|       |         | p. 63 | 1.      | 2.      | 3.      | 4.      | 5.      | 6.      | NC |
| PROST | p. 52,5 |       |         |         |         |         |         |         |    |
|       | 1.      |       | 69<br>⑤ | 67<br>③ | 66<br>② | 65<br>② | 64<br>① | 63<br>① |    |
|       | 2.      | 72    |         | 67<br>⑥ | 66<br>⑤ | 65<br>④ | 64<br>③ | 63<br>① |    |
|       | 3.      | 58.5  | 61.5    |         | 66<br>⑥ | 65<br>⑤ | 64<br>④ | 63<br>④ |    |
|       | 4.      | 56.5  | 56.5    | 58.5    |         | 65<br>⑥ | 64<br>⑤ | 63<br>⑤ |    |
|       | 5.      | 55.5  | 55.5    | 55.5    | 58.5    |         | 64<br>⑥ | 63<br>⑥ |    |
|       | 6.      | 54.5  | 54.5    | 54.5    | 54.5    | 58.5    |         | 63<br>⑥ |    |
| NC    | 72      | 69    | 67      | 66      | 65      | 64      | 63      |         |    |
|       | 52.5    | 52.5  | 52.5    | 52.5    | 52.5    | 52.5    | 52.5    |         |    |



IL PUBBLICO/Partito rassegnato, ha finito urlando di entusiasmo

## Fotoromanza

Alla vigilia della corsa la Ferrari e men che meno l'Alfa o l'Osella non avevano alcun credito. Poi, Fabi, Ghinzani, Patrese e soprattutto Alboreto hanno fatto ricredere tutti

di Marino Bartoletti

MONZA — Stavolta le truppe d'occupazione del «Cavallino» dal quarto battaglione «Parabolica», al settimo «Ascari», dal decimo «Guastatori della Variante», al dodicesimo «Incuratori di Lesmo» erano andate a Monza oltre che col solito, immarcescibile amore, anche con la diffidenza nascosta nella casaforte dei sentimenti. In tasca avevano i giornali sportivi che riportavano autentici bollettini di guerra sulle incerte sorti della Beneamata: nella borsa idealmente (ma nemmeno tanto) qualche pomodoro e qualche carciofo che non facevano parte del rancio, ma che erano autentici proiettili da lanciare sugli eventuali «traditori» in caso di recidività. Il loggione, insomma, era in fermento. Dai fragili trespoli costruiti a tempo di record dai celeberrimi geometri-tribunisti della Brianza (e tenuti assieme dalla misericordia divina) incombeva una pesante e quasi inedita aria di contestazione. C'era gente, insomma, pronta a parlare male di Garibaldi a casa sua: a Monza-Caprera. E invece «Garibaldi», che un po' si chiama Giuseppe, ma un po' anche Enzo o Michele, è riuscito nuovamente a puntare il dito sul cuore di tutti. La possibile contestazione, in pochi giri, è diventata consenso; il consenso si è trasformato in autentica felicità. I pomodori sono rapidamente finiti sulla testa e sulla tuta di Alain Prost (prontamente, plebiscitariamente e cialtronescamente eletto «nemico del popolo»). I tifosi «pentiti» sono stati costretti a negare come San Pietro («Io parlato o pensato male della Ferrari? Mai!») Chi, sabato, aveva sentenziato «ora alla Ferrari dovranno estrarre a sorte il nome di chi, dopo la gara dovrà telefonare notizie del disastro al Commendatore», non hanno ammesso neanche sotto tortura



Il pubblico di Monza non ha tradito le aspettative: grandioso come al solito nel suo amore per la Ferrari (nella pagina accanto) e per la sua imponenza. Sopra, un gruppo di tifosi tirolesi di Telf saluta Berger e Lauda (FotografieVillani)

di aver mai pronunciato una considerazione così blasfema. I bancarellisti (autentico «polso» del successo di un Gran Premio) hanno riaperto rapidamente i battenti al calar della bandiera a scacchi esponendo la loro merce alla felicità della gente che sfollava: coloro che non avevano comperato bandiere, fazzoletti, e foulard ha rimediato con italianissima tempestività. «Questa tuta rossa — urlava un signore nascondendo con imbarazzo il cartellino del prezzo non ancora staccato — l'avevo presa a mio figlio già quattro giorni fa!».

**SPERANZA.** Questa volta, insomma, la diffidenza è stata punita. Sono bastati pochi giri, pochi sorpassi, alcuni colpi di fortuna (che in un campionato di Formula Uno, come nella vita, vanno e vengono con puntuale imparzialità) a restituire alla Ferrari tutti i suoi amanti ad un passo dall'infelicità. Forse qualcuno di quei tifosi abbarbicati alla comprensione di un tubo «Innocenti» era entrato nel circuito proprio da uno dei buchi creati (e mai più riparati) dal giovane tifoso Michelino Albo-

reto: il ragazzo che, quindici anni fa marinava la scuola per arrivare in autostop, in bici e poi finalmente con qualche mezzo a motore per ammirare da dietro il guard rail il suo grande idolo Ronnie Peterson. E proprio Alboreto, tifoso «promosso», si era rivolto prima del via ai vecchi colleghi di rovo per invitarli — a gara terminata — a dare finalmente una prova di civiltà. «Vi prego — aveva detto — non mettete a repentaglio la nostra e la vostra incolumità, non costringete i piloti a dire che Monza è una pista pericolosa per colpa del comportamento del pubblico. State ai vostri posti ancora per qualche minuto dopo la fine della corsa; permetteteci di tornare ai box. Solo così potrete festeggiarci sul podio come desiderate». Già: «fateci tornare ai box», «venite a festeggiarci sul podio». Presentimento? Sicurezza? Speranza? Quanti, in quel momento, hanno pensato che Alboreto, la sua corsa l'avrebbe terminata anzitempo «come al solito»? Quanti hanno sghignazzato quando Michele ha dato appuntamento «sul podio»? E invece, un po' come nella favola di Cenerento-

la o del Brutto Anatroccolo (l'Ingegnere non si offenda: scelga lui se essere una maliarda momentaneamente malvestita o un bellissimo palmipede incompreso), un po' come nella favola — dicevamo — il bacio del Principe ha risvegliato la bella «rossa» addormentata. Ed è arrivato un secondo posto che, in questo momento, vale quanto una vittoria. Tanto più che è stato conquistato alle spalle di un pilota, di un campione di cui tutti — a cominciare da molti ferraristi — si sono riscoperti tifosi.

**CRAXI.** E l'umore dei tifosi della «nazionale rossa», domenica è stato più volte soggetto a piccole «correzioni». Prima del via c'era non solo diffidenza, ma anche insofferenza. Il popolo di Monza, quello più sinceramente ed autenticamente «ferrarista» era disposto a sposare qualsiasi causa: anche quelle più masochistiche. Nelle ore d'attesa aveva fischiato tutto e tutti. Lo stesso Craxi che era andato all'autodromo per raccattare facili applausi, s'era beccato una bordata di dissensi assolutamente svincolati dalle belle notizie sull'inflazione. «Con chi ce l'hanno?», mi aveva chiesto un grintoso poliziotto di servizio cui stava sfuggendo la portata dell'accaduto. «Col primo ministro». «Ah, allora fanno bene!». Insomma, a Monza c'era più gente a tifare e a pensare «contro» che non a sbilanciarsi «a favore». E invece, già alla prima staccata da brivido di Alboreto alla variante della partenza, già allo stabilizzarsi di una situazione di classifica non infame per incoraggiare speranze evidentemente non sopite, già al ritiro di Prost (preso come liberazione e presagio alla volta di obbiettivi non ancora messi a fuoco), già alla rimonta strappacuore di Fabi, all'escalation di Lauda,





SONDAGGIO  
«MASTER»

## Due amori: Juve e Ferrari

IL SONDAGGIO è la moda-malattia del momento, e su «Master» di settembre gli sportivi che ne sono affetti troveranno pane per i loro denti. Il LISA (Laboratorio Indagini Socio-Antropologiche) ha svolto per il mensile «Master» una ricerca che non ha precedenti quanto ad ampiezza e completezza. La Juventus e la Ferrari raccolgono i maggiori consensi. Va detto che il «campione» scelto dal LISA per la sua indagine è estremamente attendibile: i 400 intervistati sintetizzano al meglio la realtà italiana in tutti i suoi aspetti. Non sono tutti tifosi, ovviamente, ma proprio per questo ciò che rispondono ha più significato: i continui riferimenti ai «cavallini» di Maranello e alle «zebre» di Torino da parte di chi non segue lo sport sono impressionanti tanto quanto le profferte di amore eterno lanciate dai molti suiveurs. Ma veniamo a qualche anticipazione sui risultati che vedrete pubblicati su «Master». Si nota subito come il «pensiero dominante» Ferrari Juve faccia la sua apparizione non solo in risposta alle domande dirette, ma anche quando i ricercatori del LISA incoraggiano la libera associazione. Ben noto a chi mastica un po' di psicanalisi, questo metodo permette di individuare il pensiero del soggetto senza che questi si accorga di essere «sondato»: in tal caso, rivela che l'abbinata in esame è un punto di riferimento imprescindibile anche per i detrattori, gli «anti». Un'interpretazione obbligata, se soltanto si prende in esame la risposta con cui il 99,4 per cento degli intervistati ha indicato la Ferrari tra le prime tre auto da corsa più importanti. Per quanto riguarda la Juve, il responso è meno plebiscitario (il 46,5 per cento ne dà un giudizio positivo), ma l'associazione tra il sodalizio bianconero e gli aspetti più rilevanti del gioco del calcio («gol», «spettacolo», «lealtà» eccetera) appare costante. Platini e Villeneuve sono i personaggi più votati, e questo lo si poteva immaginare: ma la suggestione ancor oggi esercitata dal grande pilota franco-canadese sul pubblico è tale da indurre ad associarlo — oltre che con «coraggio» e «sfortuna» — con «curva» e con «Ferrari», perfino al di là dello stesso ingegnere. Per tutti o quasi, Platini è sinonimo di «bel gioco» e di «gol», mentre Dino Zoff, pur non giocando ormai da un anno, significa «lealtà», «Italia» (intesa probabilmente come la Nazionale trionfante in Spagna) e «gol». □

all'abbandono di Piquet (un campione mai troppo amato a Monza) e poi alla resa di Tambay che rilanciava Michele verso un secondo posto non ipotizzabile, e Patrese verso un podio insperato, si sono scatenati la gioia e l'entusiasmo di tutti. Alle 16,15 (ora della Brianza) quando contemporaneamente Fabi e Tambay hanno fatto strada a Michele, l'autodromo è esploso in un boato che ha coperto l'urlo dei motori.

**FIDUCIA.** Che fine avrà fatto quel pittoresco tifoso di Maranello che nei giorni delle prove s'era presentato con un'oca bardata di giallorosso al guinzaglio? Voleva forse fare del sarcasmo, oppure — intellettuale incompreso — voleva dire che la Ferrari, come le Oche del Campidoglio, avrebbe cacciato i barbari dal tempio italiano?

Che fine avranno fatto gli aruspici di pronto intervento che avevano già fantasticato senza pudori sul «significato» dell'assenza dei box di Mauro Forghieri? Che fine avrà fatto quella persona — diciamo — importante del mondo della Formula Uno che, sapendo che Alboreto, prima del via, aveva confidato a Tomaini «sento che arriveremo» sul podio, s'era concesso a sguaiati commenti? Anche stavolta, bisogna convenirlo, l'animaccia della Ferrari ha sconfitto tutt'in una volta ironia e diffidenza, restituendo immediatamente — come una cambiale da onorare — quella fiducia che l'Ingegnere aveva chiesto ai suoi tifosi. Era sembrato, quello del Grande Vecchio, un appello destinato sia a cadere nel vuoto che a «tradire» i più ottimisti: e invece l'Uomo di

Maranello aveva visto giusto. «Datemi e vi sarà dato». Chi avrebbe mai pensato ad una Ferrari seconda a Monza, dopo la settimana di passione che aveva travagliato la vigilia? Chi, alla «Scala», s'aspettava la stecca, s'è quasi trovato davanti all'«esultate». «All'ultimo giro — ha detto Alboreto — quando, pure, avevo da pensare alle gomme anteriori che erano ridotte sulle tele, sono riuscito per la prima volta in vita mia a vedere, a «sentire» l'entusiasmo della gente al di là delle reti. Non mi era mai successa una cosa del genere. Su questo secondo posto si può veramente voltare pagina». Parola di Michele, arcangelo di Monza: e adesso, guai a non aver fiducia, anche perché il Gran Premio d'Italia (e chi altri se no?) ha rilanciato a tutti i livelli il «made in Italy!». □



# GP ITALIA



Partenza bruciante a Monza: a sinistra De Angelis scatta riuscendo a precedere Piquet (Attualfoto). Ma il vantaggio dell'italiano dura solo pochi istanti: Piquet, infatti, lo supera prima di imboccare la chicane (a destra). E, mentre Piquet, Prost e Tambay (sotto a destra) s'involano, il gruppo (qui sotto) si sgrana: Mansell s'attacca alla ruota di Tambay seguito da Fabi, Lauda e via via tutti gli altri, con Alboreto (in basso a destra) che precede Patrese, Cheever, Warwick e Rosberg (FotoVillani)







Per la quinta volta in questa stagione, Niki Lauda taglia per primo il traguardo (sopra, FotoVillani) e si avvicina sempre più al suo terzo titolo mondiale, come sottolinea il cartellone di un tifoso (sotto, FotoColombo) che esibisce anche un poster di Autosprint. In effetti, dopo il ritiro di Prost, il vantaggio dell'austriaco, quando mancano due Gran Premi, è salito a dieci punti e mezzo. E sul podio di Monza, Alboreto (a destra, FotoAmaduzzi) rende onore a Niki alzandolo in trionfo sotto gli occhi di Patrese



## GP ITALIA

IL VINCITORE/Lauda stacca Prost e punta deciso all'iride

# Dieci e... mezzo

Tanto è il distacco in punti fra i due della McLaren. «Adesso — dice Niki — mi basta stare dietro ad Alain e arrivare in fondo alle due corse che restano». Un solo problema: la schiena

di Andrea Ficarelli

MONZA — È stata la vittoria più sofferta per Niki Lauda, ma è stata anche la più importante della stagione. Adesso Prost è staccato di 10 punti e mezzo, l'austriaco può permettersi di lasciarlo vincere sia al Nurburgring, sia all'Estoril: anche in questo caso, a Lauda basterebbero due terzi posti per diventare ancora una volta campione del mondo.

È SCESO dalla macchina col volto sofferente e, dopo la solita entusiasmante premiazione preceduta dall'invasione di pista del pubblico, gli si è reso necessario l'aiuto della polizia per raggiungere la motorhome della McLaren. L'impressione di tutti è che Niki possa già considerarsi campione del mondo. «Non ho ancora vinto — dice lui — in due gare può ancora capitare di tutto. L'unica differenza rispetto a prima è che adesso posso impostare delle gare di difesa. Non voglio più stare davanti ad Alain, d'ora in poi starò sempre dietro di lui preoccupandomi che non guadagni troppi punti nei miei confronti. Adesso, finalmente, ho un vantaggio che posso amministrare».

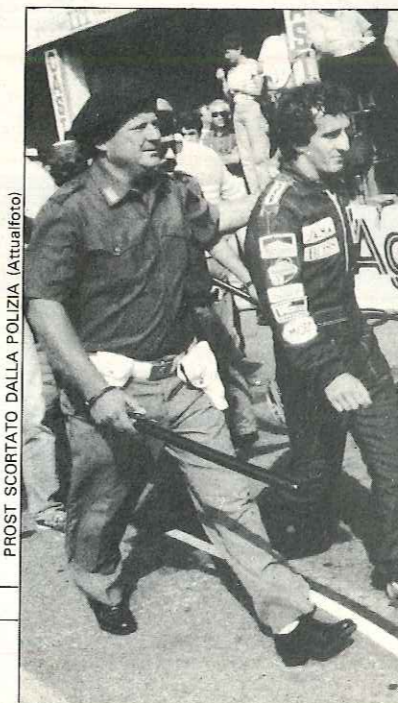
COME SEMPRE, Lauda è venuto fuori sulla distanza. Durante le prove si era sparsa la voce che l'austriaco non fosse in grado di disputare il gran premio a causa di un dolore alla colonna vertebrale. «Durante le prove mi è "uscita" una vertebra. Mi hanno rimesso a posto, ma nell'ultima sessione di sabato è "uscita" di nuovo. Oggi in gara ho avuto lo stesso problema. Già dopo cinque o sei giri — racconta Niki — ho cominciato a sentire dolore. Non ho pensato di fermarmi, ma correre in queste condizioni è difficile perché si può perdere la concentrazione molto facilmente. Anche adesso, a gara finita, la schiena mi fa ancora male». Ci voleva proprio una vertebra fuori posto a far dire qualcosa di «umano» a Lauda... Forse consapevole che queste sue dichiarazioni stavano uscendo dal normale, Niki si è sbrigato a precisare che: «La macchina è stata eccezionale e non ha dato nessun problema. Anche le gomme sono andate bene. L'unico problema è stata la mia vertebra».

PER 31 GIRI Lauda ha corso in-



## Ma Prost non si arrende

MONZA - Alain Prost ha perso la corsa più importante. La delusione era facilmente leggibile sul suo volto, così come la consapevolezza che un altro titolo sta per sfuggirgli: «Sono partito con il muletto perché il motore della mia macchina da gara aveva dato dei problemi, perdeva acqua e surriscaldava — ha raccontato il francese —. In gara la macchina andava bene e potevo tranquillamente tenere il ritmo di Piquet, ma si è rotto il motore. Se avessi avuto la macchina da gara non sarebbe successo. Il mondiale non è ancora finito e io non mi demoralizzo di certo, ma da adesso sarà ancora più dura». La giornata nera di Prost è stata resa ancora più amara dal



comportamento inqualificabile di una parte del pubblico di Monza. Già l'anno scorso il francese era stato oggetto di pesanti insulti e di una sassaiola durante le prove, tanto che alla corsa si era presentato scortato da «gorilla». Domenica, sceso dalla macchina, è stato investito da una gragnuola di sassi. Persa la pazienza, Prost si è scagliato contro una rete dietro alla quale alcuni «coraggiosi» teppisti lo sbeffeggiavano. Trattenuto da addetti ai lavori, Prost veniva poi scortato ai box da due agenti della pubblica sicurezza.

terza posizione, poi, nell'arco di quattro giri ha sferrato il suo attacco definitivo, e gli ultimi otto sono stati un'autentica passeggiata. «Mi sono sforzato fin dall'inizio di andare piano: per me la cosa più importante era arrivare in fondo — spiega Niki raccontando la sua corsa —. Ho fatto una partenza normale e all'ottavo giro mi sono trovato in terza posizione. Avevo già visto che Prost si era fermato, e questo era molto importante per me. Anche se non avessi avuto male alla schiena non sarei andato all'attacco, non ce n'era motivo. Sono rimasto in terza posizione fino a quindici giri dalla fine, quindi ho deciso di puntare alla vittoria. Fabi era più veloce di me in rettilineo poiché il suo motore era più potente del mio. Provavo a passare in curva, e ci sono riuscito appena lui ha commesso un errore; penso che Teo abbia sbagliato una marcia. Anche Tambay è stato facile da sorpassare. La macchina è andata bene, e quando la macchina va bene tutto diventa facile».

MENTRE LAUDA sale sul camion per cambiarsi, il paddock dell'auto-dromo è diventato una fortezza. Per evitare l'invasione del pubblico, gli organizzatori avevano promesso l'apertura dei cancelli a fine gara. La promessa è stata mantenuta e la zona dietro ai box è stata presa letteralmente d'assedio. Quando è sceso, diretto verso l'elicottero, si è lasciato andare qualche altra considerazione sul campionato del mondo. «Io adesso devo solo finire le corse — ha detto — Devo andare piano per arrivare in fondo, se ce la farò sia al Nurburgring che all'Estoril posso vincere il titolo». Poi prosegue: «Dieci punti e mezzo di vantaggio sono molto meglio di uno e mezzo...». Ancora una volta l'auto-dromo di Monza ha segnato una tappa importante nella carriera di Lauda. Nel 1976 tornò alle corse su questa pista dopo il drammatico incidente del Nurburgring, nel 1977 arrivò secondo e conquistò la certezza del secondo titolo mondiale, nel 1978 vinse «a tavolino» con la Brabham-Alfa Romeo. Quest'anno Niki ha portato a casa la sua prima vittoria «limpida» e ha compiuto un balzo in avanti verso il terzo titolo iridato della sua carriera. □



Le  
PAGELLE  
di

# AUTO SPRINT

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

voto 6  
BRABHAM-BMW

**1 NELSON PIQUET**  
voto 8  
Pilota: ennesima conferma di un gran talento. **Vettura:** telaio positivo, motore potente ma molto fragile.

**2 TEO FABI**  
voto 8  
Pilota: in grande giornata, dimostrazione di temperamento. **Vettura:** il motore resta il punto dolente.

voto  
TYRRELL-FORD

**SQUALIFICATA**

voto 5  
WILLIAMS-HONDA

**5 JACQUES LAFFITE**  
voto 5  
Pilota: corsa breve ma comunque abbastanza opaca. **Vettura:** telaio da correggere, motore ancora delicato.

**6 KEKE ROSBERG**  
voto 5  
Pilota: questa volta è rimasto lontano dai suoi famosi «numeri». **Vettura:** vale quello detto per Laffite.

voto 6  
McLAREN TAG-PORSCHE

**7 ALAIN PROST**  
voto 5  
Pilota: deciso ma forse fin troppo per quello che si è visto in gara. **Vettura:** condizionata da un neo al motore.

**8 NIKI LAUDA**  
voto 9  
Pilota: molto valido ma soprattutto per intelligenza e opportunismo. **Vettura:** telaio e motore al meglio.

voto 3  
RAM-HART

**9 PHILIPPE ALLIOT**  
voto 3  
Pilota: scarso il mezzo ma il francese non ha dimostrato gran che. **Vettura:** telaio discreto, motore senza CV.

**10 JONATHAN PALMER**  
voto 3  
Pilota: inferiore al suo standard, poco volitivo. **Vettura:** molti limiti di telaio ma soprattutto di motore.

voto 6  
LOTUS-RENAULT

**11 ELIO DE ANGELIS**  
voto 6  
Pilota: ha cercato di attaccare all'inizio ma con poco costrutto. **Vettura:** telaio valido, motore non a punto.

**12 NIGEL MANSELL**  
voto 5  
Pilota: in giornata indubbiamente di poca vena. **Vettura:** motore probabilmente inferiore a quello di De Angelis.

voto n.c.  
ATS-BMW

**14 MANFRED WINKELHOCK**  
voto n.c.  
Non classificato perché non partito.

**31 GERHARD BERGER**  
voto 7  
Pilota: senza voler strafare è apparso comunque positivo. **Vettura:** non molto a punto di motore ma onesta.

voto 8  
RENAULT

**15 PATRICK TAMBAY**  
voto 9  
Pilota: decisamente una grande corsa, condotta con molta decisione. **Vettura:** fermata da un guaio banale.

**16 DEREK WARWICK**  
voto 5  
Pilota: qualche sprazzo a metà gara ma poco mordente. **Vettura:** i progressi della Renault si sono notati.

voto 6  
ARROWS-BMW

**17 MARC SURER**  
voto 7  
Pilota: è tornato quello di una volta, ottima la sua rimonta, molto combattivo. **Vettura:** discreta di telaio e motore.

**18 THIERRY BOUTSEN**  
voto 7  
Pilota: sempre positivo, è uno che non si tira mai indietro. **Vettura:** è migliorata la messa a punto del telaio.

voto 8  
TOLEMAN-HART

**3 STEFAN JOHANSSON**  
voto 8  
Pilota: non ha certo fatto rimpiangere l'appiedato Senna. **Vettura:** motore più che positivo e telaio di prima qualità.

**20 PIER LUIGI MARTINI**  
Non qualificato

voto 4  
SPIRIT-HART

**21 HUUB ROTHENGATTER**  
voto 6  
Pilota: notevoli alcuni exploit iniziali, non molto pulito ma combattivo. **Vettura:** manca sempre lo sviluppo.

voto 8  
EUROALFA

**22 RICCARDO PATRESE**  
voto 7  
Pilota: forse qualche responsabilità in un errore iniziale ma molto buona nella rimonta. **Vettura:** telaio ora valido.

**23 EDDIE CHEEVER**  
voto 7  
Pilota: sul suo standard abituale, cioè molto valido. **Vettura:** motore così-così, telaio ormai in «discesa».

voto 7  
OSELLA-ALFA ROMEO

**24 PIERCARLO GHINZANI**  
voto 8  
Pilota: teneva a figurare bene in casa e ha dimostrato di saperci fare. **Vettura:** buona la preparazione generale.

**30 JO GARTNER**  
voto 7  
Pilota: Qualche calo ogni tanto ma in generale un pilota di grinta. **Vettura:** meritata la posizione finale.

voto 4  
LIGIER-RENAULT

**25 FRANÇOIS HESNAULT**  
voto 4  
Pilota: poco desideroso di tentare almeno un exploit isolato. **Vettura:** poco competitiva; scarsa messa a punto.

**26 ANDREA DE CESARIS**  
voto 4  
Pilota: la scarsità del mezzo ha influenzato un po' la voglia di emergere del romano. **Vettura:** come per Hesnault.

voto 8  
FERRARI

**27 MICHELE ALBORETO**  
voto 9  
Pilota: ce l'ha messa davvero tutta, molto positivo. **Vettura:** motore buono, telaio non di prima grandezza.

**28 RENÉ ARNOUX**  
voto 6  
Pilota: sfortunato, è rimasto comunque troppo poco in gara. **Vettura:** come per Alboreto con guai alla trasmissione.

## GP ITALIA

LA TRE GIORNI DI MONZA/Vincendo, l'austriaco eguaglia Fangio

# Niki Lauda superstar

Una corsa palpitante e piena di colpi di scena. Subito fuori Prost, prima Piquet poi Tambay e Fabi riscaldano l'ambiente. Alla distanza esce Niki tallonato dai nostri Alboreto e Patrese

di Cesare Maria Mannucci

MONZA — Lauda vince per la prima volta a Monza, porta a cinque il totale dei suoi successi stagionali e a 10 quelli della McLaren — a due gare dal termine del mondiale — mette una seria ipoteca sull'iride. Statisticamente il trionfo di Lauda nel GP d'Italia è importante anche perché solo in altre due occasioni il pilota austriaco aveva raggiunto il totale di 5 vittorie stagionali (con la Ferrari nel 1975 e 1976) e perché con un totale di 24 GP vinti Niki agguanta il mitico Fangio. Alla fine del mondiale mancano ormai solo il GP d'Europa e il GP del Portogallo: Lauda ha dunque ormai a portata di mano quel terzo titolo che lo equiparerebbe al favoloso Stewart e che lo consignorrebbe definitivamente alla leggenda dell'automobile. Ma vediamo come è maturato questo ennesimo successo dell'austriaco.

VENERDÌ. Se durante la prima sessione tutte le attenzioni erano rivolte a Lauda e Prost, Piquet con gomme da qualifica risultava l'incontrastato dominatore. Era l'unico pilota a scendere sotto il muro dell'1'30". Mentre Fabi, in difficoltà con il motore, pagava rispetto al suo compagno di squadra quasi tre secondi. Alla McLaren, la consueta rotazione per il muletto, metteva Prost nella condizione di poter disporre di due macchine. Il francese girava con entrambe, lamentando che la vettura da gara non aveva un assetto particolarmente indicato al circuito di Monza. Alla Lotus De Angelis si lamentava di un motore scarsamente potente, soprattutto in accelerazione all'uscita delle chicane. Sulla vettura del romano era installata una nuova scatola del cambio. Provati anche freni al carbonio. Il quinto posto di Alboreto rappresentava un po' la sorpresa della sessione. Alla Ferrari disponevano di due vetture tradizionali e due modificate all'aerodinamica posteriore, con un rastremamento della coda e differente aerodinamica inferiore di chiara ispirazione McLaren. Se il milanese poteva concentrarsi interamente sullo sviluppo della nuova vettura, Arnoux era bloccato dalla rottura del motore dopo soli cinque giri. Sufficienti comunque a René per effettuare la punta di velocità più elevata, a dimostrazione che a Maranello sembravano finalmente aver indovinato l'ottimale configurazione aereo-

dinamica. Salito sul muletto, René rimaneva bloccato lungo il circuito a causa della rottura della trasmissione terminando le prove con il muletto di Alboreto. Ai box Ferrari faceva spicco l'assenza dell'ingegner Forghieri, sostituito per l'occasione dall'ingegner Caruso, che dopo il fallimento dell'esperienza Dino F. 2, faceva così il suo ritorno sui campi di gara. Tambay, a cui i meccanici avevano calcolato male la benzina, rimaneva fermo lungo il percorso, mentre De Cesaris doveva accontentarsi di guidare la Ligier vecchio modello pur avendo la nuova sul camion. Se le modifiche aerodinamiche sembravano portare buoni frutti sulla Ferrari, non altrettanto si poteva dire dell'Alfa. Cheever otteneva l'undicesimo tempo rimanendo però subito bloccato per

la rottura della turbina, mentre Patrese terminava le prove con il muletto a causa della rottura della pompa della benzina sulla vettura da gara. Un mare di guai anche per le Williams, con Rosberg fermato subito dalla rottura del motore, mentre Laffite era tormentato dai freni che tendevano continuamente a bloccarsi. Durante questa sessione si verificavano tre incidenti: Winkelhock volava fuori alla curva Ascari a causa del distacco della ruota, fatto questo avvenuto in piena velocità, e che ormai tende a ripetersi con una frequenza preoccupante sull'ATS; Boutsen usciva in parabolica per problemi ai freni; Gartner a causa del bloccaggio dell'acceleratore usciva alla seconda chicane danneggiando tutta la sospensione anteriore sinistra.

QUANDO cominciava la sessione valida per lo schieramento, su Monza cadeva una leggera pioggia che creava una grande incertezza per la scelta delle gomme. Quasi tutti uscivano con pneumatici da bagnato. Tuttavia con il progressivo miglioramento delle condizioni atmosferiche, tutti rientravano ai box per montare le «slick». Le prove subivano un'interruzione di una ventina di minuti per problemi all'impianto di cronometraggio. Splendido protagonista di questa sessione era Elio De Angelis, che approfittando della pista completamente sgombra, realizzava l'1'28"014 che abbassava di mezzo secondo il record ottenuto da Piquet nelle prove private della settimana scorsa. Lo speciale motore per qualifica non era sufficiente a Fabi e Piquet per conquistare la pole provvisoria. Nonostante il brasiliano potesse vantare una velocità di quasi dieci chilometri superiore a quella di De Angelis, le Brabham dovevano accontentarsi delle posizioni alle spalle della Lotus. La sorpresa arrivava da Michele Alboreto. Il milanese iniziava la sessione con la nuova macchina, tuttavia continui problemi all'impianto elettrico, costringevano il milanese ad un continuo peregrinaggio ai box. Nelle ultime battute Alboreto, salito sul muletto in versione tradizionale, realizzava il quarto tempo, risultando anche come velocità massima, più veloce della vettura con l'aerodinamica modificata di Arnoux, a dimostrazione che tutti i mali della C4 non erano ascrivibili all'aerodinamica, sebbene il francese fosse afflitto da un motore scarsamente potente sul quale i tecnici non sapevano come intervenire. Le McLaren sembravano aver perso la loro imbattibilità. Prost punzonava un set di gomme da qualifica e uno da gara. Con le gomme da gara il francese realizzava il quinto tempo, mentre con i pneumatici da qualifica entrava in testa coda scivolando sull'olio lasciato in pista da Cheever, che aveva concluso le sue prove in una nuvola di fumo per la rottura del motore mentre anche Lauda non poteva utilizzare al meglio le sue gomme a causa di Mansell che entrando in testa coda, provoca l'uscita delle bandiere gialle. Negli ultimi minuti la pista era estremamente scivolosa a causa dell'olio

### Le classifiche di Autosprint dopo Monza

| PILOTA              | PUNTI | TEAM              | PUNTI |
|---------------------|-------|-------------------|-------|
| 1. Prost (14)       | 122   | 1. McLaren (14)   | 116   |
| 2. Lauda (14)       | 121   | 2. Lotus (14)     | 104   |
| 3. De Angelis (14)  | 118   | 3. Brabham (14)   | 100   |
| Piquet (14)         | 118   | 4. Ferrari (14)   | 99    |
| 5. Alboreto (14)    | 104   | 5. Renault (14)   | 93,5  |
| 6. Warwick (14)     | 99    | 6. Toleman (14)   | 82,5  |
| Arnoux (14)         | 99    | 7. Williams (14)  | 81    |
| 8. Rosberg (14)     | 98    | 8. Euro-Alfa (14) | 76,5  |
| 9. Mansell (14)     | 93    | 9. Ligier (14)    | 72,5  |
| 10. Senna (12)      | 86    | 10. ATS (14)      | 69    |
| De Cesaris (14)     | 86    | 11. Arrows (14)   | 67,5  |
| Tambay (14)         | 86    | 12. Tyrrell (12)  | 67    |
| 13. Boutsen (13)    | 81    | 13. Osella (13)   | 63,5  |
| 14. Cheever (13)    | 77    | 14. Ram (13)      | 47    |
| 15. Teo fabi (12)   | 76    | 15. Spirit (11)   | 44    |
| 16. Laffite (14)    | 74    |                   |       |
| 17. Ghinzani (13)   | 73    |                   |       |
| 18. Patrese (14)    | 71    |                   |       |
| 19. Bellof (11)     | 65    |                   |       |
| 20. Surer (14)      | 64    |                   |       |
| 21. Winkelhock (12) | 60    |                   |       |
| 22. Palmer (12)     | 58    |                   |       |
| 23. Brundle (8)     | 51    |                   |       |
| 24. Hesnault (13)   | 47    |                   |       |
| 25. Cecotto (9)     | 42    |                   |       |
| 26. Alliot (12)     | 36    |                   |       |
| 27. Baldi (5)       | 30    |                   |       |
| Rothengatter (6)    | 30    |                   |       |
| 29. Gartner (6)     | 29    |                   |       |
| 31. C. Fabi (3)     | 18    |                   |       |
| 30. Johansson (4)   | 19    |                   |       |
| 32. Berger (2)      | 12    |                   |       |

N.B. - La classifica dei piloti è data dalla somma dei voti di ogni Gp. La classifica dei team, invece, è data sommando le medie dei voti ottenuti dalle vetture di ogni scuderia (Esempio la classifica Ferrari: voto della vettura di Alboreto più quello della vettura di Arnoux e poi diviso due). Ciò perché alcuni team presentano una sola vettura. Gli n.c. corrispondono a 0 punti. (Tra parentesi i Gp disputati).

segue



## Niki Lauda superstar

segue

lasciato oltre che dall'Alfa di Cheever, anche dalla Spirit di Rothengatter. Al momento risultava qualificato anche il debuttante Martini, a cui i problemi al motore di Winkelhock permettevano per il momento di essere tra i ventisei al via.

**SABATO.** Le migliorate condizioni atmosferiche facevano sì che quasi tutti i piloti ritocassero i tempi di venerdì. Si scatenava Prost che con gomme da qualifica infliggeva a Tambay oltre 2" a dimostrazione che le prove di venerdì erano state viziata per la McLaren da un'imperfetta utilizzazione delle gomme da qualificazione; il francese otteneva il miglior tempo con il muletto, avendo rotto sulla sua vettura il motore. Problemi alla schiena per Lauda: Niki interrompeva a metà la sessione per farsi massaggiare dal suo fisioterapista personale Willi Dungal. La sorpresa della sessione veniva da Patrese che con l'Alfa modificata restava a lungo al comando; i miglioramenti della vettura erano sensibili, sia per quanto riguarda le temperature di funzionamento che l'efficienza aerodinamica, a dimostrazione che gli inconsistenti risultati ottenuti sinora erano imputabili soprattutto alla vettura e al team Euroracing piuttosto che al motore e all'Alfa Romeo. Continuavano i problemi per la Ferrari: la vettura modificata si dimostrava leggermente superiore, tuttavia i tempi continuavano a rimanere alti. Arnoux dopo cinque giri rompeva il cambio, terminando le prove con la vettura tradizionale, mentre Alboreto iniziava un continuo pellegrinaggio ai box, alle prese con un impianto elettrico difettoso. A questa sessione non prendeva parte Winkelhock a cui i meccanici non avevano fatto in tempo a riparare la vettura dopo l'incidente del venerdì. Era una sessione disastrosa anche per l'Arrows che con Surer doveva registrare la doppia rottura del motore, sia sulla vettura da gara che sul muletto.

**PER LA SESSIONE** che doveva determinare lo schieramento di partenza, era grande l'attesa. Elio De Angelis, pur sperando in un miglioramento del suo tempo, era consapevole che contro lo speciale motore

da qualifica utilizzato da Piquet per di più arrivato con gli ultimi aggiornamenti ad una potenza vicino ai mille cavalli, difficilmente avrebbe potuto mantenere la pole position. La cosa avveniva puntualmente: Piquet stabiliva il nuovo record del circuito di Monza girando alla terrificante media di 241.153, abbassando il tempo di venerdì di oltre due secondi. Per il brasiliano si trattava della settima pole dell'anno. La prestazione del brasiliano era ancor più stupefacente perché ottenuta con un solo set di pneumatici, dal momento che con il secondo treno, Piquet doveva fermarsi subito per la rottura della turbina. Unico a tenere il passo dello scatenato brasiliano, era Prost: il francese si migliorava di quasi 3" pur lamentandosi di non aver potuto utilizzare il primo set a causa dell'eccessivo traffico in pista, venendo rallentato in seguito dall'olio lasciato in pista da Piquet. Per Lauda, che a sua volta migliorava il tempo di venerdì, continuavano i problemi alla schiena che gli creavano notevoli dolori soprattutto in fase di accelerazione. De Angelis continuava a mantenere alto l'onore della Renault: il romano con un motore nettamente meno potente del Tag e del Bmw in versione qualifica, doveva retrocedere in seconda fila, risultando anche come velocità massima inferiore alla vettura di Tambay. Alla Regie dovevano comunque lamentare un'impressionante moria di turbine della Garrett, arrivate a Monza con delle versioni modificate. Tambay rimaneva fermo sia con la vettura da gara che con il muletto, mentre Warwick era alle prese con un motore che perdeva pressione. Per la Ferrari continuava la crisi, amplificata dal fatto che sulla griglia di partenza Alboreto e Arnoux partivano dietro le Alfa Romeo. Alboreto dopo un giro con la macchina nuova doveva rientrare ai box per la rottura del motore, continuando con la macchina tradizionale e non riuscendo a migliorare il tempo di venerdì. Problemi per Arnoux con un motore che perdeva pressione e privo di potenza, come dimostravano gli oltre dodici chilometri di differenza tra la velocità massima di Piquet e quella del francese. L'ultimo posto disponibile per il via se lo giocavano Martini sulla seconda Toleman e Palmer. La spuntava l'inglese che dopo aver rotto il motore sulla sua vettura, saliva sulla macchina di Alliot, mentre Martini,

■ **TROFEO PALETTI.** Per tenere sempre vivo il ricordo dell'indimenticato giovane pilota Riccardo Paletti, scomparso a Montreal nel 1982, la S.A.I.M.A. come è ormai tradizione anche quest'anno ha premiato al termine delle prove ufficiali del Gran Premio d'Italia di F.1 il pilota italiano meglio piazzato sullo schieramento di partenza, cioè Elio De Angelis.

■ **AUSTRIA.** Molti erano i tifosi austriaci giunti a Monza a tifare Lauda. Speravano nel trionfo del loro beniamino ma non immaginavano certo che la loro giornata sarebbe stata trionfale: oltre a Lauda sono infatti andati a punti anche Gartner con l'Osella e Berger con l'Ats.

### Il tempo di Monza

**VENERDI:** coperto, pioggia temperatura esterna 24° temperatura pista 27°

**SABATO:** sole, temperatura esterna 28° temperatura pista 31°

**DOMENICA:** sole, temperatura esterna 27° temperatura pista 30°

anche a causa di una rottura del turbo, concludeva nel peggiore dei modi un'avventura iniziata troppo precipitosamente, senza i necessari collaudi preparativi. A fare il resto ci aveva pensato la Toleman con un motore che rispetto alla velocità massima di Piquet pagava oltre 30".

**WARM UP.** Il momento del warm up era un fatto determinante, non solo per il gran premio di Italia, ma anche per il campionato del mondo. Alain Prost otteneva il miglior tempo, tuttavia il francese si accorgeva che il motore surriscaldava a causa di una perdita d'acqua. Breve riunione con Barbard e Dennis poi Prost decideva di prendere la partenza con il muletto. Alla Ferrari non riuscivano a risolvere i problemi di natura elettrica presenti sulla macchina nuova. Sia Alboreto che Arnoux rientravano subito ai box decidendo di prendere la partenza con le C. 4 in versione tradizionale. Anche per l'Alfa Romeo il warm up non era portatore di soddisfazioni: Patrese e Cheever si accorgevano che in assetto da gara il consumo era estremamente elevato, tant'è che per il via si decideva di ridurre sensibilmente la pressione di sovralimentazione. Al momento del via l'autodromo di Monza non presentava il solito tutto esaurito, vuoi per gli alti prezzi praticati dagli organizzatori, vuoi per la crisi Ferrari, che non aveva certamente invogliato gli ultras ad arrivare a Monza. Al momento del via Piquet aveva un attimo di indecisione, mentre De Angelis dalla seconda fila sembrava poter conquistare la testa, tuttavia all'ingresso della chicane, era la Brabham di Piquet che precedeva De Angelis, Prost, Tambay, Fabi e Warwick; Prost capiva che si stava giocando il mondiale, forzando i tempi passava De Angelis alla staccata della parabolica, mettendosi alla caccia di Piquet, tuttavia il sogno del francese durava solamente tre giri. Alla chicane della roggia Prost si fermava con il motore rotto. Era il momento determinante di tutta una stagione. Spiegare come mai il muletto della McLaren che tante volte aveva dimostrato di essere preparato allo stesso livello delle vetture da gara, questa volta avesse subito tradito il suo pilota, resterà

tra i misteri delle corse. È certo che rientrando ai box Prost era nello stato d'animo di non totale fiducia nei confronti della sua squadra.

**MONZA,** assumeva ora una nuova veste. Mentre Arnoux doveva abbandonare per la rottura del cambio, Piquet doveva cominciare a difendersi dagli attacchi di un sorprendente Tambay, con un motore che per la prima volta i tecnici della Renault avevano deciso di spingere a pressioni di sovralimentazione nettamente più alte sia della Lotus che della Ligier. Fabi completava la superiorità Brabham, occupando il terzo posto davanti a Lauda che al quinto giro cominciava ad avvertire nuovamente i problemi con le vertebre, De Angelis in difficoltà con il cambio e Alboreto che controllava Warwick e Cheever in continua lotta. Lauda capiva che a Monza non poteva permettersi di correre in difesa. All'ottavo giro, pressando Fabi, costringeva il milanese ad entrare in testacoda alla chicane, fatto che faceva retrocedere la Brabham all'ottavo posto, dando poi il via ad una delle rimonte più entusiasmanti del gran premio. Ormai la corsa aveva tre protagonisti ben definiti, Piquet, Tambay e Lauda che al momento temporeggiavano ad attaccare Tambay aspettando l'evolversi dei fatti. Dietro infuriava la bagarre con Fabi che recuperava rapidamente le posizioni istallandosi al quarto posto e rimettendosi subito alla caccia della McLaren di Lauda, cosa che all'italiano riusciva al sedicesimo giro. Il giro prima Piquet aveva abbandonato ogni velleità di ripetere il successo dell'83 rientrando ai box con la temperatura dell'acqua alle stelle a causa della rottura del radiatore. Adesso tutti gli occhi della folla erano puntati su Tambay, che dopo Digione si trovava nuovamente in testa ad un gran premio. Tambay, Fabi e Lauda, mentre alle spalle Alboreto accendeva gli entusiasmi della folla istallandosi al quarto posto e controllando agevolmente un Warwick in difficoltà con il motore. Dietro era bagarre tra Cheever, partito secondo gli ordini di scuderia all'attacco e Johansson particolarmente a suo agio per essere al debutto con la Toleman. Tirandosi a vicenda, Fabi e Lauda sembravano guadagnare rispetto a Tambay che cominciava ad avvertire i primi problemi con il comando dell'acceleratore.

**SINO AL 40.** giro le posizioni rimanevano immutate, poi Lauda capiva che poteva porre fine al mondiale e decideva, nonostante i dolori alla schiena, di forzare i tempi, passando Fabi all'ingresso della parabolica andando a prendere un Tambay che approfittando dei doppiaggi, e dando una maggior pressione al turbo aveva portato il suo vantaggio

oltre tre secondi. Al 92. giro anche Tambay doveva cedere allo strapotere Lauda. Per il francese la beffa sarebbe stata totale, quando due giri dopo si sarebbe fermato proprio davanti al suo box per la rottura del comando dell'acceleratore. Nessuno riusciva più a tenere dietro ai continui colpi di scena. Nello stesso istante anche Fabi si doveva fermare per la rottura del motore tra il tripudio della folla che vedeva Michele Alboreto salire in seconda posizione.

**ORAMAI LA CORSA** assomigliava più ad un film giallo che ad un gran prix. Eddie Cheever, dopo aver risolto a suo favore un estenuante duello con Stefan Johansson, veniva privato della gioia del podio, rimanendo senza benzina all'uscita della variante Ascari. Poteva essere l'occasione buona per Johansson, ma anche la Toleman rientrava ai box per la rottura di un cuscinetto; i meccanici della Toleman rispedivano in fretta e furia il pilota in pista alla ricerca di un quarto posto. A trarre giovamento da tutta questa sequenza di ritiri che aveva visto protagonista anche Ghinzani, fermo senza carburante dopo una cor-

sa estremamente generosa, era Riccardo Patrese che partito con una pressione di sovralimentazione estremamente bassa, si ritrovava tra le mani un terzo posto del tutto inaspettato e certamente non prevenibile alla vigilia. Le ultime battute erano un trionfo per un Lauda amato dalla folla monzese più adesso che ai tempi della Ferrari, e per Michele Alboreto, autore probabilmente della sua corsa più bella dal suo arrivo alla Ferrari. Gartner e Berger andando a punti completavano la festa austriaca, con tre piloti nei primi sei. L'unico che non sorrideva alla fine era Alain Prost per cui adesso l'incubo di ripetere l'83 sta diventando oramai atroce realtà. Gli restano solamente due gare, ma con il Lauda visto a Monza ci sarà poco da fare. Del resto Niki lo ha già detto, d'ora in avanti si limiterà a seguire il suo compagno. Comunque vada, il suo mondiale lo ha già vinto.

**La cronaca e i risultati delle altre gare di Monza, da pagina 114**



## Concorso Sabelt: altri premiati

Il grande concorso Sabelt sulla sicurezza continua a sfornare premi. Ecco qui di seguito le risposte esatte ai quesiti posti su Autosprint del 24 luglio scorso e i relativi vincitori.

1) Da quale materiale è costituito il nastro delle cinture di sicurezza? **Risposta:** poliestere

2) Di quale materiale è costituita la struttura di un seggiolino di sicurezza per bambini «Sabelt baby»? **Risposta:** polistirolo. Ed ecco l'elenco dei vincitori:

Luca Meroni, Bresso (MI); Claudio Feltrin, Cinisello Balsamo (MI) (vincono una coppia di cinture di sicurezza)

Francesco Falli, La Spezia; Antonio Tesser, Montebelluna (TV) (vincono un seggiolino di sicurezza per bambini Sabelt Baby)

Corrado Poet, Prarostino (TO); Paolo Lipanie, Trieste; Dennis Neri, (VI); Alfio Vallotto, Noale (VE); Davide Rasolo, Brunello (VA) (vincono un ombrello Sabelt)

Carlo Ferrari, Badia Polesine; Ivano Quaresimali, Bologna; Antonio Fraglia, Ragusa; Giordano Farolfi, Conselice; Daniela Cossio, Castelnuovo (AT); Silvio Peruzzo, Vicenza; Bartolomeo Solitro, Vieste (FG); Bruno Martino, Quarto (NA); Andrea Rondini, Modena; Giovanni Arcipreti, S. Giustino (PG) (vincono un cavo traino della Sabelt)



Ancora una prova sfortunata per Alain Prost. Il pilota francese, alla fine del terzo giro è secondo all'inseguimento di Piquet ma il motore cede e, alla variante Goodyear comincia a fumare. Il pilota della McLaren come mostra la sequenza è costretto a rallentare lasciando il passo a Tambay eppoi a Fabi che sta sopraggiungendo (Fotografie Amaduzzi). Amareggiato Prost però non è rassegnato: il mondiale non è finito, dichiara ai box.



STILE  
LONGINES



Gran premi Formula 1.  
Longines cronometra  
in esclusiva e  
al millesimo di secondo.

Da Kyalami 1982 a Las Vegas 1984 Longines cronometra i campionati del mondo di Formula 1. Cronometrista Ufficiale ed esclusivo. Scelto dalla FISA e dalla FOCA. Scelto anche dalle scuderie Ferrari e Renault. Nelle prove e nelle corse, il tempo è firmato Longines: come al vostro polso.

Collezione Longines XL. Splendidi orologi al quarzo inalterabili, quattro volte più duri dell'acciaio. Solo il diamante può scalfirli. Con oro 18 carati. Vetro zaffiro. Showerproof. Vari tipi di quadrante. Nell'illustrazione: modelli XL con cinturino di cocodrillo, con bracciale in acciaio e oro 18 carati, con bracciale in XL e oro 18 carati.



Longines. Il quarzo svizzero.

LONGINES

Una questione di stile



LONGINES  
CRONOMETRISTA UFFICIALE  
DELLA SCUADERIA FERRARI.

## GP ITALIA

### BOX FERRARI/Un grande Alboreto ha ritrovato il gusto del podio «La mia gara più bella»

Il milanese è sicuro che alla Ferrari siano sulla strada giusta per ritornare al vertice. Le parole del Drake hanno sortito effetti positivi. Arnoux alla caccia di De Angelis

di Cesare Maria Mannucci

MONZA — Appena Michele Alboreto ha tagliato il traguardo, la folla è esplosa con quell'entusiasmo che aveva tenuto represso per tutte le fasi del Gran Premio. Monza ha fatto il miracolo, portando la Ferrari ad un inaspettato secondo posto e soprattutto mettendo in mostra un Michele Alboreto combattivo e determinato, come forse nemmeno a Zolder avevamo avuto occasione di vedere. E dire che durante il warm-up tutto sembrava volgere al peggio, per la Ferrari. La macchina modificata nell'aerodinamica posteriore, pur essendosi rivelata nettamente più veloce della versione tradizionale della C4, aveva evidenziato una serie di problemi di natura elettrica talmente preoccupanti da non prendere nemmeno in considerazione l'opportunità di usarla per la gara. I piloti si lamentavano che oltre i seimila giri il motore perdeva completamente potenza a causa di tutto l'impianto elettrico che cessava di funzionare in maniera ottimale. La causa veniva individuata nella batteria, più piccola e posizionata nel musetto della vettura, contrariamente alla macchina tradizionale che aveva la batteria alloggiata nella fiancata, e di dimensioni più grandi. Si pensava di modificare il musetto, tuttavia, a causa di una serie di contrattempi, non si poteva provare la soluzione con batteria più grande durante il warm-up, con gli uomini di Maranello che non riuscivano a spiegarsi il perché questi problemi non fossero affiorati durante i primi collaudi a Imola e Fiorano, manifestandosi in forma così evidente e preoccupante solo a Monza.

A RIPROVA che la C4-M2 era stata mandata a Monza soprattutto a provare, venivano anche le tre rotture del cambio avvenute durante le prove, a causa della carenatura inferiore che



L'on. Bettino Craxi e signora non hanno nascosto le loro simpatie per Michele Alboreto. Sono stati ripagati (Foto Amaduzzi)

privava di ventilazione l'apparato della trasmissione. Per ovviare a questo inconveniente veniva installato un radiatore supplementare, ma non era certamente la soluzione più affidabile, tant'è che venivano praticate delle aperture nella carenatura inferiore. Tutto il team ha lavorato in questo week-end monzese in un clima di generale tranquillità, tuttavia su tutti aleggiava l'assenza di Mauro Forghieri, che era rimasto a casa a lavorare per l'85 secondo quanto indicato dal Drake nella recente conferenza-stampa. Tomaini, Nardon e Caruso hanno svolto il loro compito nel migliore dei modi.

VENENDO ad analizzare la corsa, il secondo posto è il giusto premio ad un Alboreto mai domo: «Durante il warm-up ero dispiaciuto di non poter usare

la nuova macchina che avevo constatato essere più veloce di oltre mezzo secondo. Non pensavo certo di arrivare secondo, mentre un terzo posto, considerando che in assetto da gara siamo sempre tra i più veloci, pensavo potesse essere alla mia portata. È stata una gara molto difficile, non ho mai sollevato il piede dall'acceleratore, dovendo lottare a turno prima con De Angelis, poi con Warwick. A prova di questo ho ottenuto il mio giro più veloce verso la fine, quando mi sono accorto che il secondo posto non era più un sogno. Durante la gara sono stato tormentato da una vibrazione della gomma anteriore destra, la più tenera, che, avendo raccolto tutto lo sporco della pista, mi ha causato molti problemi al braccio, vibrando in maniera preoccupante. Non riesco a spiegarmi perché sugli altri circuiti veloci avevamo avuto dei problemi,

mentre oggi è filato tutto per il verso giusto. Credo proprio che siamo sulla strada buona per venire fuori dalla crisi, del resto il giro più veloce di René a Zandvoort ne era stato un segnale. Non so se è stata la mia gara più bella da quando sono alla Ferrari, quello che posso dire è che dal Brasile ad oggi ho sempre dato il massimo, purtroppo a volte senza avere il corrispettivo della classifica finale».

SULLA GARA di René Arnoux, poco da dire, il francese ha abbandonato dopo cinque giri, a causa della rottura del cambio. René alla fine non era dispiaciuto più di tanto, constatando che la macchina nuova (la M2) potrebbe permettergli negli ultimi due Gran Premi il recupero ai danni di De Angelis per la terza posizione nel campionato del mondo. La Ferrari da Monza volta dunque pagina? Parrebbe di sì. A risvegliare e a motivare l'ambiente sembrerebbero essere state più che la macchina nuova o le modifiche alla direzione tecnica, le parole di Enzo Ferrari dette durante la conferenza stampa, quando il Drake aveva confermato la fiducia a tutti i suoi uomini, ma li aveva anche diffidati dal continuare certi atteggiamenti polemi, motivi principali del fallimento '84. A un Lauda e a una McLaren oramai imprevedibili, la Ferrari al di là del secondo posto di Alboreto, potrà opporre per i futuri Gran Premi una macchina modificata e questa volta collaudata con più calma, ma soprattutto la volontà di Enzo Ferrari, che, come aveva sottolineato durante la conferenza stampa non si dichiarerà mai rassegnato. Intanto qualcosa è successo, come il piazzamento delle «rosse» nel mondiale costruttori davanti alla Lotus, dietro alla McLaren, la vera grande «nemica». □



GLI ITALIANI/Patrese e il riscatto Alfa Romeo

## Quiete dopo la tempesta

Dice Riccardo: «Sono contento del terzo posto soprattutto perché dopo tante critiche e tante polemiche è tornata la serenità». Teo Fabi: «Avrei potuto essere primo...»



Con la Toleman non è riuscito a qualificarsi

### Martini, debutto mancato

MONZA. È andato vicinissimo a un exploit notevole: quello di qualificarsi per un GP di F.1 dopo avere messo il sedere sulla vettura solo nelle prove ufficiali, senza avere percorso un metro in precedenza. Non ce l'ha fatta. Sabato in fondo al box numero 24 Pierluigi Martini, campione europeo 1983 della F.3, non riusciva a darsi pace e nemmeno un aperto complimento del poco... complimentoso responsabile del team Toleman, Alex Hawkridge, riusciva a consolarlo. «Peccato, la tua è stata una bella progressione; se teneva il motore poteva essere il giro buono...». Ma proprio questo particolare non andava giù a Pierluigi: «Che sfortuna — ripeteva — mi fossi trovato impacciato lo avrei preferito. Invece "sentivo" ormai bene la macchina ma il motore montato dopo la sessione non valida per lo schieramento non era un gran che. Rattava parecchio, tanto che ho dovuto ridurre la pressione del turbo per avere almeno una migliore progressione. All'1'35"840 ci ero arrivato bene, un altro giro e avrei limato sicuramente quattro o cinque decimi...». E invece proprio in parabolica, a soli 400 metri dalla possibile qualifica, il motore si è inchiodato e il 26° tempo è rimasto a Jonathan Palmer: 1'35"412 contro 1'35"840. Impossibile usare il muletto, riservato a Johansson.

LUNGA TRATTATIVA. Il punto di partenza di questa prima avventura di Pierluigi Martini in F.1, risale alla fine di luglio, quando alla Toleman era stato suggerito il nome del giovane romagnolo per sostituire l'infortunato Cecotto. Non se ne è fatto poi nulla per problemi tecnici (la Toleman ha schierato solo una vettura per tre GP) ma lo sponsor «Segafredo» ha premuto per avere Martini al GP d'Italia in sostituzione dell'appiedato Senna: «Sì, devo davvero ringraziare il signor Zanetti titolare della Segafredo se sono arrivato in F.1 anche se in effetti erano d'accordo tutti gli sponsor italiani del team, Candy compresa. Peccato che sia successo tutto all'ultimo momento; mi ha telefonato il martedì precedente la corsa Chris Wittly della Toleman e non ci credevo quasi. Pensavo che si trattasse di una ennesima trattativa, non di un invito definitivo. Poi il venerdì mattina i primi giri con una macchina che non avevo mai visto». E in questo Martini è stato davvero ammirevole: nessuna

indecisione nessun timore reverenziale. Di sicuro erano più emozionati di lui suo padre Luciano e suo zio Giancarlo, il ben noto ex-pilota di F.2 e F.1. Erano entrambi ai box, assieme ad alcuni amici di Pierluigi (tra cui Giancarlo Minardi e Lamberto Leoni), ed hanno vissuto con «cuore romagnolo» tutta la vicenda. Il «pilotino» di Lavezzola è apparso concentrato fin dalle prove di venerdì, nonostante non salisse su una monoposto dall'ottobre dell'anno scorso e con l'unica esperienza in F.1, legata a qualche giro a Brands Hatch con la Brabham, compiuto nel luglio '83. In pratica, prima di Monza, Martini quest'anno ha disputato solamente quattro gare con la Lancia da endurance.

NESSUN TIMORE. La mancanza di allenamento non è stata comunque il problema: «Dopo pochi giri ero già tranquillo. È straordinaria quella Toleman, docile e perfino delicata. All'inizio guidavo un po' come in endurance, dove la macchina pesa quasi 300 kg di più e frenavo lontano. Però l'esperienza con la Lancia mi è molto servita per l'adattamento alla potenza; non avevo certo il miglior motore Hart ma comunque i cavalli della Lancia sono decisamente di più». In ogni caso il 4 cilindri montato sulla macchina di Martini non era paragonabile a quello della Toleman di Johansson, equipaggiato con l'iniezione elettronica. In rettilineo il «suono» era vistosamente differente ed anche il pilota romagnolo se ne è accorto in pista: «L'Hart non mi è sembrato un motore "sgarbatto": da 800 a 10.400 giri la progressione è buona ma certo non avevo una grande spinta. In curva mi sono trovato assieme a altri piloti e mi sono sorpreso nell'accorgermi che potevo stare con loro. Poi in accelerazione erano dolori... Johansson mi ha ricordato che dovevo percorrere la seconda curva di Lesmo a 10.400 giri, cioè in pieno e io l'ho fatto. Ma mi sentivo di farlo, è stato tutto sorprendentemente normale. A Lesmo avevo più timore reverenziale con il F.3 che non con la Toleman...». Deciso, grintoso ma anche molto sereno: questo il Martini che ha fallito per un soffio la qualificazione al Gran Premio d'Italia.

Daniele Buzzonetti

MONZA. Inaspettatamente, Italia. A parte Lauda, s'intende. Monza ha visto due italiani sul podio, Alboreto e Patrese, e tre marche nostrane nei primi sei posti all'arrivo: Ferrari, Alfa e Osella (con Gartner). Monza ha visto anche De Angelis fare faville in prova e Teo Fabi lottare per il primato fino a quando non ha ceduto il motore. Una giornata tricolore, dunque, che ha esaltato la folla accorsa a Monza un po' rassegnata a vedere i nostri farla da comprimari una volta di più. Ma vediamo cosa hanno detto gli «azzurri» dopo la gara.

RICCARDO PATRESE aspettava da tempo un risultato che gli sollevasse il morale. Questo risultato è arrivato proprio nel Gran Premio d'Italia: un terzo posto che vale... il doppio. «Sono contento soprattutto per la squadra e i meccanici — ha detto — che dopo tanto lavoro meritavano questo risultato, inoltre perché dopo tante critiche e tante polemiche è tornata la serenità. Questo risultato è il frutto delle modifiche che sono state apportate da Montecarlo in poi. Resta da risolvere il problema base del nostro motore, quello dei consumi. Sono partito con la pressione di alimentazione a 1,8 atmosfere contro le 2,3 che consideriamo normali, proprio per consumare il meno possibile, anche se questo ha ridotto sensibilmente la potenza del motore».

TEO FABI è deluso. «Ero secondo — ha detto — ma potevo essere primo se non avessi fatto un testa-coda all'ottavo giro. È stata una gran delusione rompere a pochi giri dalla fine, mi sarebbe piaciuto salire sul podio di Monza».

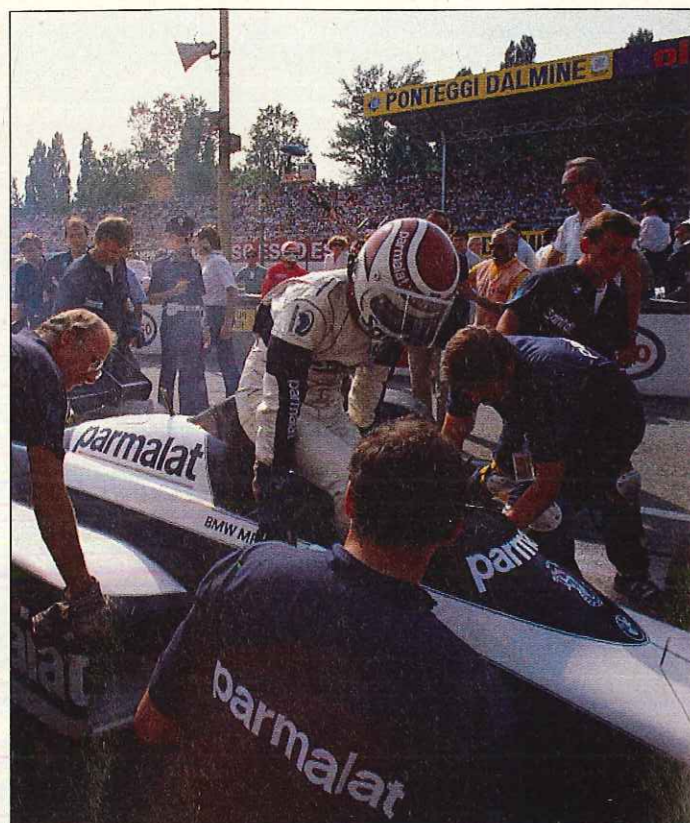
PIERCARLO GHINZANI ha finito la benzina a tre giri dalla fine mentre era quarto. Siamo stati noi a mostrargli la classifica ufficiale che gli ha assegnato il settimo posto. «No! — ha esclamato — pensavo di essere sesto! Questa proprio non ci voleva, anche se Gartner ha comunque preso due punti importanti per il team». (a.f.)



Italiani alla ribalta. In alto, Patrese, giunto poi terzo, finisce fuori alla seconda variante dopo un «contatto» con Boutsen (Attualfoto). A destra, Fabi davanti al vincitore Niki Lauda (FotoVillani). Teo è stato sicuramente uno dei maggiori protagonisti di questo 55° Gran Premio d'Italia: dopo aver condotto una gara ai vertici, rompe il motore al 43° giro ed è costretto al ritiro (sopra, FotoAmaduzzi)



# GP ITALIA



Quanti ritiri a Monza! Nell'altra pagina a sinistra, Piquet, dopo aver condotto per 15 giri abbandona la sua Brabham (Attualfoto) per la rottura del radiatore. A sinistra Arnoux (FotoVillani), dopo appena 5 giri, rompe il cambio. Poi, sopra, tocca a Tambay (FotoAmaduzzi) che dopo aver guidato dal 15° al 42° giro rompe il cavo dell'acceleratore alla 43. tornata. In alto a destra Ghinzani (FotoVillani) rimane senza benzina e si ferma al 48° giro. Ad esultare, invece, sono i meccanici della Ferrari (FotoAmaduzzi) quando Alboreto taglia il traguardo. Meno felice Martini, (Attualfoto) che non è riuscito a qualificarsi







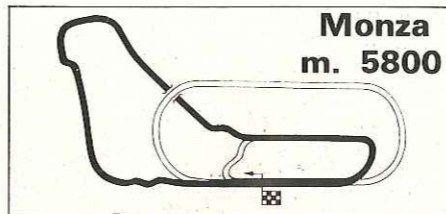
Viva l'Italia! Mai come quest'anno a Monza i colori italiani hanno brillato: Alboreto, sopra secondo; Ghinzani, sotto, in evidenza fino alla fine e settimo al traguardo; Patrese, in basso che precede De Angelis, terzo sul podio. E, insieme agli uomini le macchine: tre vetture italiane, Ferrari, Alfa e Osella, rispettivamente seconda, terza e quinta (Fotografie Villani)



## F.1

Quattordicesima gara del mondiale  
9 settembre 1984

## GP ITALIA



### Così (in 26) al via

| 1. FILA   |  |
|---|--|
| 1 <b>Nelson Piquet</b><br>Brabham Bmw<br>1'26"584         | 7 <b>Alain Prost</b><br>McLaren Tag<br>1'26"671                |
| 2. FILA   |  |
| 11 <b>Elio De Angelis</b><br>Lotus Renault<br>1'27"538    | 8 <b>Niki Lauda</b><br>McLaren Tag<br>1'28"533                 |
| 3. FILA   |  |
| 2 <b>Teo Fabi</b><br>Brabham Bmw<br>1'28"597              | 6 <b>Keke Rosberg</b><br>Williams Honda<br>1'28"818            |
| 4. FILA   |  |
| 12 <b>Nigel Mansell</b><br>Lotus Renault<br>1'28"969      | 15 <b>Patrick Tambay</b><br>Renault<br>1'29"253                |
| 5. FILA   |  |
| 22 <b>Riccardo Patrese</b><br>Euro Alfa Romeo<br>1'29"382 | 23 <b>Eddie Cheever</b><br>Euro Alfa Romeo<br>1'29"797         |
| 6. FILA   |  |
| 27 <b>Michele Alboreto</b><br>Ferrari<br>1'29"810         | 16 <b>Derek Warwick</b><br>Renault<br>1'30"113                 |
| 7. FILA   |  |
| 5 <b>Jacques Laffite</b><br>Williams Honda<br>1'30"578    | 28 <b>René Arnoux</b><br>Ferrari<br>1'30"695                   |
| 8. FILA   |  |
| 17 <b>Marc Surer</b><br>Arrows Bmw<br>1'31"108            | 26 <b>Andrea De Cesaris</b><br>Ligier Renault<br>1'31"198      |
| 9. FILA   |  |
| 19 <b>Stefan Johansson</b><br>Toleman Hart<br>1'31"203    | 25 <b>Francoise Hesnault</b><br>Ligier Renault<br>1'31"274     |
| 10. FILA  |  |
| 18 <b>Thierry Boutsen</b><br>Arrows Bmw<br>1'31"342       | 31 <b>Gerhard Berger</b><br>Ats Bmw<br>1'31"549                |
| 11. FILA  |  |
| 14 <b>M. Winkelhock</b><br>Ats Bmw n.p.<br>1'32"866       | 24 <b>Pier Carlo Ghinzani</b><br>Osella Alfa Romeo<br>1'33"456 |
| 12. FILA  |  |
| 9 <b>Philippe Alliot</b><br>Ram Hart<br>1'34"120          | 30 <b>Jo Gartner</b><br>Osella Alfa Romeo<br>1'34"472          |
| 13. FILA  |  |
| 21 <b>Huub Rothengatter</b><br>Spirit Hart<br>1'34"719    | 10 <b>Jonathan Palmer</b><br>Ram Hart<br>1'35"412              |

N.Q. - 20 Pier Luigi Martini (Toleman Hart) 1'35"840.

**Circuito:** Monza (m. 5800)  
**Distanza:** 51 giri pari a km 295,800  
**Organizzatore:** Ac Milano, corso Venezia 43 20121 Milano. Tel. 02 - 7745. Telex: 312047.  
**Direttore di gara:** Romolo Tavoni  
**Partenza:** ore 15,00

**Condizioni atmosferiche:** prove perturbate con schiarite il venerdì. Nuvoloso con sprazzi di sereno il sabato. Sole la domenica.  
**Organizzazione:** 8  
**Sicurezza:** 7  
**Spettatori:** 120.000

### Così (in 10) al traguardo

| PILOTA                        | VETTURA           | GIRI | TEMPO       | MEDIA       | DISTACCO |
|-------------------------------|-------------------|------|-------------|-------------|----------|
| 1. <b>Niki Lauda</b>          | McLaren Tag       | 51   | 1.20'29"065 | 220,514 kmh |          |
| 2. <b>Michele Alboreto</b>    | Ferrari           | 51   | 1.20'53"314 | 219,400 kmh | 24"249   |
| 3. <b>Riccardo Patrese</b>    | Euro Alfa Romeo   | 50   | 1.21'09"290 | 214,400 kmh | 1 giro   |
| 4. <b>Stefan Johansson</b>    | Toleman Hart      | 49   | 1.21'18"636 | 209,700 kmh | 2 giri   |
| 5. <b>Jo Gartner</b>          | Osella Alfa Romeo | 49   | 1.21'46"484 | 208,500 kmh | 2 giri   |
| 6. <b>Gerhard Berger</b>      | Ats Bmw           | 49   | 1.22'07"576 | 207,600 kmh | 2 giri   |
| 7. <b>Pier Carlo Ghinzani</b> | Osella Alfa Romeo | 48   | 1.18'40"709 | 212,300 kmh | 3 giri   |
| 8. <b>Huub Rothengatter</b>   | Spirit Hart       | 48   | 1.20'49"887 | 206,700 kmh | 3 giri   |
| 9. <b>Eddie Cheever</b>       | Euro Alfa Romeo   | 45   | 1.11'43"430 | 218,300 kmh | 6 giri   |
| 10. <b>Thierry Boutsen</b>    | Arrows Bmw        | 45   | 1.21'28"918 | 192,200 kmh | 6 giri   |

### Questi (15) i ritirati

| PILOTA                    | VETTURA        | GIRI | CAUSA             |
|---------------------------|----------------|------|-------------------|
| <b>Patrick Tambay</b>     | Renault        | 43   | cavo acceleratore |
| <b>Teo Fabi</b>           | Brabham Bmw    | 43   | motore            |
| <b>Marc Surer</b>         | Arrows Bmw     | 43   | motore            |
| <b>Derek Warwick</b>      | Renault        | 31   | pressione olio    |
| <b>Jonathan Palmer</b>    | Ram Hart       | 20   | motore            |
| <b>Nelson Piquet</b>      | Brabham Bmw    | 15   | radiatore         |
| <b>Elio De Angelis</b>    | Lotus Renault  | 14   | cambio            |
| <b>Nigel Mansell</b>      | Lotus Renault  | 13   | incidente         |
| <b>Jacques Laffite</b>    | Williams Honda | 10   | motore            |
| <b>Keke Rosberg</b>       | Williams Honda | 8    | motore            |
| <b>Andrea De Cesaris</b>  | Ligier Renault | 7    | motore            |
| <b>Francoise Hesnault</b> | Ligier Renault | 7    | incidente         |
| <b>Philippe Alliot</b>    | Ram Hart       | 6    | motore            |
| <b>René Arnoux</b>        | Ferrari        | 5    | cambio            |
| <b>Alain Prost</b>        | McLaren Tag    | 3    | motore            |

### I giri più veloci

| PILOTA E VETTURA               | GIRO | TEMPO    |
|--------------------------------|------|----------|
| <b>Lauda</b> (McLaren)         | 42   | 1'31"912 |
| <b>Fabi</b> (Brabham)          | 22   | 1'32"418 |
| <b>Tambay</b> (Renault)        | 39   | 1'32"433 |
| <b>Alboreto</b> (Ferrari)      | 43   | 1'33"159 |
| <b>Boutsen</b> (Arrows)        | 36   | 1'33"280 |
| <b>Warwick</b> (Renault)       | 27   | 1'33"359 |
| <b>Cheever</b> (E. Alfa Romeo) | 30   | 1'33"666 |
| <b>Johansson</b> (Toleman)     | 23   | 1'33"867 |
| <b>Piquet</b> (Brabham)        | 7    | 1'34"076 |
| <b>Surer</b> (Arrows)          | 26   | 1'34"657 |
| <b>Mansell</b> (Lotus)         | 13   | 1'34"907 |
| <b>Rosberg</b> (Williams)      | 4    | 1'35"245 |
| <b>Laffite</b> (Williams)      | 13   | 1'35"268 |
| <b>Arnoux</b> (Ferrari)        | 5    | 1'35"553 |
| <b>Patrese</b> (E. Alfa Romeo) | 27   | 1'35"574 |
| <b>Prost</b> (McLaren)         | 3    | 1'35"604 |
| <b>De Angelis</b> (Lotus)      | 13   | 1'35"900 |
| <b>De Cesaris</b> (Ligier)     | 7    | 1'36"893 |
| <b>Ghinzani</b> (Osella)       | 26   | 1'37"036 |
| <b>Gartner</b> (Osella)        | 22   | 1'37"278 |

**Hesnault** (Ligier) (4) 1'37"300; **Berger** (Ats) (5) 1'37"748; **Rothengatter** (Spirit) (21) 1'38"351; **Alliot** (Ram) (5) 1'38"647; **Palmer** (Ram) 1'38"967.

### I primati

#### PRIMATO SULLA DISTANZA

Niki Lauda (McLaren Tag Mp 4/2) 51 giri in 1.20'29"065 alla media di 220,514 km/h. Il primato precedente apparteneva a René Arnoux che nell'edizione 1982 sulla Renault Re 30 aveva percorso il Gp d'Italia in 1.22'25"73 alla media di 219,500 km/h.

#### PRIMATO SUL GIRO

Niki Lauda (McLaren Tag Mp 4/2) in 1'31"912 alla media di 227,173 km/h. Il primato precedente apparteneva sempre a René Arnoux (Renault Re 30b) che nel 1982 aveva percorso il giro in 1'33"61 alla media di 223,031 km/h.

#### NOTA

Manfred Winkelhock, che si era qualificato in 11. fila non è partito per avere rotto la propria Ats nel warm up mattutino.







## GP ITALIA

MERCATO/Quasi dimissionario, il presidente dell'Autodelta sceglie Minardi

# Nasce la Chitimotor

Il progettista toscano, ai ferri corti con l'EuroAlfa, sta preparando un propulsore per il team romagnolo che, inoltre, ha contattato la coppia tecnica Caliri-Marmioli. Anche la Ferrari sul mercato: voci (smentite a Maranello) vogliono Metzger con il Drake

ANCHE il presidente dell'Alfa Romeo, Massacesi, è quasi certo che al termine dell'attuale stagione agonistica Carlo Chiti, il presidente dell'Autodelta, rassegnerà le proprie dimissioni, dopo una vita intera passata nel reparto corse della Casa del Biscione. Il clima di sfiducia nei confronti del progettista toscano è

mettere al costruttore faentino di realizzare la sua monoposto di F. 1. I motori saranno montati materialmente dalla Novamotor, un'altra Casa che sta cercando nuovi sbocchi dopo aver perduto circa il 5 per cento del mercato motoristico in F. 1. Con Chiti e la Novamotor, la Minardi risolverà il suo problema di propulsione, aggiudicandosi un motore nuovo che avrà in esclusiva per un paio d'anni, in vista di una possibile commercializzazione a lunga scadenza. Ma Chiti non si fermerà a questo programma. Realizzerà anche motori off-shore di 8000 cc ad otto cilindri e testate in alluminio. Questi motori marini saranno costruiti dalla Tibiletti, già fornitrice a suo tempo di parecchi pezzi per l'Alfa Romeo, e venduti da una società che Chiti sta impiantando con il pilota di endurance Gianni Giudici.

MINARDI E DINTORNI. Oltre che all'affaire Chiti la Minardi ha in serbo un completamente del proprio staff tecnico.

Ormai sembra scontato, ad esempio, che si riformi una coppia gloriosa delle corse italiane, quella formata da Giacomo Caliri e Luigi Marmioli, i due che a loro tempo crearono il «Fly Studio», Marmioli, com'è noto, si separò dal progettista della Minardi perché chiamato a sostituire all'Euroracing il «licenziato» Gerard Ducarouge nel 1983. Marmioli diventerà nel 1985, quindi, un altro transfuga del team Benetton, cosiccome Gustav Brunner, un altro tedesco ex Maurer e Afs che quest'anno fu chiamato in tutta fretta per colmare le lacune dell'Euroracing in campo telaistico. Brunner, però, è stato ben presto accantonato, gestendo in pista la vettura di Riccardo Patrese e limitandosi esclusivamente a questo compito. L'ingegnere tedesco, stanco di questa situazione emigrerà a fine anno, finendo alla Ram in compagnia del disegnatore argentino delle Reynard di F. Ford, dove realizzerà una nuova scocca per il

team di John MacDonald, che dovrebbe ricevere un'iniezione di dollari dalla Skoal Bandit per portare la squadra ad un livello di competitività accettabile. All'Euroracing non ci saranno arrivi sorprendenti. La nuova monoposto sarà progettata da due giovani disegnatori, Zanca, ex Alfa Romeo, e Frison, che in passato è stato assieme a Pino Trivellato per seguire le monoposte di F. 1. Piuttosto è interessante notare che Tonti sta contattando diversi personaggi del mondo della F. 1 per riorganizzare l'Autodelta e cercare di dare alla Casa del Biscione quel tanto di ricerca scientifica senza la quale ormai è impossibile poter competere nelle corse d'auto.

LA STESSA riorganizzazione sta effettuandosi anche in Ferrari. L'ingegnere in persona sta cercando vari

esperti nei settori nei quali il team è più carente. Oltre alla scontata riconferma di Postlethwaite, Ferrari ha assunto recentemente uno specialista, Bonis, per occuparsi della galleria del vento. E c'è chi dice che il «commendatore» sia in contatto nientemeno che con l'ingegner Metzger, il realizzatore di quel motore Tag Porsche che quest'anno ha suonato facilmente tutti gli altri propulsori della F. 1. Da Maranello smentiscono recisamente questa voce ma c'è chi continua a dire che, per avere Metzger, alla Ferrari si possa prendere in considerazione l'ipotesi di offrirgli un contratto triennale. Voci di settembre oppure realtà? Chi vivrà vedrà.

Guido Schittone

### TRATTATIVE PILOTI

## Tambay pronto per la Brabham

PIQUET. Non ha ancora firmato il rinnovo con la Brabham. Ha ancora contatti con Renault, ma «voci» insistenti qui a Monza assicurano che la Fiat lo avrebbe contattato per il 1986.

LAUDA. Anche lui non ha ancora firmato con la McLaren, crediamo però che lo farà. I contatti con la Renault anche per lui sono sempre in piedi, c'è però il fatto che Piquet si trova molto bene con l'ing. Murray e non se ne vuole staccare. La Renault, unica squadra che potrebbe pagare a Lauda o un Piquet, sarebbe ben lieta di prendere Murray. Se Lauda dovesse andare via dalla McLaren potrebbe arrivare Bellof, «suggerito» dall'ing. Metzger. TAMBAY. Ha problemi di rinnovo di contratto con la Renault, perché sta lanciando una linea (vestiti, magliette, pantaloni, occhiali, orologi ecc.) con il suo nome: questo è in netto contrasto con il contratto che ha con la Casa francese che ha una sua linea di boutique, la Renault Sport. Tambay ha sempre aperto un discorso con la Brabham.

MANSELL. Due le possibilità per Nigel: la Williams che lo pagherebbe bene, o la Toleman: in quest'ultimo team lo vorrebbe in particolar modo la Michelin.

DE ANGELIS. Crediamo rimarrà alla Lotus con Ducarouge, ma ha contatti con Williams che gli darebbe gli stessi soldi della Lotus, ma gli lascerebbe libera la tuta per gli sponsor, la tuta può rendere circa 400.000 dollari.

MIKE ANDRETTI. Lo vorrebbe la Parmalat (se resta in F. 1) e lo stesso Ecclestone, ma papà Andretti ha fatto sapere che per il 1985 il figlio non è ancora pronto per la F. 1. Farà ancora la «cart» poi nel 1986 si vedrà. LAFFITE. Sicuro partente dalla Williams, andrà al 90% con Ligier solo se arriva un tecnico valido; potrebbe essere Tetu che non ha ancora rinnovato con la Renault.

DE CESARIS. Anche lui resterà alla Ligier solo se arriverà un grosso tecnico.

ROSBERG. Williams giura che Keke ha già firmato, ma lui ha avuto contatti con Brabham (ma Piquet non lo vuole) e anche con la Renault.

BELLOF. Buoni contatti con la Williams, ma potrebbe anche andare con Tyrrell il quale sembra abbia definitivamente perso il treno per il motore Ford Turbo. Ken ha possibilità, o per il Bmw o per il Brian Hart. Recentemente è stato anche in Giappone e potrebbe esordire il prossimo anno con un motore giapponese che potrebbe essere quello fatto per la Lotus, il Toyota 5 cilindri, assieme alla Mitsubishi. □

### LA POLEMICA

## La Toleman ora cerca Ayrton Senna



Senna e De Angelis, Lotus '85 (FotoPutten)

MONZA. La Toleman ha vietato ad Ayrton Senna di prender parte al Gran Premio d'Italia. Alex Hawkridge, boss del team, ha considerato «tradimento» la decisione del brasiliano di firmare con la Lotus per il 1985. All'inizio della settimana scorsa la Toleman aveva diffuso un comunicato stampa nel quale si affermava che Senna era stato sospeso per aver rotto il suo contratto. «Al suo posto correrà lo svedese Stefan Johansson, messi in luce nelle ultime gare con la Tyrrell e nel test di Monza svolti per la Toleman», precisava il comunicato.

SENNA si è tuttavia presentato a Monza con un altro comunicato che rispondeva punto per punto a quelli diffusi dalla Toleman nei giorni precedenti. Il brasiliano, in sintesi, affermava di non aver mai rotto il contratto con il suo team ma di essersi semplicemente avvalso della clausola che gli consentiva di interrompere «in qualunque momento» il suo rapporto con la Toleman pagando una penale (si dice di 230 milioni di lire). Alle affermazioni della casa di Witney, secondo la quale egli non aveva preavvisato il suo passaggio alla Lotus, Senna ha ribattuto citando il testo di una lettera scrittagli da Alex Hawkridge in persona nella quale ci si rammarica per la sua decisione di non proseguire con la Toleman anche nel 1985.

IL BRASILIANO accusa quindi il suo team di aver rotto per primo il contratto 1984, fatto questo che obbligherebbe la Toleman a pagargli a sua volta una consistente penale. L'offensiva di Senna ha colto in contropiede la squadra inglese. Giovedì, quando il comunicato è stato diffuso, la Toleman ha finto una certa indifferenza, ma già sabato Hawkridge ha chiesto al brasiliano di correre le due ultime gare.

LA RISPOSTA di Senna è stata però tutt'altro che conciliante. «Rivolgetevi al mio avvocato», pare abbia risposto, a dimostrazione del fatto che la «sospensione» di Monza costituisce per lui una rottura del contratto causata dalla Toleman. Ora la polemica Toleman-Senna è diventata una questione tra i rispettivi avvocati. Non è da escludere, tuttavia, che le quattro settimane che separano Monza dal Nürburgring consentano alle due parti di trovare un accordo commissorio. (a.f.)

# PER MOTORI TURBO



# DALL'ESPERIENZA DELLA F1



**+1** In order to be the sole agent for our products ask to:

**CHALLOILS**  
CHALLOILS S.p.A. Direzione Generale:  
Via Radicofani, 21 - 00138 Roma  
Tel. 06/8400643 (2 linee)  
Telex 613171 CHALL - I



## GP ITALIA

### La Benetton per altri 2 anni con l'Euroracing

MONZA — Alla vigilia di Monza, la Benetton ha riconfermato per i prossimi due anni la propria sponsorizzazione al team Euroracing. I termini del contratto ovviamente non sono noti ma si ha ragione di ritenere che siano gli stessi di questa stagione: una cifra fissa più un tot a punto. «Quest'anno — ha detto il PR della Benetton, Paolini — abbiamo risparmiato parecchio visto che fino a prima di Monza i punti sono solo sei. Ma saremmo ben lieti di spendere molti di più il prossimo anno». I motivi che hanno convinto la Benetton a restare con l'Euroracing sono molteplici, ma potrebbe aver pesato soprattutto l'aria di rinnovamento che spirava attorno al team.



Tra i numerosi «vip» presenti a Monza c'erano anche Carolina e Alberto di Monaco (FotoVillani)

■ **BENZINE.** La Fisa ha reso noti i risultati delle analisi effettuate sulla benzina dopo il GP di Germania. La McLaren di Prost aveva la benzina con numero di ottani pari a 101,7, la Renault di Warwick era a 100,6, mentre l'acqua sulla Renault stessa era pura acqua distillata.

■ **RENAULT.** La Renault sta approntando una macchina completamente nuova per il 1985; oltre alla monoscocca e alle soluzioni tecniche molto più avanzate di quelle che sono sull'attuale, probabilmente la Renault monterà anche un nuovo motore turbo 4 cilindri che «radio box» giura sia già stato provato con eccellenti risultati al banco.



Molto apprezzato a Monza lo stand di AUTOSPRINT dove erano in mostra e in vendita tagliandetti, libri, poster e riviste (FotoVillani)

### I nemici di Chiti

MONZA - L'ingegner Chiti, presente a Monza, non solo ha disertato i box dell'Euro Alfa, ma ad un certo punto s'è rifiutato di stringere la mano sia a Cheever sia a Patrese. Interpellato sul perché del suo atteggiamento, Chiti ha detto: «Non ho stretto loro la mano perché mi hanno sempre fatto la guerra».

■ **MINARDI.** A fine mese la Minardi di F.1. proverà a Misano e a Imola. Martedì, mentre AS è in edicola, il costruttore faentino riceverà il primo motore Alfa Romeo 8 cilindri turbo.

■ **LA DIETA.** La vigilia di Monza era stata animata dalla notizia che forse Lauda non avrebbe partecipato alla corsa: motivo, una vertebra spostata con conseguente mal di schiena. In visita a Niki sofferente si era recato anche Clay Regazzoni, che gli aveva detto: «Smettila con le tue diete, le tue pappette! Mangia qualcosa di serio e vedrai che tutto ti passa». Chissà se Lauda ha seguito il consiglio di Clay!

■ **TAMBAY SPARA.** Lunedì 10 mentre AS è in edicola, Tambay è a Brescia alla Beretta di cui è un «opinion leader»: Patrick prova tutte le armi della grande casa bresciana, dai fucili alle pistole alle mitragliatrici da guerra.

■ **AUGURI A...** Stefan Johansson alla vigilia di Monza ha compiuto 28 anni. Al pilota della Toleman vanno i migliori auguri di Autosprint, così come a Bruno Giacomelli che lunedì 10 settembre ha compiuto i 32 anni.

■ **PIQUET POLE.** Con la 7. pole position di sabato Nelson Piquet oltre a portarsi a casa la solita Vespa, è stato festeggiato anche dai produttori dello spumante Ferrari, che ha lanciato qui a Monza un nuovo prodotto, la «Grappa Segnana».



In occasione del GP d'Italia è stato presentato agli appassionati un disco dedicato alla Ferrari intitolato «Ferrari Go». Il disco è edito dalla Niuitaly Records di Modena (via Rua Freda 22)

■ **JOHANSSON.** Quando era bambino, Johansson veniva chiamato «piccola foglia», che lui traduceva invece di «little lewis» in «lille lewis». Oggi, arrivato in F.1, in ricordo di quel nomignolo che gli avevano appioppato i suoi genitori ha fatto disegnare sul suo casco delle piccole foglie verdi.

■ **IRPA.** I forti contrasti in seno all'IRPA, l'associazione dei giornalisti di F.1, sono sfociati a Monza in fatti poco piacevoli. Il presidente Bernard Cahier ha invitato il Pr della Elf Francois Guitter a non far entrare nel van della casa petrolifera francese nessun collega, tra quelli dimissionari dall'IRPA. A fare le spese della situazione è stato Roger Costantin di France Soir, che colpevole di avere espresso giudizi negativi nei riguardi di Cahier a Guitter, è stato aggredito dallo stesso presidente dell'IRPA ai box. Cahier pare lo abbia minacciato con una macchina fotografica, tentando di colpire ripetutamente il reporter transalpino. Alla fine è volato anche qualche schiaffo e la minaccia, da parte di Guitter di agire presso la direzione di France Soir per far licenziare Costantin. Cosa che è avvenuta, ma spontaneamente, dato che Costantin dal 1° ottobre sarà il nuovo Pr della Mazda-France.

### Il Bancarella a Nuvolari 2. il nostro «Gilles vivo»

«NUVOLARI» di Aldo Santini, edito da Rizzoli, è il libro che ha vinto la 21. edizione del Premio Bancarella Sport. Come di consuetudine, in Piazza della Repubblica a Pontremoli sono affluiti i 111 voti della giuria, che sono stati così suddivisi:

34 a «Nuvolari» di Aldo Santini, edito da Rizzoli;  
31 a «Gilles vivo» di Cesare De Agostini, Conti Editore;  
25 a «Racconti all'aria aperta» di Giuseppe Bruna Montini;  
8 a «All'ultimo stadio» di Oliviero Beha e Franco Ferrarotti, Rusconi Editore;  
3 a «La caccia fotografica» di Angelo Gandolfi, Società Editrice Internazionale.

■ **BAGARINI.** Vigilia di Monza abbastanza tranquilla. Pochi i borsaioli fermati, due soli gli infortunati (fratture varie per alcuni ragazzi caduti nella ressa), quattro i bagarini colti in flagranza di reato.



■ **POLITICA.** Anche per il GP d'Italia, J.M. Balestre si è fatto la solita pubblicità elettorale, facendo indossare a tre belle ragazze (FotoVillani) delle magliette dove sul davanti era scritto «Io amo Balestre», mentre sulla schiena era scritto: «Balestre è il meglio per voi».



AD

**Murattitime**

Swiss made

Distribuito da  
**VEGLIA**  
F.lli Borletti S.p.A.  
Milano Tel. 02/4988315



# LA TECNICA/La vettura del Cavallino che non ha corso a Monza Ferrari M2 per l'Europa

Al prossimo Gp vedremo due «rosse» notevolmente modificate. Efficace la cura prestata alle Alfa. Nuovo cambio sulla Lotus-Renault di De Angelis. Oltre mille cavalli per Piquet e Teo Fabi



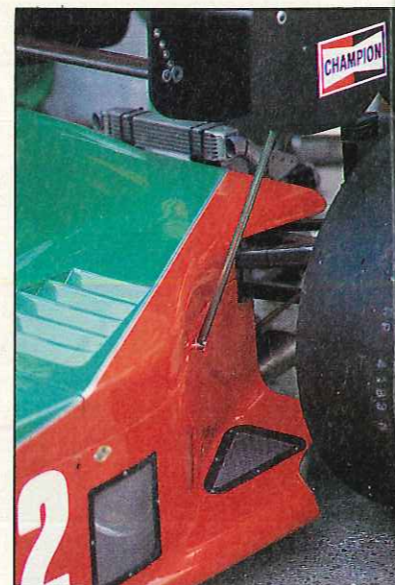
## FERRARI

126C4/72 Michele Alboreto  
126C4/74 René Arnoux  
126C4/76 muletto Alboreto  
126C4/77 muletto Arnoux

Giovedì sera sono arrivate le due macchine (M2) rinnovate nella parte posteriore da Postlethwaite. Queste due vetture come avevamo già anticipato con un schizzo al Gran Premio di Detroit, hanno la parte posteriore stretta seguendo la moda della McLaren. Il restringimento è notevole, quasi ai livelli della vettura inglese e molto più marcato per esempio di quello ottenuto sulla rinnovata versione dell'Alfa Romeo. Per fare questo i radiatori inclinati sulle fiancate sono stati spostati in avanti mentre gli scambiatori sono verticali come d'altronde anche sulle altre due vetture ma diversi sono i condotti che portano ai cassoncini di aspirazione del 6 cilindri boxer. Gli iniettori dell'iniezione elettronica sono messi sulla parte superiore dei condotti e sono sotto come sulle altre vetture. Queste due vetture sono la 72 e la 74. Il risultato estetico della nuova vettura non è certo uno dei più felici ma non è questo uno dei punti più importanti di una monoposto di formula uno, purtroppo anche quello pratico non è stato eccezionale nelle prove con problemi di surriscaldamento al cambio completamente carenato dalla carrozzeria inferiore. A proposito di quest'ultima, è molto diversa da quella vista in Germania ed in Austria. In entrambi i casi i profili estrattori arrivano fino alla parte estrema posteriore della vettura a filo del bordo di uscita dell'alettone posteriore, ma i profili sono molto diversi. Quello di quest'ultima versione è praticamente più piatto e presenta un unico andamento incurvato con solo una piccola sporgenza centrale che carena il cambio. Nella vecchia versione invece i condotti estrattori erano due ben separati, un po' come sono sulla McLaren, Lotus, Renault. Nuovo il

supporto dell'alettone posteriore ora centrale e con la traversa che sostiene le sospensioni più corte e le pareti laterali anch'esse di dimensioni ridotte. A livello carrozzeria, piccole differenze fra le due vetture portate a Monza: quella di Alboreto, la prima realizzata, ha l'uscita dai radiatori laterali più grezza mentre quella di Arnoux appare in versione più definitiva. Anche questa nuova versione ha il passo maggiorato di 13 cm e le sospensioni push-rod come le altre due vetture che sono in versione Olanda cioè con fiancate medie e gli scambiatori verticali davanti alle ruote posteriori. Vi erano fra l'altro due motori sperimentali da qualificazione. Le due M2 avevano anche il distanziale fra motore e cambio più rigido e di diversa foggia. Per la gara sono state ricavate delle prese d'aria di uscita sopra la zona a monte che gli scambiatori di calore.

Ecco le varianti fondamentali apportate alle Ferrari. In alto il profilo inferiore della parte posteriore è unico e non sdoppiato in due condotti come in Germania (FotoVillani). Sotto si nota il notevole restyling posteriore sulla Ferrari M2 (FotoVillani). In basso la fiancata sinuosa della C4/M2: si notano i radiatori inclinati, i nuovi scambiatori, la nuova posizione degli iniettori sulla parte superiore dei nuovi cassoncini di alimentazione (FotoColombo)



La nuova Alfa si restringe nella parte posteriore ma non ai livelli della McLaren (FotoPiola). Nella foto a colori le due prese per le turbine. Si nota anche che non ci sono gli estrattori ai lati del cambio (FotoVillani)

# LA TECNICA a cura di Giorgio Piola

## EURORACING ALFA ROMEO

184/4 Riccardo Patrese  
184/3 Eddie Cheever  
184/2 muletto.

Tre vetture modificate a disposizione dei due piloti. La cura McLaren ha fatto molto bene alle monoposto milanesi. La versione adottata dall'Euroracing è tuttavia diversa da quella della macchina inglese poiché il restringimento nella parte posteriore è molto meno pronunciato e non vi sono gli ampi estrattori ai lati del cambio. Il restringimento posteriore è molto più vicino alla soluzione della vettura dello scorso anno o di quella della Lotus. Le fiancate sono di 15 cm più lunghe con i radiatori unici laterali (comprendenti affiancati, quelli dell'acqua e dell'olio divisi in senso verticale) e le entrate d'aria delle fiancate sono molto più grandi. Infatti le fiancate stesse sono più alte oltre che lunghe un po' come sulla McLaren. Nuovi gli scambiatori di calore spostati leggermente indietro. Il restringimento posteriore è stato ottenuto semplicemente spostando i radiatori dell'olio (prima verticale davanti alle ruote posteriori) e rifacendo i collettori di scarico, la posizione delle turbine è invariata. La macchina prima di provare a Balocco era stata provata nella galleria del vento della Fiat. Riuscita anche sul piano estetico la nuova trasformazione ha permesso anche all'otto cilindri Alfa Romeo di respirare meglio e di lavorare a temperature di esercizio inferiori. Le prese di alimentazione delle turbine sono sdoppiate come sulla McLaren con una verticale ed una orizzontale ricavata nella piccola pinna o-

rizzontale davanti alle ruote posteriori.

## BRABHAM

BT53/4 Nelson Piquet  
BT53/5 Teo Fabi  
BT53/3 muletto

Nessuna modifica sulle Brabham, anche i telai sono sempre gli stessi di queste ultime gare. Piquet e Fabi hanno avuto a disposizione nelle prove dei motori super potenti, si parla di oltre 1000 cavalli.

## WILLIAMS

FW09/8 Keke Rosberg  
FW09/3 Jacques Laffite  
FW09/1 muletto

Nuovi cassoncini di aspirazione per il sei cilindri Honda su tutte e tre le vetture. Per il resto niente di nuovo. Sabato oltre a Frank Dernie (l'esperto in aerodinamica) vi era anche Patrick Head che però è ritornato in Inghilterra a disegnare la nuova macchina.

## LOTUS

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

Nuovo cambio sulla vettura di De Angelis. Questa è la prima trasmissione edizione 1985 vista nelle varie F. 1. Presto appariranno anche le altre. I motori turbo con i notevoli incrementi di potenze ottenuti negli ultimi mesi hanno infatti messo in crisi questi organi. La scatola del cambio disegnata da Ducarouge deriva da quella preparata apposta per Indianapolis, solo la fusione esterna è diversa per le differenti necessità di assemblaggio della parte posteriore della vettura (attacco motore e sospensioni). Rispetto al vecchio cambio salta subito all'oc-

chio la differenza di altezza. Questo nuovo è molto più alto dato che l'interasse dei due alberi del cambio è maggiore, anche il pignone e la corona sono stati notevolmente surdimensionati. Dato i diversi ingombri di questa trasmissione la sospensione posteriore è stata rifatta almeno nei suoi punti di attacco. In Germania anche Mansell potrà disporre del nuovo cambio.

## RENAULT

RE50/02 Patrick Tambay  
RE50/08 Derek Warwick  
RE50/9 muletto

Le prove fatte al Ricard con la nuova iniezione elettronica sono risultate molto positive. Tale impianto costruito dalla Renix utilizza due iniettori per collettore. Questi iniettori sono della Weber. Un vettura equipaggiata da tale sistema sarà portata al Nürburgring. Tambay preferisce sempre utilizzare il vecchio telaio realizzato con fibre di carbonio intrecciate al Kevlar e non l'ultimo in sola fibra di carbonio. Sempre il francese ha utilizzato nelle prove i dischi al carbonio con pinze realizzate dalla Renault. Tutte e due le vetture considerate da gara avevano la disposizione del radiatore aggiunto dell'olio tipo Dallas cioè con questo elemento sopra i radiatori laterali, il muletto aveva invece il piccolo radiatore aggiuntivo messo in basso sotto i radiatori. Per la 1ª volta quest'anno la Renault ha usato con Tambay dischi al carbonio in gara. Nell'83 lo aveva fatto Cheever al Paul Ricard.

## OSELLA

FA1F/2 Piercarlo Ghinzani  
FA1F/3 Jo Gartner  
FA1F/1 muletto.

La vettura con la parte posteriore stretta è tornata ad avere le fiancate dritte, tornerà in Germania con un nuovo distanziale più rigido. Nuovi gli alettoni anteriori e posteriori.

## LIGIER

JS23/01 Andrea De Cesaris  
JS23/2 Francois Hesnault  
JS23/4 muletto

La nuova macchina (telaio n 3) non è stata fatta scendere dal camion arrivato giovedì notte dal Paul Ricard. Molto simile al disegno che abbiamo pubblicato lo scorso numero, ha fatto pochissimi giri sul circuito fran-

cese disturbata da molte noie di gioventù. Il telaio è stato rifatto nella parte anteriore e ciò è stato possibile perché è ricavato da un telaio incidentato a Detroit da De Cesaris.

## MC LAREN

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

Stessi alettoni anteriori dell'Austria, cioè con la parte principale più stretta e cambio irrobustito in attesa del nuovo che John Barnard sta disegnando. Niente di nuovo per il resto nemmeno sul lato motore.

## ARROWS

A7/4 Thierry Boutsen  
A7/1 Marc Surer  
A7/3 muletto.

Telaio nuovo per Boutsen in sostituzione di quello incidentato in Olanda nella tamponata con Arnoux. Il radiatore dell'olio sulla fiancata di destra è stato ridotto come dimensioni.

## TOLEMAN

TG 184/5 Stephan Johansson  
TG 184/3 Pierluigi Martini  
TG 184/2 muletto

Due vetture con l'iniezione elettronica integrale a disposizione entrambe di Johansson. Per Natale sarà pronta la nuova vettura.

## RAM

RM 02/01 Philippe Alliot  
RM 02/02 Jonathan Palmer

Il telaio di fissazione del motore Hart è stato irrobustito sia nella parte anteriore e laterale sia a livello attacchi sospensioni posteriori. Diversi anche i flap laterali meno deportanti.

## SPIRIT

IO1B/2 Huub Rothengatter  
IO1B/1 muletto

L'attacco delle sospensioni posteriori è stato irrobustito, per il resto niente di nuovo neppure dal lato quattrini che sono sempre pochi.

## ATS

D7/1 Manfred Winkelhock  
D7/2 Gerhard Berger

Tutte e 2 le vetture con passo lungo e nuovi alettoni anteriori. Per il resto piccole modifiche di dettaglio.





POLITICA/La guerra con Montecarlo

# Balestre attacca anche il rally

Votata dal direttivo della federazione francese una norma che permette di chiedere ai monegaschi ben 200 milioni di lire

PARIGI — Nella guerra che lo oppone a Michel Boeri, presidente dell'AC Monaco, Balestre ha aperto un nuovo fronte attaccando, dopo il Gp, anche il rally di Montecarlo. Balestre, che è anche presidente della federazione francese (FFSA), ha fatto votare, lo scorso 5 settembre, dal comitato direttivo, il principio secondo il quale i paesi stranieri dovranno pagare una tassa per corse che sconfinano nel territorio francese facendo quindi appello alle infrastrutture sportive locali. In seguito a ciò lo stesso comitato ha deciso di tassare per 1 milione di franchi (circa 200 milioni di lire) il prossimo rally di Montecarlo. Tale somma sarà divisa in due: 500 mila franchi per le associazioni e le leghe che parteciperanno all'organizzazione e altrettanto del rally di Francia, qualifica che attualmente tocca al Tour de Corse. Questa gara ha attualmente dei problemi organizzativi ai quali non è estranea la situazione politica e qualora non potesse aver luogo, sarebbe il Tour de France a ricevere la qualifica di prova francese per il mondiale. In entrambi i casi, comunque, una «manna» di cento milioni di lire sistemerebbe molte cose. Per contro, ci sarà da vedere come la prenderà il Sudest della Francia dove il Montecarlo è il grande avvenimento invernale di quella zona e se l'avvenimento dovesse essere messo in

forse dalla decisione della FFSA i suoi licenziati avrebbero certo da ridire. In effetti, la somma richiesta corrisponde, più o meno, a un quarto dell'intero budget che è già in deficit e viene ripianato generosamente dal Principato. Certamente si può pensare che il governo monegasco paghi senza battere ciglio, ma non possono essere escluse a priori altre ipotesi, come quella di vedere il rally svolgersi senza l'aiuto dei commissari francesi, nel qual caso sarebbe ben difficile per la FFSA ottenere un pagamento solo per l'uso delle strade francesi. A più lunga scadenza non è neppure da escludere che il rally di Montecarlo si svolga in territorio italiano, almeno per quanto riguarda le prove di classificazione. Perché mai Balestre ha deciso di estendere il fronte quando manca meno di un mese alla riunione del comitato esecutivo, all'assemblea plenaria della Fisa e alle elezioni in cui, con ogni probabilità sarà eletto a larga maggioranza mentre Boeri perderà il suo posto nell'esecutivo? È probabile che l'operazione sia scattata per non perdere la faccia di fronte a Monaco se, come è possibile, fosse costretto, sotto la pressione del giudizio del tribunale parigino, a far figurare il Gp di Monaco nel calendario 1985.

Gérard Crombac



Quali segreti svelerà Bernie Ecclestone al presidente Fisa Balestre? (FotoVillani)

## Il presidente della Fisa in visita da Ferrari

MONZA — Finite le prove di venerdì, Jean Marie Balestre è salito sull'elicottero con Marco Piccinini per raggiungere Maranello e far visita all'ingegnere Enzo Ferrari. Al suo ritorno, abbiamo chiesto al presidente della Fisa i perché del viaggio.

«Si è trattato di una doverosa visita di cortesia oltretutto di un omaggio personale che ritengo doveroso. Tempo fa avevo ricevuto dall'ingegnere un telex di fiducia e di completa adesione sia per quanto concerne la F. 1 sia per l'automobilismo in generale. Poiché lui non viene mai ai Gp sono andato io a Maranello. Ferrari è il più grande simbolo e mito vivente della F. 1 e, essendo per di più in Italia, è giusto che il presidente della Fisa vada a rendergli omaggio».

— Di cosa avete parlato?  
«Siamo rimasti insieme un'ora e abbiamo parlato sia dei problemi della formula 1 che dell'automobilismo in generale, e ho constatato che le nostre vedute sui prossimi tre anni sono, almeno al 90%, coincidenti. Al momento del commiato gli ho detto che la F. 1 ha bisogno che le sue macchine tornino a vincere per dare vitalità a un mondiale altrimenti ucciso dallo strapotere McLaren-Porsche».

— C'è stata una risposta?  
«Sì. L'ingegnere mi ha detto che sta facendo di tutto sia per le ultime due corse, sia in previsione futura. In più Ferrari ha aggiunto che, a suo parere, deve essere la Fisa a prendere le misure necessarie per l'ulteriore sviluppo della F. 1 e dello sport automobilistico in generale».

Giancarlo Cevenini

■ A MONZA il direttore di corsa Romolo Tavoni, in sala stampa ha voluto ringraziare la stampa e il pubblico per averlo appoggiato in questo suo debutto ai massimi vertici e per aver ascoltato le sue raccomandazioni, ripetute con un messaggio registrato da Michele Alboreto anche a nome dei piloti, messaggio trasmesso più volte nel corso dei tre giorni.



IL PRIMO PASSO È IL PIÙ DIFFICILE NOI TI AIUTIAMO

# C'è una F. Panda che ti aspetta

Autosprint indice un concorso che interessa tutti gli aspiranti piloti alle prese con i problemi (economici, pratici, organizzativi ecc.) connessi all'esordio in corsa. Il primo passo è spesso il più difficile e noi ci proponiamo di aiutarvi concretamente a compierlo. Naturalmente non possiamo certo... farvi correre tutti, questo no, ma, pur essendo ormai a fine stagione, uno di voi sicuramente si ed è per tale motivo che vi invitiamo a prendere parte a questo concorso che ha come premio in palio la partecipazione, assolutamente gratuita, alla gara di Formula Panda in calendario a Monza il 7 ottobre '84. La vettura con cui il vincitore del pronostico greggerà è una monoposto «Tatuus» di Formula Panda, di proprietà della Klippan e fra le più competitive del trofeo: per un aspirante pilota, dunque, si tratta di un'occasione particolarmente ghiotta e da non lasciar perdere.

Chi può partecipare - Il concorso è aperto a tutti i lettori residenti in Italia, in possesso di patente automobilistica, senza altre limitazioni di sesso o di anagrafe, ma con la sola condizione di non avere mai disputato competizioni automobilistiche. Inoltre, come di consueto, non possono prendere parte al concorso i dipendenti della Conti Editore

S.p.A. e della Poligrafici Il Borgo S.p.A. e i loro parenti ed affini.

Come si partecipa - Per concorrere all'assegnazione del premio in palio (ossia la partecipazione gratuita alla corsa suddetta) è necessario compilare in ogni sua parte la scheda che qui sotto pubblichiamo ed esprimere il pronostico dei tre migliori tempi di qualificazione per la gara di F. 3 in programma a Vallelunga il 30-9-1984. La scheda va poi ritagliata e spedita al seguente indirizzo: Concorso Autosprint - «C'è una F. Panda che ti aspetta» - Casella postale

AD 1734 - 40100 BOLOGNA.

Saranno prese in considerazione per lo spoglio tutte le schede che perverranno entro e non oltre venerdì 28 settembre 1984.

Non saranno valide le schede fotocopyate o altrimenti riprodotte.

Vincerà chi avrà indicato con maggiore approssimazione il tempo di pole position. In caso di parità saranno discriminanti, nell'ordine, il tempo del secondo e del terzo.

Il premio - Il vincitore avrà diritto a quanto segue:  
1) viaggio gratuito dalla località di residenza a Monza e ritorno;

2) ospitalità completa per tre giorni;  
3) copertura delle spese di visita medica, licenza, iscrizione e partecipazione alla gara;

4) prove di addestramento;  
5) dotazione di un abbigliamento completo (casco, guanti, scarpe, tuta ignifuga, ecc.) che resterà in dono al pilota;

6) copertura delle spese di assicurazione;  
7) partecipazione alla gara con una monoposto «Tatuus» Formula Panda.

Buona fortuna a tutti quanti!

IL FUTURO/Il regolamento 1985

## Più sicurezza nei «frontali»

Triplicata la resistenza dell'avantreno. La prossima riunione il 4 ottobre

MONZA — Per iscriversi al mondiale 1985, le vetture di F 1 dovranno avere un certificato di omologazione rilasciato da un laboratorio specializzato che attesti l'avvenuto superamento del test di resistenza all'urto frontale secondo i nuovi parametri stabiliti nella riunione degli ingegneri dei team di F 1 che ha avuto luogo a Monza il giovedì precedente la corsa. È stato stabilito che la prova di resistenza avvenga su una struttura di prova, formata dall'avantreno fino a 20 cm. oltre la pedaliera, munita delle strutture deformabili regolamentari. Il «crash-test» dovrà essere eseguito con una massa di 780 kg. a una velocità di 10 m/s (36 km/h) contro un muro in cemento: in quelle condizioni non si dovrà registrare alcun arretramento della scocca. Questo nuovo parametro triplicherà, grosso modo, l'efficacia attuale delle strutture di protezione. Oltre a ciò i costruttori dovranno depositare i piani di costruzione affinché, in caso di incidente, si possa accertare se sono stati rispettati. Va da sé che ogni mancanza (che permetterebbe guadagni importanti nel peso) sarà duramente punita.

La prossima riunione è fissata per il 4 ottobre, il giovedì che precederà il Gp d'Europa, e solo allora sarà elaborata la proposta dei costruttori

per i prossimi anni. A quel momento si saprà anche se la Renault sarà riuscita a far prevalere il suo punto di vista: controllare la pressione di sovralimentazione (come accade da tempo negli Usa per la Cart) anziché ridurre la cilindrata. Le altre possibili modifiche dovrebbero riguardare la riduzione degli ottani da 102 a 98; la riduzione della superficie degli alettoni; eventuale formazione della griglia in base al tempo medio di cinque giri. Quest'ultima è solo una possibilità: se andasse in vigore impedirebbe l'uso di gomme da tempo estremamente tenere come attualmente, contando il tempo migliore in assoluto, è possibile. (ge. cro.)

■ L'INVASIONE di Monza questa volta c'è stata, ma a fine corsa con tutte le vetture rientrate in parco chiuso e dai cancelli aperti dai commissari di percorso come Autosprint aveva anticipato nelle preprove di agosto e come assicurato dall'organizzazione. Il pubblico, forse scoraggiato dal vistoso filo-spinato, ha atteso dietro ai cancelli che venissero aperti per poi defluire in pista verso la zona del podio. Solo sul rettilineo delle tribune, ma a giro di rallentamento già concluso, si è avuto qualche salto di filo spinato ma si è trattato di casi sporadici.

RITAGLIA  
E SPEDISCI  
SUBITO A:

AUTOSPRINT  
CONCORSO  
«C'È UNA  
F. PANDA  
CHE TI ASPETTA»  
C.P. AD 1734  
40100 BOLOGNA

...E IN BOCCA  
AL LUPO

AUTO  
SPRINT

Concorso Formula Panda

Gara del 7-10-84



IL SOTTOSCRITTO

NATO A

IL

RESIDENTE A

CAP

PROVINCIA

VIA O PIAZZA

N.

TELEFONO

PATENTE AUTO NUMERO

RILASCIATA A

IL

INTENDE PARTECIPARE AL CONCORSO «C'È UNA F. PANDA CHE TI ASPETTA» E PREVEDE, PER LA GARA DI F. 3 A VALLELUNGA DEL 30.9.84, I SEGUENTI TEMPI DI QUALIFICAZIONE:

1°

2°

3°





Alla scoperta dei 4500 metri del nuovo circuito tedesco

# C'era una volta un «Ring»

Faraonico e sicuro ma anche monotono e poco selettivo: questi i giudizi sul tracciato che il 7 ottobre ospiterà la Formula 1. E c'è già chi rimpiange il fascino dei precedenti 22 Km

di Daniele Buzzonetti - Fotografie Cockpit

**NÜRBURG.** Il vecchio castello dei principi di Nürburg è ancora lì, sulla collina che sovrasta la pista. La lugubre torre medioevale di notte viene anche illuminata dai riflettori ma ormai non fa più paura a nessuno. Un tempo il castello simboleggiava con straordinaria efficacia lo spirito con cui i piloti affrontavano i 22,8 km del vecchio Nürburgring. Un atteggiamento di difesa perché nessuno poteva pensare di guidare a cuor leggero lungo le 73 curve «ufficiali» del mitico «Ring». Tutto questo ormai è un ricordo, almeno per le gare più importanti, quelle che si disputano sul nuovo circuito del Nürburgring inaugurato nel maggio scorso e sul quale si disputerà il 7 ottobre la penultima gara del mondiale F.1. Dopo il terribile incidente che ha visto protagonista Niki Lauda al GP di Germania del 1976, venne decisa la costruzione di una nuova pista, in grado di rispettare i canoni della sicurezza. Per l'esecuzione non si è badato a spese: l'Adac (cioè l'Automobile Club della zona che si occupa anche di sport) è probabilmente il sodalizio più importante d'Europa, contando su ben 700.000 soci. Non è stato difficile costruire una pista faraonica e perfezionata fin nei minimi dettagli a livello di servizi ma quale delusione una volta visto il tracciato. L'opinione corrente è che si sia passati da un eccesso a un altro: la vecchia pista, senza via di fuga e con curve di raggio continuamente variabile, era pericolosa ma metteva in evidenza le doti di guida del pilota. Il «nuovo Ring» pone i piloti nelle condizioni di assoluta sicurezza ma non offre tratti di particolare difficoltà. È ancora caratterizzato da salite e discese ma nei suoi 4,542 km non ha niente di misterioso o ignoto. È un circuito modernissimo, molto spettacolare ma anche piuttosto asettico. Con tanto terreno a disposizione, molti si sono chiesti (soprattutto i piloti) perché non sia stata tentata una soluzione a

mezza strada. Sicurezza sì, ma anche vere difficoltà non curve «aggiustate» a tavolino.

### STRUTTURE ECCELLENTI.

Lasciamo alla sequenza fotografica e al «giro» con Oscar Larrauri, la descrizione della pista mentre vale la pena soffermarsi sulle strutture, concepite in gran parte in forma faraonica. Prima di tutto le tribune: possono ospitare ben 120.000 persone sedute (tranne che sul traguardo, le tribune sono però del tutto scoperte) e sono state costruite nei punti più suggestivi. Cioè, oltre che sul rettilineo del via, alla «S» Castrol e in tutta la parte bassa del circuito, dalla curva «Ford» alla «Shell». In mezzo il «tornantone» Dun-

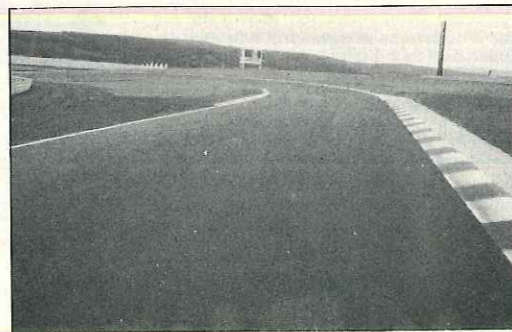
lop che ricorda uno stadio calcistico. Ottime anche le vie di accesso: già ben prima del circuito esistono parcheggi custoditi ma è anche possibile arrivare fin sotto le tribune in auto. Comode e ben segnalate le strade: è insomma un circuito fatto per il pubblico che però non ha più la possibilità di «bivaccare» anche per vari giorni con tende o roulotte come con il vecchio «Ring». Si è persa quindi una tradizione ma è la legge dei circuiti moderni. Eccezionale poi la struttura dei box e della palazzina della direzione-corsa. I box ricordano quelli di Imola: un garage per ogni postazione, con in più una struttura coperta all'esterno che è utilissima in caso di maltempo, cosa del tutto

normale e con tutte le stagioni al Nürburgring. L'unica cosa che non convince è l'uscita box: il rientro in pista può infatti creare delle difficoltà perché le vetture si trovano proprio nella zona in cui le vetture in corsa devono «staccare» in vista della «S» successiva. Tra gli altri piccoli nei anche il paddock piuttosto stretto rispetto alla superficie di terreno che poteva essere sfruttata. Invece si trovano molto a loro agio i commissari di percorso che hanno a disposizione delle cabine metalliche, spaziose e con ogni comodità: armadio, tavolo, sedie, ecc. Nessun problema anche per i mezzi di pronto intervento: intorno alla pista scorre infatti una strada interna molto larga.

## Quando la sicurezza non favorisce la selezione



**RETTILINEO BOX** - Concezione molto moderna, con netta divisione tra corsia di scorrimento e zona riservata alle soste. Si noti il riparo che permette di lavorare all'asciutto anche in caso di maltempo

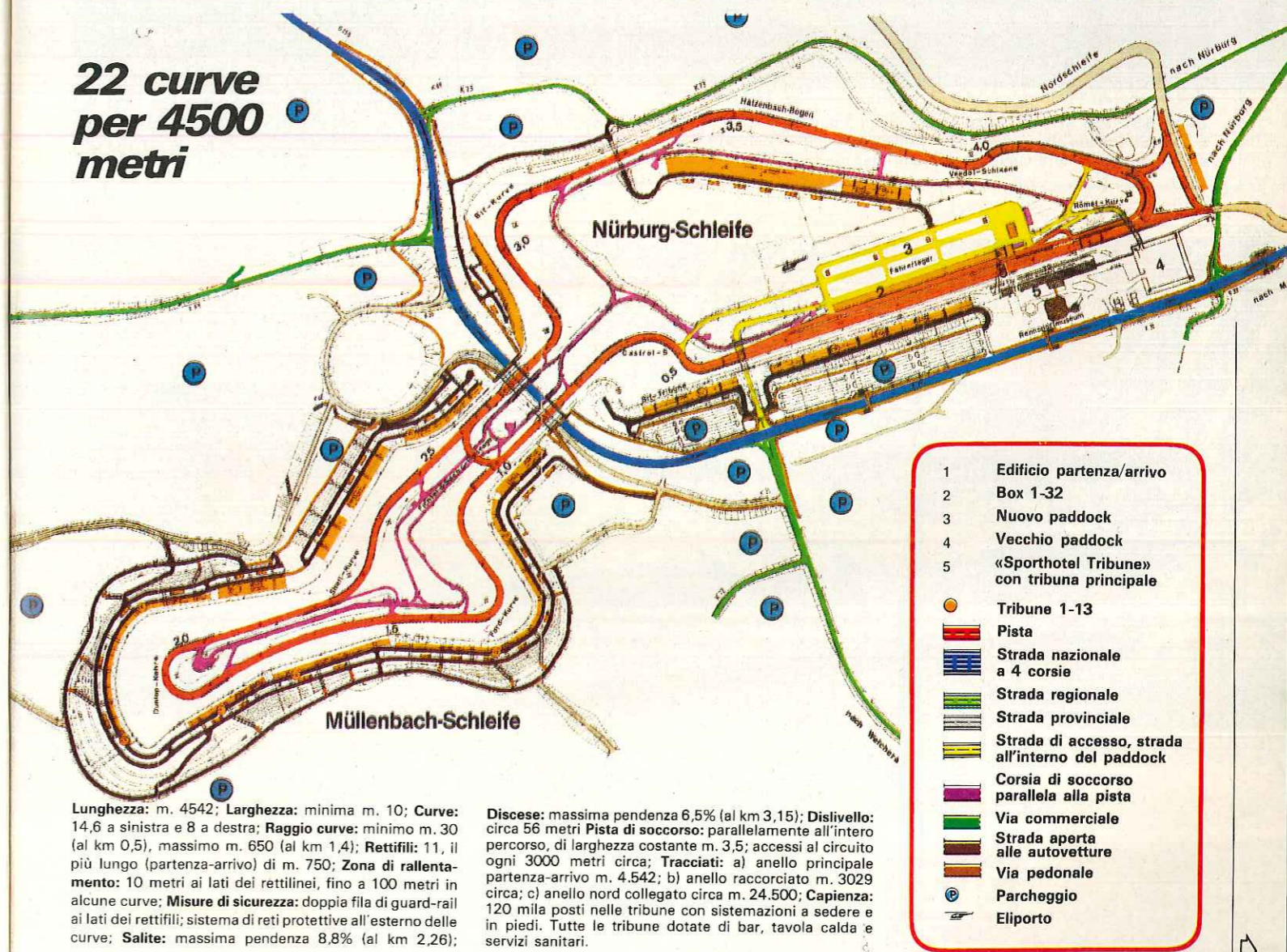


**INGRESSO «S» CASTROL** - I piloti hanno criticato la decisione di inserire una «S» abbastanza stretta subito dopo la partenza. Inevitabile la strozzatura anche perché due vetture difficilmente passano appaiate

**CURVA FORD** - L'immagine è stata scattata leggermente prima della curva e comprende tutta la «parte mista» che porta verso la curva Dunlop. Sono curve di tipo «misto-veloce» che non presentano particolare difficoltà perché la traiettoria è imposta



**CURVA DUNLOP** - L'immagine evidenzia l'ingresso del vastissimo «tornante» che riporta i piloti verso la parte alta della pista. Lo si percorre in accelerazione progressiva e, stando al giudizio dei piloti, non è molto impegnativo. Molto bella la tribuna per il pubblico







**INGRESSO CURVA BIT** - In questo tratto il circuito sale in modo abbastanza accentuato, rendendo «cieche» le uscite delle curve che per questo presentano difficoltà maggiori. Il raggio delle curve è però sempre costante, tanto che i piloti non hanno trovato particolari difficoltà

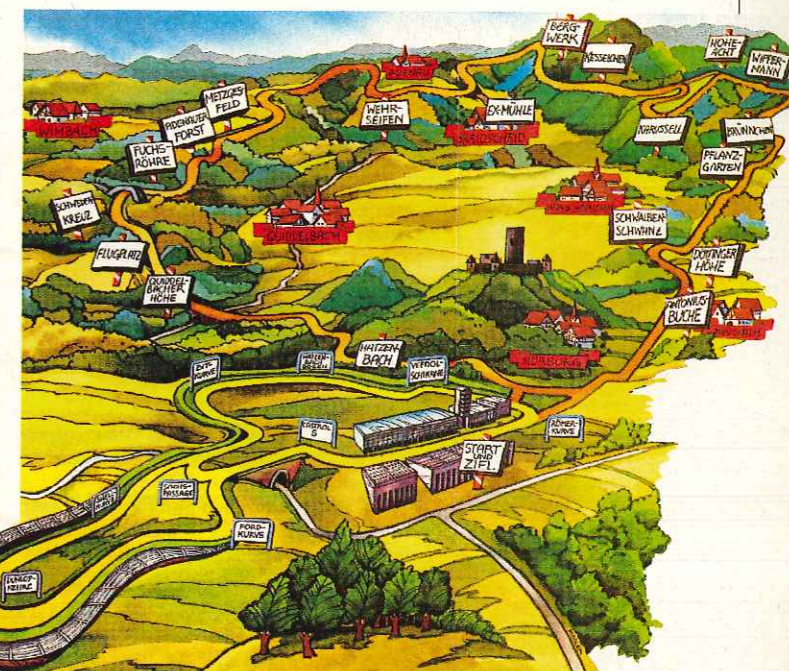
**USCITA CURVA BIT** - La cosiddetta «Bit-curve» è in realtà una specie di lunga «S» con rettilineo centrale abbastanza lungo. Nell'immagine viene evidenziata la curva di uscita, percorribile in 3° in accelerazione progressiva



**INGRESSO «S» SHELL** - Molti piloti lo hanno giudicato il punto più difficile del circuito. È una «S» appena accennata e quindi velocissima che si percorre in quarta. Nell'immagine si nota anche l'intera curva Dunlop che precede la «S» Shell



**HATZENBACH BOGEN** - Ecco come appare dall'abitacolo della Porsche 956 di Sigala-Larrauri il punto più veloce del percorso. Le 956 in occasione della 1.000 km arrivano a 8.000 giri in 5°: circa 280 Km/h. In pratica dopo la «Bit-kurve» si affronta una leggerissima piega a destra che però si percorre in pieno



**FASCINO DEL VECCHIO «RING»** - Anche dopo l'inaugurazione della nuova pista, i fantastici 22,8 km del precedente tracciato non sono stati abbandonati come mostra questa piantina che riporta la vecchia e la nuova pista. In pratica ora i Km sono in totale 25.

MARKAD



**OK per la Ferrari.**



**OK per la tua officina.**

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

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

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

**USAG: utensili professionali**







**CHICANE VEEDOL** - Altro punto molto impegnativo perché all'ingresso di curva non è possibile vedere l'uscita. È una «S» in salita stretta ma molto veloce oltre che con uscita in contropendenza. Subito dopo l'uscita bisogna poi badare alla staccata per la curva che riporta sul traguardo



**CURVA RÖMER** - Il circuito a questo punto si...biforca. Ma solo perché sulla sinistra è prevista la curva di raccordo con la pista vecchia. Sulla destra invece la vera curva «Römer» che riporta sul traguardo. Anche questa è una curva semplice perché non ha segreti e l'accelerazione è sempre progressiva

## Così Larrauri guida la Porsche 956 al «Ring» Brividi (solitari) nelle «S»

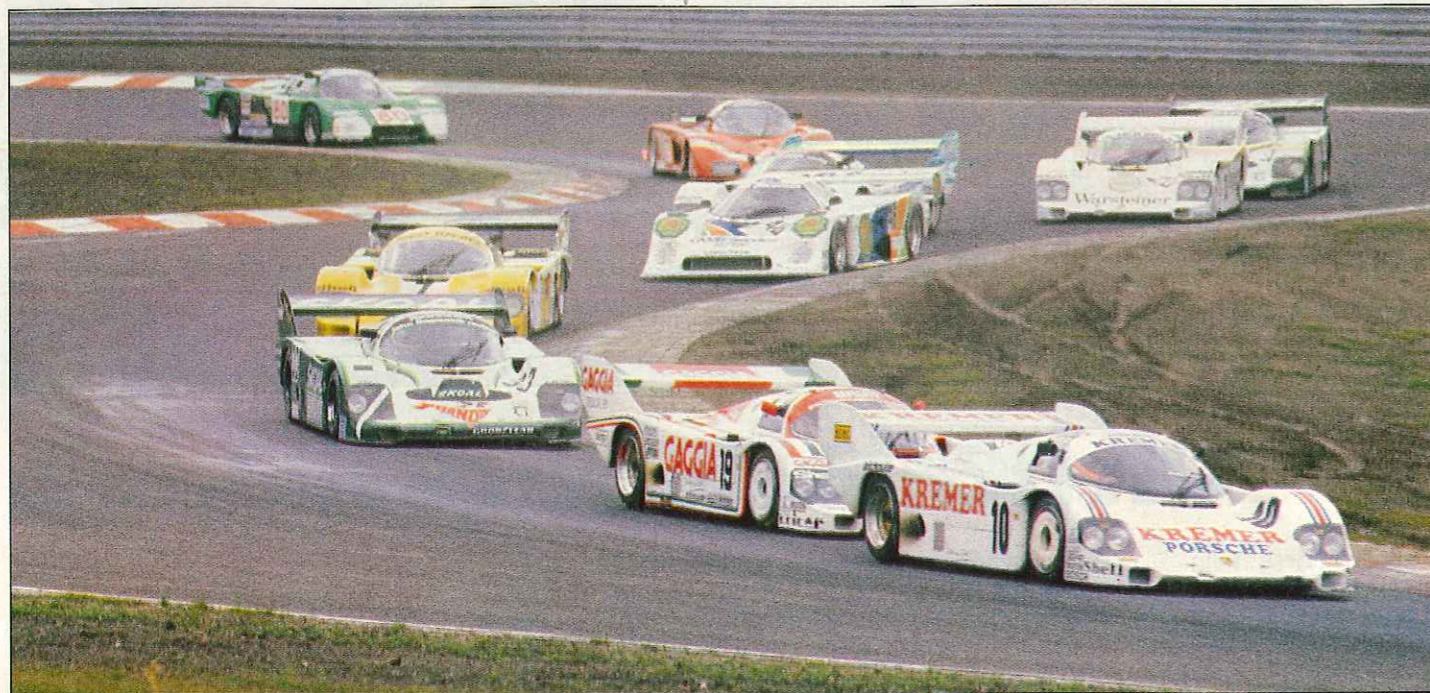
PER CERCARE di capire quali sono le difficoltà della nuova pista del Nürburgring e quali rapporti del cambio vengono soprattutto sfruttati, abbiamo chiesto a Oscar Larrauri di illustrarci un suo giro «tipo». L'argentino, campione europeo di F. 3 nell'82 e alla ricerca di un posto in F. 1 per l'anno prossimo, ha disputato al «Ring» la 1.000 km di endurance con la Porsche 956 del Team Gaggia. È considerato un pilota molto veloce ma anche esperto e sicuro, tanto che le sue indicazioni possono avere valore generale. Ovviamente Oscar ci ha spiegato come ha guidato durante le prove ufficiali alla ricerca di un tempo valido e dunque le sue «manovre» non dovrebbe-

ro discostarsi rispetto a quelle che impegneranno i piloti di F.1 nel GP del prossimo 7 ottobre.

**DUE VOLTE LA 5°.** Uscendo dalla curva «Römer» che riporta sul traguardo, Oscar infila la 3° e passa successivamente in 4° e poi in 5° all'altezza dell'uscita box. Verso il termine delle tribune la staccata abbastanza violenta per percorrere la lunga «S» battezzata «Castrol». La curva si percorre in 3° e non presenta particolari difficoltà: «I cordoli sono piuttosto alti, come d'altronde in tutta la pista, e non conviene sfruttarli troppo. Soprattutto le F.1 dovranno fare attenzione. — spiega Larrauri — Comunque non è una «S»



LARRAURI SULLA PORSCHE 956



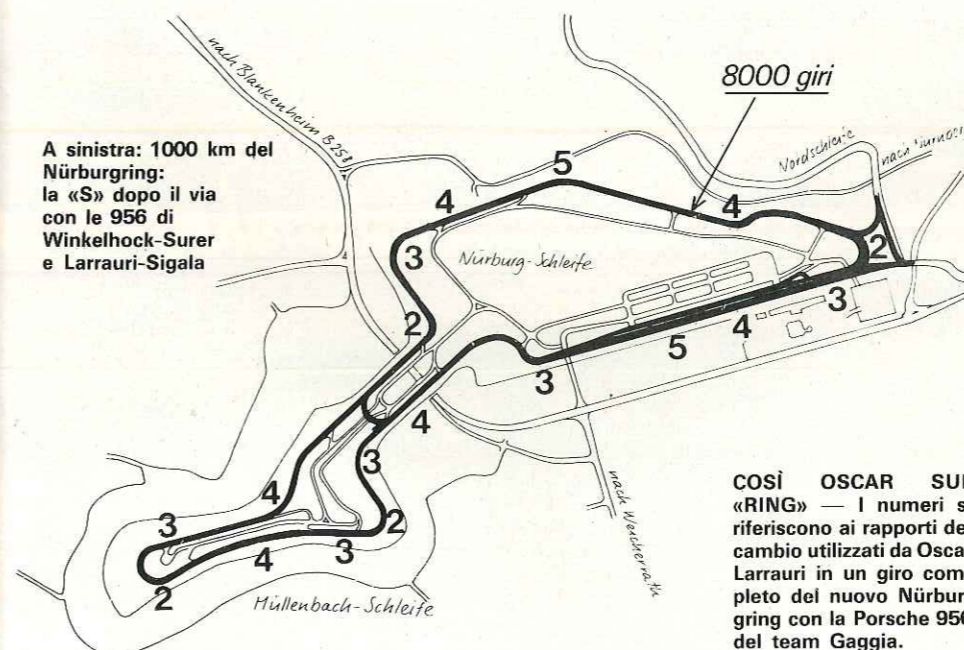
impegnativa perché è percorribile in accelerazione progressiva, quella che è un po' la caratteristica di tutto il nuovo Nürburgring. La sede stradale poi è larga ma non larghissima, tanto che un sorpasso in staccata è molto difficile, ovviamente tra vetture con prestazioni più o meno simili. Nel breve rettilineo che precede la semicurva che porta alla curva «Ford», con la 956 si infila la 4° per passare in 3° nella semicurva e infilare la 2° all'ingresso della «Ford». Anche questa non è una curva difficile e soprattutto non è invitante per un sorpasso. Ancora 3° e 4° e poi si torna in 2° all'ingresso del «tornante Dunlop». Questa curva mi sembra molto bella per gli spettatori che possono godersi una impagabile vista dalle tribune ma è un po' «asettica» per il pilota. Più che percorrerla in accelerazione progressiva, non vedo proprio che cosa ci si possa inventare». Il giudizio dell'argentino sul nuovo «Ring» non sembra quindi molto positivo, almeno dal punto di vista del pilota che chiede naturalmente sicurezza ma

anche possibilità di esprimere le proprie doti.

**SORPASSI DIFFICILI.** Superata la «Dunlop», Larrauri passa in 3. e subito dopo in 4. per arrivare finalmente in un punto abbastanza impegnativo. La velocissima «S» battezzata «Shell kurve» si percorre infatti in 4. ben oltre i 200 kmh e in quelle condizioni lo sterzo diventa inevitabilmente leggero. Ma sentiamo ancora Larrauri: «Arrivando nella zona della «Bit kurve», è meglio passare in 2. per percorrere la prima parte che gira a sinistra, questo almeno per «fare» il tempo e lo stesso discorso vale per la successiva piega a destra che si percorre in 3. Non è comunque un punto difficile perché le curve sono molto regolari, senza sorprese e sembrano più che altro disegnate a tavolino, non condizionate dalle caratteristiche del terreno come può essere a Brands Hatch, a Imola e anche a Zeltweg». Dopo la «Bit», arriva il punto più veloce del «Ring» cioè la «Hatzenbach bogen». «Hatzenbach» è anche il nome della serie di curve del vecchio Nürburgring, quelle che seguivano immediatamente la zona di partenza e d'altronde in quel punto vecchio e nuovo Ring sono paralleli anche se quello recente è più in basso. Larrauri spiega che la velocissima «piega» sulla destra è impegnativa perché la velocità è intorno ai 240/250 kmh ma anche in questo caso la perfezione della pista non nasconde sorprese. Prima della chicane «Veedol», la Porsche 956-Gaggia di Larrauri raggiungeva la velocità maggiore, circa 280 kmh a 8.000 giri: «Sì, in quel tratto si affronta probabilmente la difficoltà maggiore. — prosegue Oscar — Si arriva infatti velocissimi alla chicane che è molto veloce ma che ha una traiettoria pressoché imposta. La si affronta in 4° a una bella andatura e soprattutto è una curva «cieca»; non si vede cioè l'uscita. Nella frenata le F. 1 potranno forse tentare un sorpasso ma non arà facile perché non ci si può inventare una traiettoria che non sia quella imposta (dopo la gara di Euro-turismo e la 1.000 km endurance, la curva mostrava sui cordoli e sull'erba gli evidenti segni di battaglie piuttosto sostenute, n.d.r.). Dopo la chicane, si tiene la 4. per arrivare a mettere la 2. nella curva «Römer», quella che riporta sul traguardo. Anche questa è molto progressiva e non presenta particolari difficoltà». (d. b.)

## Con 7500 lire 25 Km di emozioni

**NÜRBURG** — La nuova pista del Nürburgring è stata realizzata per l'impossibilità di rispettare i moderni canoni di sicurezza sulla mitica vecchia pista del Ring, quella di 22,835 Km. Quest'ultima però non è stata affatto abbandonata ed anzi sarà mantenuta inalterata anche per corse ufficiali. È possibile la circolazione turistica pagando 12 marchi (circa 7500 lire) per un giro e il manto stradale è decisamente perfetto. Per le corse verrà utilizzata assieme alla nuova pista, tanto che la lunghezza complessiva arriva a ben 25 Km: 5 della nuova pista piuttosto asettica e monotona e 20, rimasti della vecchia pista. Su questi 25 Km ha preso il via il 25 agosto la 24 Ore del Nürburgring per vetture di gr. A, N e G oltre che Diesel.



**COSÌ OSCAR SUL «RING»** — I numeri si riferiscono ai rapporti del cambio utilizzati da Oscar Larrauri in un giro completo del nuovo Nürburgring con la Porsche 956 del team Gaggia.

# INFOR

aerodinamica e design



**KIT KAMEI X1 NUOVA VW GOLF**  
Disegno esclusivo - Verniciatura semplice  
Materiale antiurto - studiato nella galleria del vento.  
Anche per:  
AUDI 80 COUPÉ, BMW 3 - BMW NUOVA SERIE 3,  
MERCEDES 190, MERCEDES 126, FORD ESCORT 3,  
VW GOLF, VW NUOVA GOLF, VW POLO,  
VW SCIROCCO.

**INFOR**  
DISTRIBUZIONE COMPLEMENTI SPORTIVI  
Direzione Commerciale:  
44049 VIGARANO MAINARDA - Ferrara  
Via Cento, 42c - Telefono 0532.436456 ric. automatica

Concessionari esclusivi di zona:  
• Milano - COMSEA - Tel. 02•418774  
• Roma - FABBRINI - Tel. 06•730350  
• Napoli - AUTO SPORT - Tel. 081•268853  
• Palermo - CALASCIBETTA AUTORICAMBI  
Tel. 091•291497



## IL PERSONAGGIO/Lo zio Ken

# Tyrrell alla fune

Quest'anno si è parlato di lui solo per discutere sulla regolarità delle sue vetture, ma il suo nome è legato alla storia della Formula Uno. Il «Boscaiolo» aspetta l'85 per tornare al top

di Andrea Ficarelli

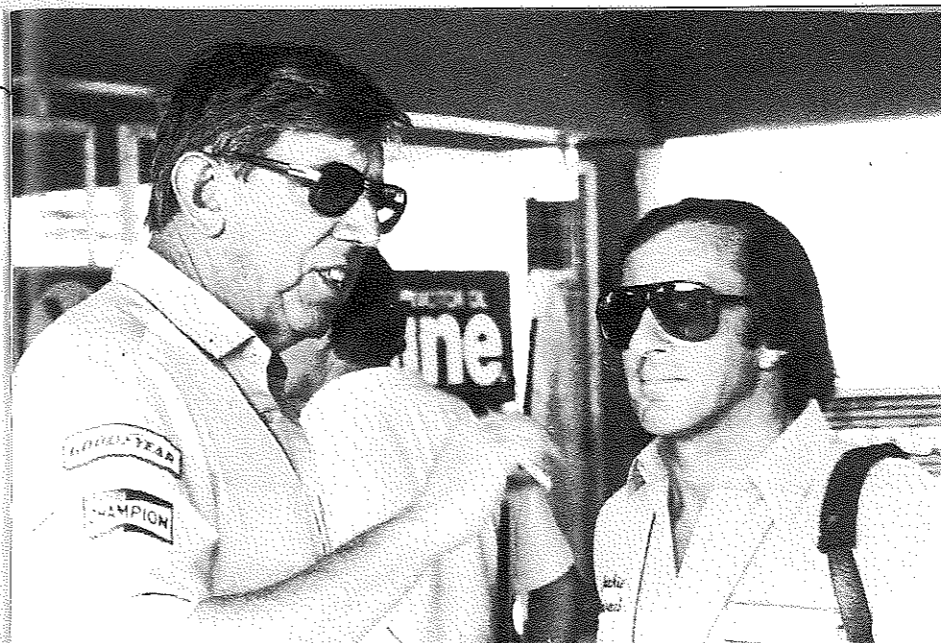
ALLA GRANDE parata di Monza mancava uno dei nomi più prestigiosi dell'agonismo automobilistico: quello di Tyrrell. Come sapete, il tribunale della Fia ha squalificato le vetture inglesi per la stagione '84: che vuol dire invalidità dei punti (marche e piloti) fin qui conquistati e divieto di partecipare al prosieguo del mondiale. Giusta o sbagliata che sia questa sentenza, è dispiaciuto un po' a tutti non vedere sulla griglia di partenza le macchine del vecchio Ken. Macchine che hanno contribuito in pochi anni a fare la leggenda della F. 1. Due dei tre titoli iridati di Jackie Stewart (1971 e 1973) sono stati conqui-

stati su Tyrrell-Ford. Due delle tre vittorie in F. 1 di Michele Alboreto sono arrivate con la Tyrrell (Las Vegas '82 e Detroit '83). Dal palmares di Ken stralciamo altre cifre: 206 gran premi disputati, 23 vittorie, 14 pole position, un titolo mondiale costruttori, nel 1971, appena un anno dopo essere entrato sulla scena della F. 1.

LE POLEMICHE sollevate dalle verifiche della Tyrrell di Brundle nel Gran Premio di Detroit hanno riportato la piccola «factory» inglese al centro dell'interesse. Se fosse vero che «l'importante è che se ne parli», Ken Tyrrell avrebbe comunque

raggiunto il suo scopo. Purtroppo tutti hanno parlato del suo team solo per la percentuale di idrocarburi contenuti nell'acqua destinata — secondo Tyrrell — all'impianto di iniezione o — secondo gli altri — a zavorrare la vettura a pochi giri dal termine. Nessuno ha parlato del Team Tyrrell per quello che è: una piccola azienda dal passato glorioso che cerca in tutti i modi di restare tra i grandi, senza accontentarsi di correre nelle retrovie pensando solo a intascare il budget più o meno consistente degli sponsor. Perché, se è vero che esiste un Ken Tyrrell che ha messo pallini di piombo nell'acqua destinata al-

l'impianto d'iniezione, è vero anche che esiste un Ken Tyrrell che ha accettato di far correre uno squattrinato Martin Brundle su una vettura senza sponsor o quasi. «Credo che Martin Brundle sia il successore di Jackie Stewart», aveva detto all'inizio della stagione, e lo ha fatto salire su una vettura tutta blu, come quella dello scozzese, sulla quale l'adesivo più grosso era quello della bandiera britannica. Ken Tyrrell è nato il 5 marzo 1924. Prima di dedicarsi alla messa a punto e alla costruzione di vetture da corsa, aveva corso in prima persona. «Sì, correvo — racconta — e mi preparavo la macchina da solo. Ho iniziato nel



Ken Tyrrell con Jackie Stewart, una coppia che ha conquistato tre campionati del mondo, nel 1969, '71 e '73 (Foto Sutton). In basso, la Tyrrell dello scandalo, la numero 3 di Martin Brundle impegnata a Detroit. Le verifiche di fine gara accerteranno la presenza di idrocarburi nell'acqua per l'iniezione (Formula One P.)

1952 e sono stato pilota per sette o otto anni. Poi mi sono accorto che c'era gente che sapeva pilotare meglio di me e ho constatato che affidando loro le mie vetture provavo grande soddisfazione. Mi piaceva affidare le mie macchine a chi era in grado di pilotarle veramente bene. È stato in quel momento che da pilota sono di-

ventato team manager». Nel 1970 Tyrrell ha poi smesso di «preparare» vetture ed ha iniziato a costruirle. «non avevo altra scelta. La Matra si era ritirata e Stewart non poteva più disporre del telaio che l'anno prima gli aveva consentito di vincere il campionato del mondo. All'inizio dell'anno abbiamo ri-

piegato sul telaio March, ma visto che non riuscivamo ad essere competitivi come avremmo voluto, abbiamo costruito una nostra vettura che ha esordito a fine stagione. Era la Tyrrell 001». Prima ancora che la 001 vedesse la luce, il team Tyrrell aveva già vinto un titolo iridato con Jackie Stewart nel 1969

gestendo la Matra-Ford dello scozzese.

IL TEAM TYRRELL ha sede a Ockham, un villaggio 40 chilometri a Sud-Ovest di Londra. A differenza di tutte le altre squadre di Formula Uno, che hanno stabilimenti industriali del tutto anonimi, quello dello «Zio Ken» si trova immerso nella vegetazione, tra gli alberi, e per raggiungerlo si deve percorrere una strada che passa tra boschi e fattorie. Non a caso Ken Tyrrell è soprannominato «Il Boscaiolo». Prima ancora di organizzare una squadra automobilistica, Ken si occupava di commercio di legname. Dal commerciare in legname all'essere un «boscaiolo» passa una certa differenza... «Non mi dà fastidio questo soprannome — sorride Tyrrell —. Dalle vostre parti mi chiamate «Boscaiolo», in Inghilterra mi chiamano «Zio Ken». A me non dà fastidio». Nel passato della sua squadra, oltre a Jackie Stewart — che ha sem-

segue





## Tyrrell alla fune

segue

pre corso con Tyrrell conquistando con lui tre titoli iridati —, ci sono piloti come François Cevert, Jody Scheckter, Patrick Depailler, Ronnie Peterson e, più recentemente, Michele Alboreto. «Se guardiamo i risultati, il pilota che mi ha dato maggiori soddisfazioni è stato senza dubbio Jackie Stewart. Ho avuto rapporti abbastanza amichevoli con tutti i piloti che hanno corso con me, ma se devo dire due nomi, forse di François Cevert e Patrick Depailler ho un ricordo migliore. Abbiamo lavorato molto tempo insieme, erano diventati dei veri e propri amici di famiglia». La morte di Cevert, a Watkins Glen nel 1973, coincise tra l'altro con l'abbandono dell'attività da parte di Stewart, è stato forse il momento più amaro della vita di Ken Tyrrell. Dopo quell'anno la sua squadra non è più stata quella. Qualche vittoria sporadica non è mancata, ad opera di Scheckter e Depailler, ma la Tyrrell è uscita dalla rosa dei «top team». Nel '76, addirittura, la squadra ha corso senza sponsor affidandosi solo ai propri mezzi. Le due vittorie di Alboreto, a Las Vegas nell'82 e a Detroit nell'83, non hanno modificato di molto la situazione. «Riconosco che la mia squadra non può più essere considerata un «top team» — dice Ken — ma alla base di tutto c'è il fatto che non siamo riusciti ad accaparrarci la fornitura di un motore competitivo, senza il quale non possiamo tornare al vertice. Certamente non mi fa molto piacere la nostra attuale posizione, ma credo che le nostre prospettive per il 1985 siano promettenti».

SI È DETTO che la Tyrrell potrebbe correre già nell'85 con un nuovo motore Ford turbocompresso. «Non so assolutamente niente di questo motore — si affretta a tagliar corto — soprattutto non so se potremo averlo o no. Il prossimo anno avremo un turbo, ma non so ancora quale». Ken Tyrrell si è sempre opposto ai motori turbo. Già due anni fa aveva sporto reclamo contro Ferrari, Renault e Toleman per «uso di motori a turbina». I commissari tecnici, purtroppo per lui, ritenevano che un motore a turbina fosse ben



KEN TYRRELL (Foto Villani)

diverso da un motore con turbocompressore. Così Ken ha voluto continuare con il vecchio Cosworth. «Quella del Cosworth — precisa — è stata per noi una scelta obbligata. In ogni caso pensavamo che con i limiti di consumo avremmo a volte potuto dire la nostra, e così è stato». Poi è arrivata l'esclusione dal campionato... «Tutti i fatti stanno a confermare che io non ho violato alcun regolamento della Fisa. La Corte d'appello ha però deciso di sospendere il mio team. Non posso far altro che sottostare a questa decisione, anche se non riesco a comprenderla». I «maligni» sottolineano, tuttavia, che dopo la prima sentenza di Parigi, poi confermata dal tribunale d'appello, le Tyrrell non erano più veloci come prima. «Le piste sulle quali abbiamo corso dopo quella sentenza — è la spiegazione di Tyrrell — non

erano congeniali alle nostre macchine, al contrario, per esempio, del circuito di Detroit. Il problema è tutto qui».

«IL SIGNOR NO». Potrebbe essere questo un nuovo soprannome da affiancare a «Boscaiolo» e «Zio Ken», almeno stando a quello che dicono gli altri costruttori. Commentando una decisione presa all'unanimità dall'assemblea dei costruttori, Frank Williams disse stupito «Era d'accordo anche Ken Tyrrell!». Come mai Ken dice sempre di no? «Non è assolutamente vero — è la risposta, ovviamente negativa, di Tyrrell —. L'unico contrasto tra me e gli altri costruttori deriva dal fatto che due anni fa tutti i team avevano raggiunto un accordo sulla necessità di ridurre la potenza delle vetture di Formula Uno per mezzo della limitazione del consumo.

Eravamo tutti d'accordo di ridurre da 220 a 195 litri la capacità dei serbatoi già dal 1985. Quest'anno la maggior parte dei team ha cambiato idea e ha preferito restare con i 220 litri, nonostante le alte potenze che questa quantità di carburante permette. È questo l'unico contrasto tra me e gli altri». Si è detto, tra l'altro, che l'esclusione di Tyrrell dal campionato, sia stata influenzata da chi voleva mettere in disparte lo Zio Ken al momento di decidere la capacità dei serbatoi per il 1985. «Anch'io ho sentito queste voci — commenta Tyrrell con un'espressione ancor più seria del solito — le ho sentite da più parti». Gli chiediamo cosa ne pensa di queste voci. «Perché non prova a chiederlo alla Fisa?», ha risposto. Poi si è concesso un'espressione tra il sorriso e la smorfia.

Andrea Ficarelli



Nessun team di Formula Uno ha una sede come quella della Tyrrell, situata nel bosco di Ockham, un villaggio 40 chilometri a Sud-Ovest di Londra. È un posto che ben si adatta al soprannome di «Boscaiolo» che è stato coniato per Ken Tyrrell in virtù della sua vecchia professione di commerciante in legname. Il piano regolatore della zona non consente al team di costruire un nuovo capannone più grande. (Fotografie Ficarelli)





# Vincete i volantí



## di Lauda e Prost

**personal**

21040 ABBIATE GUAZZONE (VA)  
Via V. Veneto 85 - Tel. 0331/849849

**McLaren**  
INTERNATIONAL

### CONCORSO AUTOSPRINT «VOLANTI McLAREN»

- Art. 1** La società Conti Editore S.p.A., editrice del settimanale AUTOSPRINT, indice ed organizza un concorso aperto a tutti i lettori e avente come premi in palio i volantí che hanno equipaggiato le monoposto F. 1 della McLaren affidate alla guida di Niki Lauda e Alain Prost nel G.P. d'Italia disputato a Monza il 9 settembre 1984.
- Art. 2** Su AUTOSPRINT sarà pubblicata due volte, nei mesi di settembre e ottobre, una scheda, con la richiesta di una serie di dati statistici sul profilo del lettore, la cui compilazione darà diritto a partecipare al concorso.
- Art. 3** I dati di ciascun partecipante indicati nella scheda non influiranno minimamente sulla assegnazione dei due volantí, **che avverrà mediante sorteggio**. Tali dati saranno oggetto di una elaborazione i cui risultati documenteranno una ricerca statistica e resteranno rigorosamente riservati.
- Art. 4** Le schede dovranno essere spedite a:  
AUTOSPRINT - Concorso volante McLaren  
Casella postale AD 1734  
40100 BOLOGNA  
e dovranno pervenire **entro e non oltre il 9 novembre 1984**.
- Art. 5** Ogni lettore potrà partecipare con una sola scheda tratta da AUTOSPRINT: agli effetti del concorso non saranno prese in considerazione le schede fotocopiate o altrimenti riprodotte.
- Art. 6** I risultati dell'estrazione del concorso saranno pubblicati su AUTOSPRINT. I due fortunati lettori, che risulteranno vincitori del concorso, saranno invitati da AUTOSPRINT a partecipare alla festa del CASCHI D'ORO, in programma a Bologna per il giorno 8.12.1984.
- Art. 7** I volantí impiegati da Lauda e da Prost nel G.P. d'Italia saranno montati su un elegante basamento in lega anodizzata.
- Art. 8** Ciascuno dei due premi sarà accompagnato da una lettera ufficiale che ne attesterà l'autenticità, firmata dai responsabili della McLaren nonché dai singoli piloti.
- Art. 9** Non possono partecipare al concorso i dipendenti (e rispettivi parenti diretti ed affini) delle società Conti Editore S.p.A. e Poligrafici Il Borgo S.p.A. nonché i lettori residenti all'estero.
- Art. 10** Tutte le tasse ed imposte del concorso sono a carico della società Conti Editore S.p.A. (anche l'IRPEF pari al 25% del valore del monte premi, per la quale la società non intende esercitare il diritto di rivalsa sui vincitori).



# AIUTACI AD AIUTARTI



COLLABORANDO A QUESTA NOSTRA INCHIESTA

Ti appassionano le corse?  
Assisti regolarmente a delle corse?  
Ne leggi regolarmente le cronache?  
Segui i gran premi in TV?  
Tutti i gran premi?

| SI                       | NO                       |
|--------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

**FASCE D'ETÀ**  
Meno di 17 anni   
da 18 a 24   
da 25 a 34   
da 35 a 49   
oltre 50

**STATO CIVILE**  
celibe/nubile   
coniugato   
comp. di fam.   
capofamiglia

**NUMERO DEI COMPONENTI LA FAMIGLIA**

|           |                          |
|-----------|--------------------------|
| 1 persona | <input type="checkbox"/> |
| 2 persone | <input type="checkbox"/> |
| 3 persone | <input type="checkbox"/> |
| 4 persone | <input type="checkbox"/> |
| 5 persone | <input type="checkbox"/> |

**REDDITO PERSONALE ANNUO**

|                      |                          |
|----------------------|--------------------------|
| Fino a L. 11.000.000 | <input type="checkbox"/> |
| da 11 a 23.000.000   | <input type="checkbox"/> |
| da 23 a 47.000.000   | <input type="checkbox"/> |
| oltre 47.000.000     | <input type="checkbox"/> |

**OCCUPAZIONE**

|                        |                          |
|------------------------|--------------------------|
| dirigente              | <input type="checkbox"/> |
| commerciante/marketing | <input type="checkbox"/> |
| operaio                | <input type="checkbox"/> |
| impiegato              | <input type="checkbox"/> |
| altro                  | <input type="checkbox"/> |

**I QUATTRO NOMI PIÙ NOTI**

Indica i quattro nomi di piloti, team e gran premi che più di tutti gli altri ti sono impressi nella memoria.

**PILOTI**

- 
- 
- 
- 

**TEAM**

- 
- 
- 
- 

**GRAN PREMI**

- 
- 
- 
- 

**IMPORTANTE:** i dati indicati in questa scheda non influiranno minimamente sulla assegnazione dei premi del concorso, che avverrà, come da regolamento, mediante sorteggio. Tali dati saranno oggetto di una elaborazione i cui risultati documenteranno una ricerca statistica e resteranno, per quanto concerne i singoli partecipanti al concorso, rigorosamente riservati.

**DATI PERSONALI**

COGNOME \_\_\_\_\_ NOME \_\_\_\_\_

VIA O PIAZZA \_\_\_\_\_ N. \_\_\_\_\_ CAP \_\_\_\_\_

CITTÀ \_\_\_\_\_ PROV. \_\_\_\_\_ SESSO  MASCHILE  FEMMINILE

**ABITAZIONE**

|                           |                          |
|---------------------------|--------------------------|
| appartamento in affitto   | <input type="checkbox"/> |
| appartamento di proprietà | <input type="checkbox"/> |
| casa in affitto           | <input type="checkbox"/> |
| casa di proprietà         | <input type="checkbox"/> |

**VEICOLO DI PROPRIETÀ**

|                     |                          |
|---------------------|--------------------------|
| motocicletta        | <input type="checkbox"/> |
| automobile          | <input type="checkbox"/> |
| più di 1 automobile | <input type="checkbox"/> |
| europea             | <input type="checkbox"/> |
| giapponese          | <input type="checkbox"/> |
| americana           | <input type="checkbox"/> |

**PER LA MANUTENZIONE**

|                             |                          |
|-----------------------------|--------------------------|
| provvedi sempre da te       | <input type="checkbox"/> |
| provvedi a volte da te      | <input type="checkbox"/> |
| ti fidi solo di un'officina | <input type="checkbox"/> |

**DATI RELATIVI ALLE CORSE**

**CATEGORIA DI CORSE PREFERITA**

|               |                          |
|---------------|--------------------------|
| vetture sport | <input type="checkbox"/> |
| formula 1     | <input type="checkbox"/> |
| formula 2     | <input type="checkbox"/> |
| formula 3     | <input type="checkbox"/> |
| Indy-CART     | <input type="checkbox"/> |

**PRESENZA AI GRAN PREMI**

|  |                          |
|--|--------------------------|
| una volta all'anno                     | <input type="checkbox"/> |
| due volte all'anno                     | <input type="checkbox"/> |
| tre volte all'anno o più               | <input type="checkbox"/> |
| a tutti quelli del tuo Paese           | <input type="checkbox"/> |
| per vedere un GP sei stato all'estero? | <input type="checkbox"/> |
| è stato il tuo primo GP in assoluto?   | <input type="checkbox"/> |
| se è così andrai a vederne altri?      | <input type="checkbox"/> |

**DENARO SPESO ANNUALMENTE PER LE CORSE**

|                      |                          |
|----------------------|--------------------------|
| oltre 235.000 lire   | <input type="checkbox"/> |
| oltre 600.000 lire   | <input type="checkbox"/> |
| oltre 1.200.000 lire | <input type="checkbox"/> |

**COME È MEGLIO SEGUIRE I GP**

Qual è il tuo giudizio sui diversi modi di seguire i GP?

|                       |                          |                          |                          |                          |                          |
|-----------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| visione diretta       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| video registrazione   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| servizi sulle riviste | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| servizi sui giornali  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

**A CHE SERVONO LE CORSE?**

Che valore hanno le corse automobilistiche per

|   |                          |                          |                          |                          |                          |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| il divertimento                               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| lo spettacolo                                 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| lo sport                                      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| la pubblicità                                 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| il miglioramento delle auto di tutti i giorni | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

## L'ANAGRAFE DELLA PASSIONE

### NUOVI CLUB FERRARI

A Cartigliano (Vicenza) è sorto da poco il **FERRARI CLUB GILLES VILLENEUVE**. La sede è presso il Centro Giovanile di Cartigliano in via Jacopo Ferrazzi 27 (tel. 0424 / 828717). Il Club, presieduto da G. Antonio Torresin, è iscritto al Registro Ferrari col N. 346 ■ A Carpineti (Reggio Emilia), con sede presso l'albergo «La ruota» in via San Prospero 5 (tel. 0522 / 816137), è nato il **FERRARI CLUB «LA RUOTA»** iscritto al Registro Ferrari col N. 356. Il presidente è William Peretti ■ A Trabia (Palermo) è nato il **FERRARI CLUB TRABIA**. Iscritto al Registro Ferrari col N. 341, il Club è presieduto da Francesco Terrasi e ha sede in Corso La Masa 131 a Trabia (Palermo) ■ A Dosimo (Cremona) è stato recentemente inaugurato il **FERRARI CLUB DOSIMO**. La sede è presso il Bar Ambra in piazza Roma (tel. 54028) ■ A Cossato (Vicenza) è sorto il **FERRARI CLUB COSSATO**, iscritto al Registro Ferrari col N. 130. Presieduto da Alfio Le Masson, ha sede in piazza Gramsci 18; il telefono è 015 / 921434.



linea M MICHELIN



lo snello

Per guidare tutti i giorni in economia.

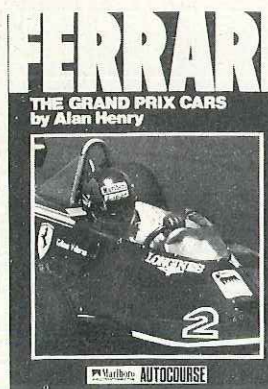




# LEGGIAMO PER VOI

Alain HENRY

## Ferrari, the grand prix cars



ECCO per la serie «Autocourse» la storia della Ferrari: sei sezioni, per complessivi 17 capitoli, corredate da 35 foto a colori e oltre cento in bianco e nero. Di particolare interesse l'appendice statistica con tutte le corse Ferrari del dopoguerra a partire dal GP del Valentino del 5 settembre 1948. Sugli altri contenuti è del tutto inutile dilungarsi: è la storia di una casa che coincide con la storia dell'automobilismo moderno, l'unica ad aver preso parte a tutti i campionati mondiali dal 1950, data di inizio della competizione così come è ancor oggi intesa. L'autore, Alan Henry, segue i Gp per Motoring News da 11 stagioni ed è stato testimone in molti degli avvenimenti richiamati in questo volume.

«FERRARI, THE GRAND PRIX CARS» di Alan Henry  
Osprey Publishing Ltd. 12-14 Long Acre, London WC2E, 9LP 320 pagine - 14,95 sterline.

Cristiano CHIAVEGATO  
Ercole COLOMBO  
Paolo D'ALESSIO

## Ferrari 126 C4



«LA FERRARI è vissuta sempre di ottimismo e con un pizzico di incoscienza. È la nostra forza, senno non saremmo sopravvissuti». Queste parole di Enzo Ferrari aprono la prefazione di questo volume che ripercorre la storia della C4, dalla presentazione all'impegno agonistico, attraverso brevi e concisi testi, moltissime immagini fotografiche e due disegni illustrativi delle caratteristiche tecniche. La frase

di Enzo Ferrari può agevolmente essere retrovertita sugli appassionati, semplificandola come segue: «La Ferrari è una fede». Ed ecco allora spiegata, anche in un periodo non proprio felice, l'uscita di un testo che fotografa, è proprio il caso di dirlo, un momento della storia del Cavallino. Gli autori: Cristiano Chiavegato è il titolare dei motori su «La stampa»; Ercole Colombo è da tempo fotografo di F. 1 e nostro collaboratore; D'Alessio è architetto specializzato in disegni tecnici.

«FERRARI 126 C4» di Cristiano Chiavegato Ercole Colombo e Paolo d'Alessio. Forte Editore - L. 25.000

Graham ROBSON

## Fiat Sports Car dal 1945 alla X1/9



IL PRIMO libro dedicato alle sportive Fiat e la loro storia. Suntuosamente illustrato, questo libro permetterà di esplorare l'intera gamma. Il volume prende in esame dieci tipi in vari modelli: 8V, Osca 1200 S, 2300 S Coupé; 850 Coupé e Spider, 124 Coupé e Spider, la Dino (trattata in un capitolo intitolato «the Maranello Connection»), la 128S, la 130 Coupé e la X1/9.

«FIAT SPORTS CAR DAL 1945 ALLA X1/9» di Graham Robson. Osprey Publishing Limited 12-14 Long Acre London WC2E 9LP 192 pagine - 12,95 sterline

Graham ROBSON

## Morgan Plus 8



UN LIBRO per raccontare la storia dello sviluppo di questa macchina inglese, unica nel suo genere, che riesce a sopravvivere a dispetto di tutto ciò che, al momento attuale, la rende-

rebbe fuori dal tempo. Si tratta di una vettura particolarmente potente (è azionata da un V8 Rover da 3500 cmc) la cui tenuta di strada è sufficiente per una guida emozionante e divertente. L'accelerazione è perfino eccessiva e i freni sufficienti. Ciò che contraddistingue le Morgan, tutte le Morgan, è di certo lo stile che ancor oggi è fornito da una apparenza stile Anni Trenta che però è sapientemente accoppiata alle tecnologie del giorno d'oggi. Si tratta di una storia deliziosa poiché la piccola casa Morgan Motor Company, fuori moda e fuori dal tempo, costruisce ancora secondo dettami ormai tramontati quanto desueti, divertendosi in ciò che fa e proprio per questo trovando una fascia di potenziali utenti fra coloro che fanno ancora dell'estetica, ai di là di CX, gallerie del vento e altre modernità, una discriminante. L'autore ha un'esperienza ben nota nel campo automobilistico, abbinata a profonde conoscenze tecniche.

«MORGAN PLUS 8 - 3,5 LITRE SPORTS CAR; DAL 1968» di Graham Robson. Osprey Publishing - 12/14 Long Acre, London WC2E9LP. 7, 95 sterline

Ian WARD

## Lotus Elan

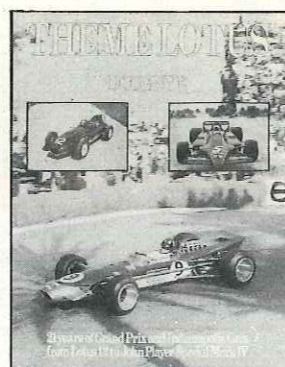


QUESTO libro è la storia unica delle macchine che hanno saputo portare in strada lo stile da corsa, storia che viene vista da una duplice angolazione: quella della produzione e quella di chi ha posseduto, come l'autore, una Lotus per oltre 10 anni. La Lotus Elan è qualcosa di speciale e chiunque abbia visto queste piccole macchine in gara contro le grosse GT, tutto questo lo sa benissimo. Nessuno si aspettava molto da questa vettura motorizzata Ford, annunciata per la prima volta nel 1962, e viceversa ha saputo essere tanto veloce, sia in pista che in strada, per moltissimo tempo. Il successo di questa «vetturina» segnò la svolta decisiva per la casa di Colin Chapman. Dopo tanto successo, la produzione della Lotus Elan cessò nel 1973. Oltre alla storia della produzione, come s'è detto, ci sono anche le personalissime esperienze dell'autore che ha posseduto una Elan, ragione per cui buona parte del volume è in presa diretta.

«LOTUS ELAN-COUPÉ, CONVERTIBILE; PLUS 2» di Ian Ward. 134 pagine; Osprey - 12/14 Long Acre, London WC2E9LP. 7,95 sterline.

Doug NYE

## Theme Lotus

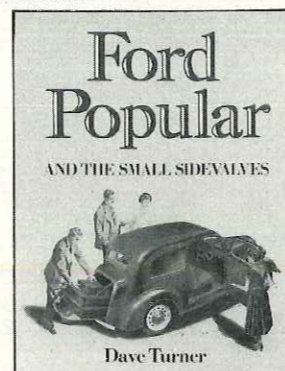


IL TITOLO dice già tutto: la storia della scuderia indissolubilmente legata a Colin Chapman, attraverso 21 stagioni di gran premi compreso il programma Indy della metà degli Anni Sessanta, nonché le corse australiane e neozelandesi in cui vetture derivate da quelle da GP sono spesso apparse. Oltre 200 fotografie dall'originale Lotus Coventry Climax del 1957 alla Lotus 79 usata da Ronnie Peterson e Mario Andretti nella stagione 1978. Non manca, naturalmente, un'accurata parte statistica e ci sono anche 15 differenti disegni.

«THEME LOTUS» di Doug Nye. Motor Racing Publications 28 Devonshire Road London W4 2HD. 200 pagine.

Dave TURNER

## Le Ford «Pop» e le piccole a valvole laterali



POCHE macchine raggiungono una popolarità tale da far entrare il proprio nome in tutte le case. Le Ford del periodo pre e post bellico ci sono riuscite facilmente, diventando semplicemente le «Ford Pop», ovvero popolari. Questo libro è la storia della seconda più famosa macchina inglese, la Ford «Pop», appunto, e della sua famiglia. In pratica si ripercorre lo sviluppo della vettura dal design alla produzione, con le specifiche e i dettagli dei prototipi illustrati fotograficamente.

«LE FORD «POP» E LE PICCOLE A VALVOLE LATERALI» di Dave Turner - Osprey Publishing Limited 12-14 Long Acre London WC2E 9LP 192 pagine - 10,95 sterline



Per l'uomo che non deve chiedere Mai.

# DENIM

After Shave





## DOSSIER ALFA

ETTORE  
MASSACESI



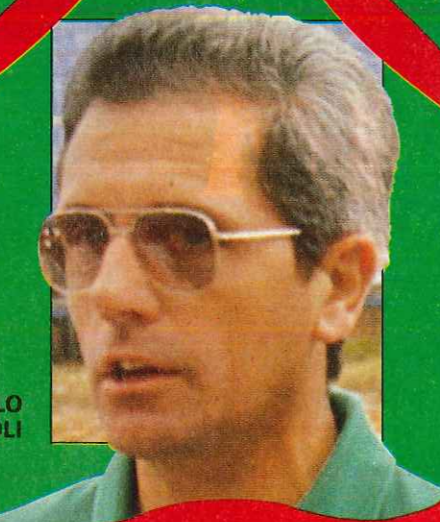
MARIO  
FELICI



CARLO  
CHITI



GIANCARLO  
CASOLI



Una stagione perduta, tante delusioni. Accantonamento di vecchi tecnici e arrivo di nuovi. Polemiche, confusione e un futuro incerto. Che succede all'Alfa? Lo abbiamo chiesto a Massacesi, Chiti, Felici e Casoli. Ecco cosa ci hanno risposto...

inchiesta di Giancarlo Cevenini

Punto e a capo per la Casa del Biscione

## E adesso che si fa?

C'è molta confusione sulla diagnosi dei mali che hanno afflitto l'EuroAlfa nella stagione 84. Ora si lavora alacremente per il futuro ma senza certezze assolute. Ottobre sarà decisivo...



**D**A QUANDO è in F. 1, mai come quest'anno l'Alfa ha fatto registrare una stagione negativa deludendo le attese dei tifosi oltre che quelle dei piloti, dei tecnici e dei meccanici. Perché queste delusioni? Quali sono le radici del male che ha colpito così duramente uno dei più prestigiosi nomi dell'automobilismo mondiale? E per rispondere a queste e altre domande che abbiamo svolto una inchiesta negli ambienti Alfa ed Euroracing. Il nostro «Dossier Alfa» è nato alla vigilia di Monza ma una vittoria o anche solo un buon risultato nel Gp d'Italia non scompongono più di tanto la sostanza dei discorsi fatti: la crisi c'è, resta, ed è evidente. Ma prima di addentrarci nell'esame del presente, facciamo una brevissima cronistoria dell'Alfa in F. 1. L'avventura Alfa in F. 1 iniziò col Gp del Belgio del 1979, con Giacomelli e Brambilla: una annata di transizione, zero punti. L'anno successivo l'Alfa realizzò 4 punti, l'immaturo morte di Depailler in prova ad Hockenheim costituì oltre che uno choc a livello umano, un grosso stop tecnico per lo sviluppo. L'anno successivo con Andretti e Giacomelli si realizzarono 10 punti, sette punti furono presi nel 1982 con Giacomelli e De Cesaris. A questo punto

l'Alfa Romeo decise di smettere con la F. 1. Entrò in ballo la Marlboro che si disse disposta a pagare il team Euroracing se l'Alfa avesse fornito i motori. Così nel 1983 anno primo del matrimonio con Pavanello, e con i piloti De Cesaris e Baldi, il team siglò la sua annata record portandosi a casa 18 punti. Sembrava uno spozializio avviato su buoni binari. Invece quest'anno con la squadra rinnovata e potenziata con l'arrivo di Cheever e Patrese il team ha incamerato solamente 6 punti (prima del Gp d'Italia a Monza mentre scriviamo queste note). Le cifre dicono che questo è l'anno più nero. E anche il futuro per il team Euro Alfa non si presenta certamente roseo, nonostante le dichiarazioni improntate alla massima fiducia. Lo sponsor Benetton non ha ancora deciso se riconfermare o meno la fiducia al team: sembra sempre più orientato verso il no che il sì. La stessa Alfa Romeo (nonostante quello che dice il DS dell'Euroracing Giancarlo Casoli) non ha ancora deciso se rinnovare o meno il contratto con il team di Pavanello. Anche il nuovo motore 4 cilindri deve essere ancora varato come preventivo di spesa da parte della dirigenza Alfa, nonostante che il DG dell'Autodelta dott. Felici dica che si sta già facendo di tutto per accelerare i tempi. Il più calmo e ponderato,

il più «vero» nelle sue dichiarazioni è come sempre il presidente Alfa Romeo dott. Massacesi. Il quale, alla fine dell'intervista che ci ha gentilmente rilasciato e che trovate più avanti, ha dato una risposta sibillina a una nostra domanda senza volerla commentare, lasciandone a chi legge l'interpretazione: «Non siamo dei traditori — dice — non abbandoniamo la gente in mezzo alla strada». Che cosa vuol dire? Semplicemente che in Alfa oggi a voler continuare con la F. 1 è solo Lui, il presidente; gli altri da Innocenti a Lingiardi vorrebbero chiudere. Così se Massacesi sarà costretto a dire no al futuro Alfa in F. 1, darà gli attuali motori 8 cilindri all'Euroracing la quale se li gestirà da sola (come Autosprint aveva anticipato alcuni mesi fa). Ma lo stop definitivo ci sarà? Crediamo di no. Certo che i denigratori dello sport in Alfa Romeo hanno molte frecce al loro arco, non ultima quella delle spese. Dal 1979 al 1982 si dice si siano spesi per la F. 1 cento miliardi di lire. È una cifra che nessuno conferma ma che ci è stata fornita da alcuni esperti di spese e che è scaturita da certe voci che abbiamo raccolto all'interno dell'Alfa stessa. Ma vediamo le diverse interpretazioni della crisi Alfa. □



**ETTORE MASSACESI, presidente dell'Alfa Romeo**  
**Il futuro? Fra un mese...**

IL DOTT. Ettore Massacesi è il presidente dell'Alfa Romeo. È a lui che spettano tutte le decisioni anche per quanto riguarda lo sport automobilistico, dopo essersi consultato con i suoi più diretti collaboratori, dall'ing. Innocenti all'ing. Lingiardi. Nel 1982 il dott. Massacesi aveva deciso che l'Alfa non avrebbe più partecipato al mondiale di F. 1. Intervenne allora la Marlboro che per dare un posto al suo pupillo De Cesaris offrì la combinazione Euro-racing, a cui l'Autodelta doveva fornire i motori.

— Come giudica l'attuale momento dell'Euro Alfa?  
 «I risultati parlano chiaro... È un momento molto grigio per noi; è stato l'anno certamente più avaro di risultati che abbiamo avuto, il più amaro anche per via delle corse non concluse per mancanza di benzina».

— I problemi maggiori sono di motore oppure di telaio?  
 «Tutti e due gli organi che lei ha citato ci hanno dato dei problemi».

— Come mai l'Alfa Romeo è rimasta l'unica Casa costruttrice di motori che abbia ancora problemi di consumo?

«Questo è il fatto che ci disturba di più. Ci siamo fatti sorprendere dall'abolizione dei rifornimenti in corsa e non abbiamo fatto in tempo a correre ai ripari».

— Perché non avevate una soluzione alternativa pronta, nel caso come è poi avvenuto che i rifornimenti venissero vietati?  
 «Avevamo la speranza che l'introduzione dell'elettronica avrebbe risolto il problema dei consumi. Purtroppo il sistema elettronico che abbiamo scelto non ha dato i risultati sperati, almeno per quest'anno. Devo però anche ammettere che c'è stata una imprevidenza da parte nostra per non aver cercato di adattare al di là dell'elettronica il motore al problema dei consumi».

— Adesso che cosa pensate di fare per uscire da questo tunnel?  
 «Da una parte stiamo pensando di progettare un nuovo motore, dall'altra di continuare gli sforzi di sviluppo dell'attuale 8 cilindri perché il nuovo motore chiederà lunghi tempi di realizzazione, e nella migliore delle ipotesi lo si avrà non prima della metà della prossima stagione».

— La decisione per fare un nuovo

motore è già stata presa in via definitiva?  
 «Diciamo che abbiamo cominciato a riflettere, a fare i primi abbozzi di disegno, ecc... Siamo orientati verso un lavoro di équipe nella progettazione perché ormai la sofisticazione della F. 1 non permette più di essere risolta con le capacità di una persona sola, bisogna fare un lavoro di équipe, e la nostra équipe attuale all'Autodelta dovrà essere completata».

— Quando prenderete la decisione definitiva di partire o meno per la realizzazione del nuovo motore?  
 «Come dicevo prima i primi pezzi di carta sono già stati disegnati. Il problema più generale, cioè del tipo di partecipazione che noi faremo al campionato di F. 1 del 1985, sarà presa collegialmente più avanti».

— È una decisione che spetterà solo a lei?  
 «No, in Alfa Romeo non ci sono mai decisioni che prende uno da solo. Ci si consulta, si discute, si dibatte, si cambia idea... Io credo che dall'esterno si abbia l'immagine di una azienda come se ci fosse un sistema autocentrato, guidato cioè da una sola persona. In realtà i problemi sono tanto com-

plexi e le competenze necessarie talmente articolate che occorre necessariamente discorrere, dibattere. Certo, la decisione finale è di una sola persona, ma dopo che sono stati raccolti tutti gli elementi tecnici e finanziari di questi problemi».

— C'è la possibilità dunque anche che il prossimo anno l'Alfa Romeo non sia più presente in F. 1 fornendo come ha fatto negli ultimi due anni i motori all'Euro-racing?  
 «La soluzione che dobbiamo prendere è ancora tutta aperta. Se vogliamo, al limite potrebbe anche succedere quello che lei dice. Si può continuare, scegliere il modo come continuare o anche smettere».

— Rimpiange di aver continuato a correre?  
 «Complessivamente no, abbiamo avuto due brutte annate questa e nel 1982. Nel 1983 abbiamo visto qualche sprazzo di luce. Bisogna giudicare l'arco di un periodo non anno solo. Ed ecco che io allora dico che per l'Alfa Romeo questa esperienza non è stata negativa».

— Dopo un '83 decente, come mai un '84 disastroso?  
 «Come le ho detto prima sono i consumi che ci hanno bloccato. Senza questo problema non dico che saremmo saliti sul podio, ma saremmo stati alla fine da "sottopodio". Saremmo andati a punti molte, molte volte. Non le dico poi la rabbia che mi viene quando vedo i Gp per TV e vedo la nostra macchina fermarsi senza benzina...».

— Lei parla solo di problemi di motore. Ma anche il telaio non ha avuto dei limiti?  
 «Certo, abbiamo discusso molto anche su questo, si sono fatte delle modifiche, altre verranno fatte, una riflessione anche sul telaio dovrà essere fatta per l'anno prossimo. Si dovrà fare un telaio nuovo, perché questo ha dimostrato i suoi limiti. Inoltre dovremmo fare più sperimentazione alla galleria del vento».

— Se decidete di rimanere in F. 1 e di fare il quattro cilindri, quanto verrà a costare?  
 «Difficile da dire. Ho già chiesto ai miei esperti di dirmi una cifra ma ancora non l'hanno fatto. Credo comunque che non si spenderà più di 4-5 miliardi di lire».

— Ma il motore Tag-Porsche è costato a tutt'oggi quasi 23 miliardi di lire. Come mai all'Alfa verrà a costare così poco?  
 «Bisogna distinguere i costi. Noi abbiamo già un costo base in Autodelta che ad ogni modo c'è, ed è rappresentato dai 120 fra operai e impiegati, diciamo che per correre occorrono 30 motori. Il costo del primo e della piccola serie per arrivare al varo della serie definitiva sta sulle dita di una mano in miliardi. Il costo degli altri 29 motori, lo si avrebbe egualmente con l'attuale mo-

tore che abbiamo, cioè l'8 cilindri, ma non si raggiungerebbe mai la cifra che lei ha detto prima».

— Non ci sembra che la situazione tecnica sia molto migliorata dopo che avete destinato l'ing. Chiti ad altro incarico sostituendolo con Tonti. Come lo spiega?  
 «Non si può fare tutto in pochi mesi. I miglioramenti se ci saranno si vedranno più avanti. In particolare non si può fare un progresso immediato, anche perché si lavora su un vecchio motore».

— Lei diceva prima che decidete sempre anno per anno se continuare o meno. Ma se prendete l'impegno di fare un nuovo motore a 4 cilindri, dovreste prendere un impegno minimo di tre anni.  
 «Non necessariamente».

— È già stato rinnovato il contratto con l'Euro-racing per il 1985?  
 «Non ancora, è uno degli argomenti che discuteremo in quella famosa riunione di ottobre di cui le dicevo prima».

— Nel caso che la risposta all'Euro-racing per il 1985 fosse negativa, il team sarebbe destinato a chiudersi?  
 «È una domanda difficile, diciamo così che se non dovessimo continuare, noi non siamo dei traditori, non abbandoneremo la gente in mezzo alla strada».

**CARLO CHITI, presidente dell'Autodelta**

**Occorre un cervellone!**

L'ING. CARLO Chiti, da sempre anima dell'Autodelta (che è l'emanazione sportiva dell'Alfa Romeo) alcuni mesi fa è stato confinato nel suo ruolo di presidente, mentre la direzione tecnica dell'Autodelta è passata a Tonti. Sentiamo le sue impressioni:

— Come giudica l'attuale momento dell'Euro Alfa?  
 «È un momento di crisi come lo è anche per altri, vedi Ferrari e Renault. Si salvano solo McLaren, Brabham e Lotus. Quest'anno è dovuta principalmente alla scarsa utilizzazione della galleria del vento per studiare l'aerodinamica. La McLaren ad esempio ha fallito tante prove in galleria ma hanno lavorato duro e alla fine hanno avuto degli ottimi risultati. In molti hanno dato la colpa al motore. Ma c'era un programma di sviluppo previsto e che presto verrà attuato. La data in cui tutto doveva essere pronto era il 14 luglio, c'è stato un po' di ritardo, ma ora si sta facendo quello che io avevo attuato e previsto da fare».

— Ma tutti puntano il dito accusatore contro questo propulsore, come mai?  
 «Erano in programma nuove teste, nuovi pistoni e l'iniezione a comando elettronico. Ma questo programma di

sviluppo che io avevo fatto non è stato seguito come si doveva».

— Che modifiche ha fatto al propulsore l'attuale DT Tonti?  
 «Ha fatto alcune piccole cose che però come si può ben vedere non hanno dato dei risultati apprezzabili».

— E il telaio della macchina?  
 «Andava meglio come aerodinamica quello del 1983, perché questa era stata studiata nella galleria del vento di St. Cyr dove vanno tutti. Il vecchio telaio era migliore dell'attuale e in questo i tempi stessi sul giro lo dimostrano. Spero che la nuova macchina a "bottiglia di Coca Cola" vada bene e dia buoni risultati così si potrà vedere che non era solo il motore la colpa di tutto quello che succedeva».

— Che cosa manca secondo lei all'Euro-racing?  
 «Un tecnico come Tetù o Head, gente cioè valida e con molta esperienza nel campo specifico dei telai e dell'aerodinamica».

— Sembra ormai assodato che nel 1986 la cilindrata dei motori turbo verrà ridotta a 1200 cmc. Lei cosa ne pensa?  
 «La cilindrata di 1200 cmc? Io l'avevo sempre detto che sarebbe stata meglio per avere meno potenze del-

l'attuale 1500 cmc. La Porsche però voleva fare un 1000 cmc con gli stessi cilindri dell'attuale 6. Visto che il prossimo motore sarà di 1200 cmc la scelta di un sei cilindri mi sembra la più valida, ma le chances del 4 cilindri aumentano. Teoricamente la cilindrata unitaria ottima è di 250 cmc, però la BMW ha subito vinto anche con la cilindrata unitaria portata a 375 cmc, poi quest'anno è arrivata la Porsche che ha dimostrato il contrario».

— Oltre ad essere presidente dell'Autodelta, che cosa fa lei attualmente?  
 «Ho un nuovo incarico in Alfa Romeo. Mi occupo di ricerche sui motori turbocompressi relativamente alla combustione ma per i motori di produzione. Il mio reparto è quello che è chiamato: "Ufficio ricerche e sviluppo"».

— È un lavoro che le piace oppure no?  
 «Come lavoro è eguale, le corse però hanno il fascino delle gare e dell'agonismo che il mio attuale lavoro non ha».

— L'aerodinamica è importante in F. 1?  
 «Sì, ha una grande importanza nelle corse così come nelle vetture di produzione».

**La stagione '84 dell'Alfa Euroracing**

| Gran Premio       | Data    | Pilota e risultato   |
|-------------------|---------|--|
| 1) Brasile        | 25/3/84 | Cheever: classificato quarto<br>Patrese: ritirato, guasto al cambio              |
| 2) Sudafrica      | 7/4/84  | Cheever: ritirato, rottura radiatore<br>Patrese: classificato quarto             |
| 3) Belgio         | 29/4/84 | Cheever: ritirato, rottura motore<br>Patrese: ritirato, impianto elettrico       |
| 4) S. Marino      | 6/5/84  | Cheever: classificato 8. a 2 giri<br>Patrese: ritirato, rottura motore           |
| 5) Francia        | 20/5/84 | Cheever: ritirato, uscita di pista<br>Patrese: ritirato, rottura pompa iniezione |
| 6) Monaco         | 3/6/84  | Cheever: non qualificato<br>Patrese: ritirato, incidente                         |
| 7) Canada         | 17/6/84 | Cheever: classificato 12. a sette giri<br>Patrese: ritirato, incidente           |
| 8) Detroit        | 24/6/84 | Cheever: ritirato, rottura scambiatore di calore<br>Patrese: rottura sospensione |
| 9) Dallas         | 8/7/84  | Cheever: ritirato, incidente<br>Patrese: ritirato, incidente                     |
| 10) Gran Bretagna | 22/7/84 | Cheever: ritirato, incidente<br>Patrese: classificato 13. a 5 giri               |
| 11) Germania      | 5/8/84  | Cheever: ritirato, rottura motore<br>Patrese: ritirato, rottura turbo            |
| 12) Austria       | 19/8/84 | Cheever: ritirato, rottura motore<br>Patrese: 10. a tre giri                     |
| 13) Olanda        | 26/8/84 | Cheever: 15. a sei giri<br>Patrese: ritirato, mancanza pressione olio            |

**KIT STANDARD**

- composto da:  
 1 Spoiler anteriore  
 4 Salvabordo (codolini per parafango)  
 1 Spoiler posteriore  
 1 Convogliatore d'aria  
**PREZZO AL PUBBLICO**  
 L. 150.000 Iva esclusa

**KIT DE LUXE**

- composto da:  
 1 Spoiler anteriore completo di proiettori fendinebbia  
 4 Salvabordo (codolini per parafango)  
 4 Coppe Copricerchi  
 1 Spoiler posteriore  
 1 Convogliatore d'aria  
**PREZZO AL PUBBLICO**  
 L. 270.000 Iva esclusa

**i KIT METALPLAST** sono disponibili presso tutti i principali negozi di accessori auto.

**KIT FIAT Uno**

Trasforma e personalizza la tua vettura  
 Diminuisce il CX e il consumo della benzina  
 Non devi forare la carrozzeria per montarlo



Richiedi l'opuscolo illustrato a colori:  
 UFFICIO PUBBLICITÀ METALPLAST Spa  
 40037 Sasso Marconi - Bo - Tel. 051/841212





MARIO FELICI, direttore generale Autodelta

## Un motore da modificare

IL DOTT. MARIO FELICI è il direttore generale dell'Autodelta. Anche a lui facciamo la domanda d'obbligo.

— Come giudica l'attuale momento dell'EuroALFA?

«L'andamento di questa annata e il momento attuale credo siano sotto gli occhi di tutti. Un'annata da dimenticare. Perché? È facile dirlo: la poca affidabilità generale e gli alti consumi ci hanno messo in crisi. Andiamo avanti però nel modo normale, e con i nostri programmi, sperando che si chiariscano meglio anche alcuni problemi esterni tipo quelli dello sponsor».

— Come mai siete andati meglio nel 1983 che quest'anno?

«La seconda metà del 1983 è stata dignitosa. Da Hockenheim alla fine della stagione abbiamo fatto 17 punti, ma nella prima parte della stagione avevamo avuto problemi con il turbo, così non abbiamo potuto sviluppare bene il motore. Abbiamo sperato forse troppo e fino all'ultimo che avrebbero concesso ancora i rifornimenti, non è stato così. Così alla via della stagione 1984 non avevamo ancora risolto i nostri problemi, particolarmente quelli del consumo. Poi siamo sempre più sprofondati. Con i rifornimenti — lo ripeto — ci saremmo salvati, così... voglio usare una frase dell'ing. Chiti nostro presidente, "...c'è stata una falcidia di motori».

— Colpe?

«Difficile dire... Non so se motore o telaio, certo che un motore che ha un limite nel suo sviluppo non fa progredire anche il telaio...»

— Continuerà anche nel 1985 la collaborazione con l'EuroALFA?

«Non c'è ombra di dubbio, abbiamo molto apprezzato il lavoro svolto da questo team...»

— Quale?

«Nel 1982 stavamo uscendo dalla F.1 definitivamente, con questa collaborazione ci è stato invece permesso di essere ancora presenti. Il 1983 ci aveva aperto il cuore alla speranza, purtroppo nel 1984 abbiamo avuto una battuta d'arresto non prevista».

— Quale futuro?

«La presenza del nuovo D.T. Tonti (non è una critica al precedente D.T. Chiti) è positiva. Tonti ha una esperienza specifica alle alte potenze e ai consumi bassi, quell'esperienza ad esempio che ha tanto aiutato la Porsche in F.1 perché ha corso e corre nel mondiale Endurance. Già abbiamo iniziato a lavorare per questo finale di stagione con delle modifiche al motore, ma non sarà nel 1984 che queste modifiche si vedranno al 100%, bensì nel 1985. In pratica dovremmo avere più potenza e minor consumo».

— Il nuovo motore a 4 cilindri a che punto è?

«Quattro o sei cilindri, il frazionamento non è stato ancora deciso al 100%, ma lo faremo senz'altro».

— Lei crede che l'attuale vostro 8 cilindri sia finito, agonisticamente parlando?

«No, assolutamente, non è certamente un motore da buttare, lo dobbiamo sviluppare per renderlo competitivo nel 1985, ne faremo però nel frattempo un altro e vedremo quando e come inserirlo in gara, molto probabilmente si arriverà alla seconda metà del 1985. Per fare questo nuovo propulsore si creerà un nuovo gruppo, di lavoro con personale esistente in Autodelta, abbiamo molti contatti anche con gente fuori che ci farà dei lavori per noi e così riempiamo i vuoti. Oltre agli esterni avremo poi altre persone che inseriremo nel nostro organico».

— Avrete nel 1985 motori da prove con superpotenze?

«Per ragioni di economia non ora, avremo però con l'8 cilindri già esistenti motori particolari con finalità per le prove '84, mentre nel 1985 avremo anche noi motori super-potenti solo per le prove».

— Anche lei è convinto che siete più mancanti nelle prove che nella gara?

«Certamente! Noi nella gara delle prove, scusi il bisticcio delle parole, siamo meno competitivi che in gara perché appunto disponiamo di motori super-potenti come hanno altri. Abbiamo fatto delle modifiche per gli ultimi GP della stagione '84, faremo forse dei lievi miglioramenti ma non aspettatevi miracoli! Ci manca in sostanza potenza nelle prove, e inoltre ci sono alcuni problemi legati ai telai che dovremo risolvere».

— Mai male come quest'anno, dunque...?

«Diciamo che il 1984 è stato un anno negativo, ma io non ero presente in prima persona gli altri anni e non li ho vissuti. Badi bene, non è una risposta diplomatica; certo che nel 1984 non siamo andati assolutamente bene».

— Rimarrà lo sponsor Benetton?

«Penso che resti, almeno sino ad ora non abbiamo elementi in contrario a questa nostra tesi».



FATRESE MEDITA SUI GUAI DELLA STAGIONE? (Attualfotograf)

GIANCARLO CASOLI, direttore sportivo Euroracing

## Nell'86 avremo Ducarouge

GIANCARLO CASOLI è il direttore sportivo dell'Euroracing, divide il suo tempo fra la passione per le corse e la sua ditta che produce giostre, la SDC.

— Come giudica l'attuale momento dell'EuroALFA?

«Non è certamente roseo, ma con il materiale che abbiamo attualmente a disposizione non si possono avere risultati migliori. Pur riconoscendo alcuni limiti al telaio, purtroppo risalenti a un male congenito del motore l'attuale situazione che sicuramente ha origine dalla sua progettazione».

— Quali mali?

«Da sempre le turbine non erano adatte al nostro motore, è sempre mancata la componentistica, siamo mancanti dell'iniezione elettronica che non ci ha permesso di avere una buona utilizzazione della potenza del motore soprattutto ai bassi regimi. Soprattutto i consumi, ora troppo alti, dovranno essere risolti a inizio stagione. Abbiamo inoltre penato molto con le turbine perché fra l'altro avevano problemi per un grosso ritardo nella risposta».

— Che cosa farete ora?

«Tonti sta praticamente ridisegnando il propulsore per renderlo il più possibile competitivo e con bassi consumi. La base del motore è buona, ma non è mai stata sfruttata come si deve. Dobbiamo praticamente ridisegnare dal basamento in su, entro la fine dell'anno dovrebbe essere competitivo».

— L'Euroracing ha già rinnovato il contratto con l'Alfa Romeo?

«Non abbiamo un contratto firmato perché fra noi c'è, più che un contratto vero e proprio, un rapporto di

reciproca fiducia. Avevamo l'escusiva per il 1983 e una opzione per l'84 e l'85, quindi come si vede da questo lato siamo ben coperti».

— Il nuovo motore 4 cilindri, quando sarà pronto?

«Speriamo quanto prima, ma non certamente per la prima metà della stagione 1985».

— Avrete allora questa macchina e questo motore a 8 cilindri all'inizio del 1985?

«Sì, andremo avanti con l'8 cilindri che Tonti sta cercando di migliorare come già detto. Miglioreremo anche il telaio relativo a questo propulsore, e ne faremo uno nuovo molto probabilmente, mentre di pari passo andrà avanti un nuovo telaio per il 4 cilindri che stanno già facendo».

— Quali sono i limiti dell'attuale telaio?

«L'attuale telaio va bene perché se ne dica in giro, secondo i piloti c'è l'1" di telaio e 4" di motore. Non abbiamo motori di qualifica perché più di quel tanto di potenza non si può tirar fuori dall'attuale 8 cilindri, ma in gara i livelli sono più appianati e con Cheever lo abbiamo dimostrato, con le sue rimonte. Principalmente si è visto che siamo competitivi. Se non avessimo quei 4" di motore in qualifica saremo là davanti a combattere per salire sul podio».

— Perché un 4 cilindri?

«È stata una scelta Alfa Romeo perché noi non abbiamo titolo in queste cose. Dobbiamo fare un grosso salto per essere competitivi, non possiamo più permetterci di non esserlo. Per questa ragione abbiamo creato dei gruppi di lavoro per telaio e motore e per poter raggiungere questi obiettivi abbiamo bisogno di perso-

naggi nuovi. Per l'aerodinamica abbiamo una collaborazione con la galleria del vento in scala dell'ing. Dallara, mentre saremo per due giorni al mese ad Orbassano alla galleria del vento FIAT per prove in scala 1:1. Per accorciare i tempi di realizzazione per le modifiche e i progetti nuovi, abbiamo avviato dei rapporti di collaborazione con ditte italiane, come la MONFRINI a cui faremo fare i nostri prossimi telai in fibra di carbonio».

— L'attuale sponsor Benetton, rimane?

«Riteniamo che ci accorderà ancora la sua fiducia. Gli abbiamo presentato il nostro nuovo programma e speriamo addirittura che resti con noi per due stagioni. Ad ogni modo la Benetton ci darà una risposta entro il 15 settembre».

— È questa a suo parere l'annata più negativa per l'Alfa Euroracing?

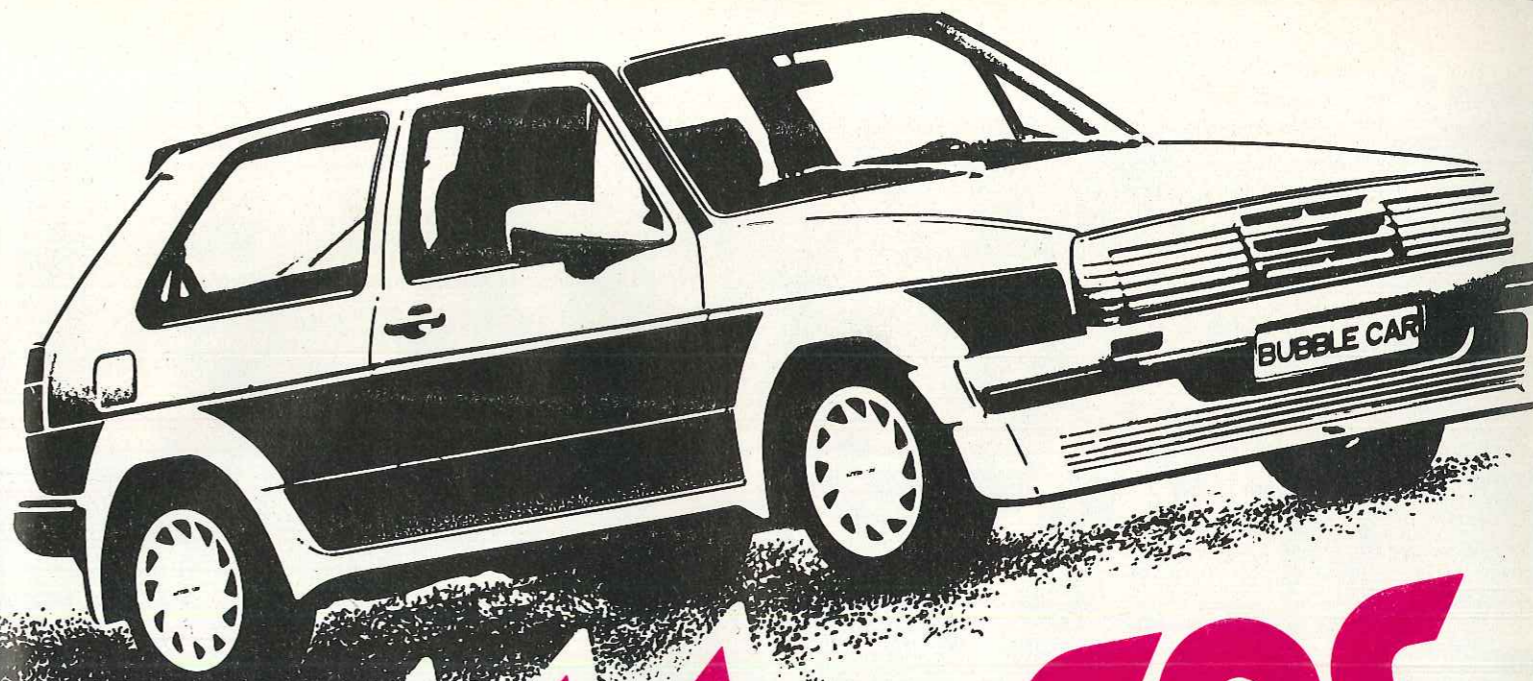
«Sì, abbiamo perso 9 punti perché siamo rimasti senza benzina sul finale delle gare, altrimenti avremmo i punti dello scorso anno».

— Con le turbine avete raggiunto un accordo con le KKK?

«Sì, ora va tutto bene, ma stiamo facendo degli esperimenti anche con le Mitsubishi giapponesi, poi si vedrà».

— È vero che avete contattato numerosi tecnici per averli con voi?

«L'unico vero contatto serio è stato con Ducarouge con il quale abbiamo sempre avuto buoni rapporti. Lui è legato alla Lotus per il prossimo anno, speriamo di averlo per il 1986. Ducarouge mi ha detto che appena abbiamo un motore che va bene ed è competitivo viene volentieri da noi».



# Bubble-Car®

- PERSONALIZZAZIONI SPORTIVE
- KITS AERODINAMICI
- RUOTE IN LEGA LEGGERA
- VOLANTI IN PELLE



Bubble-Car

Via Pacinotti 44 - tel. (02) 4402854/5  
20094 CORSICO (Milano) - Telex 324330 BUBBLE I



S T E F A N E L



PERCHÉ SI È SEMPRE DI SCENA

paranthesi



FORMULA FORD 2000/Una categoria in espansione

# L'ultima europea

Nata dieci anni fa come sorella maggiore della nota «1600», è cresciuta fino a dar vita a una serie internazionale. La decisione della Fisa di sopprimere il campionato continentale di Formula 3 fa prevedere un ulteriore balzo in avanti per queste «2 litri» economiche. E poi ci sarà il turbo...

**SCOMPARS** la Formula 3 europea — la Fisa ha sancito la fine del campionato europeo — la Formula Ford 2000 rimarrà l'unica categoria per i giovani che vorranno farsi un'esperienza sui circuiti internazionali. Ogni anno si disputa infatti una «serie» continentale riservata alle monoposto da 2 litri il quale, pur non godendo della definizione di «campionato», raccoglie un notevole successo all'estero. È da questa «serie» che nel 1982 è uscito il nome di Ayrton Senna. In Italia la Formula Ford 2000 non esiste: la Ford Italiana non ha saputo

sorreggerla e ha preferito affossarla. Nonostante questo riteniamo interessante offrire ai lettori di Autosprint una panoramica su questa categoria promozionale che potrebbe avere ulteriori sviluppi già dal 1985.

**LA F. FORD 2000** nacque esattamente dieci anni fa in Gran Bretagna. Alla prima gara presero parte solo nove macchine. Oggi è diventata una delle categorie in maggiore crescita in Europa, e i campionati che si disputano in Gran Bretagna, nel Benelux, in Danimarca e perfino quello della Svizzera sono molto combattuti. Il livello tec-

nico è elevato: in occasione della corsa di contorno alla prova europea di F. 2 a Hockenheim solo una vettura era un modello dell'anno scorso. La serie europea viene organizzata dalla E-FDA (European Formula Drivers Association) fondata nel 1979 in Lussemburgo come organizzazione a capo dei club nazionali di Formula Ford di Benelux, Danimarca, Germania, ecc. Di fatto, durante i primi anni della sua esistenza, la serie europea è stata una questione praticamente tra Belgio e Olanda con pochissimi concorrenti provenienti da altri paesi. Ma ora non è più così poiché a

quel campionato partecipano piloti di Gran Bretagna, Benelux, Germania, Svizzera, Austria, Brasile, Australia, Messico, Spagna e USA. Le vetture di Formula Ford 2000 sono equipaggiate con motore Ford 2 litri monoalbero a camme in testa; il serbatoio ha una capacità di 40 litri e il peso minimo è di 440 kg. Inoltre sono dotate di carburatore da doppio corpo. Allo scopo di limitare i costi, i concorrenti devono montare gomme fornite e controllate della Yokohama: 170/500-13 anteriori e 200/550-13 posteriori sull'asciutto; 170/500-13 anteriori e 200/550-13 posteriori sul bagna-

to. Questa norma viene applicata anche nei campionati del Benelux e della Germania. La Yokohama fornisce inoltre un treno di «slick» gratuito al pilota che realizza il giro più veloce in gara e mette in palio la Coppa Yokohama che viene assegnata al pilota che ottiene il maggior numero di giri più veloci alla fine della stagione.

**PER GLI ALETTONI** e spoiler il regolamento della Formula Ford dice: sono permessi soltanto gli alettoni e/o spoiler regolabili se sono montati orizzontalmente alla fine della parte anteriore del veicolo e posteriormente con un'incidenza di più o meno 20 gradi. Non deve esistere spazio tra queste superfici, così come non può essere montato nessun altro alettone. La superficie inferiore, entro la sagoma del piano totale (ovvero la superficie investita dal flusso d'aria) non deve superare i 2,54 cm di deviazione dall'orizzontale in qualsiasi sezione longitudinale della sua superficie. Il fondo della vettura deve quindi essere parallelo all'asfalto. Nessun dispositivo aerodinamico (cioè minigonne, elementi di carrozzeria, ecc.) si deve estendere oltre questa superficie inferiore del veicolo. Inoltre deve esistere, tra l'assale anteriore e quello posteriore verticale, un pianale uniforme, rigido, piatto, impenetrabile e rettangolare. L'area di questo pianale deve estendersi sulla completa larghezza della scocca, e deve avere una lunghezza minima di 142,24 cm su una larghezza di almeno 91,44 cm. L'intenzione è quella di rendere nullo o minimo l'effetto suolo. Ciò non significa che sia necessaria una «sottoscocca» sotto il motore e trasmissione nelle vetture a motore anteriore...».

**QUEST'ANNO** la stagione è stata suddivisa in due parti di cinque corse ciascuna, il che significa che i migliori 4 risultati di ciascun pilota in ogni girone vengono sommati per determinare il vincitore finale. Il sistema di attribuzione dei punti è quello usato nelle gare endurance (20-15-12-10-8-6-4-3-2-1) più un punto per il giro più veloce. Quest'anno si sono disputate gare in Gran Bretagna, Belgio, Benelux, Danimarca, Germania e probabilmente ci sarà una corsa anche in Spagna.

**SI RITIENE** che la F. Ford 2000 «sostituirà» la F. 3. L'organizzatore della serie, Dan Partel, è piuttosto ottimista per

quanto riguarda il 1985. Secondo Partel, la F. Ford 2000 è una categoria ideale per la formazione dei giovani piloti. Per il momento Partel non ha alcuna intenzione di modificare questa categoria: pensa di lasciarla così com'è, perché ha ormai raggiunto un livello molto professionale. È una classe in cui il talento del pilota è importante, Partel ha raccontato che perfino Ayrton Senna ha dovuto ammettere che le capacità pure del pilota sono più importanti in questa categoria che in F.3, dove la deportanza ha un ruolo significativo. La Formula Ford 2000 è l'ultima occasione per un pilota di battersi uomo contro uomo. L'unica seria minaccia che potrebbe colpire la Formula Ford 2000 è l'introduzione della categoria Formula Ford 2000 Turbo, anche se molti ritengono che questa nuova categoria sarà un fallimento a causa degli alti costi.

Willem J. Staat

## Come va la «serie» continentale Sala e Gugelmin verso la volata

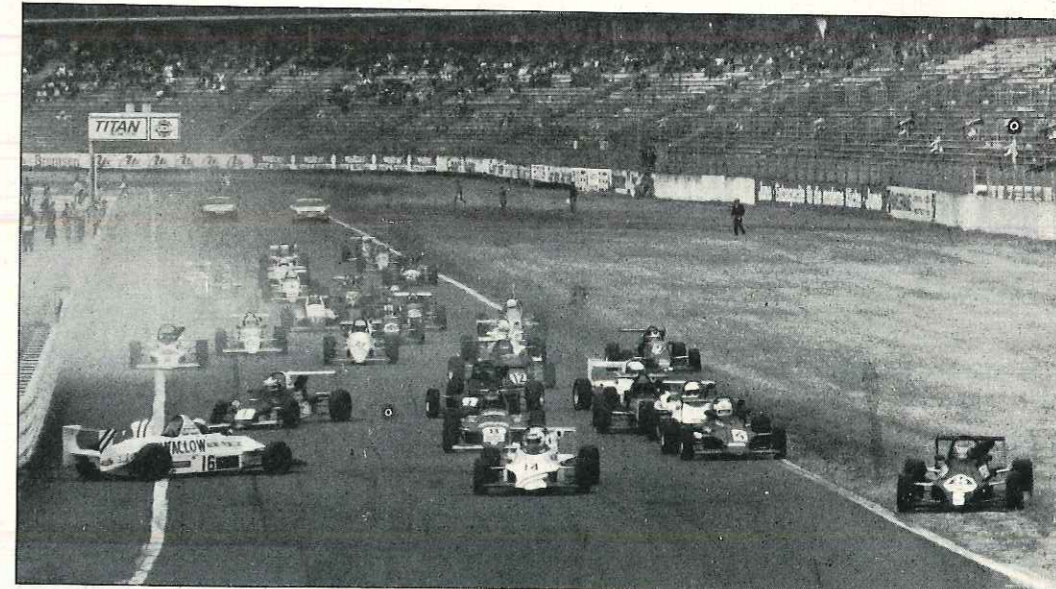
Le Reynard monopolizzano le classifiche

**L'ANNO SCORSO** la partecipazione alle corse inglesi era stata ottima, ma, per un motivo o l'altro, la maggior parte dei concorrenti della Formula Ford 2000 preferisce disputare la serie europea. Per quanto riguarda le macchine c'è poco da scegliere: si può acquistare soltanto una Reynard oppure una Van Diemen. L'anno scorso le macchine erano alla pari, però oggi sembra che la Reynard SF84 abbia due anni di vantaggio sul resto del lotto.

**MAURICIO GUGELMIN**, che aveva un contratto da «ufficiale» con la Van Diemen, ha capito che la sua macchina non era sufficientemente competitiva già all'inizio della stagione e

così, dopo alcune corse, se n'è andato via per passare al team di Graham de Zille, «Pegasus», prima di trasferirsi definitivamente all'esperto «Rushen Green». Tuttavia, la Van Diemen RF84 non è una cattiva macchina. Purtroppo per lei non è però una vettura vincente. Secondo il pilota ufficiale, l'irlandese Martin Donnelly, la vettura è semplicemente scarsa in termini di velocità di punta ed è molto difficile da guidare in maniera pulita rispetto alle Reynard. La Van Diemen perdona errori molto meno e si deve lottare con i freni e con il sovrasterzo, e per le curve più veloci serve una sospensione modifica-

segue



Nell'altra pagina, la partenza di una gara del campionato tedesco di Formula Ford 2000 sul circuito belga di Zolder. Il livello europeo è la caratteristica più interessante della categoria. Sopra, la movimentata partenza della gara «europea» di Hockenheim con incidente iniziale a vantaggio di Gugelmin, a sinistra (Foto Staat)



## Sala e Gugelmin

segue

ta per la careggiata più lunga. Il vero problema è comunque la bassa velocità in rettilineo. Un altro problema è il fatto che la casa di Ralf Firman ha effettuato una gran mole di lavoro sulle Formula Ford 1600 che stanno andando bene nei loro campionati e per questo motivo il programma 2 litri è rimasto leggermente indietro, ma il brasiliano Gugelmin sostiene che la Van Diemen non diverrà comunque una vettura competitiva. E pare aver ragione, almeno a giudicare da come ha messo in mostra la sua abilità al volante di una Reynard.

FRANK BRADLEY ha però stupito tutti a Hockenheim qualificandosi al 5. posto e realizzando il giro più veloce in corsa al volante di una Van Diemen dell'83: dunque il problema di Firman è limitato alla vettura 1984. Nella serie europea ci vuole una Reynard per vincere mentre nel campionato tedesco, per esempio, marche come la Ray e la Schiesser sono andate benissimo. La Ray, costruita a



Wimbledon, viene pilotata da Helmut Munda ed è riuscito a vincere diverse corse suscitando un certo interesse tra i piloti. La Schiesser viene invece portata in gara dall'ex pilota di F. 3, Ralf Rauh, il quale sa far valere l'abilità, quell'abilità che ha sicuramente un ruolo importante

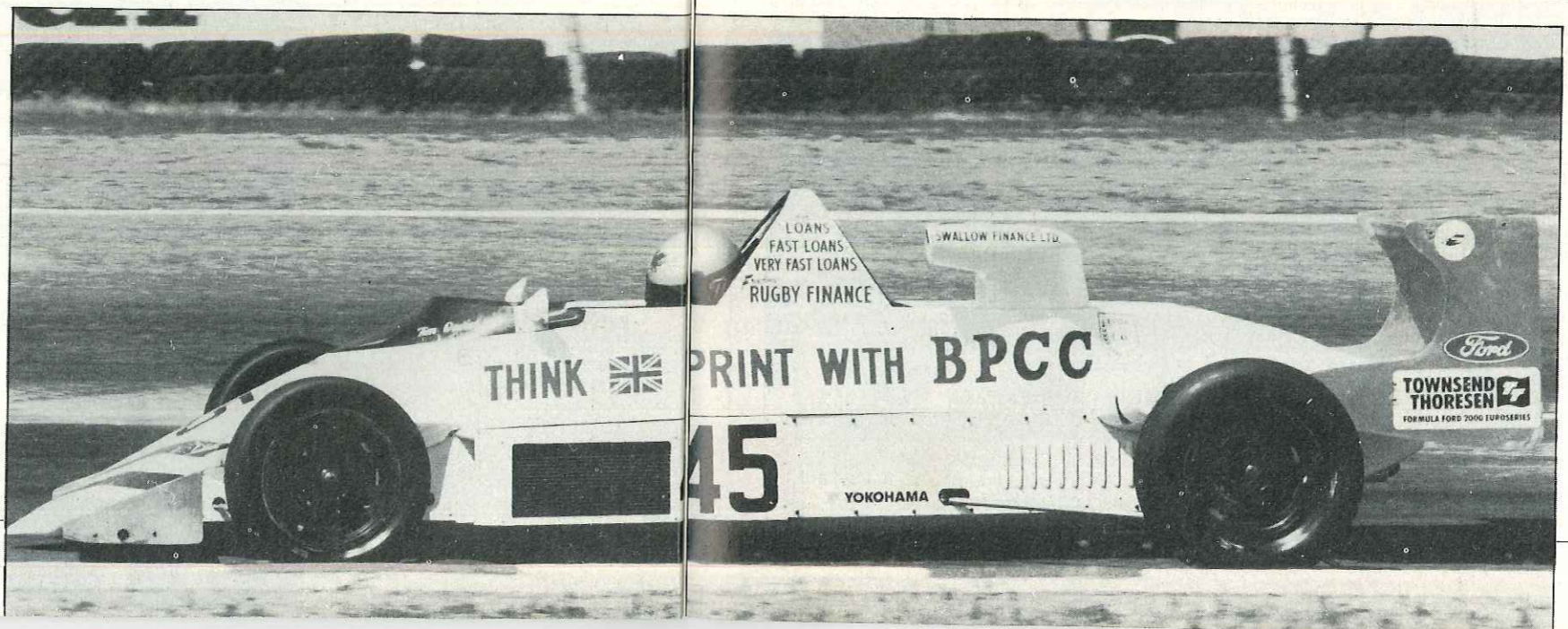
in queste gare. Per i lettori più «anziani», il nome Schiesser suonerà probabilmente familiare, poiché egli era stato coinvolto in alcuni progetti di F. Super V diversi anni fa.

IL BRASILIANO Maurizio Sandro Sala, al volante di una Reynard naturalmente, e con il team Madgwick si è imposto davanti a Robert Syng e a Brands Hatch, Zolder, Donington e Zandvoort. Il team Madgwick, gestito in modo estremamente professionale, ha sperimentato delle autentiche panche laterali a Zolder, per vedere di rendere la categoria ancora più professionale, però al team è mancato il tempo per ulteriori sviluppi. Un'altra cosa interessante è il fatto che la Reynard-Madgwick di Maurizio è stata

dotata del volante Ferrari che apparteneva a Gilles Villeneuve e, dopo la sua vittoria a Zolder, egli ne ha fatto omaggio al monumento in memoria del canadese posto nella corsia dei box. Inoltre il brasiliano ama correre con il numero 27 e a Hockenheim, dove l'ha portato per la prima volta, è rimasto coinvolto in una collisione al via, continuando poi la corsa nello stesso modo in cui lo avrebbe fatto Gilles: un giro su tre ruote per tornare ai box...Gugelmin si sta ora avvicinando a Sala nella classifica europea. Aveva deciso l'anno scorso di disputare un'altra stagione in questa formula, sperando di far fruttare l'esperienza, ma come accennato prima,

segue

Da quando è passato alla Reynard il brasiliano Maurizio Gugelmin, sopra in gara e nell'abitacolo, è diventato il principale avversario per il suo connazionale Maurizio Sandro Sala, a destra. I due sudamericani guidano ora la classifica europea, con Sala che conserva ormai un esiguo vantaggio sul pilota del «Rushen Green Team». Tra i piloti da tener d'occhio c'è anche l'inglese Tim Davies, sotto, che corre anche lui con una Reynard (FotografieStaat)



Il Signor Klaus Gizelt Amministratore Delegato e Direttore Generale della GLASURIT ITALIANA S.p.A.

## LA GRANDE TECNOLOGIA GLASURIT SI INSEGNA: SI È APERTA A SASSO MARCONI LA NUOVA SCUOLA PER CARROZZERIA.

La GLASURIT, fondata alla fine del secolo scorso, è una delle più grandi imprese europee produttrici di vernici industriali, specializzata nella produzione di vernici per automobili.

La GLASURIT è a sua volta integrata nella BASF AG: nell'ambito di questa Società, il settore che si occupa di coloranti è il Gruppo BASF FARBEN + FASERN AG, la cui attività si estende a livello mondiale. Nel reparto centrale di ricerca sui prodotti vernicianti, nella fabbrica di Muenster-Hiltrup, sono impiegati quattrocento addetti a laboratori di sviluppo, produzione e assistenza e qui si trova inoltre un centro di addestramento per carrozzieri, dove si svolgono regolarmente corsi di istruzione e formazione professionale per verniciatori d'auto tedeschi e stranieri.

Anche in Italia si è aperta, nella sede della GLASURIT di Sasso Marconi una scuola tecnica per carrozzeria dove la qualità e la tecnologia dei suoi prodotti vengono dimostrate in corsi specializzati a gruppi di addetti del settore, sia teoricamente che con delle applicazioni pratiche.

Il centro è stato progettato e realizzato con norme tecnologiche all'avanguardia. Le attrezzature di cui dispone sono quanto di più completo possa essere concepito per questa funzione, il personale della scuola è composto da tecnici specializzati e per garantire i massimi risultati i corsi si svolgeranno con piccoli gruppi di persone.

Con l'apertura di questa avanzatissima scuola, la GLASURIT non solo si conferma in Italia una grande realtà, ma diventa anche un preciso punto di riferimento per l'aggiornamento sulle tecniche maggiormente all'avanguardia nel settore delle vernici per l'industria automobilistica.



GLASURIT ITALIANA SPA - 40037 Sasso Marconi (BO)  
Via Porrettana 268

## NUOVA RETE

### Il primo VERO circuito radiofonico che ti segue in tutta Italia

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

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



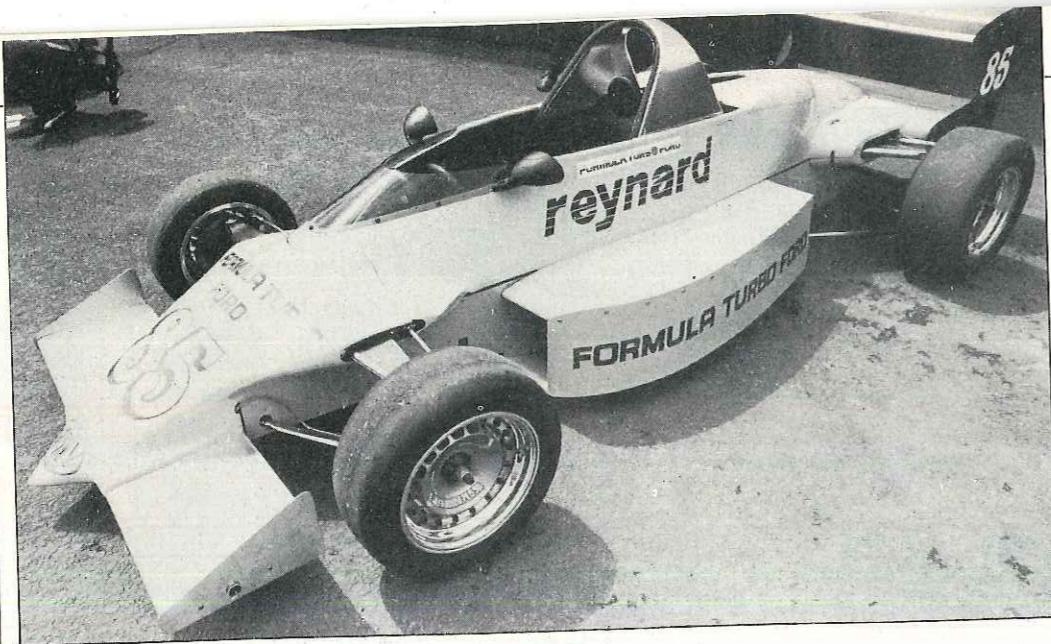
## Sala e Gugelmin

segue

Mauricio ha già dovuto cambiare tre team quest'anno.

A HOCKENHEIM il team Madgwick ha provato un alettone piatto per Peter Zakowski, ma sembra che ciò non abbia portato vantaggi. Il figlio del noto preparatore tedesco ha mostrato di possedere un notevole talento: è stato già in testa a una gara europea in Germania. All'inizio della stagione, lo spagnolo Alfonso Vinesa difendeva i colori del «Rushen Green Team» ed era molto competitivo. Poi è rimasto senza soldi ed è stato sostituito da Thomas Jans, un altro che ha rimpiazzato la sua Van Diemen con una Reynard. Un pilota veloce che ha ottenuto regolarmente dei punti, è stato sinora l'australiano Neil Cunningham, il quale aveva già fatto qualche esperienza nelle corse turismo nel suo paese; finora è stato molto costante, ritirandosi soltanto a Donington e a Zandvoort in seguito a una collisione con la Van Diemen di Martin Donnelly. Il danese Henrik Larsen si è imposto a Hockenheim per la prima volta dopo che i favoriti erano rimasti coinvolti in una grossa collisione al via. Anche i britannici Andy Wallace e Tim Davies sono piloti su cui si può contare. Entrambi sono iscritti dal «Swallow Racing», che l'anno prossimo si lancerà in un progetto di F. 3. Le vetture, sponsorizzate dalla Rugby Finance, si sono piazzate al 2. e 3. posto in occasione della gara di contorno del Gran Premio di Germania.

**PER LA PRIMA VOLTA** dal 1977 c'è anche una donna tra i concorrenti del campionato europeo di F. Ford 2000. Si chiama Deborah Gregg, guida una Reynard del team Penistone e ha guadagnato un punto nella prima corsa di Brands Hatch, anche se a noi non è mai sembrata molto veloce: i suoi tempi sono buoni per la F. Ford 1600... Attualmente la serie europea è ancora aperta: tutto si deciderà a Jarama in Spagna il 21 ottobre, quando si disputerà anche l'ultima prova euro F. 3, almeno secondo il calendario. Sala e Gugelmin si giocheranno lì il titolo. (w.j.s.)



### La «nuova» Formula Ford 2000

## Un turbo per crescere ma solo in Inghilterra

LONDRA — John Webb, amministratore delegato della Motor Circuit Developments, proprietaria di Brands Hatch, aveva annunciato all'inizio di giugno la nuova Formula Ford 2000 Turbo. L'uomo che aveva dato vita alla Formula Ford 1600 nel 1967 e a tutti i suoi «derivati» ritiene che ci sia spazio per una versione più potente che avrebbe attirato i team professionali che danno vita alla «vecchia» Formula Ford 2000, coloro che hanno snaturato questa categoria facendo sì che i costi superassero i mezzi finanziari dei concorrenti che partecipano alle gare di club, per i quali questa classe era nata. La Formula Ford 2000 Turbo su telaio tubolare della 2000 «aspirata» monterà una versione turbo a basso rapporto di compressione del motore Ford Pinto. Si prevedeva originariamente che questo propulsore avrebbe sviluppato circa 150 Cv, circa 20 in più della attuale categoria, ma questo valore è ora salito a 170 e potrebbe ulteriormente aumentare fino a 190 Cv. L'erogazione della potenza verrà controllata da una valvola wastegate bloccata, come quelle usate nelle gare Cart, in modo che la potenza non possa salire oltre il limite consentito. La valvola in questione viene attualmente sviluppata dalla Ford e funzionerà in combinazione con il turbocompressore Garrett T03.

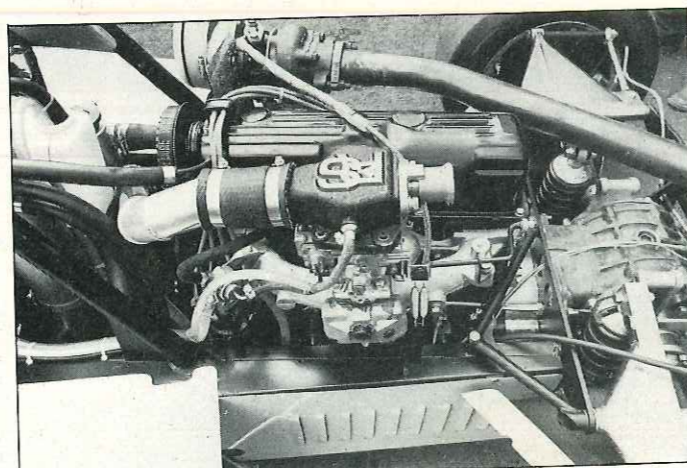
LA REYNARD attuale leader del mercato Formula Ford 2000 a livello mondiale, ha nel frattempo costruito un prototipo. Le modifiche rispetto alla versione «normale» comprendono l'aggiunta di pance laterali larghe e a fondo piatto per accogliere radiatore più grande e scambiatore di calore. Il peso minimo è fissato a 455 kg ed è obbligatorio il fondo piatto. Si prevedeva originariamente che il costo del moto-

re sarebbe stato di 2 milioni e 800 mila lire, più altre 700 mila lire per la trasformazione a carter secco. Tuttavia la Ford è estremamente interessata al successo di questa nuova formula e ha fatto sapere che praticherà un prezzo promozionale di 2 milioni e 600 mila lire per il motore finito. Fino a questo punto esiste soltanto il prototipo Reynard, benché la Van Diemen abbia comunicato che allestirà una serie di vetture in quantità tale da soddisfare ogni domanda. È stato soprattutto lo stesso Adrian Reynard a occuparsi dei primi test sui circuiti di Brands Hatch e Snetterton. Gli altri piloti ad aver pilotato la vettura sono Tony Trimmer, Gary Brabham e Tim Davies, e tutti i problemi iniziali, come la mancanza di potenza, scarsa affidabilità e surriscaldamento, sono ormai superati e la macchina gira attualmente in

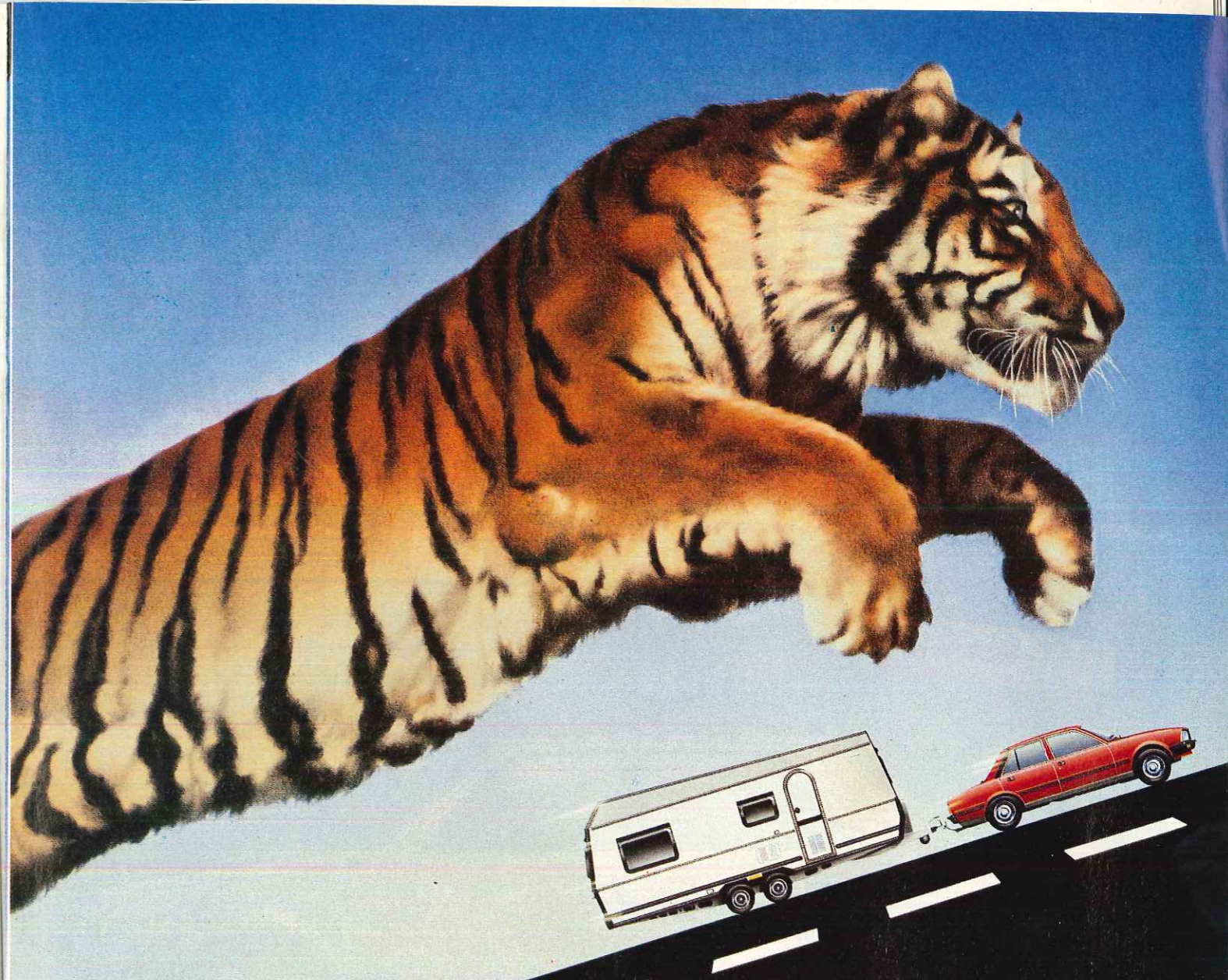
tempi leggermente più veloci di quelli della Formula Ford 2000. I piloti sono un po' preoccupati poiché i freni non sono all'altezza della potenza della vettura e il motore, dotato di ottima coppia, rende la macchina estremamente veloce in rettilineo. Attualmente i tecnici Ford stanno comunque cercando di risolvere il solito problema del «ritardo» della potenza tipico dei turbo, e questo rimane un notevole problema.

SI PREVEDE l'organizzazione di un campionato britannico composto da sedici gare già dal 1985. Sarà gestito congiuntamente dal Brands Hatch Racing Club e dal Barc. Verrà nominato un commissario tecnico permanente che consegnerà le valvole wastegate ai concorrenti per evitare ogni illegalità.

Ian Phillips



Il motore per la Formula Ford 2000 Turbo sarà venduto al prezzo speciale di 2 milioni e 600 mila lire. In alto, la Reynard prototipo è già più veloce delle «aspirate» (Foto Sutton)



## GLI OLI ESSO SUPERANO GLI ESAMI PIU' SEVERI. COMPRESO IL TUO.

UNIFLO+ : il superpremium multigrado con "friction modifier" che fa risparmiare benzina. Nuovo ESSO EXTRA+ Motor Oil: il collaudatissimo multigrado oggi ancora migliorato nelle sue capacità di protezione. ESSO PLUS+ Motor Oil: l'unigrado stagionale disponibile in tre gradazioni di viscosità per adattarsi ad ogni condizione climatica. ESSO SPECIAL DIESEL

Motor Oil : l'olio delle nuove generazioni dei motori diesel, inclusi i turbo, che raggiunge il vertice delle classifiche A.P.I. (American Petroleum Institute) e che supera tutti i test dei Costruttori Americani ed Europei, compresa la severa specifica VW Norm 505. ESSOLUBE XD-3+ : il multigrado capostipite degli oli diesel per autovetture.

Scegli tra gli oli ESSO quello giusto per te. Mettilo nel motore, e poi mettilo alla prova. Sulle strade di montagna, nei lunghi viaggi, nel traffico cittadino, alle temperature più diverse.

Gli oli ESSO non temono nessuno di questi «esami», perché hanno superato tutti i più severi test internazionali. Per questo garantiscono al tuo motore il massimo della protezione e della potenza. Anche nelle situazioni più difficili.



IL TIGRE PER VIAGGIARE MEGLIO.





**AUTO  
SPRI  
NT**

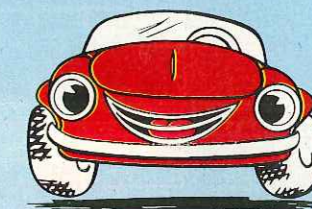
# TROVA UN TESSORO

**PREMI PER CENTINAIA DI MILIONI** IN OCCASIONE DEI **25 ANNI DI AUTOSPRINT**

**FIAT REGATA**



**A112 JUNIOR**



AUT. MIN. CONC.

**NEL PROSSIMO  
NUMERO  
PUBBLICHEREMO  
IL REGOLAMENTO  
DEL CONCORSO**

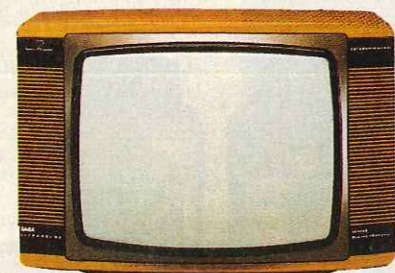
**Non farti scappare  
Autosprint n.38!  
Per sole 1.500 lire  
ti diremo come vincere...**

## IL TESSORO



**BENELLI S125**

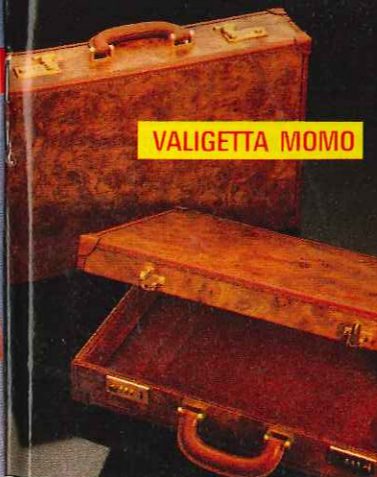
**SABA 22"**



**BRAVO PIAGGIO**



**VALIGETTA MOMO**



**VOLANTI MOMO**



**AUTORADIO SANYO**



**RUOTE CROMODORA**



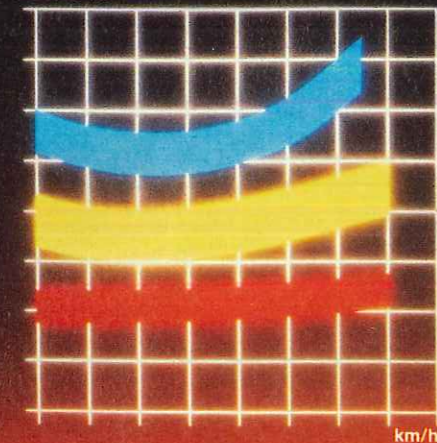
**MANGIANASTRI SABA**

- Una Fiat Regata
- 10 Autobianchi A112 Junior
- 11 motoscooter Benelli S125
- 10 televisori Saba 22"
- 10 ciclomotori Bravo-Piaggio
- 10 valigette Momo Design
- 10 autoradio Sanyo
- 10 macchine fotografiche Canon
- 10 mangianastri Saba
- 10 volanti Momo Indy
- 10 calcolatrici tascabili Canon
- 10 treni di ruote in lega Cromodora
- 10 coppie di fendinebbia Winner



# PIRELLI P8 SERIE LARGA

Resistenza al rotolamento



km/h



Pirelli P8 il primo pneumatico da velocità che sa risparmiare carburante.

**P8 è velocità.**  
**P8 è tenuta. P8 è risparmio di carburante.**

Frutto della tecnologia più avanzata, il P8 abbassa la resistenza al rotolamento nelle vetture di ogni tipo e potenza, mentre migliora le prestazioni.

Il diagramma mostra che il P8 (curva rossa) vanta una resistenza al rotolamento minore del 20% nei confronti degli altri radiali metallici, e del 40% nei confronti dei pneumatici convenzionali,

con sostanziale risparmio di carburante.

Sicurezza, stabilità in curva ed alle alte velocità, prontezza di guida e durata completano il pacchetto dei "plus".

Per la prima volta, un pneumatico contribuisce in modo innovativo ed ottimale al risparmio carburante: è il Pirelli P8, un altro successo della bellissima Serie Larga Pirelli.

# PIRELLI

**Quando il pneumatico fa l'automobile.**

## TUTTESPRINT notizie e curiosità dal mondo

Hanno collaborato: Giovanni Bevilacqua, Paolo Bombara, Sandro Catellani, Peter Foubister, Roberta Gremignani, Eoin S. Young, Giovanni Paterlini, Charles G. Proche, Roberto Teso.

### VELOCITA'

#### Uno sponsor ha salvato il «Sudafrica»

IL GRAN premio del Sudafrica continuerà ad essere organizzato per altri cinque anni. I responsabili della corsa hanno infatti raggiunto un accordo con la catena alberghiera «Southern Sun», che sborserà una cifra pari a 7,5 milioni di dollari, oltre tredici miliardi di lire italiane. L'intervento di questo sponsor ha fugato i dubbi circa l'effettuazione della gara di F. 1 nei prossimi anni. Come è noto la carenza di liquidi aveva messo in forse la disputa del Gp, che quindi si svolgerà regolarmente anche l'anno prossimo sull'autodromo di Kyalami.

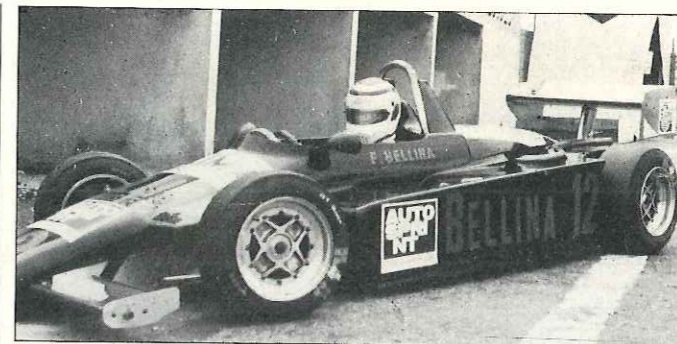
■ **RALT** — Nonostante le voci di eliminazione del campionato europeo di F. 3 la Ralt sta già realizzando la versione 1985 della fortunata Rt 3. La monoposto disporrà del fondo piatto. Gli ordini ricevuti fino a questo momento dalla Ralt ammontano a 50 unità.

■ **ZAGARI** — Franco Zagari, il popolare fotografo collaboratore di As, allestirà una mostra fotografica dal 7 al 17 ottobre dedicata esclusivamente alla Bugatti e alla Ferrari. La mostra, che si svolgerà a Ferrara, potrebbe in un futuro essere esportata all'estero nel caso che Zagari trovasse un finanziatore.

■ **SPIRIT** — Come già annunciato la squadra diretta da John Wickham che quest'anno ha fatto correre in F. 1 Huub Rothengatter e Mauro Baldi si darà nel 1985 alla costruzione di telai di F. 3000 derivati da quello utilizzato nella massima formula. I telai saranno in vendita ma non è esclusa l'ipotesi che il team Spirit possa gestire direttamente qualche vettura.

■ **ALBA** — La casa dell'ing. Giorgio Stirano ha ricevuto una richiesta da parte di Guido Daccò per costruire una inedita F. 3000. La vettura dovrebbe essere gestita dal team Sanremo di Alberto Colombo. Per il momento l'ing. Stirano si è riservato di dare una risposta, in quanto considera molto onerosa la costruzione di una monoposto di questo tipo.

■ **AMATI** — Giovanna Amati ha lasciato il team Pirola e dalla corsa di Varano del 16 settembre guiderà una Ralt Rt 3 a motore Volkswagen assistita dal team Maxand sotto la super visione tecnica dell'Automotor. La monoposto è stata utilizzata nel corso di quest'anno da Giacomo Vismara.



L'INFATICABILE. Fiorella Bellina è davvero instancabile. Non contento di partecipare al campionato francese di produzione si cimenta in tutte le possibili gare che si svolgono nel paese transalpino, portando in corsa il nostro stemma. Bellina ha recentemente corso con questa Ralt Rt 3 nella prova di campionato francese di F. 3 a Magny Cours. Stava andando molto bene, tanto che per lungo tempo si è trovato in terza posizione prima che noie alla frizione lo facessero retrocedere al quinto posto finale.

#### Haavisto sulle orme di Keke Rosberg?

IN FINLANDIA è considerato l'erede di Keke Rosberg. Si chiama Jari Haavisto e vincendo l'ultima corsa della serie scandinava di qualificazione dell'europeo di «F. Ford 1600 energy realease» si è aggiudicato il più alto numero di punti tra tutti i piloti che hanno partecipato alle varie selezioni continentali. Al volante di una Van Diemen, infatti, il finlandese ha ottenuto tre vittorie per un totale di 60 punti. Nella classifica «regionale» ha battuto lo svedese Niclas Schonstrom, pure lui alla guida di una Van Diemen. Haavisto oltre a questa affermazione ha conquistato il titolo di campione finlandese e la coppa Nordica. Disputerà la prova finale del campionato europeo di F. Ford assieme agli altri vincitori regionali David Coyne, Harald Huysmans e Hans Furrer.



LADY IN FIESTA. Sta riscuotendo un crescente successo in Germania la Ford Fiesta Ladies Cup, riservata unicamente alle pilotesse. La serie, come mostra la foto, è altamente combattuta. In azione ad Hockenheim sono le Fiesta di Brigitte Briel (n. 17) davanti a quelle di Delia Stegemann (11) e Beate Nodes (16). Il 23 settembre una gara di Ford Fiesta Cup si svolgerà all'autodromo del Nurburgring.

#### È Thyrring l'europeo di sport 2000

THORKILD Thyrring è il campione europeo di F. Ford sport 2000, la serie continentale che si disputa nei paesi del nord Europa. Thyrring ha vinto l'ultima gara in programma, disputata il 2 settembre all'autodromo del Jyllandsring in Danimarca, precedendo l'altro danese Thingaj e gli olandesi Backer e Graaas. Nella classifica generale di campionato Thyrring, che ha corso con una Tiga, ha vinto con 134 punti davanti a Zwolsman, secondo con 94 punti e Vollenberg, terzo con 79 punti. Nel complesso la serie europea di sport 2000 ha segnato il dominio delle vetture inglesi Tiga, dato che nelle prime dieci posizioni c'è solo una Lola ad interrompere il dominio delle creature costruite da Howden Ganley. La serie europea sport utilizza propulsori Ford 2000, uguali a quelli montati dalla F. Super Ford.

■ **VISMARA** — Giacomo Vismara, con molta probabilità, ha disputato a Monza la sua ultima corsa stagionale di F. 3. Il pilota della Ralt Volkswagen, infatti, salterà le prossime prove dell'italiano perché si darà ai raid africani. Parteciperà al raid dei Faraoni e in questo mese sarà impegnato nella preparazione del rally egiziano.

■ **CSAI** — Dal 22 al 23 settembre all'autodromo di Imola si svolgerà il già annunciato consiglio nazionale allargato della Csaì. Sul piatto del consiglio numerose proposte per modificare i regolamenti della prossima stagione agonistica.

■ **ALFA IN RADUNO** — La scuderia San Giorgio ha organizzato per domenica la sedicesima edizione del raduno nazionale Alfa Romeo. La manifestazione, aperta a tutti i possessori di Alfa, si svolgerà al Lido delle Nazioni, in provincia di Ferrara, dove tra l'altro si disputeranno due prove speciali dalle quali verrà stilata la classifica finale. Le vetture saranno suddivise in sei classi. Le iscrizioni, aperte fino al 12 settembre, vanno indirizzate alla scuderia San Giorgio, casella postale 260-44100 Ferrara.

■ **FUREF SFIDA** — Il tedesco Hans Furrer, vincendo l'ultima gara di qualificazione dell'«Energy Release» di F. Ford disputerà la finale europea del campionato di F. Ford assieme ad altri otto favoriti per la conquista del titolo continentale, tra i quali spiccano il belga Harald Huysmans, e l'inglese Dave Coyne. La corsa è prevista il 16 settembre a Zandvoort.



**RALLY**

**La Mercedes torna alle corse?**

ANCHE se la Mercedes smentisce seccamente ogni intenzione di tornare allo sport automobilistico attivo esistono alcuni fatti che indicano il contrario. Recentemente una Mercedes 190 E ha partecipato al rally di Heidelberg, valido per il campionato tedesco. Pur figurando iscritta da una scuderia privata la vettura era guidata da Wolfgang Zeigler, ingegnere collaudatore della Casa di Stoccarda. La vettura che correva con specifiche del gr. C tedesco, una sorta di gr. 1 turismo di serie, si è piazzata solamente in 65. posizione ma non era la vittoria l'obiettivo di Zeigler. Per la cronaca il rally è stato vinto dall'Audi Quattro Sport di Walter Rohrl. All'indomani di questa partecipazione, in Germania si sono rafforzate le voci che vogliono la Mercedes prossima al rientro nelle corse in veste ufficiale con i modelli 190 ad iniezione. Ma al momento non è dato da sapere nulla circa un impiego della 190 2.3 a motore con testata Cosworth 16 valvole.

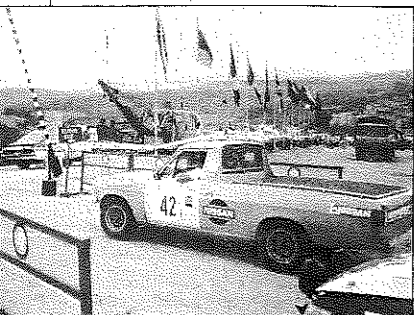


**DRAMMA FINLANDESE.** Nella foto il momento drammatico dell'urto della Vauxhall Chevette di Roderick-Holmes nella seconda prova speciale del rally 1000 Laghi. La vettura era entrata in testa-coda all'atterraggio del secondo salto della prova, decollando poi per parecchie centinaia di metri. Nell'immagine la Vauxhall nel momento peggiore dell'incidente, quando finirà nella folla. Il bilancio del volo sarà di nove feriti tra il pubblico mentre Roderick verrà ricoverato in ospedale con gravi lesioni agli arti inferiori (foto Taylor)

■ **RIVA.** Pierangela Riva verrà riconfermata a fine stagione dalla Peugeot Italia per un programma di gruppo A. Come è noto la brava pilota lombarda ha guidato quest'anno la 205 Gti preparata da Conrero. Qualche dubbio, invece, rimane per Chantal Biasion che non sa ancora se continuare a correre a livello professionistico dividendo i suoi impegni di moglie. La Biasion, inoltre, avrebbe il desiderio di partecipare a qualche gara guidando personalmente.

■ **PONS.** Dopo aver fatto l'apripista del «Marca Trevigiana» al fianco di Lucky, Fabrizia Pons ha ritrovato il gusto delle corse italiane e nell'ambiente si dice stia organizzandosi per tornare al volante di una vettura da corsa in prima persona. Il ritorno potrebbe avvenire già in questa stagione o al Sestriere e al San Marino.

■ **DUE VALLI.** Si apriranno il 13 settembre le iscrizioni per il rally «Due Valli» la manifestazione rallistica più importante della stagione agonistica veronese. La gara partirà il 13 ottobre dal centro di Verona. Le prove speciali in programma sono 4 da ripetersi tre volte. Le iscrizioni vanno indirizzate all'Ac Verona, via della Valverde 34-37122 oppure telefonando allo 045/59.53.33.



**NOBE PICK-UP.** Non gli deve essere capitato molte volte: Gabriele Noberasco si è trovato a partire, al rally europeo Halkidiki di una settimana fa, in Grecia, dietro a questa pick-up. La vettura era ovviamente molto più lenta della Ritmo di «Nobe», il quale si trovava così a raggiungere spesso in prova speciale.

**KARTING**

**Domenica iride 125**

LE CASE e i piloti di kart stanno affilando i mezzi per presentarsi nel miglior modo possibile alla 21. edizione del campionato del mondo classe 135, in programma a Liedolsheim in Germania dal 13 al 16 settembre. Favorito d'obbligo della corsa tedesca è il tre volte campione iridato e fresco campione d'Europa Mike Wilson, autentico dominatore delle ultime edizioni che quest'anno incontrerà parecchi piloti in grado di sbarargli il passo, o almeno di rendergli dura la vita. Molti giovani hanno dimostrato nel 1984 di aver raggiunto un invidiabile grado di forma. Tra questi Giuseppe Bugatti potrebbe recitare una parte di una certa importanza. Bugatti è stato l'unico, assieme a Wilson, a vincere una prova di campionato europeo, dimostrando tenacia e determinazione anche se purtroppo alcune noie meccaniche lo hanno spesso frenato.

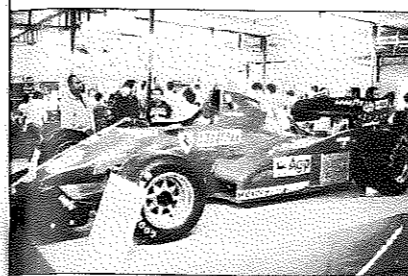
I COLORI stranieri saranno ben rappresentati. L'olandese De Bruyn nel campionato d'Europa ha lottato fino all'ultimo con Wilson e nella gara iridata potrebbe essere il rivale numero uno dell'anglo-italiano cosiccome lo svedese Forsman, secondo nelle ultime tre edizioni della corsa iridata, i tedeschi Rensing e Bott. Tra gli outsiders in grado di piazzare la botta vincente sono da annoverare i nomi del francese Boulineau, del danese Bollinghoff e del suo compagno di squadra Haase e il sempre valido irlandese Fullerton, campione del mondo 1974. Chi non è sicuro di partecipare alla gara è il nostro Stefano Modena, campione europeo Intercontinentale A il quale non sa ancora se la sua casa, la Dap si presenterà al via della corsa.

Giovanni Paterlini

**Già numerosi iscritti alla Parigi-Dakar**

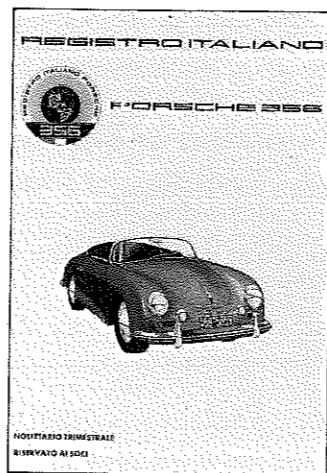
STA DESTANDO molta curiosità la prossima edizione della Parigi-Dakar, il lungo e difficile raid africano conosciuto ormai in tutto il mondo. Alcune squadre hanno già annunciato le loro intenzioni. Tra queste nutre particolari ambizioni il team Sonauto Mitsubishi che schiererà al via della corsa tre equipaggi di tutto rispetto, formati dallo specialista inglese David Cowan, in coppia con Johnstone Syer, dal francese Patrick Zanierolli, assieme a Jan Da Silva e dal campione transalpino dei rally Bernard Beguin, che correrà con Bernard Maingret. Le vetture usate dalla squadra saranno delle Pajero, iscritte nella categoria prototipi. Bernard Beguin, alle prese con una nuova esperienza ha detto recentemente che la sua partecipazione al raid è dettata dal fatto che «per un pilota professionista è diventato impossibile ignorare la Parigi-Dakar».

■ **CHITI.** Alla Coppa Liburna, valida come gara del Cir, potrebbero essere presenti Chiti-Boretti con la Ritmo Abarth 130 della Scuderia Jolly Club.



**FERRARI E UNITÀ.** Il festival nazionale dell'Unità sport ha aperto quest'anno uno stand anche all'automobilismo dove campeggia nientemeno che un esemplare della Ferrari 126 C3, utilizzata nella scorsa stagione dal pilota francese René Arnoux. La vettura, è la reginetta indiscussa della manifestazione del Pci. Nei giorni del «dopo Monza» è previsto una conferenza dibattito sui problemi della F. I.

■ **RICHARDS.** Esiste la possibilità che David Richards, un tempo navigatore di Ari Vatanen ed ora responsabile del team rally Rothmans riesca ad avere l'anno prossimo Henri Toivonen nella sua squadra. Richards ha proposto a Toivonen due rally mondiali, il Montecarlo e il Corsica, e la sensazionale Porsche 911 4x4 per il Tour Auto 1985, dato che la vettura di Stoccarda dovrebbe essere omologata in gr. B all'inizio della prossima estate.



**REGISTRO DI LUSO.** È stato pubblicato in questi giorni il nuovo notiziario trimestrale del registro italiano Porsche 356, una pubblicazione raffinata inviata unicamente ai soci e ai possessori di questa vettura tedesca ormai entrata nella storia dell'automobilismo. La pubblicazione, redatta a causa di Stefano Solieri e Cesare Natali, si compone di varie rubriche e testimonia l'attività sportiva dei possessori di 356 nelle corse per auto storiche che si disputano nel nostro paese. Vi è anche uno spazio riservato ai preparatori e meccanici che ancora hanno pezzi di ricambio per questo tipo di Porsche.

**Lucky-Berro non vanno al Sanremo**

«LUCKY»-Berro non parteciperanno al rally di Sanremo. La decisione è stata presa dai responsabili della Promotorsport di ritorno dal rally di Piancavallo ed apre quindi a Vudafieri-Pirollo la possibilità di vincere il campionato open d'Italia. «Lucky»-Berro parteciperanno invece al rally Astrurias in Spagna dove una seconda Ferrari 308 potrebbe essere affidata al rientrante Tonino Tognana. In seguito «Lucky» sarà al via del rally di Las Palmas per il quale Penariol è in trattative con Federico Ormezzano interessato alla seconda vettura del cavallino. In Italia avremo occasione di rivedere Lucky-Berro solo al rally di San Marino. Dopo questa gara i due torneranno in Spagna per il «Cataluna».

■ **SABELT.** Sei giornalisti hanno preso parte in occasione del rally Piancavallo al concorso Sabelt «La sicurezza premia». Hanno risposto alle cinque domande Claudio Tartarelli e Guido Roncati che sono risultati primi. Per sorteggio, poi, l'orologio in premio è andato al secondo.

**L'italiano in Finlandia**



AL RALLY 1000 LAGHI l'unico equipaggio italiano in gara era quello formato da Glorioso e Parisi. I due, al volante di questa Ritmo sponsorizzata dal Casinò di Sanremo, si sono comportati più che dignitosamente. Nella foto (Cockpit) la vettura italiana viene presentata da una tipica bellezza finnica.

■ **PEUGEOT.** Pare che la Peugeot Italia sia alla ricerca di un direttore sportivo «tecnico» al quale affidare la gestione delle assistenze, dei piani gomme e della tattica di gara da affiancare a Romano Patuelli, attuale diesse che preferisce occuparsi della politica sportiva del gruppo. Per il ruolo sono già molti i nomi in lista d'attesa. Si parla di «Rudy» che lascerebbe così l'Opel Italia. Un altro candidato è Federico D'Amore, l'attuale responsabile della Coppa Peugeot Talbot di velocità, che però non ha esperienza rallistica (è un ex pilota di trofei monomarca e di formula 3). D'Amore potrebbe essere affiancato da Betty Tognana.

**INDUSTRIA**

**Auto «solare» attraverso gli Usa**

UN'AUTO ad energia solare, costruita da un gruppo di studenti, ha attraversato gli Stati Uniti partendo da S. Diego in California il 16 giugno e arrivando in Florida il 30 agosto. La vettura, progettata da Chris Kalmbach dell'università «Crowder College» di Neosho, ha marciato nelle condizioni ottimali nell'area desertica del Texas mentre i 16 pannelli solari installati sono andati in crisi in Arizona a causa di un forte vento. Gli stessi costruttori della strana automobile hanno però riferito di nutrire scarsa fiducia nella possibilità dell'energia solare nel campo dell'automobile, mentre la forza del sole verrebbe molto utile nel campo delle vetture elettriche.

■ **IVECO.** L'Iveco fornirà chassis e propulsori diesel alla Barth, nota azienda americana che produce motori homes. I prodotti realizzati si chiameranno «Barth-Iveco» e utilizzeranno motori sei cilindri.

■ **CONTROLLI.** Il governo tedesco ha recentemente presentato un progetto di legge che prevede controlli annui dei gas di scarico per tutte le vetture a ciclo otto. L'iniziativa dovrebbe servire per diminuire l'inquinamento atmosferico.

■ **ALTERNATIVA.** L'Adac, l'automobil club della Germania federale ha pubblicato un opuscolo nel quale sono inserite le settecotte stazioni di servizio che mettono in vendita gas, giudicato dai tedeschi il carburante alternativo migliore per gli scarsi effetti che procura sulla percentuale d'inquinamento.

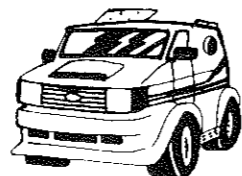
■ **DAIHATSU.** Il governo polacco e la casa giapponese Daihatsu hanno avviato trattative per la realizzazione di un modello di vettura di cilindrata di un litro, che dovrebbe comportare un investimento di 100 milioni di dollari. Il volume produttivo previsto sarebbe dell'ordine dei 200 mila esemplari all'anno.

■ **GOODYEAR.** La casa americana di pneumatici ha costruito una nuova pista di collaudo a Mireval in Francia. Nel 1972 il nastro asfaltato era stato disegnato come circuito. E la quarta pista della Goodyear adatta per test di pneumatici. Le velocità teoriche che si possono raggiungere sono dell'ordine dei 200 km/h.

**VANNING ITALIA**

LO SPECIALISTA IN ACCESSORI PER FURGONI

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

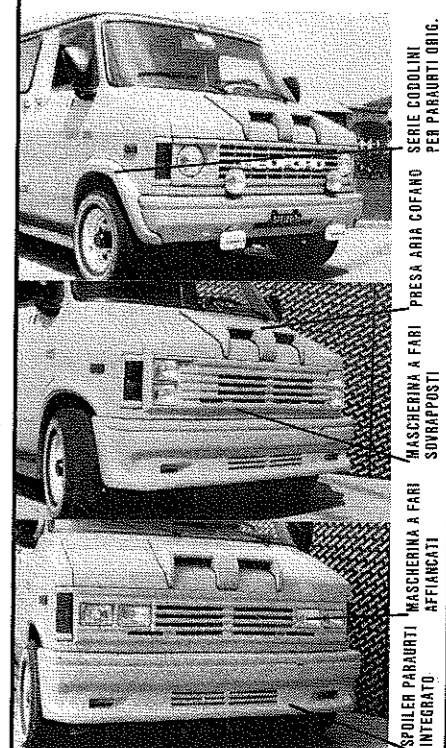


Strada Padana Superiore 73 20063 Cernusco SN (MI) Tel. 02/9240050

Gradirei informazioni e depliant Sig. ....

AS

**NUOVO BEDFORD 2300**



PERSONALIZZAZIONI **LESTER**

VIA NOVARA, 151 - TEL. (0321) 74.738 28069 TRECATE (NO)



■ **CHIUSURE.** La General Motors-Holden, la casa automobilistica più popolare in Australia cesserà entro la fine dell'anno la produzione dei famosi motori 6 cilindri, chiudendo alcune officine di Melbourne. Per il modello Holden Commodore, il più venduto in Australia, verranno utilizzati motori Datsun.

■ **CHRYSLER.** Il colosso statunitense ha intenzione di costruire uno stabilimento in Corea. Frattanto la Chrysler produrrà entro il 1985 nuove vetture, tra le quali una subcompatta, la P body, un'intermedia e una media trazione anteriore.

■ **CITROËN** — La seconda giornata lavorativa dopo le ferie estive alla Citroën è stata caratterizzata da un netto aumento della tensione che potrebbe portare a un conflitto sindacale duro e prolungato. Cause principali della tensione sono state la decisione da parte della dirigenza di licenziare 1950 operai e l'incidente allo stabilimento di Aulnay, nel quale è rimasto ferito il segretario del sindacato Cgt, colpito dalle forze dell'ordine.

■ **VOLKSWAGEN.** L'apertura della Cina verso l'occidente è sempre più marcata. La Volkswagen, infatti, spera di concludere quanto prima con il governo asiatico la trattativa per la costruzione di un complesso industriale nella zona di Shanghai, la città più industrializzata del paese. Dal 1988, se tutto dovesse andare come previsto, lo stabilimento sarebbe in grado di produrre 100 mila propulsori all'anno, dei quali 20 mila destinati alla Santana cinese e il resto per le fabbriche Volkswagen nel resto del mondo.

■ **PLASTICA.** L'industria automobilistica statunitense ha consumato nel 1983 un miliardo di libbre di materiale plastico polimerico. Nel 1985 la cifra è destinata a crescere mentre nel 1990 l'utilizzo di plastica sarà, in percentuale, di soli 6 chili maggiore che nel 1983.

## Che guadagni per i dirigenti auto americani!

NON SE LA passano male i dirigenti del mondo dell'auto Usa. Da una recente indagine è scaturito che nel 1983 Philip Caldwell, il presidente della Ford, ha guadagnato durante l'anno ben 1.421.000 dollari, il che equivale a due miliardi e mezzo di lire, che aggiunti ai titoli di premio fanno oltre quattordici miliardi di lire. Su cifre leggermente più «basse» si è assestato Roger Smith, direttore generale del colosso di Detroit, che ha portato a casa «solo» 6 miliardi mentre in casa General Motors presidente e dirigenti sono fermi a cifre varianti dai due ai tre miliardi di lire. Negli Usa, intanto, si fanno i paragoni con i parigrado giapponesi, che guadagnano molto meno. Per fare un esempio il signor Toyota gran capo dell'omonima casa automobilistica percepisce in un anno due miliardi di lire mentre tutti gli altri dirigenti non raggiungono il tetto del miliardo ma si attestano sui 500 milioni. Il sindacato dei lavoratori dell'auto Usa hanno annunciato scioperi perché sono rimasti scandalizzati dagli stipendi percepiti dai loro superiori.



**FATTORE X PER LE PEUGEOT.** La Peugeot ha rinnovato la propria gamma presentando in questi giorni nuove versioni delle popolari serie 205 e 305. Alle 10 versioni già esistenti della 205, che sta riscuotendo un crescente successo anche in Italia, la Peugeot ne ha aggiunte altre sette che hanno la particolarità di usufruire delle tre portiere. La gamma 205 X ha un prezzo inferiore a quello delle 5 porte già sul mercato. Nella foto la 205 XR, disponibile nelle motorizzazioni di 1124 cc e 1360 cc, la quale è affiancata dalla XE (954 cc) dalla XL (1124) dalla XT (1360 cc e 80 cc) e dalle diesel XLD e XRD con il motore 1729 cc. Per quanto riguarda la 305 si tratta invece di un salto di qualità soprattutto motoristico. La gamma della berlina media francese infatti si è arricchita del propulsore 1905 cc che fornisce una potenza massima di 105 cv mentre la velocità massima è dell'ordine dei 182. Nella foto la 305 GTX che denota la sua linea elegante ma allo stesso tempo sportiva. Sempre nella gamma 305 il fattore X ha contagiato anche la Break che con questo motore si dimostra una delle più veloci del proprio segmento di cilindrata.

■ **DE LOREAN.** Dopo essere stato assolto John De Lorean ha avuto la sorpresa di vedere aumentate le vendite della propria vettura gran turismo. I vari concessionari della De Lorean, che da tempo innumerevole non riuscivano a piazzare l'automobile costruita negli stabilimenti irlandesi, hanno venduto oltre 90 vetture ad un prezzo di quaranta milioni.

■ **IVECO.** Il direttore dell'Iveco United Kingdom prevede per l'esercizio annuale un netto miglioramento dei profitti che nel 1983 sono stati di 2,7 milioni di sterline. Il numero delle immatricolazioni dei veicoli industriali Iveco ha segnato quest'anno un aumento del 27,5 per cento. Le vendite al termine della stagione in corso potrebbero raggiungere le 57.000 unità contro le 49.950 dell'anno precedente.

■ **PEUGEOT.** Vanno bene le vendite Peugeot in Usa. Nel corso dei primi cinque mesi dell'anno sono state vendute 8000 505, che corrispondono ad una percentuale del 34,5% in rispetto alla quota del 1984. Se il gruppo Peugeot dovesse vendere quest'anno 50.000 vetture si avvicinerebbe a Bmw, Mercedes e Volvo, i primi esportatori europei del mercato Usa.

■ **AUMENTI.** Sono finalmente aumentate le produzioni delle case tedesche nel mese di agosto. La ripresa era particolarmente auspicata dopo i lunghi scioperi che hanno rallentato la costruzione di autovetture nei mesi primaverili. Soprattutto le esportazioni hanno subito dei danni. Il segreto di questo aumento è consistito nel fatto che molte case hanno mandato gli operai in ferie proprio nei giorni caldi degli scioperi, utilizzandoli poi nei mesi estivi.

Ein weltberühmter Name für einen großen Wein

# Lamborghini

trocken - durchgegart - bekömmlich - Höchstes Internationale Auszeichnungen

|          |                    |            |
|----------|--------------------|------------|
| Rotwein  | Glas 0,22 l, -- DM | Fl. 25, -- |
| Wollwein | Glas 0,22 l, -- DM | Fl. 25, -- |
| Rosé     | Glas 0,22 l, -- DM | Fl. 25, -- |

Generalimport: Haas Brögger's **DOMHERRENHOF** 5183 Walporzheim im Aartal

**CAVALLI IN VINO.** Dov'è finito il signor Ferruccio Lamborghini, il mitico fondatore della casa automobilistica omonima passata alla metà degli anni settanta nelle mani di nuovi titolari? Ecco qui nella foto, o almeno ecco il suo simbolo. Lamborghini sta diventando da un po' di tempo a questa parte un nome importante nel settore vinicolo. Il vino rosso Lamborghini, prodotto a Torgiano in provincia di Perugia va a gonfie vele soprattutto in Germania. Questa pubblicità l'abbiamo trovata in un ristorante adiacente all'auto-dromo di Hockenheim. La Miura ora va ad alcool...

**NOVITÀ KIT aspirazione**  
per FIAT RITMO 105 e RITMO ABARTH 125



con 2 carburatori WEBER 40 dcnf

**CAMILLO ALQUATI**

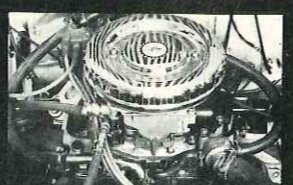
Via Dante, 91 - 26100 CREMONA  
tel. 0372/20450-410398



Gruppi e collettori aspirazione, alberi distribuzione, rapporti al cambio ed al differenziale, ecc...



novità 1983. Kit aspirazione condotti singoli con carburatore DELL'ORTO 32 DHLB per FIAT PANDA 30.



novità 1983. Kit aspirazione condotti sdoppiati 2x2 con carburatore WEBER 36 DCNF per FIAT UNO/45 e NUOVA PANDA 45.

DAY 84

# PHILIPS

TUNING

SEARCH

musica perfetta... scelta dal computer

## PHILIPS HI-FI CAR CON AUTO STORE

AC 760, l'autoradio "Auto-Store" ora anche "Autoreverse".

L'autoradio con "Auto-Store", una esclusività Philips, apre una nuova era nel campo delle autoradio digitali. Infatti, premendo il pulsante per soli due secondi, l'autoradio diventa un vero e proprio computer! Un microprocessore sceglie le sei migliori stazioni FM della zona, selezionando i segnali più puliti e potenti e memorizzandoli automaticamente. Mentre voi pensate alla guida, "Auto-Store" pensa alla musica più bella! Inoltre, tutte le autoradio elettroniche digitali Philips, essendo state progettate in Europa, garantiscono finalmente un perfetto ascolto delle stazioni FM. Philips AC 760, un riproduttore stereo di cassette sempre più entusiasmante: ora anche "Autoreverse".



**PHILIPS**  
DIVISIONE HI-FI



DA PHILIPS, IL CREATORE DEL COMPACT DISC.



# I Kids sono giunti in Italia per stupire il mondo dell'auto I guerrieri del colore

Invitati dall'Ivi hanno pitturato con gli spray una serie di vetture e scooter.  
I Kids provengono dai ghetti di New York e la loro è un'arte spontanea

VENGONO dalla più grande galleria del mondo e hanno esposto anche in Italia nelle nostre gallerie d'arte, quelle vere. Sono i «Kids», i ragazzi del ghetto di New York che esprimono la loro rivolta con rabbiosi getti di vernice spray. Non il pennello, ma la bomboletta agitata in modo da dare forma e figura alle lettere. Una lotta «a mano armata di bomboletta», per esprimere la loro rivolta. Hanno rischiato giocando a guardie e ladri con la polizia per «scarabocchiare» i treni della metropolitana di New York che velocemente portavano poi il

re, a dipingere una Fiat X19, una Ritmo, una Delta, un autobus Iveco e una Vespa. I «Kids», hanno un loro linguaggio, incomprensibile, una loro musica, parlano a gesti, mimano, urlano anche, sbeffeggiano dipingono. Hanno già nomi d'arte; si chiamano per esempio Rammelzee (è uno dei promotori di questa American graffiti), Ero, Phase Two, Delta Two. A settembre esporranno anche a Roma. Comunque, l'iniziativa della Industria Vernici Italiane si può dire, è stata proprio un'idea... brillante. (c.m.)



In alto i Kids. A sinistra: una Vespa dopo il trattamento di uno dei giovani pittori. A fianco il genio dei Kids si è trovato a suo agio con le fiancate di questo pullman. I Kids infatti hanno iniziato colorando i vagoni dei metrò di New York. Sotto una X1/9 «avenuta» dal Bronx

loro messaggio dal South Bronx all'altra parte della città magari nel pieno centro di Manhattan. Così la loro arte o pseudoarte, viaggiava dai ghetti ai grattacieli, dalla miseria più fonda alle strade dei grandi alberghi, in una esposizione viaggiante nella galleria appunto più grande del mondo. Iniziata qui la loro espressione, ora i più fortunati — perché i loro fratelli che non hanno raggiunto la notorietà continuano a scherzare e rischiare con la polizia — espongono i loro spruzzi di colore, in gallerie d'arte anche in Italia, a Bologna per esempio o a Milano e i risultati della loro opera anche sul piano economico, cominciano a fare cassetta.

SONO i ribelli dell'arte che con i loro grotteschi, beffardi e irriverenti «graffiti», hanno animato per alcuni giorni un paese, Quattordio, in provincia di Alessandria, sede del centro del colore dell'Ivi (Industria Vernici Italiane). Lì ha invitati appunto questa Industria del colo-



**PHILIPS**

musica in auto e... dove vuoi!

**PHILIPS DRIVEMAN**

Philips Driveman è la prima autoradio stereo che può essere utilizzata sia in auto che a passeggio, dovunque! In auto sviluppa una potenza formidabile: 24 Watt per canale! Dotata di due prese per cuffia, Driveman consente l'ascolto ai passeggeri, escludendo eventualmente gli altoparlanti. Driveman, compatto e leggero, continua ad essere uno stupendo stereo in cuffia anche fuori dall'auto: la sua ottima musica ti segue dove vuoi, alimentata dalle batterie che ti garantiscono un'autonomia di giorni e giorni.

Philips Driveman viene fornito completo di tracolla. È disponibile in due versioni: autoradio a cassette e lettore stereo.

**PHILIPS**

DA PHILIPS, IL CREATORE DEL COMPACT DISC.



# LA NUOVA TECNOLOGIA SEAT

# SEAT RONDA

*MOTOR*  
**SYSTEMPORSCHE**



La Seat in collaborazione con Porsche ha creato una nuova generazione di motori.

Di alta tecnologia. Di elevata precisione. Con grandi soluzioni per lo sfruttamento totale dell'energia.

Con un nuovo sistema di accensione elettronica. Nuove camere di combustione (Sistema TOP). Nuovo cambio.

Per assicurare un rapporto potenza-consumi, finora impensabile.

| Motore       | 1.2       | 1.5       |
|--------------|-----------|-----------|
| Consumi*     | 5,1 l.    | 4,9 l.    |
| Velocità max | 148 km/h  | 166 km/h  |
| 0-100 km/h   | 17,0 sec. | 12,8 sec. |

\* A 90 km/h - Norme CEE 80/1268

nel prezzo. Ora con prestazioni ancora più entusiasmanti, e nuovi consumi ancora più bassi.

Tutte le Seat Ronda hanno:  
1 anno di garanzia totale  
6 anni di garanzia anticorrosione  
Dai concessionari tutti i dettagli sulle garanzie

Fate un salto dal vostro concessionario Seat più vicino. Le nuove Seat Ronda vi aspettano. Come sempre ricche e generose in equipaggiamento, con tutto compreso

**SEAT RONDA**

Importatore unico: **bepi koelliker importazioni** Viale Certosa 201 - 20151 Milano - Tel. 02/30031

## Le aziende informano

### ■ Bubble Car trasforma con stile



La Lancia Delta è una degli ultimi modelli rielaborati con la classe e la proprietà di sempre dalla Bubble Car di Corsico. Una maschera anteriore con quattro fari rettangolari, uno spoiler, sempre anteriore, con fari supplementari integrati e speciali bandelle sottoporta con semicodolini sono gli ingredienti che conferiscono al modello un tocco di aggressività e di sportività che certamente non le guasta.



Ma Bubble Car non si arresta di fronte alle straniere; anzi, ci lavora con ancor più gusto e successo. Infatti con grande successo si è cimentata con la «piccola» delle Mercedes, la nuovissima 190, creando un kit di facile applicazione lungamente studiato nella galleria del vento per migliorare il cx ed aumentare la velocità della vettura. La Bubble Car offre anche speciali ruote in lega che aumentano l'aerazione dei freni.

### ■ Per lo sport un cronometro «d'azione»

«Grand large» è un orologio in acciaio massiccio super impermeabile all'acqua fino ai 30 metri di profondità creato dalla Michel Herbelin e destinato agli uomini che amano l'azione. La corona è efficacemente protetta per non esporla ad urti; l'autonomia di funzionamento è di tre anni; la decorazione della lunetta, in nero, aggiunge un tocco di eleganza allo stile sportivo-tecnico dell'orologio, che risulta so-



prattutto dal materiale utilizzato. Il modello è distribuito in Italia dalla Multitime srl di Milano e venduto dalle migliori orologerie ed orificerie.

### ■ «Tavola»: Arbres magique ed hockey



Tavola, una tra le maggiori Società Italiane di accessori e prodotti per l'auto, ha deciso di dare una mano ai ragazzini dell'Hockey su ghiaccio di Milano.

Non perché si aspetti di conseguire particolari obiettivi aziendali, da questo abbinamento, ma per dimostrare il Suo impegno civico a favore di un'attività sportiva, così spettacolare, dinamica e formativa per il fisico ed il carattere dei giovani, che necessita di appoggio.

Tavola, creata nel 1947 da Enrico Tavola, è divenuta una società formata da Giancarlo Tavola e Guido Piva. La gamma di prodotti distribuiti è molto ampia e comprende: Arbres Magique, il famoso alberello all'essenza di pino (ora anche in altre profumate e delicate essenze); Purity Auto, prodotti per la pulizia e protezione, protezione motore, pronto intervento e numerosi accessori.

Inoltre, dal 1982, Tavola ha acquisito l'esclusiva per la distribuzione della linea di prodotti di fama internazionale: STP.

## CONCESSIONARIE



**ovunque**

PIEMONTE/AOSTA/LIGURIA  
Torino - Bepi Koelliker Importazioni - Via Barletta, 135 - Tel. 011/359632 - Torino - Bepi Koelliker Importazioni - Corso Giulio Cesare, 82 - Tel. 011/2743977 - Torino - Bepi Koelliker Importazioni - Corso Peschiera, 265 - Tel. 011/389483 - Alba - Garaballo Ugo - Corso Bra, 58 - Tel. 0173/34086 - Alessandria - Cobauto - Corso Acqui, 160 - Tel. 0131/346220 - Canelli - Autoimport - Viale Italia, 78 - Tel. 0141/833713 - Cuneo - Top Four - Via Quintino Sella, 8 - Tel. 0171/61449 - Novara - Autosalone Piave - Corso Vercelli, 95 - Tel. 0321/458155 - Vercelli - Leone Luigi - Via Bezzacca, 30 - Tel. 0161/52889 - Vigliano Biellese - Ceria Franço - Via Milano, 221 - Tel. 015/510101 - Aosta - Sovauto - Corso Ivrea, 108 - Tel. 0165/40450 - Rivarolo Canavese (TO) - Bonessa Martino - Corso Re Arduino, 83 - Tel. 0124/29317-26933 - Genova - Bepi Koelliker Importazioni - Corso Europa, 520 - Tel. 010/381221 - Bordighera - Auto Bertina - Piazza Garibaldi, 32 - Tel. 0184/260416 - La Spezia - Autosalone Joly - Via Veneto, 311 - Tel. 0187/506089 - Ortonovo (SP) - Monfroni Ulisse - Via Aurelia, 103 - Tel. 0187/66520 - Savona - Autosavona - Corso Ricci, 211/R - Tel. 019/801722

LOMBARDIA  
Milano - Assocar - Via Leoncavallo, 16 - Tel. 02/2827802 - Milano - Bepi Koelliker Importazioni - Viale Certosa, 201 - Tel. 02/3003212 - Milano - Bepi Koelliker Importazioni - C.so Porta Vittoria, 36 - Tel. 02/5458545 - Milano - Bepi Koelliker Importazioni - Piazza Ferrara, 4 - Tel. 02/537641 - Milano - Ipermarket Italiana - Via Novara, 399 - Tel. 02/4521483 - Rozzano (MI) - Bepi Koelliker Importazioni - Via Vallembroia 15/21 - Tel. 02/9256440 - San Donato Milanese - All Car - Via Emilia, 2 - Tel. 02/5270217 - Barlassina - Fratelli Ricchi - Via Longoni, 124 - Tel. 0362/662294 - Bergamo - Auto International - Via Previtali, 22 - Tel. 035/232211 - Brescia - Automotor - Via Giacosa, 3 - Tel. 030/363359 - Cinisello - Automar - Via Partigiani, 101 - Tel. 02/2406231 - Como - Autorimessa Rizzi & C. - Via Italia Libera, 25/27 - Tel. 031/268008 - Cremona - Fracassi Fulvio - Via Eridano, 3 - Tel. 0372/29447 - Soresina (CR) - Pavese Autoveicoli Industriali - Via IV Novembre, 78 - Tel. 0374/2213 - Domaso (CO) - Grigolo Enzo - Via Case Sparse, 86 - Tel. 0344/96092 - Lecco - Corti Auto - C.so Carlo Alberto, 122 - Tel. 0341/365191 - Legnano - Bassi - C.so Sempione, 206 - Tel. 0331/440088 - Lodi (MI) - Leader Car - Strada per Montanaso - Tel. 0371/53690 - Luino (VA) - Antoni Pietro - Via G. Verdi, 12 - Tel. 0332/530267 - Mantova - Tre Laghi - C.so V. Emanuele, 59 - Tel. 0376/328389 - Monza - Punto Uno - Fco D'Assisi, 34 - Tel. 039/840570 - Pavia - F.lli Camila - Via Bernardino da Feltre, 35/A - Tel. 0382/21111 - Voghera (PV) - Motor Sport - Via Zanardi Bonifoglio n. 66/68 - Tel. 0383/212961 - Rho - Autosalone Dante - Via Dante, 8 - Tel. 02/9302743 - Saronno - Autosalone Stella - Via Volontario, 36 - Tel. 02/9626394 - Varese - Paggi & Morelli - Via Malta, 29 - Tel. 0332/239166 - Olgiate Olona (VA) - Autorex - Via Busto Fagnano - Tel. 0331/632683 - Venegono Sup. (VA) - Paggi & Morelli - Via Marconi, 12 - Tel. 0331/850991 - Vigevano - Center Cars - Via Del Carmine, 27 - Tel. 0357/73333

VENETO/TRENTINO ALTO ADIGE/FRIULI VENEZIA GIULIA  
Bassano del Grappa - Contro Giuseppe & F. - Via Torino, 20 - Tel. 0424/212506 - Feltre - Smaniotto Luigi - Via Marconi, 1 - Tel. 0439/2500 - Legnago - Autofabbrica Quadrilatero - Viale Dei Caduti, 5 - Tel. 0442/20820 - Padova - Bepi Koelliker Importazioni - Zona Industriale 18 Strada, 41 - Tel. 049/775099 - Mestre (VE) - Pannuto - Via Rossetto, 8 - Tel. 041/957781 - Padova - Bepi Koelliker Importazioni - Riviera Tito Livio, 41 - Tel. 042/555177 - S. Fior (TV) - Iberia - Via Nazionale - Loc. Castello Roganzuolo - Tel. 0439/41494 - Thiene - Contro Giuseppe & F. - Via Val Posina, 35 - Tel. 0445/361398 - Verona - Equipe Automobili - Via Campagnoli, 11 - Tel. 045/508737 - Vicenza - Essigialto - Via Verona, 65/A - Tel. 0444/569431 - Trento - Autoimport Masini - Via Brennero, 157 - Tel. 0461/980306 - Bolzano - SNC Automobili - Via Roma, 61 - Tel. 0471/917219 - Trieste - Alpina Commerciale - Piazza Dalmazia, 3 - Tel. 040/62590 - Pordenone - L'Automobile - Via Nuova di Corva, 74 - Tel. 0434/960055 - Udine - Autoexport - Via Volturino, 91 - Tel. 0432/293874 - Udine - Autofabbrica Edera - Viale Duodo, 31 - Tel. 0432/24422

EMILIA ROMAGNA/TOSCANA  
Bologna - Autograda - Via Della Grada, 8 - Tel. 051/278431 - Cesena - Automondo - Via Fratelli Bandiera, 20/24 - Tel. 0547/28926 - Faenza (RA) - Conco, Lucchi - Via Emilia Ponente, 13/A - Tel. 0546/620344 - Ferrara - Multicar - Corso Isorno, 1/F - Tel. 0532/37742 - Modena - Show Car - Via Emilia Este, 272 - Tel. 059/333555 - Piacenza - Agosti & Lunardi - Via Manfredi, 49 - Tel. 0523/755474 - Ravenna - Nord Est Auto - Via Faentina, 84 - Tel. 0544/60293 - Carpi (MO) - Guaidi Oberdan - Via Torricelli, 35/A/B - Tel. 059/687126 - Firenze - Garage Porpora - Via Guido Monaco, 2 ab. - Tel. 055/475426 - Firenze - Vagelli - Via E. Mattei, 12/R - Tel. 055/489568 - Campiglia Marittima fraz. Venturina (LI) - Pettinelli Ferruccio - Via Indipendenza, 193 - Tel. 0585/51055 - Coreglia Antelminelli fraz. Calavorno (LU) - Fiori & Benedetti - Via Nazionale, 91 - Tel. 0583/77062 - Follonica - Autosalone Torino - Via Aurelia Km. 223 - Tel. 0566/51402 - Lido di Camaiore - Autosole - Via del Fortino, 64 - Tel. 0584/64255 - Marina di Carrara - Autorex - Via Delle Pinete, 1 - Tel. 0585/634515 - Monteriggioni (SI) - Automarket - Il Pallone - Via Giovanni XXIII, 16 - Tel. 0577/65147 - Montecatini Terme (PT) - Berrini Alessandro - Via Trieste (ang. Via Vannucci) - Tel. 0572/53068 - Pisa - F.A.D.A.CAR. - Via Pietrasantina, 18 - Tel. 050/48657 - Volterra (PI) - Costagliola Carlo - Via Guarnacci, 27 - Prato - Automerco - Via F. Filzi, 132 - Tel. 0574/30000 - Orbetello (GR) - Automabo - Via Farini, 10 - Tel. 0564/667098

MARCHE/UMBRIA/ABRUZZO MOLISE  
Falconara M. - Sampaoloni - Via Flaminia, 396 - Tel. 071/911282 - Pesaro - Ali Car - Via Marsala, 11 - Tel. 0721/67923 - Piediripa di Macerata - Brizi - Via D. Annibaldi, 112/114 - Tel. 0733/292555 - Casteldivardo (AN) - Autotanta - Via Montessori, 18 - Tel. 071/789825-789858 - S. Benedetto del Tronto - Rossi Pio - V. Luciani (ang. V. Liberati) - Tel. 0735/81824 - Perugia - Biselli Giulio - Via A. Moretti, 41 - Tel. 075/70989 - Terni - Estauto (ang. V. Della Vittoria, 32 - Tel. 0744/452210 - L'Aquila - Marcolino - Via S. Agostino, 10 - Tel. 0862/21098 - Giulianova - Di Felice Paolo & Figlio - Via Gallini, 83/91 - Tel. 085/862321 - Ortona (CH) - Di Jorio Auto - Via Monte Mairale - Tel. 085/919986 - Pescara - Autoimport Abruzzo - Via Paolucci, 87 - Tel. 085/23127 - Ururi (CB) - Miozzi Antonio - Contrada Creta Bianca - Tel. 0874/830305

LAZIO/CAMPANIA  
Roma - Autozeta - Via Anastasio II, 315 - Tel. 06/633873-6374459 - Roma - Centrauto Portuense - Via G. Volpato, 2 - Tel. 06/566012 - Roma - Dato Aldo - Via Appia Nuova, 606/AB - Tel. 06/784037 - Ostia Roma - Ibar Car - Via Scie del Capoverde, 276 - Tel. 06/5697835 - Roma - Cordopatri Vincenzo - Via Consilia, 99/9cd - Tel. 06/2677629 - Roma - Maritella - Via Monte Cervialto, 129/G - Tel. 06/8109790 - Roma - Punto Auto - Via Prenezzina, 398/ab - Tel. 06/2584940 - Frosinone - Cosmocar-2 - Via Piave, 16 - Tel. 0775/852265 - Latina - Cosmocar-2 - Via Petrarca, 119 bis - Tel. 0773/486245 - Magliano Sabina (RT) - Centro Auto Sabina - Via Flaminia Km. 58,200 - Tel. 0744/91370 - Tivoli (Roma) - C.R. Auto Tivoli - Via Acquaragna, 183 - Tel. 0774/292836 - Velletri - Piccioni Mario - Via Oberdan, 47 - Tel. 06/9634039 - Viterbo - "3M Automobili" - Strada Tuscanese Km. 180 n. 71/F - Tel. 0761/250929 - Napoli - Guerrini Pietro - Via M. Da Caravaggio, 52/54/C - Tel. 081/857684 - Nola (NA) - Aniello Vecchione e Picciocchi Caterina - Piazza Duomo, 9 - Tel. 081/8234123 - Avellino - Autouno - Via Nazionale Torrette, 90I - Tel. 0825/681136 - Poggioreale (SA) - Gambardella Francesco - Via Nazionale, 35 - Tel. 081/914201 - Orta di Atella (CE) - Campania Car - Via S. Massimo, 112 - Tel. 081/8917782 - S. Agata del Golfo (BN) - Desiderio Fausto - Via Starza - Tel. 0823/953170 - Salerno - Eli Sud - Via Settimio Mobilio, 61 - Tel. 089/397511 - Sala Consilina (SA) - Lamanna Franco - Via Godelmo, 14 - Tel. 0975/21394 - S. Maria Capua a Vetere (CE) - Autoeuropa - Via Pratielli, 14/20 - Tel. 0823/849746

PUGLIA/BASILICATA/CALABRIA  
Bari - Auto Adriatica - Viale Ennio, 13/A - Tel. 080/366343 - Bari - Soviet Car - Via G. Petroni, 71/G - Tel. 080/360335 - Brindisi - Tondo Giovanni - Via Provinciale S. Vito, 33/35 - Tel. 0831/26091 - Foggia - Giancarlo Marrella - Via Piave, 80 - Tel. 0881/26703 - Maglie (LE) - V.A.R.S. - S.S. n. 16 - Km. 980 - Tel. 0836/23403 - Taranto - Auto Touring - Via C. Battisti, 684/AB - Tel. 099/93656 - Gallipoli (LE) - Dinauto - Via Lecce, 113 - Tel. 0833/22321 - Matera - Giordano Pasquale - Rec. Mario Pagano, 13 - Tel. 0835/214054 - Tito Scalo (PZ) - Pizzichilli Salvatore - Via Umberto I. - Zona Industriale - Tel. 0971/65102 - Reggio Calabria - Rechichi Auto - Piazza Genesio, 4 - Tel. 0965/25143 - Cosenza - International Motor - Via Alberto Serra, 6 - Tel. 0984/391280 - Lamezia Terme - La Scala Auto - Via Delle Terme - Tel. 0968/332110 - Pellerano - Rechichi Auto - Superstrada Jonica (ang. V. Lume) - Tel. 0965/359532 - Catanzaro - Autoesse - Via De Filippo, 62/66 - Tel. 0961/51998

SICILIA/SARDEGNA  
Palermo - Maggio Attilio - Viale Lazio, 137 - Tel. 091/528174 - Palermo - Ital United Trading - Via Trincatona, 20 - Tel. 091/521767-523022 - Termini Imerese (PA) - Automotor - Via Stesicoro, 51 - Tel. 091/944550 - Caltanissetta - Tuttauto - Via Rosso di S. Secondo (ang. Via Piave) - Tel. 0934/32544 - Caltanissetta - Domenico Tricoli - Via Vani, 5/79 - Tel. 0922/951901 - Catania - Autoneo - Viale Vittorio Veneto, 139 - Tel. 095/376387 - Giarre (CT) - Autoetra - Via Don L. Sturzo - Tel. 095/934051 - Messina - Universal Auto - S.S. 114 Km. 4860 - Palazzina 57 - Tel. 090/2714558 - Pace del Melo (ME) - Regalia Auto - Via Statale, 266 - Tel. 090/934278 - Ragusa - Cascone Luigi - Via Galvani, 1 - Tel. 0932/27124 - Ragusa - Top Car - Via Virgilio, 15/18 - Tel. 0932/48055 - Vittoria (RG) - L'Automotonautica - Via Gen. Cascino, 80 - Tel. 0932/991444 - Siracusa - Midauto - Via Scala Greca, 473 - Tel. 0931/95777 - Trapani - Punto Auto - Via Ortì ang. Via dei Mulini - Tel. 0923/24388 - Mazara del Vallo (TP) - Rizzo Giovanni - Via Cassa Santa, 67/69/71 - Tel. 0923/941190-947058 - Enna - Ennauto - Via Libertà, 25 - Tel. 0935/21610 - Nicosia (EN) - Conticello Salvatore - Via S. Agata, 29/33 - Tel. 0935/47255-47935 - Cagliari - Esterauto - Via S. Benedetto, 27 - Tel. 070/46724 - Nuoro - Concessionaria Sanna - Via Lombarda - Tel. 0847/31288 - Oristano - CO.MER. - Via Risorgimento, 73 - Sassari - Automotomar - Via Venezia, 9 - Tel. 079/274122



## Ferrari: un sogno indimenticabile

VI INVIO questo racconto per narrarvi come è nata la mia passione per la F. 1 e un'avventura indimenticabile capitata alcuni anni or sono. Mia madre mi ha sempre raccontato che quando era bambina e abitava a Carpi, a pochi chilometri da Modena, ogni tanto poteva recarsi in gita con la sua famiglia a Serramazzoni, una località montana dell'appennino tosco-emiliano. Durante il tragitto si passava per Maranello e una volta lungo il percorso incrociarono il marchese Rangoni che stava provando la sua Ferrari su quelle strade e passò davanti all'auto dei miei per ben quattro volte. Mia madre mi raccontò questo quando avevo cinque anni e la cosa colpì molto la mia fantasia, tanto che da allora il nome Ferrari mi è rimasto sempre impresso. Mia madre mi disse che le Ferrari nascono a Maranello e da quel momento ho sempre desiderato di visitare quei luoghi. Finalmente un giorno, esattamente la settimana di Pasqua del 1977, riuscii a strappare il permesso di recarmi a Maranello assieme ai miei genitori. Arrivammo davanti alla fabbrica la mattina presto, la mia eccitazione era enorme, ma dovevo accontentarmi di vederla dall'esterno. Poi facemmo un salto a Fiorano per vedere la pista: il custode ci disse che nessuno poteva varcare quel cancello, ma anche questa cosa non mi importava più di tanto. L'importante era essere lì. A un certo punto ci disse che c'era Lauda. Figurarsi, io che stravedevo per Niki, e lui era a poche centinaia di metri da me: doveva uscire dalla pista e quindi sarebbe passato poco dopo davanti a me. Non mi muovo, finché da lontano arriva una 131 color rosso mattone: il custode mi dice di fare attenzione perché su quella macchina c'è lui. Non sto più nella pelle e mi metto a fianco del cancello, così almeno lo vedrò bene. Intanto mia madre munita di macchina fotografica ha in mente una strategia: si piazza in mezzo alla strada, in modo da costringere Lauda a fermarsi, o almeno a rallentare, e così è infatti. Al volante c'è Niki che rallenta e mia madre riesce a fotografarlo, mentre lui si mostra sorridente e divertito dalla scena. Andiamo di nuovo davanti alla fabbrica ed entriamo al «Cavallino», il ristorante che è proprio di fronte alla Ferrari. Ma io sono troppo eccitata per mangiare. All'uscita vedo un volto che non mi è nuovo, ma si è lui, Ermanno Cuoghi, il capomeccanico di Lauda. Lo dico a mia madre e non so nemmeno come, ma tre secondi dopo siamo lì che parliamo con lui. È una persona molto gentile e vedendo passare di lì il signor Gozzi addirittura gli chiede se posso entrare in pista nel pomeriggio per assistere alle prove di Niki. Non riesco neanche a rimanere sbalordita da questa richiesta che sento la voce del signor Gozzi dire di no, e che se voglio vedere Lauda devo accontentarmi di una sua fotografia. Non ci rimango neppure molto male: forse Cuoghi sì. Non importa, so che quella giornata rimarrà indimenticabile. Saluto il signor Cuoghi e gli raccomando di tenere sempre in ordine la macchina di Niki. Lui mi sorride, saluta e se ne torna in fabbrica. Rimaniamo lì sul piazzale, io e mia madre, con mio padre, più timido e meno intraprendente di mia madre, poco distante. Stiamo già tirando le somme di questa stupenda giornata, quando dal piazzale della fabbrica vedo

arrivare nientemeno che l'ingegner Ferrari con due suoi collaboratori. Lo dico a mia madre, ma non so cosa fare: ho voglia di andargli incontro ma c'è qualcosa che mi blocca, e anche per mia madre è così. Passa a pochi metri da noi ma né io né mia madre facciamo niente per fermarlo. Adesso, pensando, mi do della cretina, perché di certo la mano non me l'avrebbe rifiutata. Ritorniamo davanti alla pista perché sentiamo Lauda provare. Là, incontro due giornalisti di Autosprint che ci insegnano il modo migliore per scattare delle fotografie. Si conclude così la mia giornata alla Ferrari e alla sera fatico a prendere sonno, ancora eccitata da quella indimenticabile avventura. Tornata a Torino scrivo una lettera al signor Cuoghi per ringraziarlo della sua gentilezza e del suo interessamento. Poco dopo ricevo la risposta, con anche una foto di Lauda con dedica. Sono molto soddisfatta, ma c'è una cosa che desidero ancora ardentemente, ed è andare a visitare la Ferrari, questa volta all'interno della fabbrica. È pura utopia o un sogno realizzabile?

Non lo so. In agosto comunque torno a Modena, e quindi a Maranello. Andiamo in fabbrica e chiediamo di Cuoghi. La scusa è buona: devo ringraziarlo di persona per quello che mi ha inviato. Lo rintracciano e poco dopo eccolo davanti a me. Dopo i saluti di circostanza mi fa una proposta: «Vieni, ti faccio visitare la fabbrica, è sabato e quindi non vi è alcun disturbo». Finalmente posso entrare nella fabbrica più famosa e conosciuta del mondo. Cuoghi ci fa da Cicerone: ho visto tutto, anche il reparto corse che è il cuore della fabbrica. Ci salutiamo con una promessa: se torno il lunedì forse potrò entrare in pista a vedere Lauda che prova. Non me lo faccio dire due volte. Il lunedì mattina siamo lì alle 8,30. Chiamiamo Cuoghi e lui ci dice che si sta prodigando assieme all'ingegner Tomaini per farci avere il permesso di entrare in pista. Poco dopo vedo una faccia che conosco attraverso i giornali, è Ghedini, colui che «custodisce» Lauda. Gli parliamo e ci dice che anche lui si darà da fare affinché io possa stringere la mano a Lauda. Ci dice

anche che dopo 40 minuti arriverà con Lauda e ci indica la direzione di arrivo, infatti la folla che intanto si è radunata davanti alla fabbrica lo attende dalla parte opposta. Sono le 11 quando arriva Ghedini con al suo fianco Lauda.

Questi tira giù il finestrino e mi porge la mano, dicendomi anche «aspetta, adesso ci facciamo una foto». Mi sembra impossibile. Invece appena l'auto si ferma Niki scende e mi chiama addirittura per nome. Non me lo faccio ripetere due volte e mia madre scatta la fotografia: sono più che felice. Niki scappa quasi subito per non essere assalito dalla folla. Dopo mezz'ora esce dalla fabbrica con Ghedini che ci dice: «Ci vediamo nel pomeriggio».

Vuol dire che entrerò in pista? Non lo so. Non capisco più niente. Intanto abbiamo fatto amicizia con i custodi della fabbrica. Arriva il signor Mortara e vuole sapere chi è Stella. Mi faccio avanti e mi dice: «Questo è il permesso per entrare in pista oggi alle 14». Sono quasi sotto choc. Alle 14 in punto varco il cancello di Fiorano: sono in pista ma mi sembra di essere alla NASA. Cuoghi vendendomi arrivare mi viene incontro: sono molto felice e lo vorrei urlare, ma mi trattengo. Sono accolta da un ambiente cordiale e gentile. Niki prova ma trova il tempo di scherzare e ridere. Cuoghi lo sollecita a farsi fotografare in tuta a fianco della sua vettura. Niki, per nulla scocciato, mi dice: «Facciamo foto io, bambina e tuta», la cosa fa ridere tutti i presenti.

Ecco, il mio sogno, la mia curiosità si è avverata. Lauda va via e io rimango ancora mezz'ora, poi saluto tutti. Sono stati tutti gentili e cortesi. Mortara addirittura mi regala un libro della Ferrari. Sono confusa e commossa, quello che era un sogno è diventato realtà. Sono passati sette anni da quei giorni indimenticabili eppure mi sembra ieri. Cuoghi è la persona che più si è data da fare e per lui ho una stima immensa. Nella mia vita non dimenticherò mai questi episodi che mi hanno fatto capire tante cose di questo pazzo mondo della F. 1. Non ho mai assistito a un Gp, ma forse quei giorni che ho vissuto vicino alla Ferrari valgono cento Gp visti dal vivo.

Stella Papa -  
Settimo Torinese (Torino)

È STATA sicuramente bellissima l'esperienza della nostra giovane lettrice, come altrettanto bella è la lettera con cui ci ha descritto quegli episodi, raccontandoci un aspetto diverso del mondo delle corse. Lontano dalla frenesia del gran premi, anche l'impenetrabilità della Ferrari lascia il posto ai sentimenti, e il sorriso e la spontaneità di una bambina possono realizzare quello che è il sogno di tutti i giovani appassionati del «cavallino».

## Quel punto va dato a Prost

HO SEGUITO con interesse la vicenda della Tyrrell e secondo me la Fisa ha sbagliato a far continuare a correre la squadra inglese, se è vero che merita le sanzioni applicate dall'esecutivo parigino. La questione più importante è però: i punti della Tyrrell, dove sono andati a finire? Non che io voglia togliere nulla alla bravura di Bellof e Brundle, ma se le loro vetture erano irregolari perché ne dovrebbe essere

svantaggiato Prost (che avrebbe un punto in più nella classifica iridata), De Angelis (due punti e mezzo in più) e Alboreto (un punto e mezzo). E lo stesso dicasi per la classifica costruttori.

Marco Brero - Castellaneta (Taranto)

A RENDERE ancora più ingarbugliato il caso Tyrrell, è giunta la discutibile decisione di non assegnare i punti conquistati dai due piloti delle vetture inglesi e non fare salire di una posizione i conduttori terminati alle loro spalle. È una decisione insensata in quanto, se la Tyrrell erano irregolari, è chiaro che non sarebbero riuscite a ottenere la medesima prestazione se fossero state conformi al regolamento. È evidente che ancora una volta la Fisa si è mossa all'insegna del compromesso. Questa scelta potrebbe fra l'altro risultare decisiva per l'esito del campionato iridato, se il divario fra Prost e Lauda risultasse al termine di un solo punto. Anche per il futuro si rischia di creare un precedente che potrà eventualmente dare adito a trucchi, se si ammette il principio che la posizione occupata da una vettura squalificata perché irregolare non può essere presa da chi corre secondo le norme. Si può considerare con occhio diverso una squalifica per motivi sportivi, ma assolutamente non vi dovrebbero essere dubbi in simili situazioni. C'è quindi solo da augurarsi che il mondiale non debba decidersi per quel fatidico punto di distacco perché in tal caso c'è da attendersi l'ennesimo strascico di polemiche sulla questione.

## Qualcosa di più sull'Australia

PER NOI italo-australiani, tifosi di automobilismo e della Ferrari, il vostro settimanale è una «oasi» di F. 1 in un «deserto» di corse Down-Under, ma come tutto ciò che viene dall'uomo anche Autosprint non è infallibile, come abbiamo potuto vedere sul n. 31 di AS nelle «Tutesprint», dove parlando di un futuro Gp australiano ad Adelaide ci «avete eletto» un nuovo capo di Stato, il signor John Bannon. La nazione australiana in realtà ha un governo federale con sede a Canberra; il leader di questo governo è il «Prime Minister of Australia». Per quanto riguarda l'amministrazione interna la nazione è divisa in sei stati e due territori, ciascuno con il suo corpo legislativo, in modo non dissimile dagli Usa. I capi di questi governi minori hanno il titolo di «State Premier». Adelaide è la capitale del Sud Australia, uno dei sei stati, e l'onorevole John Bannon ne è il premier, mentre il primo ministro australiano è Robert J. Hawke. Con tutta la politica in ballo tra Fisa e Foca, spero che questa lettera rappresenti un piccolo interludio sulla politica «Made in Australia».

Steve Musci - Melbourne (Australia)

RINGRAZIAMO l'amico australiano per la cortesia con cui ci ha spiegato l'effettiva suddivisione delle cariche politiche nel suo Paese. Il chiarimento, pur non legato direttamente all'automobilismo, risulterà utile a tutti i lettori, dando modo di conoscere qualcosa di più su questa vastissima e alla maggioranza sconosciuta nazione, entrata anch'essa in lizza per ospitare il circus iridato.

## IL DITO SULLA PIAGA Lauda sì, Lauda no

VI FACCIAMO pervenire una copia della lettera da noi spedita all'ingegnere Enzo Ferrari, nella speranza che venga pubblicata su AS e nell'attesa di una risposta da parte dello stesso commendatore Ferrari.

SIAMO UN gruppo di amici appassionati di automobilismo, di spettacolo e soprattutto «di buone maniere». Siamo tutti suoi ammiratori, della dedizione che lei ha sempre avuto per il progresso dell'automobile, della sua azienda che è diventata un simbolo non solo della nostra Italia, ma anche di tutto il mondo. Da qualche tempo si è fatta sempre più insistente la voce di un probabile ritorno di Niki Lauda fra i piloti della Ferrari, per questo noi le scriviamo: noi non riteniamo Lauda un pilota da Ferrari, in seguito alle vivaci polemiche ed eccessive affermazioni denigratorie da lui fatte tempo fa quando lasciò la squadra. Non vogliamo disprezzare la condotta di gara e la tecnica di guida del pilota austriaco, siamo convinti delle sue capacità automobilistiche (è pur sempre fra i migliori piloti della F. 1) ma noi riteniamo che la Ferrari possa ritornare ai vertici anche senza la sua collaborazione. Lei commendatore, dandoci il povero Gilles, ci aveva abituati a seguire le corse col fiato sospeso dalla partenza alla fine, emozioni che da tanto tempo non proviamo, nostra convinzione è che con l'eventuale avvento di Niki Lauda di certo non le avremo mai più.

Siamo altresì convinti che la sua squadra oltre che scuola di meccanica, sia anche scuola di buone maniere ed educazione, un uomo da Ferrari deve essere degno, sia sotto il profilo sportivo che umano, le polemiche e maldicenze del pilota di Salisburgo nei suoi confronti, della sua azienda, hanno fatto perdere a Lauda stesso quel po' di umanità e signorilità che può aver avuto prima. Quindi l'ex campione del mondo, non merita di ritornare alla guida di una Ferrari, i cui attuali problemi meccanici di competitività non verranno risolti dal pilota ma dagli stessi tecnici di Maranello.

Un gruppo di tifosi - Quinzano (Brescia)  
(seguono 28 firme)

MA DOVE siamo arrivati? Adriano Costa dice «...Lauda il più grande...», Mario Poltronieri è risaputo che vede solo lui, Cesare Maria Mannucci dice «...il francese (René) è giù di giri perché teme di dover lasciare Maranello...». Ma dove siamo arrivati? Nella Gazzetta dello Sport leggo che Lauda è «stravisto» dai tifosi Ferrari e che lo vogliono a Maranello per risolvere la crisi del Cavallino. Ma siamo pazzi? Siamo arrivati al punto di mettere in discussione la parola del «vecchio» quando ha ufficialmente riconfermato René e Michele. Per conto mio, e non solo mio, Lauda è un grande pilota ma non eccezionale. Ha vinto due mondiali, d'accordo, ma con la Ferrari e nei suoi anni d'oro, e con tutte le attenzioni per lui a spese di Clay, e io credo in quello che Clay ha scritto in «Questione di cuore»; poi gli screzi di Niki verso Maranello quando ci fu il divorzio e negli anni a seguire; ed ora perché guida una McLaren superba, senza rivali, Adriano Costa dice «...il più grande...», ma dove? L'anno scorso senza Porsche cosa ha fatto? Anche se con motore senza turbo cosa ha fatto più di Watson? In verità ha fatto meno! E poi l'idiozia di volere Niki per risolvere la Ferrari dalla crisi! La Ferrari ne uscirà da sola, ne sono sicuro; basterebbe che Ferrari dia a Didier Pironi il compito di provare e riprovare a Fiorano la macchina potendo così portare un grande contributo a fine stagione a René e Michele con una macchina già a buon punto, o almeno spero. Forse parlo a sproposito, ma mi infastidisce questa campagna a favore di Lauda.

Ivano - Salerno (Bolzano)

VI SCRIVO in seguito all'indecoroso comportamento di una parte dei tifosi ferraristi presenti a Zeltweg, che invece di sostenere la squadra del «Cavallino», l'hanno bersagliata di insulti, dai quali nessuno è stato risparmiato. Capisco il malcontento generale dovuto alla scarsità di risultati in questo 1984, in cui alle promesse non hanno fatto seguito i fatti, ma è proprio in questi casi che dobbiamo sostenere la squadra, che abbiamo il dovere di aiutarla a ristabilire l'armonia nel suo interno — cosa fondamentale — non demoralizzarla del tutto. Ed è proprio in questi momenti, secondo me, che si riconoscono i veri tifosi, quelli che continuano, nonostante tutto, a incoraggiarla, a spronarla, a non darsi per vinta, perché momenti di crisi tecnica possono esservi anche in squadre come la Ferrari. Un altro motivo che mi ha spinto a scrivervi è quello che riguarda Arnoux: è vero che corre il rischio di un allontanamento non proprio spontaneo da Maranello, nonostante la riconferma data dallo stesso ingegnere Ferrari? Mi dispiacerebbe molto doverlo vedere partire, anche perché ha dato di più René di Alboreto, che sicuramente è intoccabile. Perché questo? Forse perché René non è ben visto a Torino? O forse perché ha commesso qualche imperdonabile errore? Vorrei comunque dire a René di non arrendersi perché molti tifosi sono con lui.

Anna Pirola - Milano

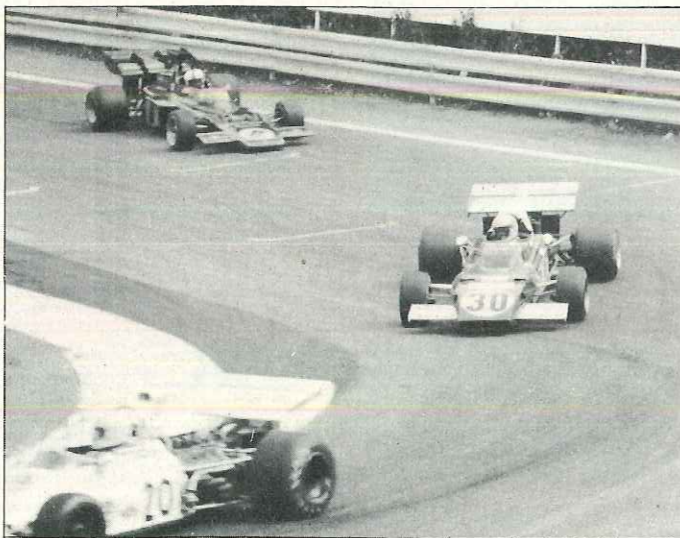
CON LA CONFERENZA stampa di fine agosto, Enzo Ferrari ha ribadito nuovamente la posizione della squadra di Maranello nei confronti dei suoi piloti. A meno di cambiamenti voluti dagli stessi o eventi eccezionali la squadra del Cavallino Rampante non cambierà nella prossima stagione. L'argomento in discussione è però ugualmente interessante, sia perché si potrà pur sempre riproporre fra un anno, sia perché è un tema di fondo che coinvolge l'attaccamento dei tifosi per i piloti della Ferrari e il «difficile» rapporto fra la Casa di Maranello, gli appassionati e Lauda. In questi mesi si è visto chiaramente che l'opinione su un eventuale ritorno di Lauda è divisa nettamente in due fronti, uno contrario e l'altro che invece ha «perdonato» gli screzi degli anni Settanta. Anche all'interno del team, da quanto si è potuto capire, si è avuta un'uguale discordia di pareri, ma alla fine, come sempre, ha avuto ragione la scelta dell'ingegnere Ferrari, che fra l'altro ha dribblato abilmente il problema confermando anticipatamente i piloti e chiudendo a priori ogni polemica. A quanto ha detto Enzo Ferrari nella conferenza stampa possiamo solo aggiungere che anche Lauda quest'anno avrebbe molto probabilmente deluso i tifosi se fosse stato al volante di una vettura di Maranello. Le sue doti di collaudatore sarebbero sicuramente servite a risolvere vari problemi e migliorare le prestazioni della vettura, ma essendo questi problemi di fondo, insiti in un'errata concezione del telaio e dell'aerodinamica anche Lauda non sarebbe andato oltre mediocri prestazioni, alternate, quando la vettura lo permettesse, da buoni risultati, proprio come è successo ad Alboreto e Arnoux. C'è poi da aggiungere che essendo l'austriaco forse meno motivato di altri a lottare per le posizioni di centro (lo si è visto lo scorso anno con la McLaren), in alcuni casi i suoi risultati sarebbero potuti essere ancora più deludenti. Questo riferito al 1984, il prossimo anno però ci si attende da Maranello una rivincita e sicuramente l'abilità di collaudatore di Lauda avrebbe giocato al recupero tecnico, ma non bisogna certo attribuirgli doti di taumaturgo che, visto il rapporto uomo-macchina esistente, non può avere né lui né nessun altro pilota, ma solo un progettista valido e un team altrettanto abile.

## LA FOTO

### Galli «dimenticato»

VOGLIO congratularmi con voi per la magnifica idea del «Pocketstory» dedicato alla Ferrari, a cui spero seguiranno quelli degli altri team di F. 1. Tra i piloti di Maranello avete però dimenticato Nanni Galli, salito sulla monoposto del «cavallino» nel GP di Francia del 1972 al posto di Regazzoni.

Elio Olivero - Mondovì (Cuneo)



NEL «POCKETSTORY» allegato al n. 33 di AS, non abbiamo potuto ospitare tutti i piloti che hanno condotto le F. 1 di Maranello in questi anni, ma solo gli «ufficiali», quelli cioè sotto contratto alla Ferrari. Nanni Galli portò invece in gara la 312 B2 a Clermont Ferrand, chiamato dall'ingegner Ferrari, una settimana prima della corsa, a sostituire l'infornuto Regazzoni. In quella stagione il pilota toscano si alternava con Bell alla guida della Tecno F. 1, ma non ottenne alcun piazzamento a causa dei problemi di messa a punto di cui ha sempre sofferto la vettura bolognese. Tradicesimo nel GP di Francia con la Ferrari, Galli non riuscì a ottenere punti iridati nemmeno con la March e con la Iso con cui corse nel '71 e '73. Lanciato in campo internazionale dalla splendida stagione con l'Alfa GTA nel '66, ottenne i maggiori risultati nel mondiale marche con la squadra Autodelta. Secondo nella Targa Florio e quarto alla «24 ore» di Le Mans nel 1968, ottenne numerosi piazzamenti di rilievo anche nel 1971 e 1972 con l'Alfa «33» di 3000 cmc.

Nella foto: Nanni Galli con la Ferrari 312 B2 nel GP di Francia del 1972.



## SELF SERVICE

I quesiti, le idee, i disegni,  
le foto, i suggerimenti dei lettori

# LA VOSTRA TECNICA Distribuzione valida ma solo nei diesel marini

**NON VOGLIO** avere la presunzione di avere inventato qualcosa di nuovo. Non so se quanto vi propongo potrà funzionare, ma non ho mai sentito parlare di sistemi di distribuzione simile al mio. Vi invio quindi il progetto, nell'attesa di avere «l'onore» di vedere pubblicato il mio nome, legato a qualcosa di non troppo comune. In questo sistema di distribuzione le valvole sono comandate, invece che dall'albero a camme, da pistoncini e cilindretti in cui affluisce liquido ad alta pressione. Le elettrovalvole 1 e 2 sono collegate a una centralina elettronica che determina i momenti e i tempi di apertura di ogni valvola. Aprendosi l'elettrovalvola 2, affluirà liquido nel cilindro 4, determinando lo spostamento del pistoncino 3 collega-

to alla valvola. Chiudendosi la 2 e aprendosi la 1, il liquido verrà risucchiato dalla pompa e la valvola si richiuderà. I vantaggi della fase controllata elettronicamente sono indubbi. È possibile però realizzare un sistema simile? Se sono solo alti i costi di produzione, come mai non si è visto niente del genere su motori sofisticati e da competizione? La potenza assorbita da una pompa adatta a tale scopo è paragonabile a quella assorbita da due alberi a camme? L'unico neo potrebbe essere la velocità di apertura e chiusura delle valvole. Voi cosa ne pensate?

Umberto Guarino - Cesa (Caserta)

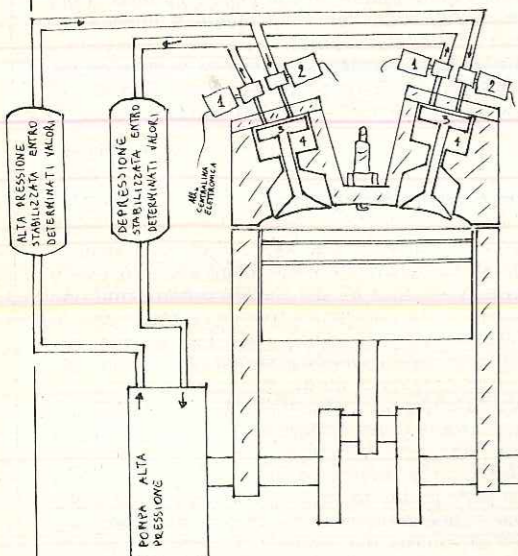
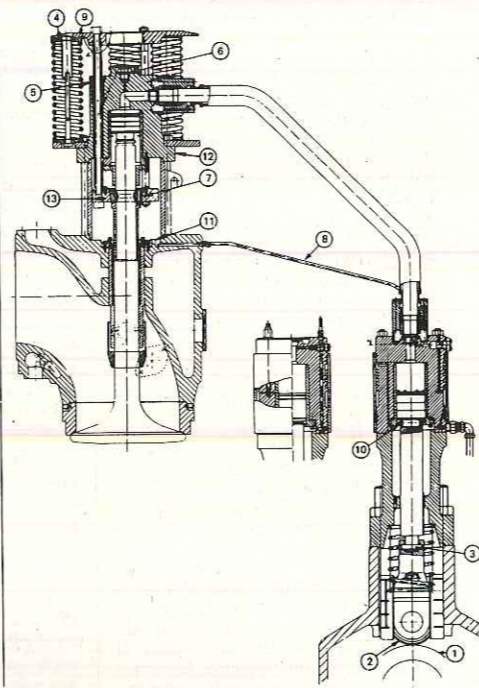
Lo schema proposto in maniera estremamente semplificata non è nuovo e trova anche qualche applicazione in motori diesel di grosse dimensioni destinati ad impiego navale. Questi motori, però, sono caratterizzati da regimi di rotazione estremamente bassi dell'ordine di 100-200 giri/min. Come infatti il nostro lettore si chiede al termine della sua lettera il grosso problema è costituito proprio dal fatto che il comando idraulico delle valvole si adatta bene solo al funzionamento a velocità assai ridotte. È interessante osservare che in alcuni motori prodotti dalla casa svizzera Sulzer mentre l'apertura delle valvole viene ottenuta idraulicamente, la loro chiusura è affidata alla azione di cilindri pneumatici. Nella soluzione proposta, la presenza delle valvole di controllo collegate a una centralina elettronica consentirebbe certamente di ottenere una fasatura della distribuzione variabile in funzione del regime di rotazione, cosa che rappresenta un po' il sogno di tutti i tecnici fin dalle origini del motore a combustione interna. Purtroppo, come già detto, la soluzione proposta si presta solo ad essere impiegata su motori che funzionano a regimi di rotazione estremamente bassi.

Valvola di scarico e componenti del relativo

sistema di comando di un motore navale Burmeister & Wain.

1 camma 2 punteria a rullo 3 rondella 4 scodellino 5 guida per molla 6 valvola di disaerazione 7 semicono 8 tubazione di recupero 9 piastra per molle richiamo valvola 10 pistone della pompa 11 corpo valvola 12 corpo cilindrico attuatore 13 scodellino.

Come si può osservare l'apertura della valvola viene ottenuta idraulicamente mentre la chiusura è affidata a una serie di molle elicoidali.



**MASSIMO SALA - Concorezzo (Milano)** — Non ci risulta che quelle decalcomanie siano state poste in commercio. Puoi richiedere la foto di Piquet alla Parmalat, via Grassi 26, 43100 Parma.

**GIOVANNI SOCCI - Castiglione (Livorno)** — Prova a rivolgere la tua richiesta alla segreteria del Rally di Sanremo, c/o Hotel Royal, Corso Imperatore 74, 18038 Sanremo (Imperia), tel. 0184/84518.

**DANA A. - Monza (Milano)** — Anche se un po' in ritardo giriamo gli auguri e gli «sconguri» a Nelson.

**MASSIMO ARMANI - Parma** — Proprio in questo numero di AS troverai delle valide indicazioni sui corsi di pilotaggio, nella risposta data a un altro giovane appassionato. Ti consigliamo questa soluzione, ma potresti rivolgerti alla Sias, Autodromo Nazionale di Monza, Parco di Monza, 20052 Monza (Milano), che organizza il Trofeo Cadetti F. Panda, per ottenere tutte le delucidazioni che desideri su questa formula.

**ANTONIETTA MOSSA - Tempio Pausania (Sassari)** — Come avrai visto Cecotto sta decisamente meglio e si comincia già a parlare della possibilità di un suo ritorno. Giriamo comunque a Johnny i tuoi auguri di pronta guarigione.

## fermoposta

**CARMINE FILOMIA - Castrovillari (Cosenza)** — Non possiamo farci nulla se quella ditta non ti ha ancora risposto; puoi solo provare a riscrivergli. Non siamo nemmeno in grado di esaudire la tua richiesta per le magliette. L'unico modo per acquistarle è recarsi alle principali gare, dove vi sono numerosi rivenditori. Se non puoi andarci, perché non provi a chiedere un piacere a un amico che si reca a Monza o in qualche altro autodromo italiano?

**ALBERTO PINTUS - Sassari** — Puoi richiedere solamente le fotografie a colori pubblicate su AS, scrivendo al nostro servizio FotoShop. Dovrai inviarti 7.000 lire (soci 6.000) per ricevere le immagini nel formato 18x24 e 25.000 lire (soci 22.000) per l'ingrandimento 50x60. Al totale dovrai aggiungere 2.000 lire per le spese postali, indicando inoltre tutti i dati necessari per individuare le foto richieste. Segui le modalità di pagamento riportate a pag. 110. Ci scusiamo per non avere risposto in passato agli altri tuoi quesiti, ma purtroppo le lettere che ci giungono ogni settimana sono ben di più di quello a cui riusciamo a rispondere.

**ALESSIO GORI - Prato** — Tutte le informazioni che desideri le potrai trovare nel libro «Gilles vivo» di Cesare De Agostini, il cui costo è 20.000 lire. In queste settimane abbiamo più volte pubblicato su AS la scheda da inviarti per riceverlo.

**GIUSEPPE CERABINO - Spinazzola (Bari)** — Non vi sono particolari difficoltà da superare per fondare un club dedicato alla Ferrari. Una volta fissata la sede (vi consigliamo di comunicare la cosa alle autorità di polizia), dovrete cercare di radunare il maggior numero di soci, dando vita a iniziative come: proiezioni di filmati, dibattiti, creazione di una biblioteca, viaggi ai GP, rapporti con altri club. Per ufficializzare poi il vostro sodalizio potrete scrivere alla Ferrari Automobili S.p.A., 41053 Maranello (Modena), comunicando tutti i dati relativi al club. Otterrete una risposta, contenente fra l'altro un particolare questionario. Per altre informazioni potete rivolgervi ad altri sodalizi, di cui abbiamo pubblicato più volte gli indirizzi nella rubrica «L'anagrafe della passione»; fra questi il Ferrari Club Gilles Villeneuve Bari, c/o Dario De Serio, via Garruba 116, 70122 Bari, tel. 080/319178.

**DARIO LEONELLI - Moncalieri (Torino)** — Per il non eccessivo interessamento siamo d'accordo, ma certe omissioni non sono certo state volute e sono del tutto casuali. Pubblichiamo il tuo appello: tutti i tifosi di Winkelhock e dell'Ats sono invitati a corrispondere con Dario Leonelli, via Marsala 16, 10024 Moncalieri (Torino).

**GIORGIO - Melegnano (Milano)** — È evidente che da quando Patrick ha lasciato la Ferrari non desta per i quotidiani sportivi lo stesso interesse di prima. Ci sembra però che i vari episodi presi in esame siano del tutto casuali: sicuramente non si è voluto ignorare volutamente il simpatico campione francese.

**OSCAR PREVITALI - Brambate Sopra (Bergamo)** — Pubblichiamo il tuo appello: tutti gli appassionati di F. 1 che desiderano scambiare materiale, soprattutto fotografico, possono farlo scrivendo a Oscar Previtali, c/o Molding Compounds srl, via Dell'Aeronautica 18, 24030 Brembate Sopra (Bergamo).

**ROBERTA SCOLARI - Mandello (Como)** — Non rispondiamo privatamente ai nostri lettori. Puoi scrivere a Prost e Lauda c/o McLaren International Ltd, Boundary Road, Woking, Surrey, Gran Bretagna.



Martini Rosso. Dove vuoi, come vuoi, con chi vuoi.

MARTINI



Martini, Martini Racing, M & R are registered Trade Marks.

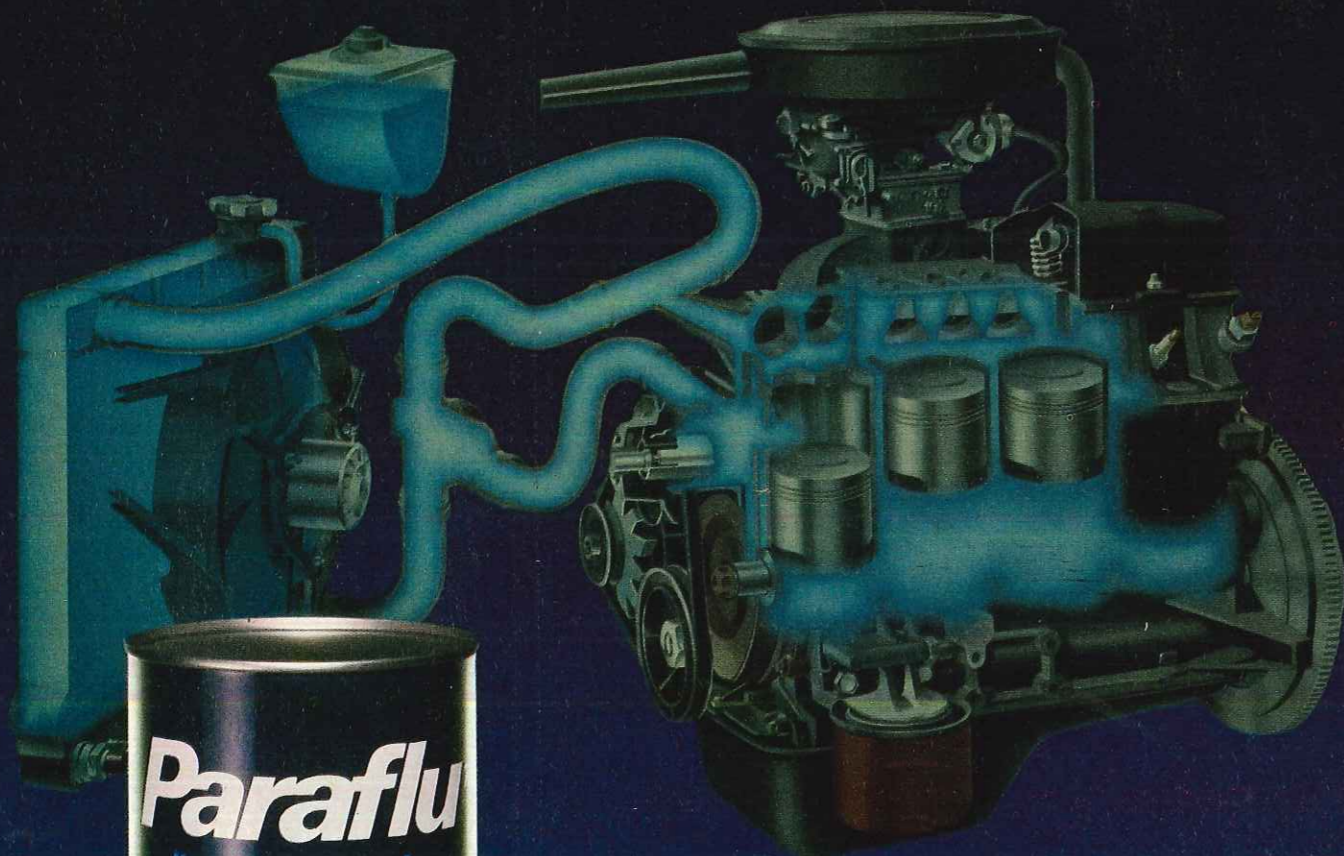
IL VOSTRO MARTINI ROSSO - INCONFONDIBILE PER LE SUE RARE ERBE ED I SUOI VINI - E' TUTTO NATURALE.



# Parafllu protegge il radiatore difende il motore

perché è il protettivo concentrato e completo.

Miscelato con acqua al 50%, evita il congelamento e la formazione di ruggine, schiuma, incrostazioni; previene il rischio dell'ebollizione; mantiene inalterato lo scambio termico del motore.



Ma, attenzione a riconoscere bene il prodotto che viene versato nel radiatore: Parafllu è solo Fiat, non ne esistono altri.

Parafllu, prodotto dalla Fiat Lubrificanti, è il liquido protettivo originale impiegato dal Costruttore su tutte le autovetture Fiat, Lancia, Autobianchi, su tutti i veicoli industriali e commerciali Iveco, sui trattori Fiat e Agrifull.

## Riconosci Parafllu.

Anche presso  
i distributori



EURO F.3/Domenica si riprende sulla pista di Nogaro

## Agguato a Capelli

Berger forse più di Dumfries insidia la leadership dell'italiano che ha un margine di cinque punti sull'austriaco. Adesso la lotta entra nel vivo. In Francia rientra lo sfortunato Nielsen

di Luigi Massari

CON IL RITORNO di Gerhard Berger sulla Ralt-Alfa del team Trivellato e lo scioglimento dei dubbi sulle benzine di Dumfries e di Capelli, comincerà domenica prossima la fase conclusiva del campionato europeo di F. 3 con tre piloti ancora in condizioni di potersi aggiudicare il titolo, considerato che Langes è il primo a non farsi illudere dalla matematica che gli riserva ancora una labilissima possibilità. L'analisi dei campioni di carburante prelevati al Mugello dai serbatoi della Ralt-VW di David Price e della Martini-AR di Enzo Coloni pare non abbia creato sorprese, fornendo risultati (per il momento, secondo informazioni officiose) conformi al regolamento, ma ciò potrebbe innervosire il team manager umbro, che con un reclamo aveva posto sotto accusa la benzina impiegata da Dumfries, contribuendo ad accentuare il clima tutt'altro che idilliaco della squadra italiana. La tensione nei rapporti fra Coloni e Capelli è palpabile per quanto soffocata dall'unica meta che i due hanno in comune, quella di vincere il campionato, ed è difficile che l'atmosfera migliori in un finale di stagione che aggiunge ai problemi agonistici la ostilità di un ambiente che, pur non avendo dato a tempo debito alcun seguito al fatto, non dimentica la squalifica monzese. All'atto pratico comunque Ivan Capelli

è ancora l'uomo da battere e toccherà a Berger ed a Dumfries l'incombenza di mutare a proprio favore l'assetto della classifica. Annunciando con un telex alla Michelin la sua assenza a Knutstorp per debuttare in F. 1, Gerhard Berger comunicava anche l'intenzione di essere alla via delle ultime tre gare dell'Euro F. 3, deciso a giocare tutte le sue carte nella corsa al titolo.

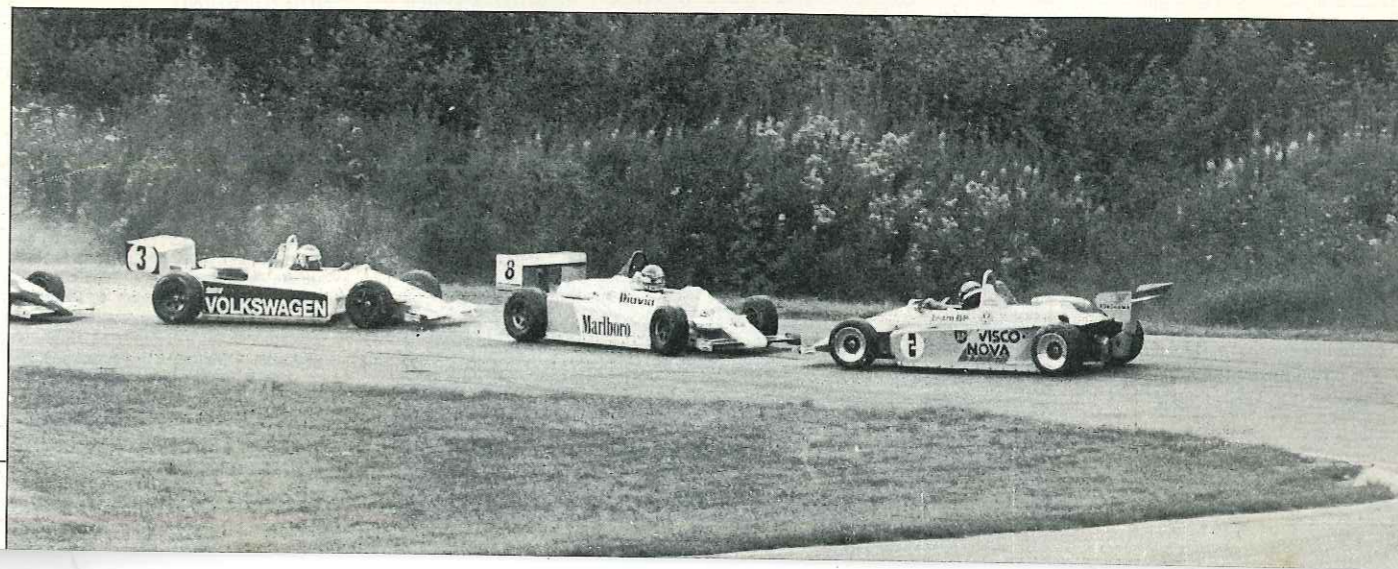
LE BATTUTE a vuoto in Svezia di Capelli e Dumfries gli sono state favorevolissime, non avendo mutato la sua posizione in classifica, secondo a cinque punti dall'italiano e con tre di vantaggio sullo scozzese. Molte delle possibilità di Berger dipendono da cosa deciderà la Michelin, se puntare tutto su Capelli oppure offrire anche all'austriaco le medesime opportunità dell'italiano che in Svezia ha corso in esclusiva con i più recenti prodotti di Clermont Ferrand. Alla ricerca di un finale di stagione fulminante come lo era stato l'inizio è Johnny Dumfries per il quale, nonostante le numerose disavventure, la conquista del campionato inglese di F. 3 è ormai cosa fatta mentre si presenta alquanto arduo bissare il risultato in campo europeo. A quattro corse dal termine, di cui due concomitanti con prove di Europeo, lo scozzese possiede nel British Championship 35 punti di vantaggio sul rivale più vicino e gli

basterebbero ancora cinque punti per la certezza matematica del titolo. Il suo distacco da Capelli è invece di otto lunghezze e le Yokohama montate sulla sua Ralt non sono sembrate nelle ultime occasioni all'altezza delle Michelin migliori. La Casa giapponese sta approntando nuovi pneumatici e già da Nogaro si potrà trarre qualche significativa indicazione sulla consistenza dei nuovi prodotti e delle velleità di Dumfries. Per non rischiare aveva optato per le Yokohama meno tenere Claudio Langes a Knutstorp e la sua scelta si è rivelata quella giusta, tanto che ha potuto vincere sfruttando un testacoda di Santal che anche visivamente aveva parecchie difficoltà a tenere in pista la macchina «calzata» con le Yokohama più veloci ma troppo poco resistenti su un circuito tormentato come è quello svedese. Il bresciano ha rotto il ghiaccio con la vittoria dopo essersi mantenuto sempre fra i protagonisti, una volta passato sulla Ralt del Barron Team, e certamente sarà da tenere d'occhio anche nel Sud della Francia come lo sarà il rientrate John Nielsen. Lo sfortunato danese ha molta fiducia nel suo recupero e si vede senza alcun dubbio, subito al rientro, fra i possibili vincitori.

Luigi Massari



Sotto, il testacoda di Dumfries a Knutstorp. Sopra, Ivan Capelli capolista del torneo a tre gare dalla fine (foto Colin Taylor)





STORICHE/A Vallelunga l'atto finale della Coppa Fia

## All'ultimo respiro

Lucchini e Bailly, appaiati in classifica, si giocheranno il titolo in terra romana. In gara anche il presidente Csai Fabrizio Serena su un'Alfa Romeo della scuderia del Portello

di Sergio Tosi

E COSÌ la Coppa Fia per autostoriche è arrivata al giro di boa. La gara di Vallelunga che si disputerà domenica 16 settembre sarà determinante per l'assegnazione del trofeo. A disputarsi il titolo adesso sono rimasti soltanto due piloti: Giuseppe Lucchini, che corre con l'Alfa Romeo TZ 1 della Scuderia del Portello ed André Bailly, francese che gareggia al volante di una Lotus Elite S2. I due sono oggi a pari punti dopo le gare di Zandvoort, Monthlery, Zolder, Nurburgring e Salisburgo. Chi vincerà? Oggi è difficile dirlo: le possibilità sono apertissime per tutti e due i piloti, entrambi veloci, affidabili e con mezzi validissimi a disposizione. La corsa di Vallelunga riveste notevole importanza anche perché fisserà le classifiche per le altre classi (il titolo e la coppa vanno comunque a uno solo). Berto Mandelli non dovrebbe avere problemi a classificarsi con la sua Lancia Aurelia B 20 in testa alla classe 2 (oltre 2000 anni 1945-1954) mentre Angelo Zadra dovrebbe confermare la sua posizione di leader nella classe 3 (sino a 1300, anni 1955-1960). Questi dunque gli italiani ai vertici nelle gare della Coppa Fia per autostoriche. A Vallelunga il presidente della Csai, Fabrizio Serena, gareggerà con un'auto molto competitiva, la TZ 1 della Scuderia del Portello. Serena si è innamorato delle corse di autostoriche e da vero appassionato ha capito qual è il formidabile potenziale di spettacolo e di divertimento che queste competizioni racchiudono. Dicevamo che Vallelunga è stata preceduta dalle gare di Zolder, Nurburgring e Salisburgo; vediamo ora nel dettaglio cos'è successo in queste ultime tre gare della

Coppa Fia.

**ZOLDER.** Sulla magica pista belga (un tracciato molto veloce e guidato, perfetto per le auto storiche) i portacolori della Scuderia del Portello si sono fatti onore. Nella classe sino a 1300 cc (anni 1955-1960) Marcello Minerbi, alla guida della Giulietta SZ preparata dalla Mirabella, non aveva problemi ad aggiudicarsi la corsa davanti alla veloce Abarth di Ron Verzybergen e alla Turner di Fred Boothby. Quinto si classificava Edgar con la Giulietta SS seguito da Pim Van der Werd su Giulietta Sprint Veloce. Sempre nella classe sino a 1300 costruite dal 1961 al 1963, la 6, vittoria di Robin Longdon su Lotus Elite davanti a un ottimo Gerrit Caviet, anche lui su Lotus Elite. In sostanza i primi sei posti in classifica venivano conquistati dalle velocissime creature di Colin Chapman. Settimo l'italiano Pisoni con la sua Asa 1000. Nella classe 4 sino a 2000 (anni 1955-1960) vittoria Porsche con Hans Blatzheim al volante della veloce Carrera, secondo Everingham su Elva e terzo Bernd Becker su Porsche 356. Nella classe 7 sino a 2000 (anni 1961-1963) vittoria di Giuseppe Lucchini, che dopo una corsa appassionante riusciva a distanziare il suo avversario di questo campionato, il francese Jean Louis Laborde anche lui come il bresciano alla guida di una veloce Alfa Romeo TZ 1.

**DOPO ZOLDER** le autostoriche si sono spostate in Germania, sul nuovo circuito del Nurburgring. Davanti a un pubblico straboccante, più di 40 mila spettatori paganti s'è vista sempre grande battaglia. Nella

classe 3 sino a 1300 (anni 1955-1960) vittoria di Warner Schroeders su Lotus Elite davanti ad Angelo Zadra su Giulietta SZ. Terzo si classificava Wolfgang Kroemer su Abarth Record Monza. Nella classe 6 sino a 1300 (anni 1961-1963) vittoria ad André Bailly su Lotus Elite, seguito da Horst Auer, Gerrit Caviet e Peter Ecury, tutti su Lotus Elite. Nella classe 2 oltre 2000 (anni 1945-1954) primo si classificava Bob Birrel su Jaguar XK 120 (auto peraltro molto discussa perché dotata di freni a disco mai montati su quel modello) davanti a Berto Mandelli, Stefano Senin e Vittorio Pizzolotto, tutti su Lancia Aurelia B 20. Nella classe 1 sino a 2000 (anni 1945-1954) vittoria del tedesco Hans Rössing su Alfa Romeo 1900 davanti alla Porsche 256 di Andreas Heinrich. Gara tirata allo spasimo quella delle GTS classe sino a 2000 (anni 1961-1963). La vittoria toccava a Schoen su Alfa Romeo TZ 1 davanti a Giuseppe Lucchini, Jean Louis Laborde e Michel Oprey, tutti su TZ 1. Il giro più veloce era però appannaggio di Lucchini. Nella classe 4 sino a 2000 (anni 1955-1960) vittoria di Hans Blatzheim su Porsche Speedster, davanti a Peter Friderich su Elva MG e Stefan Talpe su Porsche Speester. Nella classe 5 oltre 2000 (anni 1955-1960) primo arrivava Darryl Uprichard con la sua diabolica Triumph TR 3, secondo era Mark Schmidt su Austin Healey 3 litri, terzo Jean-Marie Reiner su Triumph TR 3. Altra grossa battaglia nella classe 8 oltre 2000 (anni 1961-1963): vittoria a Rolf Viersen su Ford Cobra davanti a Roger Mac su Jaguar E e Francois Dutoya su Aston Martin Zagato. Ottima corsa la faceva anche l'italiano Vittorio Negri nella gara delle formula junior (anni 1961-63). Negri con la sua Brabham batteva Von Lerber su Lola e l'inglese Ken Booth, su Cooper.

**IN AUSTRIA,** a Salisburgo sotto un vero e proprio diluvio universale, i risultati della gara (i concorrenti per la coppa Fia hanno corso tutti insieme in un'unica corsa) confermano quelli di Zolder e Nurburgring. Zadra su Giulietta SZ vinceva la classe fino a 1300 (anni 1955-1960) davanti a Tang su Giulietta SS e Minerbi su Giulietta SZ; Giuseppe Lucchini con l'altra TZ1 vinceva la sua classe (fino a 2000, anni 1961-1963) davanti a Holzner su Porsche e Bonetti su TZ 1, Bailly

vinceva il suo gruppo, sino a 1300 (anni 1961-1963), davanti a Caviet anche lui su Lotus Elite e Pisoni su Asa 1000. Nella classe oltre 2000, anni 1961-1963, vittoria a Peter Ecury su Morgan davanti alla Cobra di Versen; vittoria di Rössing su Alfa Romeo 1900 SS nella classe sino a 2000 (anni 1945-1954) e di Birrel su Jaguar XK 120 nella classe oltre 2000 (anni 1945-1954). Bisogna segnalare però che Bailly, Rössing, Zadra e Birrel hanno vinto la loro classe non conquistando punteggio pieno perché le classi in questione non erano a ranghi completi. □

### Così le ultime tre gare dell'europeo

#### ZOLDER

12 agosto 1984

#### Le classifiche:

**Gr. 1 fino a 1300 (1955-60):** 1. Minerbi (Alfa Romeo Sz) 20 giri in 22'59"2; 2. Verzybergen (Abarth) 23'02"5; 3. Boothby (Turner) 23'05"8; 4. Diestertich (Austin Healey) a 1 giro; 5. «Edgar» (Alfa Romeo Ss) a 1 giro; 6. Van Der Weld (Alfa Romeo Sv) a 1 giro. **Gr. 4 fino a 2000 (1955-60):** 1. Blatzheim (Porsche) 10 giri in 21'00"5; 2. Pratt (Elva) 21'48"9; 3. Berg (Porsche) 23'04"2; 4. Van Der Lof (Mg A) a 1 giro; 5. Haenni (Porsche) a 1 giro; 6. Guezen (Tvr) a 1 giro. **Gr. 6 sino 1300 (1961-63):** 1. Longdon (Lotus) 10 giri in 21'05"7; 2. Caviet (Lotus) 21'31"4; 3. Schroers (Lotus) 21'43"0; 4. Van Doorn (Lotus) 21'45"9; 5. Hugenholtz (Lotus) 21'54"7; 6. Verstappen (Lotus) 22'09"6. **Gr. 7 sino a 2000 (1961-63):** 1. Lucchini (Alfa Romeo Tz 1) 10 giri in 20'59"6; 2. Laborde (Alfa Romeo Tz 1) 21'00"5; 3. Corporaal (Alfa Romeo Sprint) a 1 giro; 4. Millanes (Lotus Elan) a 1 giro; 5. Schneider (Alfa Romeo Sprint) a 1 giro; 6. Ulrich (Mg) a 1 giro.

#### NURBURGRING

19 agosto 1984

#### Le classifiche:

**Gr. 1 sino 2000 (1945-54):** 1. Roessing (Alfa Romeo 1900 C) 14 giri in 22'35"92; 2. Heinrich (Porsche 356 B) a 2 giri. **Gr. 2 oltre 2000 (1945-54):** 1. Birrel (Jaguar Xk 120) 13 giri in 21'57"71; 2. Mandelli (Lancia Aurelia B20) a 1 giro; 3. Senin (Lancia Aurelia B20) a 1 giro; 4. Pizzolotto (Lancia Aurelia B20) a 3 giri. **Gr. 3 sino 1300 (1955-60):** 1. Schroers (Lotus Elite) 14 giri in 21'44"01; 2. Zadra (Alfa Romeo Sz) 22'18"68; 3. Kroemer (Abarth Record Monza) 22'20"88; 4. Tang (Alfa Romeo Ss) a 1 giro; 5. Diestertich (Austin Healey Sprite) a 1 giro; 6. Waser (Alfa Romeo Sz) a 1 giro. **Gr. 4 1300-2000 (1955-60):** 1. Blatzheim (Porsche Speedster) 14 giri in 21'25"38; 2. Friderich (Elva Mg Courie) 21'30"40; 3. Talpe (Porsche Speedster) 21'37"55; 4. Oberlaender (Triumph Tr

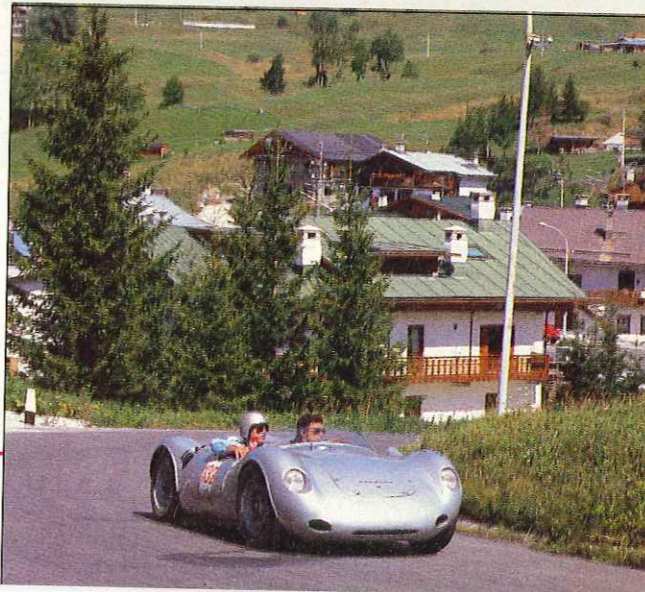


Sulla curva sopraelevata di Monthlery, le tre Lancia Aurelia GT sponsorizzate dalla Ritz e che partecipano all'europeo: nell'ordine Mandelli, Senin e Pizzolotto

### Alla Coppa delle Dolomiti rivisto un personaggio famoso Maresciallo super-sprint



Coppa d'Oro delle Dolomiti: sopra, l'Alfa Romeo 1900 TI guidata dal maresciallo Spatafora, un personaggio mitico negli Anni '60. Sotto, Caliceti con la Porsche 550 RS (Fotografie Attualfoto)



#### CORTINA D'AMPEZZO

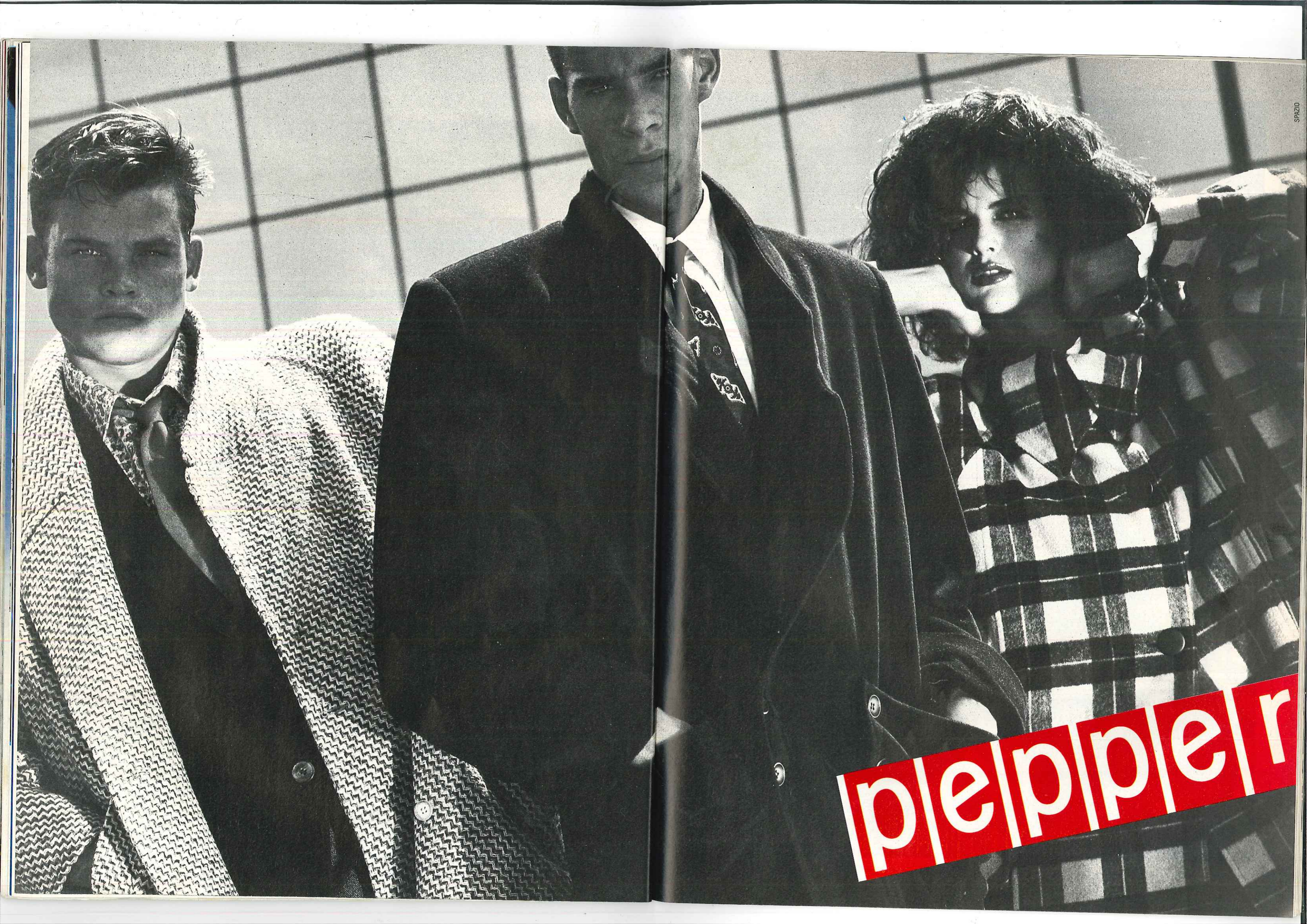
Tra gli aspetti più interessanti delle manifestazioni rievocative per auto storiche, quello di fare conoscere autentici personaggi solo in parte dimenticati. A Cortina tra i concorrenti al via della Coppa d'Oro delle Dolomiti, certamente uno dei più singolari era il maresciallo dell'Interpol Spatafora. Di lui si occupò spesso la cronaca nera degli anni '60, quando il funzionario di Polizia era impegnato in una lotta senza quartiere contro la criminalità. Una delle qualità di Spatafora, che ancora oggi conserva lo spirito battagliero di quando inseguiva e bloccava malviventi di ogni genere, era la straordinaria abilità nella guida: era considerato uno dei migliori della Polizia. Questo portò la Questura di Roma alla decisione di affidargli una vettura più potente rispetto a quelle in dotazione: nientemeno che una Ferrari 250 GT. Fu un caso decisamente unico ma con la vettura di Maranello, verniciata per ragioni di servizio in nero, Spatafora si rese protagonista di imprese tanto audaci che a narrarle ci vorrebbe la penna di un romanziere giallo. Di quella «sua» Ferrari, Spatafora ricorda, con un velo di nostalgia, la potenza e l'agilità. A Cortina il maresciallo era in gara con una Alfa Romeo 1900 TI, proprio come quella che era in dotazione alla Polizia in quegli anni. Sulla salita che porta alle Tre Cime di Lavaredo, il «maresciallo» non ha faticato nel fare vedere quelle doti di pilotaggio che gli consentirono di consegnare alla giustizia molti fuorilegge.

Maurizio Ravaglia

### Nell'85 auto-giro per storiche

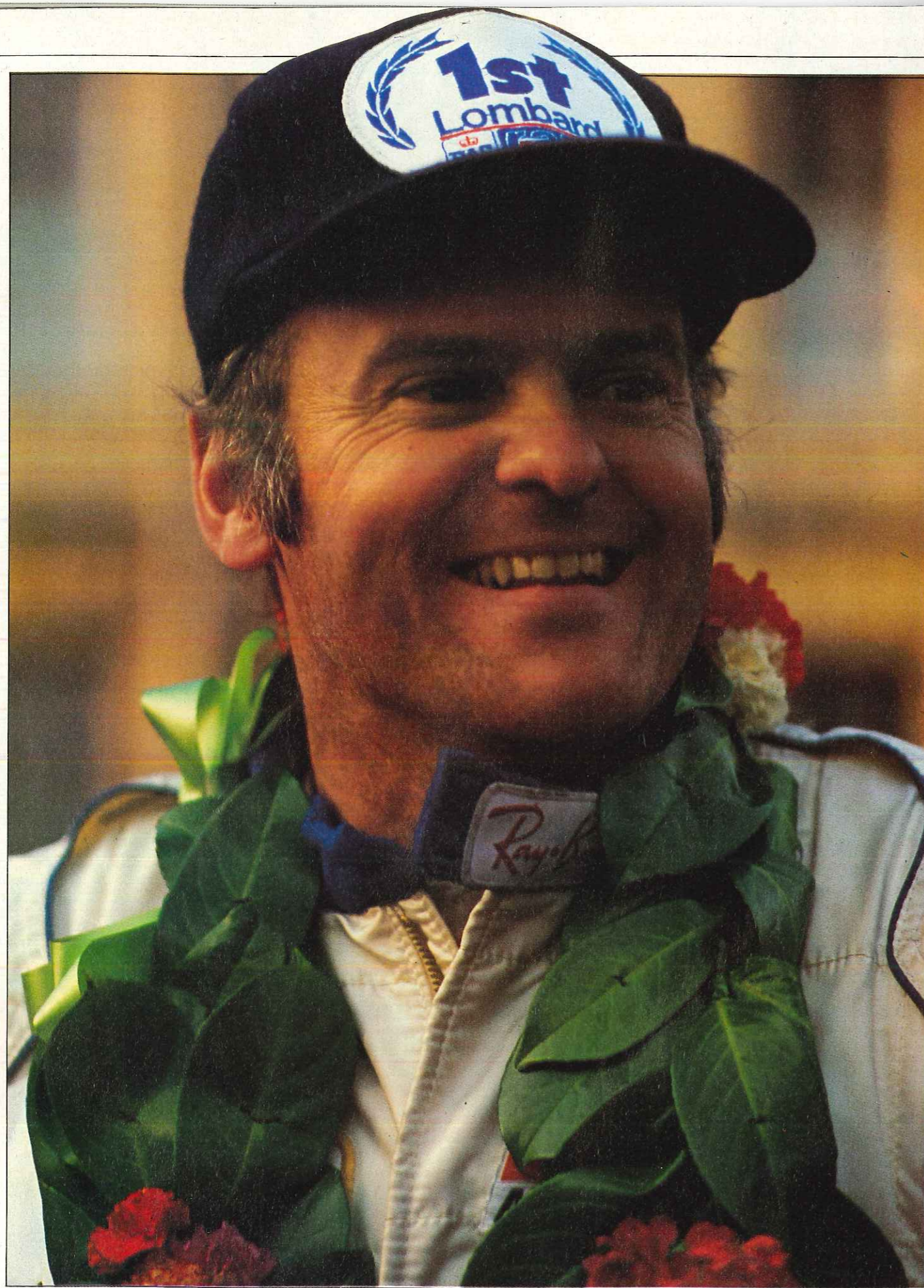
**IMPOSSIBILE** non ammetterlo: siamo in pieno boom delle autostoriche e soprattutto per merito di alcuni appassionati che hanno creato le basi del successo quando ancora in Italia il fenomeno non era conosciuto. Pionieri che si sono magari posti successivamente in ombra in attesa di una fase successiva. Fase che arriverà sicuramente verso la fine di aprile del 1985 con l'organizzazione di una straordinaria gara per auto storiche, basata sulla formula della velocità. L'idea è di Giulio Dubbini, ben noto pilota di «storiche», nonché primo organizzatore delle più importanti rievocazioni, dalla Mille Miglia alla Coppa delle Dolomiti. La nuova gara sarà un vero «Giro d'Italia» (ma Dubbini potrebbe riprendere anche il nome «Mille Miglia»), con trasferimenti tirati e vere prove di velocità su alcuni autodromi e su alcune classiche salite. Verranno ammesse 160 vetture super-selezionate più altrettante che potranno competere secondo una formula meno tirata. Una idea davvero coraggiosa e che farà parecchio discutere.





pepper





STIG BLOMQVIST (FotoBelleEpoque)

MONDIALE RALLY/Parla Stig Blomqvist, il «quasi» vincitore del campionato '84

## «Il titolo? Me ne frego!»

Personaggio introverso e particolarmente schivo, il pilota dell'Audi non si fa influenzare dal probabile successo: «In effetti, non ha una grande importanza per me. Semmai, sarà bello dare ai miei compatrioti un nuovo argomento di discussione»

di Maurizia Baresi

LA SUA INDIFFERENZA totale, sincera, annoiata, nei confronti del cronista è ormai leggendaria: un paio di generazioni almeno di giornalisti (corre da ben 20 anni) ha sbattuto i denti contro i suoi «Yea, yea, no problem, every thing ok» detti quasi sbadigliando. La testa girata di qua e di là a guardare le gomme, a controllare la punta dei piedi, l'attenzione rivolta a tutto fuorché al poveretto con la penna in mano che cerca di saperne di più sulla gara in svolgimento. Questo è Stig o, almeno, è l'immagine di Stig più familiare a chi segue i rally. Dato che di lui non si sa praticamente altro, ecco che te lo hanno siglato col marchio della sua caratteristica più evidente. Ma chi è Blomqvist, com'è in realtà questo re del silenzio, che si prepara ad essere incoronato campione del mondo 1984? Intanto, c'è qualcosa capace di renderlo loquace, spassoso, e non è certo l'acqua minerale. Di tanto in tanto, il nostro Stig ama alzare il gomito e dopo si apre un poco, si sgela, si scioglie e, finalmente, parla. Subito dopo il rally dei Mille Laghi, come del resto nei giorni precedenti, Stig si è concesso un'allegria serata nella discoteca di Jyväskylä, in compagnia di tutto il team Audi, fresco di titolo mondiale, ma soprattutto di Michèle Mouton, sua compagna ideale quando si tratta di far baldoria. Tempo pochi minuti, la campionessa francese e gli altri seduti allo stesso tavolo avevano le lacrime agli occhi dal ridere. Facendo ballare il suo bicchiere di gin and tonic tra le mani, Stig raccontava il «suo» rally.

«Questi qua son tutti matti! Nella quinta prova ho migliorato il tempo dell'anno scorso di trenta secondi, e loro (i finlandesi, n.d.r.) hanno fatto ancora meglio di 12 secondi. Eppure io ero sempre con l'acceleratore a fondo». A questo punto l'espressione sconsolata valeva più di una gag di Charlot. Poi

il campione svedese si portava l'indice alla tempia e con un fischio eloquentissimo sottolineava il concetto: «They are crazy!» Dopo di ciò Blomqvist è partito sull'onda dei ricordi, seguitissimo dal suo piccolo pubblico. «Nel '72 fui il primo a ritirarmi. Alle sei sono partito, alle sei e mezza ero già qui al bar». Incoraggiato dall'ilarità che

deciso che era meglio scambiarsi i ruoli, ed è stato mio padre a fare il navigatore a me, dal '64 al '68». La cosa pareva divertirlo un sacco, mentre nessuna delle ragazze che andandosene, passava di lì, poteva evitare un suo saluto garbatamente prendi-giro. Nel frattempo lo chef della sala insisteva che doveva chiudere. Gentilmente, ma insiste-

va. Erano le quattro del mattino e Stig non dava il minimo segno di stanchezza: da chiedersi se era proprio lui quello che si era sciroppato una bagatella di rally come il Mille Laghi. Gli abbiamo dato la buona notte che ancora ridacchiava con la Mouton. A questo punto, come non aver voglia di andare un po' più in là e fargli qualche domanda diretta, tra amici? E quale miglior complice, perché Stig acconsente a lasciarsi esplorare un po', di Michèle Mouton? Concluso il patto, eccoci a chiacchierare a tre nella quiete, panoramica stanza di Blomqvist, questa volta alle sette del pomeriggio, senza interferenze... alcoliche, anche se confessiamo di aver addolcito l'atmosfera con un buon numero di cioccolatini. Ovviamente al liquore.

— Stig, sei notoriamente così distaccato da sembrare scostante: perché questo atteggiamento? «È questione di mentalità, io

sono sempre stato così: non mi piace lasciarmi coinvolgere troppo, non mi va di essere in primo piano, preferisco stare da qualche parte, in mezzo».

— Non è che sei un po' timido? «Beh, un po' sì. E prima era anche peggio. Adesso mi sono abituato. Ho dovuto farcela». Parla la Mouton: «È vero, mi ricordo quando abbiamo cominciato a lavorare insieme, due anni fa, tutti i giornalisti dicevano che era impossibile parlare con Stig, perché non diceva altro che sì e no, senza lasciar mai capire quello che pensasse realmente. Stig è molto più «facile» oggi rispetto allora».

segue

### Vent'anni di rally

STIG BLOMQVIST è nato a Orebro, in Svezia, il 29 gennaio del '46. Figlio d'arte, ha iniziato la sua carriera facendo il navigatore di suo padre per poi passare alla guida nel '64. È stato pilota ufficiale Saab fino al 1981 e dopo una parentesi Talbot è passato all'Audi. Vediamo, anno per anno, i suoi risultati più significativi:

- 1967: 4. nel campionato nazionale rallies
- 1970: 2. nel campionato nazionale rallies
- 1971: 1. al Rally Rac; Svezia e Finlandia
- 1972: 1. al Rally di Svezia; 2. al Rally Rac
- 1977: 1. al Rally di Svezia
- 1979: 1. al Rally di Svezia e nel South Swedish
- 1980: 1. al Boucles de Spa e nel South Swedish
- 1981: 3. al Rally Rac; 5. nel Rally di Svezia; 8. al Mille Laghi
- 1982: 1. al Rally di Svezia e al Rally di Sanremo; conclude al 4. posto del campionato mondiale
- 1983: 1. al Rally Rac; 2. nel Rally di Svezia, Argentina e Mille Laghi; 3. nel Rally di Montecarlo; si piazza al 4. posto nel campionato mondiale
- 1984: 1. nel Rally di Svezia, Acropoli, Nuova Zelanda e Argentina; 2. al Rally di Montecarlo

vedeva nascere dalle sue parole, Stig non si fermava più. Si scopre così che Blomqvist, normalmente schivo e non amante della «prima fila», può, se opportunamente «riscaldato» dall'ambiente, sentirsi perfettamente a suo agio proprio al centro dell'attenzione. Ed infatti l'onda dei ricordi si spingeva ancor più lontano, mentre il cameriere, non senza un'occhiata malevola all'orologio (si era ormai molto oltre l'orario di chiusura) rinnovava per l'ennesima volta la bottiglia di champagne nel secchio del ghiaccio. «Quand'ero ragazzino, facevo il navigatore a mio padre: ero sempre con la testa fuori dal finestrino a vomitare... così ho



## «Il titolo? Me ne frego!»

segue

— E con la gente che conosci bene, come sei, Stig?  
«Anche con quella sono piuttosto silenzioso: preferisco ascoltare che parlare».  
— Sicché non sei mai tu a fare il primo passo...  
«Non è escluso che lo possa fare, ma la maggior parte delle volte funziona nell'altra maniera. C'è comunque gente con la quale ti accorgi subito di avere dei punti in comune e con la quale puoi parlare di qualsiasi cosa. In questo caso non ho nessun problema a stabilire il contatto».  
— Come descriveresti il tuo carattere?  
«Sono uno che ha sempre cercato di non far rumore fin dall'inizio. A scuola per esempio,

solo un'impressione che dai, o sei proprio così?

«Sono così, mi viene naturale, forse perché sono sempre stato un grandissimo pigro».  
— Però, nel momento in cui entri in macchina, tutto cambia. Dove trovi quell'aggressività, così improvvisamente?  
«Mi piace battermi, soprattutto quando sono un po' indietro e devo recuperare. Questo mi dà uno sprint eccezionale».  
— Certo per chi ti osserva è difficile capire questo «sdoppiamento» così repentino...  
«Eppure è semplice: quando entro in macchina mi estraneo da tutto il resto e mi concentro fortissimamente... e divento aggressivo».  
— Come reagisci agli ordini di scuderia quando ti obbligano a rallentare per facilitare un compagno?  
«Non sono certo felice, ma so che queste sono le regole e le rispetto. Posso solo dire che è triste trovarsi in questa situazione. Ma bi-

avevamo in tutto 10 meccanici. Immagina la festa quando ho vinto il Rac nel '71: per noi tutti è stato un grosso avvenimento. Ero felice con loro, ho un gran bel ricordo».

— Un così lungo periodo con la marca svedese, non ti ha impedito di affermarti più presto a livello mondiale?  
«Forse è stato un po' stupido rimanere così tanto tempo, ok, ma è facile dirlo oggi, quando si sa come sono andate le cose».  
— Qual è la ragione per cui non ti sei mai mosso dalla Saab? Hai mai cercato, in quel periodo, di trovare qualcos'altro?  
«No, non proprio. Anzi, ogni tanto si presentava qualcuno con delle proposte, ma a me non interessavano proprio. Mi andava benissimo rimanere dov'ero. Quando poi abbiamo cominciato col turbo, era troppo interessante seguire quel progetto».

— Eri consapevole delle tue reali possibilità? Cioè, quando vedevi gli altri che partecipavano al campionato mondiale, ti rendevi conto di poter stare al loro livello?  
«Certo che sì, perché ogni anno mi confrontavo con Bjorn Waldegaard nel rally di Svezia, e la maggior parte delle volte lo battevo...».  
— E allora come non pensare di metterti in corsa per il mondiale pure tu?  
«Oh, ero così legato alla Saab, che i suoi programmi erano i miei: dato che alla marca svedese non interessava partecipare a tutta la serie di rally mondiali, io non ci pensavo nemmeno lontanamente».

— È duro sapere di essere al livello dei migliori e starsene in un angolo...

«OK, ma ero giovane, non avevo voglia di lasciare la Svezia per andare a vivere in un altro paese. A quel tempo, la sola marca possibile era la Ford, sicché sarei dovuto andare in Inghilterra quando avevo 21-22 anni. La mia era anche una situazione un po' speciale, perché la Saab era l'unica vettura a trazione anteriore ed io non ero sicuro di quello che avrei potuto fare con una trazione posteriore. Questo è forse stato un freno fin dall'inizio. Più avanti, stavo talmente bene alla Saab, che si sarebbe dovuto presentare qualcosa di veramente formidabile per farmi cambiare. Senza contare che la Saab rappresentava per me anche il futuro dopo i rally: confidavo di lavorare con loro per il resto della vita. Non sapevo come sarebbe andata con altre Case: magari facevo una stagione, due, e poi venivo lasciato a piedi. Non me la sentivo di distruggere tutto per qualche cosa di incerto».

— Come hai vissuto il cambiamento un po' brusco dalla Saab alla Audi?

«C'è stato l'intermezzo con la Talbot, che ha reso la cosa più graduale. Comunque non si è trattato di uno stacco difficile, perché è stato così bello trovarsi in mano una vettura competitiva e sentirsi «uguale agli altri!»

— Da quanto tempo corri?  
«Ho fatto il mio primo rally il 16 agosto di 20 anni fa».

— Dopo 20 anni, che effetto fa diventare campione del mondo?

«Non lo sono ancora...».

Interviene ancora la Mouton: «Lo sei, lo sei!»

Stig: «Beh, aspettiamo un attimo... ok, comunque ci sono molto vicino».



non ho mai voluto essere il primo della classe: me ne stavo nel mucchio, cercando di fare il meno possibile. Anche durante il servizio militare, mi sono comportato senza lode e senza infamia, cercando di stare al mio posto senza combinare disastri».

— Sei buono o cattivo?  
«Davvero non lo so... o forse sono più vicino ai cattivi. Non fraintendiamo però. Ci sono diversi modi di essere cattivi, e se parliamo di gente veramente cattiva, quella di cui non ti puoi mai fidare, in questo caso è chiaro che non lo sono».

— Sai perdonare un torto?  
«Dimentico molto alla svelta: se il tizio viene a chiedermi scusa e riconosce di aver sbagliato, non serbo alcun rancore».

— E se il tizio scusa non te lo chiede?

«L'unica cosa è lasciar correre. Certo non mi farà piacere rivedere quella persona, ma non mi verrà mai in mente di fare qualcosa contro di lei: cercherò solo di ignorarla».

— Dai l'impressione di essere sempre calmo, di non avere mai un momento di nervosismo, nemmeno alla partenza di un rally, come se la cosa non ti riguardasse. È

sogna accettarla. Quando si corre in un team con così tanti piloti in gamba, non si può fare la guerra all'interno della squadra... Guarda l'Argentina, per esempio: eravamo da soli laggiù, sarebbe stato molto stupido mettersi a correre l'uno contro l'altro. Con un'ora e mezza di vantaggio sul quarto, era logico che andassimo piano».

— Come hai cominciato a correre?  
«Sono stato coinvolto dalle automobili fin nella tenera età, perché mio padre aveva una scuola guida, mia madre ci lavorava, ed io passavo la mia vita in macchina: ci dormivo, ci piangevo, ci facevo tutto. Poi mio padre cominciò a partecipare a piccoli rally, prendendomi come navigatore. Ben presto ho deciso di mettermi io stesso alla guida, e così mi sono preso la licenza».

— Ciò rappresentava un sogno per te?  
«All'inizio sì, certamente, soprattutto quando guardavo gli altri davanti a me».

— Per quanto tempo sei rimasto alla Saab, e che ricordi conservi, di quel periodo?

«Alla Saab sono rimasto dal '64 all'81. Era un team di amici, ci conoscevamo tutti molto bene. Anche perché non eravamo numerosi:

— Allora, che significa per te?

«Non lo so, è difficile rispondere prima... comunque non credo che cambierà la mia vita».

— Vuoi dire che il titolo non ha nessuna importanza per te?

«Non un gran che! Ok, sarà bello dare ai miei compatrioti un argomento di conversazione diverso dalle mie solite vittorie nel campionato svedese».

— Qual è stato il peggior momento nella tua carriera?

«Se si intende la peggior stagione, direi quella 1972: tutto è andato storto, in quell'anno. Sono riuscito a terminare solo il rally di Svezia. Mai collezionato tanti ritiri. L'anno prima, invece, era stato formidabile: ho vinto il rally svedese per la prima volta, il Mille Laghi, il Rac, e mi sono aggiudicato due campionati Svabuxcali. Se si intende invece il momento più brutto, quello è stato quando la Saab mi ha comunicato che non avremmo



Nell'altra pagina, Stig Blomqvist e il suo navigatore Cederberg, impegnati con l'Audi Quattro nel Rally d'Argentina, vinto dal pilota svedese. Qui sopra, infatti, Stig e Cederberg celebrano il meritato trionfo. Sotto Stig Blomqvist, a destra, insieme ad altri due grandi campioni del ralisimo internazionale: Walter Röhrl, al centro, e Hannu Mikkola (FotografieDPPI)



più corso nei rally. Me lo dissero due settimane prima di Natale: un po' tardi per cominciare a cercare un volante. Sono rimasto attaccato al telefono per non so quanto tempo, finché ho trovato dei tipi, in Svezia, che avevano pronta una Talbot, e che me l'hanno affidata. Dess'ò Deil mi ha poi dato una macchina per il Mille Laghi, dove ho guadagnato dei punti nel mondiale, importantissimi per lui. Mi ha ridato una vettura per il Rac, dove sono finito terzo e infine è arrivata l'Audi».

— I rally sono la cosa più importante della tua vita?

«Visto tutto il tempo che mi prendono, per il momento posso dire che sì, sono la cosa più importante, ma non voglio certo morire senza aver provato qualcos'altro».

— La macchina viene dunque prima della famiglia, dell'amore, degli amici, eccetera?  
«Ah no! Se la mettiamo su questo piano, la macchina viene per ultima. Stare con le persone che si amano, vivere normalmente con gli amici, queste sono cose veramente importanti».

— Se domani qualcuno che ami ti ponesse un ultimatum chiedendoti di smetterla coi rally, che faresti?

«Questa è una domanda impossibile e ci sarebbe da discutere, perché non può essere vero che qualcuno mi ponga un ultimatum del genere...».

— Già, ma se capitasse?

«Beh continuerei; perché vorrebbe dire che qualcosa già non va con quella persona».

— Le persone con le quali vivi e che ami, possono darti più forza nella tua professione, o trovi solo in te stesso la spinta sufficiente?

«Io penso che sia necessario essere felici a casa per poter dare il meglio di se stessi. Solo così puoi concentrarti in quello che fai e non avere la testa impegnata continuamente dai tuoi problemi personali».

— Qual è la cosa più bella dei rally?

«Il fatto che ti permettono di viaggiare e di vedere posti che altrimenti non ti verrebbe mai in mente di andare a visitare. Questa è una cosa che resta nella memoria e a cui ripenserò con piacere quando mi fermerò».

— E qual è la sensazione più bella quando stai correndo?

«Una sensazione forte, bellissima, è quando sento la necessità di fare qualcosa di più, e so essere più veloce in quel momento. E poi provo a spingere ancora più a fondo, e sposto il mio limite ancora più in là».

— È il fatto di combattere contro te stesso a eccitarti, o semplicemente la velocità?

«È la sensazione di poter spingere me stesso a fare di più di quanto normalmente mi è possibile. Quando succede è fantastico».

Michèle: «In quei momenti il contorno delle pupille di Stig diventa nero...».

Stig: «Ah sì! La gente dice che quando ho il cerchio nero agli occhi non c'è possibilità di battermi».

— Sei tu a decidere, o succede senza che tu quasi te ne renda conto?

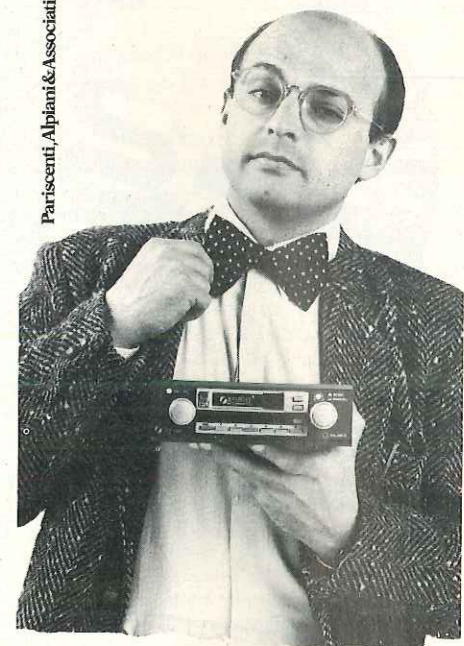
«Sono io che decido quando voglio andare più forte, e allora posso correre tutto il rally senza mollare mai».

— Pensi che se tu ti attenessi a uno stile di vita più controllato come fa la maggior parte dei tuoi colleghi, le tue prestazioni potrebbero essere ancora migliori?

«Bah, il giorno in cui mi accorgessi che star fuori la notte, e tutte le altre piacevolezze di cui amo approfittare, cominciano a disturbare la mia guida, sarei costretto a privarmene, a dimenticarle. Ma finché sento che tutto va bene e che posso correre senza problemi, non vedo perché dovrei starmene qui «punito» in camera mia anziché andare a spassarmela...».

(m. b.)

Pariscenti, Alpianti & Associati



# Irving hi-fi car, sound persuasivo!



**Irving**  
BAGNOLD CREMASCO/CR-TEL (0373) 64 8681

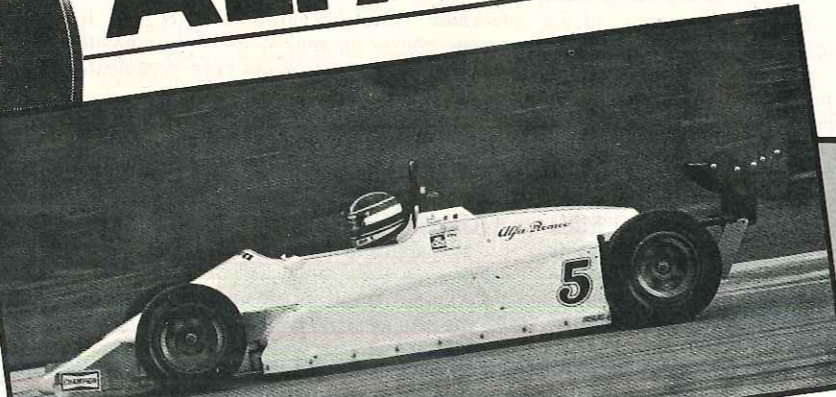
IL SUONO CAMBIA IMMAGINE





# ALFA VINCE

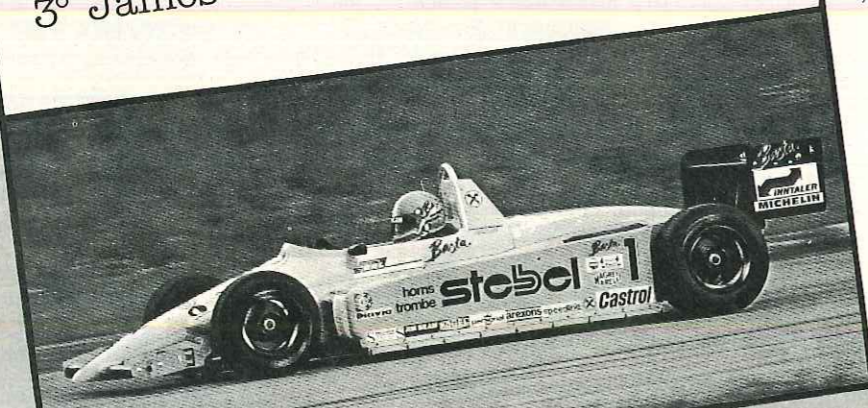
## FORMULA 3



Ivan Capelli (Martini-Alfa Romeo)

## 26° Grand Prix di Monaco (Competizione Internazionale ad inviti)

- 1° Ivan Capelli (Martini-Alfa Romeo)
- 2° Gerard Berger (Ralt-Alfa Romeo)
- 3° James Weaver (Ralt-Alfa Romeo)



Gerhard Berger (Ralt-Alfa Romeo)

## CLASSIFICA CAMPIONATO EUROPEO FORMULA 3

(dopo 11 gare)

- 1. Capelli (Martini-Alfa Romeo) p. 50
- 2. Berger (Ralt-Alfa Romeo) p. 45
- 3. Dumfries (Ralt-Volkswagen) p. 42

## CAMPIONATO EUROPEO F 3

6 vittorie (su 11 gare)

- \* Magny Cours (1-5)  
1° Ivan Capelli (Martini-Alfa Romeo)
- \* La Chatre (13-5)  
1° Ivan Capelli (Martini-Alfa Romeo)
- \* Zeltweg (27-5)  
1° Gerhard Berger (Ralt-Alfa Romeo)
- \* Monza (24-6)  
1° Gerhard Berger (Ralt-Alfa Romeo)
- \* Pergusa (8-7)  
1° Ivan Capelli (Martini-Alfa Romeo)
- \* Mugello (15-7)  
1° Ivan Capelli (Martini-Alfa Romeo)

L'Alfa Romeo, che non partecipa direttamente alle competizioni, ringrazia i suoi clienti sportivi, le scuderie e gli sponsor per le vittorie conseguite con i propri motori

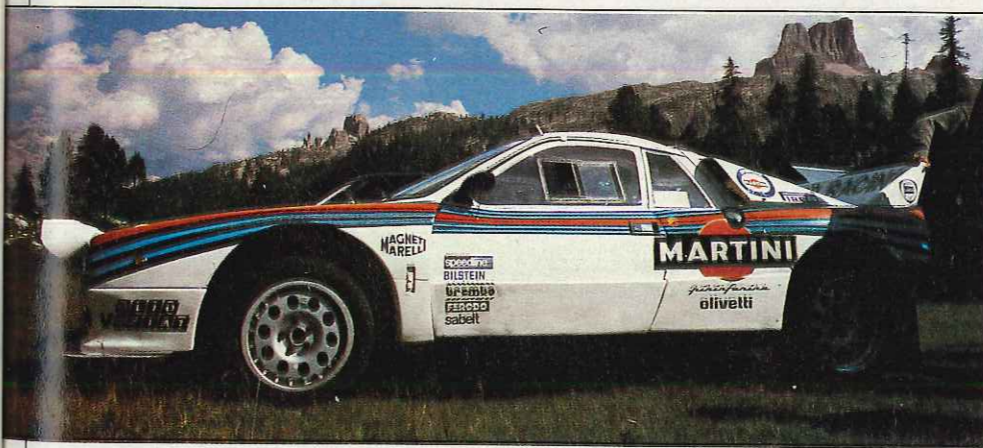
Sulla scia della Lancia Delta HF Martini, un'altra iniziativa

## Il futuro a strisce

L'intera famiglia delle 220 «038» che uscirà in primavera dovrebbe essere stilizzata con i colori dello sponsor che da anni è legato alla Casa torinese in rally e in endurance



Sulle Dolomiti la Lancia ha di recente ripresentato la sua Delta HF versione «Martini». Sotto, la 037 «muletto» utilizzata da Bettega; in basso, l'interno della HF-Martini in tessuto speciale



LANCIA E MARTINI, due nomi sempre più uniti grazie ai successi sportivi ed ora anche in virtù di un comune indirizzo commerciale. La Lancia Delta HF turbo «Martini» ha sorpreso per il suo successo, tanto che alcuni concessionari hanno avuto l'idea di proporre delle versioni «artigianali» per arginare il problema delle consegne. Quasi una idea «rubata» al conte Gregorio Rossi di Montelera, uno dei «boss» della Martini, che ha voluto caratterizzare la sua Lancia Gamma coupé con una sottilissima (e discreta) banda laterale rossa e blu, i colori di «famiglia». Un modo, involontario ma non casuale, per influenzare il costume: da una sponsorizzazione di successo una scelta che sta diventando una moda. All'inizio del prossimo anno infatti la Martini dovrebbe legare il proprio nome (e i propri colori) ad una Lancia davvero speciale: quella 038 a quattro ruote motrici che sarà la futura «arma» per i rally della Casa torinese. Per l'omologazione in gr. B, sarà necessario costruirne 220, la maggioranza in versione stradale ma dotate sempre di un'eccezionale pedigree. Vetture già destinate ad entrare nella storia come è stato il caso delle Lancia Stratos e 037: non a caso quindi la livrea Martini verrebbe scelta per un prodotto del tutto particolare. Un modo anche per solennizzare un matrimonio che sembra davvero riuscito.

RILANCIO HF. In attesa della 038-Martini, la Lancia ha comunemente riproposto la Delta HF stilizzata con i colori del suo sponsor in rally e in endurance. La vettura costa (chiavi in mano) 18.738.000 contro i 18.012.000 della versione di serie e si distingue per le bande colorate e per le ruote in lega leggera. Ma soprattutto spiccano i sedili Recaro, i pannelli-porta e il tetto rivestiti in tessuto «alcantara» nero con bande Martini. Un materiale modernissimo, idrorepellente, oltre che permeabile all'aria che assomiglia in tutto e per tutto alla pelle scamosciata.

Daniele Buzzonetti

## Un test per (non) capire...

CHI SCRIVE d'automobili e di corse ha generalmente iniziato sulla spinta di una personale passione per l'argomento e altrettanto generalmente «invidia» l'abilità dei piloti, non riuscendo a capire fino in fondo dove i big della velocità e dei rally trovino tanta capacità di guida. Un mistero che non abbiamo risolto nemmeno in occasione di un recente (anche se purtroppo breve) «test» sulla strada del passo Falzarego, con Attilio Bettega alla guida della Lancia 037. Seduti al suo fianco e «legati» con la regolamentare cintura a quattro punti, abbiamo inizialmente scoperto che sulla vettura campione del mondo '83, il navigatore è tutt'altro che scomodo. La 037 esternamente è piccola e compatta ma l'abitacolo è ben studiato. «Devo guidare in maniera un po' strana». — ha attaccato Bettega mentre le prime

curve venivano «bevute» dalla «volumetrica» — «Questo è un muletto carburato per le prove del S. Remo mentre qui siamo a 2.000 metri e in uscita di curva la macchina ha quindi una leggera esitazione in accelerata. Poi monta delle Pirelli intermedie che sull'asfalto scaldano troppo e devo aiutarmi con il freno a mano per correggere la traiettoria...». Problemi? Chissà allora che cosa deve essere in gara, considerata l'apparente facilità con cui la 037 si inseriva nei tornanti: frenata brusca ma sicura, cambiata «a mitraglia» e un volante azionato a mo' di vortice. Sembrava che il mondo girasse intorno e invece la 037 in un baleno tornava perfettamente allineata e pronta per l'accelerazione. Non abbiamo forse capito molto ma in realtà non c'era molto da capire: piloti si nasce. (d.b.)





RALLY OPEN/Il replay del Piancavallo

# Sanremo chiama «Vuda»

E lui ci andrà deciso a battersi di brutto con i big dell'Audi, della Lancia e della Peugeot. Il Piancavallo infatti gli ha dato la quasi-certezza del titolo Open: non dovrà dunque preoccuparsi di fare punti

di Roberta Gremignani



**P**IANCAVALLO — Che cosa significa per Adartico Vudafieri la vittoria di Piancavallo? Certamente molto più della quasi certezza di conquistare il titolo «Open», dovuta ai quindici punti di vantaggio su Lucky ed al forfait della Ferrari a Sanremo: significa poter affrontare il Rally di Sanremo, il più atteso della stagione per Vudafieri e Pirollo, con un altro spirito. Non più solo badando a stare davanti a Lucky-Berro per garantirsi il punteggio di campionato ma, in piena scioltezza, puntando a misurarsi con gli avversari più forti. Quelli cioè che lo scorso anno «Vuda» aveva incontrato con maggior frequenza nelle gare di campionato del mondo. Nella battaglia Sanremese fra Audi, Lancia e Peugeot, quindi, cercherà di inserirsi anche la Lancia-Totip di Vudafieri, mentre un altro italiano «che non ha nulla da perdere» (visto che ormai le sue chances nell'open sono irrisorie) e che quindi affronterà il Sanremo con il coltello fra i denti, è Franco Cunico, con la Lancia-Goldie. Ai due potrebbe aggiungersi anche un terzo italiano e cioè Fabrizio Tabaton che però essendo impegnato la settimana precedente alla Coppa Liburna, schiererebbe la propria «037» (preparazione non-Abarth) personale, verniciata per l'occasione con i colori Olio Fiat ed Hertz. Tre piloti extra-mondiale che andranno ad aggiungersi agli abitué Lancia-Martini e Lancia-Totip e cioè Bettega e Biasion. A Sanremo rivredremo anche Cerrato-Cerri, assenti a Piancavallo, che probabilmente vi disputeranno la loro ultima gara con la Manta 400. Il Piancavallo, comunque, ha rilanciato anche le lotte di gruppo ed il femminile, rimandando guerre profonde al Sanremo. Rayneri (Ritmo) deve nuovamente inseguire Bentivogli (Alfa Romeo) dal quale lo separano ora 4 punti. Entrambi, attendono poi con curiosità di sapere i nomi degli stranieri che «scenderanno al di qua delle alpi» con vetture di gruppo A. La lotta fra i due è avvincente, anche perché Bentivogli, si sa, ha un patto con il diavolo e la sua presenza «da privato» è da alcune stagioni tradizionalmente ostica ai suoi avversari che corrono per team di primo piano. A Sanremo, comunque, a fare gioco di squadra (Fiat) per Rayneri-Bartolich, ci saranno Fabbri-Cecchini e la loro presenza la dice piuttosto lunga su possibili collaborazioni future fra Jolly Club e Grifone, che finalmente avrebbero deciso di seppellire l'ascia di guerra e lavorare con quella «friendship» che Fiorio ha sempre sognato.

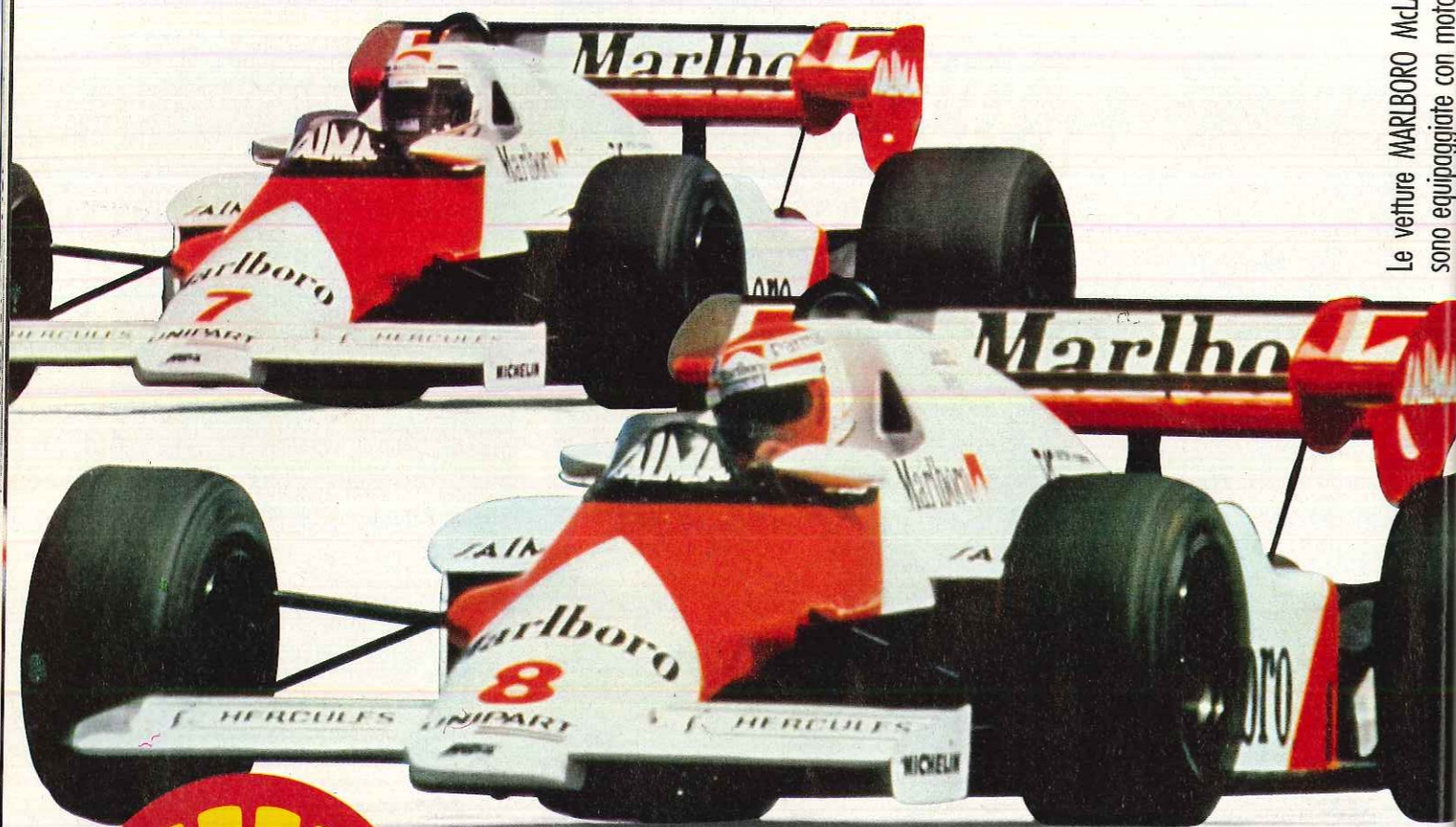
**IN GRUPPO N** il discorso è tutto targato Fiat e Jolly Club, ma a Torino il Rally di Piancavallo ha messo in avviso per il prossimo anno: la Renault 11 Turbo, quando sarà perfettamente affidabile, sarà in grado di battere con facilità le meno potenti Ritmo 130 che quest'anno erano state scelte dalle maggior parte dei privati, impegnati in que-

segue



# SHELL E McLAREN DUE LEADERS MONDIALI PROTAGONISTI IN FORMULA 1

Shell fornitore ufficiale carburanti e lubrificanti  
MARLBORO McLAREN INTERNATIONAL TEAM



# Shell

Leader mondiale dei lubrificanti

Le vetture MARLBORO McLAREN INTERNATIONAL TEAM sono equipaggiate con motore TAG TURBO PO 1 PORSCHE

Publinter Ayer 84

## Sanremo chiama...

segue

sto gruppo. Questo potrebbe significare che non vi saranno programmi gruppo N paraufficiali, ma la cosa non pare compatibile con i programmi '85 dello Junior Team che prevedono l'inserimento nei ranghi della squadra ufficiale giovanile anche di vetture gruppo A ed N. A Torino si potrebbe quindi avallare la partecipazione in gruppo N della Delta Turbo, per controbattere il prossimo anno alle Renault; per ciò che riguarda il titolo invece Fabbri-Ferfaglia hanno preso un certo vantaggio su Chiti-Boretti, grazie al ritiro di questi ultimi, che però sugli sterrati toscani giocheranno in casa. Infine le donne: sia Citroën che Peugeot stanno dando molta importanza la campionato «Open» femminile perché si tratta dell'unico titolo che possono ancora vincere quest'anno con conseguente possibilità di inserzioni pubblicitarie. Per Sanremo la Peugeot di Pierangela Riva dovrebbe disporre di un cambio «da corsa» e di un motore più potente; alla Alberi, invece, è stata promessa la Visa 4x4 che la triestina utilizzerà poi anche sugli sterrati di Sanmarino. Paola Alberi, malgrado il ritiro di Piancavallo, dovuto ad un crollo fisico, intende vincere a tutti i costi il suo secondo titolo italiano, anche perché sta meditando il ritiro dalle competizioni per dedicarsi alla sua azienda di lavorazioni su maglieria e, magari alle nozze con Gigi Pirolo.

**MA TORNIAMO** al Piancavallo per alcune considerazioni che in sede di cronaca non abbiamo potuto fare. Si era nella hall dell'Hotel Park, con il clan della Promotosport in abiti borghesi, appena rientrato dopo il ritiro della loro auto all'inizio della seconda tappa. «Lucky», sdraiato in modo da non fare affluire troppo sangue al ginocchio infortunato durante le vacanze, sorrideva rassegnato. La possibilità di vincere il campionato «Open» non era preventivata ad inizio stagione, quando i pronostici erano tutti per la Lancia di Vudafieri, ma la sconfitta era giunta inaspettata come il tramutarsi in realtà di un bel sogno. E Lucky adesso si sentiva come chi ancora dovuto aprire gli occhi ed uscire dal sogno. In questo contesto, ecco apparire Salvatore Aleffi, presidente



Qui a fianco la Citroën Visa 4x4 di Caneva che ha fatto l'assoluto in una PS su terra. Sotto, la Renault 11 di Lupidi che all'esordio, prima di ritirarsi, ha «suonato» le Ritmo in Gr. N. (Attualfoto)



della commissione rally della Csaì. Il discorso diventa politico, poi polemico, fino a sfiorare la baruffa e si spegne infine senza vincitori né vinti, ognuno ancora con la propria convinzione, come spesso accade quando ai discorsi pratici subentrano inconsistenti elucubrazioni politiche. L'aerobica della parola, insomma, in cui paiono eccellere molti personaggi ai vertici del nostro sport. Lucky, invece è un pilota e forse per questo molto più concreto nelle sue analisi. «I rally italiani stanno diventando troppo impegnativi per i privati — analizza — e spesso lo sono anche per noi professionisti. Secondo me non ha senso fare una gara tanto dura negli orari e nel chilometraggio come lo è stata questa di Piancavallo perché la prima tappa è stata mortale per molti ed ora il rally si ritrova, quando manca ancora tutta la parte su terra, senza lotta, con distacchi abissali fra una macchina e l'altra, impossibilitato ad offrire grande spettacolo al pubblico».

**EFFETTIVAMENTE**, se da un

lato bisogna levare il cappello di fronte agli organizzatori friulani che hanno orchestrato un rally che non ha avuto un solo secondo di ritardo rispetto al programma, dall'altro si deve raccogliere le proteste di molti protagonisti che hanno giudicato eccessive le diciannove ore consecutive della prima tappa e troppo tirati i tempi della seconda tappa. «Trovo demenziale dover fare i trasferimenti ad andatura elevata, di giorno, in mezzo ai paesi e con le gomme da terra che su asfalto non garantiscono una tenuta ottimale», ci diceva il triestino Comelli, un pilota privato che è giunto al traguardo nono, con una Ritmo 130, e secondo di gruppo N. Secondo Aleffi l'Italia è costretta a rendere le sue gare più impegnate per essere al livello delle prove dell'europeo e per poter in questo modo allenare i suoi piloti alle gare di campionato del mondo, visto che allo stato attuale non ci sono molti italiani in grado di affrontare con onore i più forti piloti del mondo. Una tesi che ci trova perplessi: che un

italiano vada o no a fare le gare del mondiale dipende squisitamente dalla unica Casa ufficiale italiana impegnata nei rally ed in grado di portare all'estero i nostri piloti, come del resto sta facendo da alcuni anni, con le esperienze europee della Junior Team. Inoltre, pensiamo che se un rally duro e selettivo può servire ad allenare i vari Del Zoppo o Caneva per eventuali impegni iridati, parimenti scorgiamo non poco i privati che durante la settimana lavorano o studiano non essendo professionisti del volante e che devono gestire personalmente il budget economico di gomme e benzina. Come dire che, aumentando la lunghezza delle gare di campionato italiano, rischia di vedere ulteriormente diminuito il numero degli iscritti. Gare lunghe e tirate come lo è stato il Piancavallo e come lo sarà Sanmarino, sono bellissime ed avvincenti ma non dimentichiamo che lo spauracchio dei rally italiani è proprio l'aumento dei costi.

**Roberta Gremignani**



# RALLY/Il presente e il futuro della Chieri Corse Torna il «centauro»

Al Rally di Sanremo farà il proprio rientro Graziano Rossi al volante di una Opel Manta. Intanto si concretizza un progetto ambizioso: l'allestimento di una Audi Quattro

IL RALLY di Sanremo si avvicina a grandi passi ed è già tempo di bilanci per la Chieri Corse, la scuderia di Michele Basso che si sta conquistando un posto al sole nel panorama rallystico italiano grazie ai risultati dei suoi piloti e grazie soprattutto al programma GM Opel Manta. Se è appunto l'impegno, spesso vincente, con una Manta gruppo A in ciascuna delle sei zone in cui è suddivisa la Coppa Italia a fare da elemento trascinante e qualificante per la Chieri Corse (diventata ormai il braccio destro dell'GM Opel Italia), non vanno per questo dimenticati i risultati ottenuti da equipaggi con vetture di altro tipo. A livello di assoluto, ad esempio, sono stati diversi i risultati positivi conseguiti dai vari Enrico Beltrandi, Mario Vioti, Mario Cerutti, Pierangelo Rossi e dall'ex campione motociclistico Graziano Rossi. Enrico Beltrandi e Pierangelo Rossi in particolare sono i due uomini che hanno dato a Basso i due successi assoluti conseguiti finora. Beltrandi, ventinovenne industriale di Mondovì, è un ragazzo che ha dimostrato grande maturità, unita ad un carattere schivo che fa di lui

un personaggio di tutto rispetto. Beltrandi non aveva, prima del debutto sull'Ascona 400 gruppo B, nessuna esperienza di volante di vetture da assoluto, perché nella sua ancor breve carriera rallystica si era trovato a gareggiare solo con dei gruppi A, ma si è dimostrato subito positivo. Dopo un inizio «tranquillo» al Rally «Team '91», Beltrandi centrava subito il colpo grosso vincendo il «Città di Carmagnola», valido per la Coppa Italia prima zona, confermandosi poi ottimo protagonista anche a Vesime dove si ritirava quando era passato al comando delle operazioni.

BELTRANDI dunque ha dimostrato di possedere ottime qualità: magari non è un velocissimo, però non commette errori e mantiene sempre un passo vicinissimo a quello dei primi (e dotati di vetture più competitive della sua) che gli consente di lottare per l'assoluto. È un ragazzo che potrebbe andare davvero bene

in gare un po' più lunghe dei nazionali, nel C.I.R. tanto per fare esempi... altro ragazzo promettente è l'alexandrino Pierangelo Rossi. Schivo, un po' musone, Rossi aveva già messo in luce ottime doti lo scorso anno. Con una Ritmo 125 gruppo N, Rossi era andato vicino alla vittoria in prima zona e quest'anno, passato alla nuova 130, ha dimostrato di poter tenere il passo dei migliori nell'affollato e combattuto gruppo N degli «Open». Inframmezzato a queste escursioni con macchine di serie Rossi ha fatto vedere buone capacità anche al volante di vetture da assoluto. Per lui l'84 non poteva iniziare nel modo migliore: vittoria in un bagnatissimo

quest'anno una vecchia conoscenza: quel Mario Cerutti nato a Premeno, già vincitore della prima zona C.R.N. nell'82 con una Lancia Stratos.

CERUTTI ha gareggiato quest'anno con diverse vetture, passando dalla Porsche 911 turbo della Tamauto alla Opel Manta 400 di Conrero, alla... Lancia Rally seconda evoluzione che gli uomini dell'ex Sivama Motor di Eugenio Bersini hanno allestito per il finale di stagione. Ritirato alla Targa Florio mentre era alle spalle degli «ufficiali» e del suo compagno di scuderia Graziano Rossi, sesto al Quattro Regioni con la Manta 400: questi i miglio-

ni. In Sardegna Rossi ha dovuto abbandonare per guasto meccanico mentre a Pavia il ritiro è stato causato da un'uscita di strada. Il pesarese ha quindi sospeso la sua attività rallystica ma si sta preparando per il rientro, che avverrà in occasione del Rally di Sanremo. Nella gara mondiale, così come nell'«open» di San Marino, Graziano Rossi avrà una Opel Manta GT/E gruppo A, vettura che dovrebbe adattarsi bene alle sue caratteristiche di guida. Beltrandi, Pierangelo Rossi, Graziano Rossi, Cerutti, Vioti: questi dunque gli uomini che hanno tenuto alto il vessillo Chieri Corse a livello di assoluto nella prima parte della stagione, raccogliendo risultati discreti, anche se non eccezionali, ma inaspettati e per questo ancor più graditi. Si tratta insomma di un ulteriore suggello all'attività della scuderia di Basso che, come più volte ripetuto, ha definito tutta la sua stagione '84 in funzione del programma Opel Manta gruppo A.

A DIMOSTRAZIONE ulteriore di come la scuderia piemontese non sia rimasta immobile sulle sue scelte, stanno non solo i risultati conseguiti dai piloti di cui abbiamo parlato ma anche altre iniziative, fra le quali spicca una novità davvero interessante. Si tratta del tentativo, in corso di svolgimento da parte di un pilota e di un preparatore piemontese, di allestire nientemeno che una Audi Quattro ultimo tipo (quella precedente alla Sport «corta» per intenderci) appoggiato in pieno dalla Chieri Corse. Promotore dell'operazione è Carlo Rivoira, preparatore è Mario Razzetti, un ragazzo che sotto la sigla «Mario Tuning» si è già fatto apprezzare dai suoi clienti. Tra mille difficoltà, lo si può immaginare, i due sono riusciti a recuperare direttamente da Ingolstadt tutto il materiale necessario, premessa indispensabile per fare un lavoro con qualche garanzia di validità. La macchina è in fase di allestimento e dovrebbe debuttare già entro la fine della stagione in corso per una prima «grossata» in vista dell'85. Nel caso questo programma andasse in porto si tratterebbe della prima Audi Quattro non realizzata direttamente dalla Casa presente in rally italiani. Naturalmente con i colori Chieri Corse.

Sergio Remondino



GRAZIANO ROSSI (FotoDon)

## DOMENICA SPRINT

LE GARE  
DEL WEEK-END

RALLY/Campionato tedesco

### La «corta» dell'Audi vola con Mikkola

MONACO DI BAVIERA — Il «Deutschland Rally», disputatosi nello scorso week-end e valevole quale 9. prova del campionato nazionale della Germania, è stato funestato dall'incidente del campione tedesco in carica, Erwin Weber. Il pilota ufficiale della Opel, alla guida di una Manta 400 è volato fuori strada sul bagnato in acquaplaning capovolgendosi ripetutamente. Sfortunatamente, il suo copilota Günther Wanger ha riportato ferite gravi. È stato ricoverato all'ospedale con frattura di una vertebra. Dopo il ritiro di Weber, che al momento dell'incidente si trovava al comando, Hannu Mikkola con l'abituale copilota di Walter Röhr, Christian Geistdörfer, ha avuto vita facile al volante della Audi Quattro Sport e i due si sono imposti con un netto margine di vantaggio di oltre 12 minuti su Harald Demuth con il suo copilota Lux, anche loro al volante di una Audi Quattro, ma nella versione lunga. In terza posizione si sono piazzati Becker-Bruder su VW Golf e Bruschi-Schaller alla guida di una Manta 200, che inizialmente sono andati molto bene, occupando a lungo la seconda piazza.

Hans-Jürgen Tücherer

#### DEUTSCHLAND RALLY

Monaco di Baviera, 8-9 settembre 1984  
8. prova del campionato tedesco rally

La classifica: 1. Mikkola-Geistdörfer (Audi Quattro Sport); 2. Demuth-Lux (Audi Quattro); 3. Becker-Bruder (VW Golf); 4. Busch-Schaller (Manta 200).

#### ALPE ADRIA

### Colombi aumenta il vantaggio

KOPAONIK — L'italiano Fabrizio Colombi in coppia con Giovanni Mattanza su Opel Ascona 400 si sono piazzati al secondo posto alle spalle di Branislav Kuzmic-Sali e la loro Renault 5 Turbo in occasione del Rally Bratstvo Jedinstvo valido per la coppa Alpa-Adria. Con questo piazzamento gli italiani hanno aumentato il loro vantaggio nella coppa 1984. Il vincitore assoluto del rally, Kuzmic e attuale leader del campionato jugoslavo, ha ottenuto la sua terza vittoria della stagione nazionale jugoslava, ma soltanto il YU Rally a metà settembre deciderà il titolo nazionale. Hanno partecipato trentasette equipaggi dalla Jugoslavia e dall'Italia e venticinque

sono giunti al traguardo dopo otto speciali su asfalto ma su un tracciato difficile su strada in cattive condizioni.

Branco Bozic

#### COPPA ALPE-ADRIA

Kopaonik, Jugoslavia, 1-2 settembre 1984  
Rally Bratstvo Jedinstvo

La classifica: Kuzmic-Sali (Renault 5 Turbo) 1.31'01; 2. Colombi-Mattanza (Opel Ascona 400) 1.36'22; 3. Lulic-Vidmar (Opel Kadett GTE) 1.41'56; 4. Zrnec-Kozar (Renault 5 Alpine) 1.42'09; 5. Vidic-Klemencic (Saab 99 Turbo) 1.43'29; 6. Zonta-Vene (Zastava 1100) 1.46'38; 7. Paschiroto-Rosana (Opel Kadett) 1.47'06; 8. Erklavec-Mihelcic (Zastava 1100) 1.47'57; 9. Satler-Strie (Zastava 1100) 1.48'03; 10. Karic-Zavec (Zastava 1100) 1.49'44.

Campionato francese

### Ragnotti verso il titolo

ANNECY — Beguin ha dominato dall'inizio alla fine, però la vittoria è andata a Ragnotti. Dopo lunga sosta il campionato francese è ripreso questo fine settimana con il «Mont Blanc». Visto che Freuquin si trovava in testa alla serie con due punti di vantaggio su Ragnotti, ci si aspettava un duello serrato tra questi due uomini. Tuttavia, sin dalla prima speciale, la Opel di Freuquin è rimasta vittima di un surriscaldamento, dovendosi ritirare prematuramente. Al termine della prima tappa, Beguin con la Bmw M1 si è dunque trovato al comando con 17" di vantaggio su Ragnotti, seguito a sua volta da Darniche e Chatriot. Nel corso delle due tappe seguenti e cop il bel tempo, Beguin ha sfruttato alla meglio i suoi cavalli dominando tutti i suoi avversari e ciò quasi fino al traguardo. Ma quando aveva la situazione già bene in mano e mentre si stava delineando per lui una bella vittoria, il motore della Bmw M1 ha ceduto nella ultima speciale, causando il suo ritiro. Ragnotti, ereditato dunque la vittoria, si è così portato al comando del campionato francese rally. Darniche, molto regolare è giunto al 2. posto davanti a Gauthier e Bouquet su Talbot Samba. Chatriot si era dovuto ugualmente ritirare per rottura del cambio. Doppietta invece per le Alfa Romeo GTV6 con Balas in gr. A e Pantiatici in gr. N.

René Alezra

#### RALLY DU MONT BLANC

Anancy 8-9 settembre 1984  
7. prova del campionato francese rally

La classifica: 1. Jean Ragnotti (Renault 5 Turbo); 2. Darniche (Audi Quattro); 3. Gauthier (Lancia 037); 4. Bouquet (Talbot Samba).



LA «CORTA» IN AZIONE (Rosati)



RÖHRL HA PROVATO L'AUDI IN ABRUZZO (Rosati)

### Tutte corte le Audi al Sanremo

L'Audi Quattro Sport, comunemente definita l'Audi «corta» sostituirà definitivamente la vettura tradizionale a partire dal rally di Sanremo. Ora che il titolo mondiale è già stato matematicamente conquistato dalla Casa tedesca, i responsabili del team hanno la possibilità di seguire direttamente lo sviluppo del nuovo modello. La vettura sta compiendo in questo periodo dei notevoli progressi. Walter Röhr le settimane scorse aveva dato alla Audi Sport il primo successo in una corsa non valevole per il campionato, mentre questo fine settimana è stata la volta di Hannu Mikkola a trionfare nell'Ulster rally. Walter Röhr e Stig Blomqvist, come già anticipato da AS, piloteranno la vettura al rally di Sanremo. Se i risultati saranno positivi, è probabile che la squadra ufficiale possa prendere parte al rally della Costa d'Avorio.

■ ATTESO il rientro alle corse in occasione del «111 Minuti» di Riccardo Airoldi che sarà in coppia con Filippo Roggia con una Porsche 911 Tamauto. Il pilota della Novara Corse è stato assente dallo scorso inverno a causa di un incidente.

### Toivonen come Lauda

HENRY Toivonen con molta probabilità non potrà partecipare al rally di Sanremo. Il velocissimo pilota finlandese è in questi giorni ricoverato in ospedale per il riacutizzarsi di un dolore vertebrale, riportato al volante di un go kart al Circuit of Ireland. Se le condizioni di Toivonen non dovessero migliorare, il finlandese si vedrà costretto a saltare il Man rally, i Tour de France e il Sanremo. Le prime due gare sono molto importanti ai fini del campionato europeo, nel quale Toivonen è in lotta con il nostro Capone. Per quanto riguarda il rally di Sanremo, invece, si sa con assoluta certezza che Cesare Fiorio non sostituirà al volante della Lancia 037 Toivonen nel caso che non potesse partecipare alla corsa. Ragione per cui la Lancia si presenterebbe all'importante rally di campionato mondiale con Bionio-Siviero e Vudafieri-Pirollo sulle vetture della Totip, Bettega-Peressinot e Alen-Kivimaki sulla Lancia Martini. Tabaton-Tedeschini sull'esemplare sponsorizzato dall'Olio Fiat e Cunico-Sghedoni sulla 037 Goldie.

(r. g.)

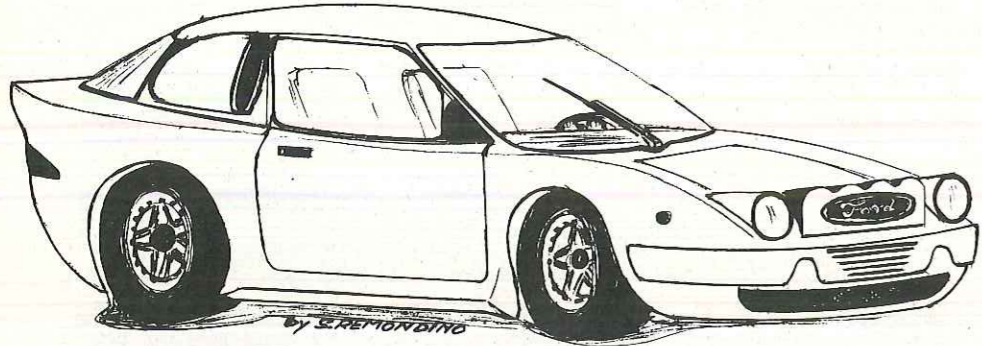


RALLY/Le novità degli anni '90

## A Torino vedremo l'arma della Ford per il futuro?

TORINO. Probabilmente la vedremo al Salone dell'Automobile di Torino in programma nel novembre di quest'anno. E la nuova, attesissima, Ford da Rally degli anni '90. Di questa vettura si è già detto e scritto molto e si sono viste alcune configurazioni esterne tutte impostate su quel poco che è trapelato dalle fonti ufficiali. Quella del disegno che vedete dovrebbe tuttavia essere l'ipotesi più vicina alla realtà della 4x4 di casa

Ford. Facendo tesoro di indiscrezioni e lavorando un po' di fantasia, ma sulla base di ipotesi piuttosto fondate, siamo riusciti a dare un volto alla vettura. Come si intuisce, sarà una macchina dalla linea marcatamente a cuneo, con un muso basso ed allungato, una coda tronca ed alcuni particolari presi dalla Sierra, vale a dire portiere e cristallo anteriore. La linea della coda in particolare rassomiglia parecchio con quella



## 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 BORMII



Ford «Barchetta» che è stata già ampiamente pubblicizzata ma del cui futuro produttivo non si sa nulla. Non è una rassomiglianza casuale perché la «Barchetta» è figlia del centro stile Ghia, il marchio assorbito anni fa dalla Ford che ne ha fatto uno dei suoi centri di design e proprio dalla Ghia dovrebbe essere stata disegnata la vettura del disegno. Viene così confermata l'ipotesi della configurazione biposto con motore centrale per la nuova Ford da Rally mentre più incerti sono i particolari tecnici che vedono comunque la presenza della trazione integrale e di un quattro cilindri sovralimentato attualmente in fase di studio presso l'officina di Erik Zakowsky, il titolare dello Zakspeed. Per sapere comunque se questa sarà la Ford da Rally, probabilmente, non c'è più molto da aspettare. Forse a novembre ne avremo la conferma.

Sergio Remondino

## Domenica il «111 minuti» La sfida di Uzzeni

NOVARA. Si correrà sabato e domenica 15-16 settembre l'ottavo rally «111 Minuti» valevole per la Coppa Italia 1. zona di 1. serie e coefficiente. La manifestazione organizzata dall'Automobil Club di Novara prenderà il via alle 21.01 di sabato da Borgomanero e terminerà domenica alle prime ore del mattino. Altra novità di rilievo è rappresentata dal percorso che conterà di sole 3 prove speciali: Caneto, Colma e Boleto, da effettuarsi per tre volte per chilometri 13 su un percorso totale di 230. Si creerà pertanto una gara di tipo «ronde» dove il pubblico potrà assistere al passaggio dei concorrenti con intervalli non superiori ai 15-20 minuti. La scelta di questa nuova formula è nata dallo scopo di rendere meno impegnative le ricognizioni e limitarle alle sole tre prove con conseguente risparmio di tempo, gomme e carburante. Sono 195 i concorrenti iscritti comprese le riserve ma solo 160 prenderanno il via. Tra questi i pretendenti al titolo della prima zona ed il favorito di casa Franco Uzzeni che si è già aggiudicato ben cinque edizioni di questa gara. (e.g.)

## Inedito a Bassano

BASSANO — Dopo oltre quattro anni di assenza, sulle strade del vicentino ritorna un rally. Sabato 15 settembre infatti si disputerà la prima edizione del Rally Città di Bassano: 160 partenti, lunghezza 345 km di cui quasi 100 di PS (previste a Cavalletto, Valstagna, Stoccareddo, Lusiana). L'arrivo è previsto a Bassano per le 18.30 di sabato, le verifiche avranno luogo venerdì presso la concessionaria Fiat di Bassano dalle 15 alle 25; la partenza è prevista per le 9.01 del mattino successivo. La prima vettura a scendere dalla pedana sarà la Lancia 037 del locale «Pau» (terzo al Piancavallo). Ben quattro saranno le Ferrari in gara, guidate da Serblin, Pasutti, Manfrinato e Viscidi.

■ GRAZIE alla sponsorizzazione di Radio Montecarlo che metterà in palio il Trofeo della manifestazione il rally 111 Minuti sarà trasmesso in diretta con la radiocronaca a cura di Gian Dell'Erba.

■ È NATO Federico Gattone, figlio di Daniela e del giovane rallista Alfredo Gattone, portacolori del «Fly Team». La scuderia novarese parteciperà all'«111 Minuti» con 6 vetture: Uzzeni, Fognagnolo, Scricciolo, Faggio, Pizio e lo stesso Gattone che recheranno sulle antenne delle loro vetture il nastro azzurro.



Miky Biasion e Tiziano Siviero  
al Rally dell'Acropoli 1984

FOTO DON

Totip.  
Felici e vincenti.

totip

RACING

CONCORSO 5  
91-1-82

**totip** Concorso Pronostici U.N.I.R.E./SISAL

5 | TAGLIANDO 1 (figlio)

| GRUPPO | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 | 38 | 39 | 40 | 41 | 42 | 43 | 44 | 45 | 46 | 47 | 48 | 49 | 50 |
|--------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 1      | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 | 38 | 39 | 40 | 41 | 42 | 43 | 44 | 45 | 46 | 47 | 48 | 49 | 50 |
| 2      | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 | 38 | 39 | 40 | 41 | 42 | 43 | 44 | 45 | 46 | 47 | 48 | 49 | 50 |
| 3      | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 | 38 | 39 | 40 | 41 | 42 | 43 | 44 | 45 | 46 | 47 | 48 | 49 | 50 |
| 4      | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 | 38 | 39 | 40 | 41 | 42 | 43 | 44 | 45 | 46 | 47 | 48 | 49 | 50 |
| 5      | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 | 38 | 39 | 40 | 41 | 42 | 43 | 44 | 45 | 46 | 47 | 48 | 49 | 50 |
| 6      | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 | 38 | 39 | 40 | 41 | 42 | 43 | 44 | 45 | 46 | 47 | 48 | 49 | 50 |

SCADENZA RECLAMI DEL CONCORSO N. 5 ORE 12 DEL 15-82



## RALLY 1. SERIE/Colline Oltre Po

# Beretta ha la tattica giusta

PAVIA — A poche ore dal via Roby Beretta non aveva esitazioni sul modo migliore per affrontare il rally pavese: «Per vincere bisognerà controllarsi parecchio ed andare molto piano», diceva il futuro dominatore della gara giustificando la propria tattica con lo stato del percorso, formato da strade rese insidiose da sabbia, ghiaia e qualche salto sui dossi. In tali condizioni non sono mancate le vittime illustri, da Achilli-Cislaghi, a Ghezzi-Lucchini ad Albati-Ricciardi, tutti costretti al ritiro per sbandate od uscita di strada. A decimare ulteriormente il numero dei favoriti per l'assoluto hanno contribuito pure cedimenti meccanici per Musti-Fiori, Mainoli-Orlando, Furini-Gnietta e Sips-Dal Rio: della situazione ha egregiamente approfittato il 24 enne Bagnoli, che, alla sua prima gara, con una Kadett ex Furini non freschissima, si è piazzato 2. assoluto, davanti ad un'altra promessa dell'automobilismo pavese, Brambilla. 150 equipaggi si sono presentati alla partenza della gara disputata interamente nella notte fra sabato e domenica su due giri comprendenti ognuno 6 PS. ed un terzo con 3 PS. La 1. classifica era capeggiata da due Lancia rally con Achilli-Cislaghi davanti a Beretta-Pozzi, mentre alquanto attardati erano subito Sips-Dal Rio con problemi alla leva del cambio per ovviare i quali erano penalizzati di tre minuti ad un C.O. prima di ritirarsi durante la 3. prova causa il motore. Achilli usciva di scena per essere finito fuori strada nella 2. speciale, vinta da Musti-Fiori con la Porsche 930 Turbo, davanti a Ghezzi-Lucchini su Opel Manta 400 ed a Peratta-Bossi. Il successivo tratto velocistico dava il colpo di grazia alle ambizioni di Ghezzi, che si classificava molto attardato per difficoltà con i pneumatici, ed il via al dominio di Beretta che si imponeva anche in tutte le rimanenti 12 prove. Un altro protagonista, Musti, abbandonava alla 4. PS per rottura di un particolare dell'impianto di alimentazione, ed il 1. giro si concludeva con Beretta al comando davanti all'altra Lancia rally di Albati-Ricciardi: Mainoli-Orlando abbandonavano al parco assistenza per problemi di motore sulla loro Porsche 911 quando erano 3. assoluti. La stessa sorte toccava nella 6. prova a Furini-Mietta, 4. al momento, e nella medesima frazione Brambilla-Cantoni compivano un paio di spettacolari testacoda.

IL SECONDO ripartiva con Fedeli-Biondi dietro alle due Lancia, nonostante la carrozzeria della Porsche 911 dilaniata da un urto contro

un muretto nella 3. prova ed al cambio fuori allineamento senza più le prime due marce. Era poi Bagnoli, davanti a Brambilla che a fine gara conterà ben quattro ruote forate nell'arco della corsa. Il duello fra i due giovani piloti locali rimaneva l'unico motivo di interesse fino al termine con tempi parziali secondi spesso solo a quelli di Beretta: la meglio andava a Bagnoli che vinceva pure il gr. 2 mentre Brambilla concludeva il rally, 3. assoluto, con la gomma anteriore destra a brandelli. Il gr. A era appannaggio di Botticini-Bossini ed il gr. N di Ferrario-Riva. **Luigi Massari**

### RALLY 1. SERIE

Pavia, 8-9 settembre 1984

#### 9. Rally colline Oltre Po

Coppa Italia, 2. ora

#### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Beretta-Pozzi (Lancia Rally) 1.34'27"; 2. Bagnoli-Perduca (Kadett GTE) 1.38'46"; 3. Brambilla-Cantoni (Fiat Ritmo 75) 1.39'18"; 4. Fedeli-Biondi (Porsche 911) 1.39'51"; 5. Otticini-Bossini (Opel Manta GTE) 1.40'09"; 6. Galli-Corbellini (Opel Ascona) 1.40'29"; 7. Guberti-Dominoni (Opel Kadett) 1.40'53"; 8. Cavicchioli-Ballan (Ritmo 130) 1.41'05"; 9. Scattolon-Camerini (Opel Kadett GTE) 1.41'11"; 10. Abini-Abini (Opel Manta GTE) 1.41'45".

#### GRUPPO N

**Classe 1150:** 1. Fassone-Dal Forti (Fiat 127 S.) 1.52'46"; 2. Signorelli-Pagliari (Fiat 127 S.) 1.53'58"; 3. Giusto-Penzoni 1.55'08"; 4. Caschini-Verdelli 1.55'12"; 5. Valetti-Marchesotti 1.55'38"; 6. Marchi-Ronchi 1.55'44"; 7. Di Pasquale-Osì 2.01'58"; 8. Maffei-Campagnola 2.08'19" (tutti gli altri su A 112 70 HP).

#### Classe 1400: 1. Mazzoli-Morandini (Opel Corsa) 1.45'50"; 2. Cappellini-Torselli (Opel Corsa) 1.45'54"; 3. Serotti-Guidani (Opel Corsa) 1.46'29"; 4. Lucianatelli-Gola (Citroen Visa GT) 1.46'43"; 5. Fortunati-Mazzoli (Visa GT) 1.47'27"; 6. Persico-Redessi (Opel Corsa) 1.47'46"; 7. Persico-Scazzoli (Opel Corsa) 1.47'51"; 8. Minuti-Gagliardi (Talbot Samba) 1.48'14"; 9. Drago-Martino (Visa GT) 1.48'18"; 10. Megnani-Castelli (Opel Corsa) 1.48'47"; 11. Pellicini-Martinelli (Opel Corsa) 1.49'54"; 12. Mosconi-Mistri (Opel Corsa) 1.50'31"; 13. Spairani-Siagratta (Opel Corsa) 1.51'27"; 14. Melino-Savazz (Visa GT) 1.53'07"; 15. Negrovich-Fermo (Visa GT) 1.54'54".

#### Classe 1600: 1. Frigerio-Silva (Alfasud) 1.50'45"; 2. Rossi-Lazzarini (Ford Escort XR3) 1.51'53"; 3. Motta-Motta (Alfasud) 1.55'27"; 4. Balestrieri-Giuliano (Ford Escort XR3) 2.01'54".

#### Classe 2000: 1. Berzario-Riva (Ritmo 130) 1.42'15"; 2. Mazzoli-Omodei (Ritmo 130) 1.42'45"; 3. Salvietto-Tulipano (Ritmo 130) 1.43'18"; 4. Lollì-Migliori (Ritmo 130) 1.44'24"; 5. Lozza-Fiorendi (VW Golf GTI) 1.46'47"; 6. Pasini-Baldini (Ritmo 130) 1.47'12"; 7. Albano-Mantero (R5 Turbo) 1.51'56"; 8. Sandini-Angei (Opel Kadett GTE) 2.01'44"; 9. Dina-Conti (Ritmo 130) 2.03'28".

#### GRUPPO 2

**Classe 1150:** 1. Bertone-Parvieri (A 112 70 HP) 1.54'28"; 2. Capotta-Testolin (Fiat 127) 1.55'37"; 3. Curiazzi-Rigamonti (A 112 70 HP) 1.55'47".



In alto la Lancia di Beretta, che ha dominato il rally dell'Oltrepò. Sopra l'Opel di Savio decima all'Appennino Bolognese (Attualfoto)

#### Classe 2000: 1. Bagnoli-Perduca (Opel Kadett GTE) 1.38'46"; 2. Brambilla-Cantoni (Ritmo 75) 1.39'18"; 3. Galli-Corbellini (Opel Ascona) 1.40'29"; 4. Paganazzi-Giumelli (Opel Kadett GTE) 1.45'17"; 5. Colombelli-Mezzera (Opel Kadett GTE) 1.45'20"; 6. De Filippi-Trambolini (Opel Kadett GTE) 1.48'15"; 7. Segale-Brummer (Opel Kadett GTE) 1.48'28"; 8. Locatelli-Carminati (Opel Kadett GTE) 1.49'37"; 9. Micelli-Scarabelli (Opel Ascona) 1.53'52"; 10. Megazzini-Valdetara (Opel Kadett GTE) 1.54'05"; 11. Bigliani-Bianchi (Talbot Sunbeam) 1.57'48".

#### GRUPPO A

**Classe 1150:** 1. Pambianchi-Scotti (Fiat 127 S.) 1.48'17"; 2. Barattini-Benvenuto (A 112 70 HP) 1.49'56"; 3. Malini-Morina (A 112 70 HP) 1.50'14"; 4. Schiavone-Testori (Fiat 127 S.) 1.51'22"; 5. Zancatta-Zancatta (A 112 70 HP) 1.52'03"; 6. Gianni-Calvi (Peugeot 104) 1.52'24"; 7. Todisso-Botta (A 112 70 HP) 1.55'33"; 8. Mocerlini-Valdi (A 112 70 HP) 1.56'16"; 9. Massardi-Amni (A 112 70 HP) 1.58'21"; 10. Barbieri-Mangini (A 112 70 HP) 2.01'29".

#### Classe 1300: 1. Mazzetti-Landolina (Alfasud) 1.48'58"; 2. Cozzi-Cristini (Mini de Tomaso) 1.53'40"; 3. Muccolino-Pesci (Alfasud) 1.56'46".

#### Classe 1600: 1. Cassani-Salio (Talbot Sunbeam) 1.47'46"; 2. Ghezzi-Cavallini (Talbot Sunbeam) 1.48'05"; 3. Lazzati-Colognato (Golf GTi) 1.48'26"; 4. Giuffoni-Colombi (Alfasud) 1.50'18"; 5. Nuvolari Moschini-Fiorio (Golf GTi) 1.52'41"; 6. Mainetti-Barattieri (Talbot Sunbeam) 2.12'28".

#### Classe 2000: 1. Botticini-Bossini (Opel Manta GTE) 1.40'09"; 2. Guberti-Tominoni (Opel Kadett) 1.40'53"; 3. Cavicchioli-Ballan (Ritmo 130) 1.41'05"; 4. Scattolon-Camerini (Opel Kadett GTE) 1.41'11"; 5. Abini-Abini (Opel Manta GTE) 1.41'45"; 6. Alberici-Donisio (Opel Manta GTE) 1.47'56"; 7. Bonvini-Girovano (Opel Kadett GTE) 1.48'42"; 8. Biani-Achilli (Opel Kadett) 1.49'28"; 9. Rota-Rota (Opel Ascona) 1.52'31"; 10. Sacchi-Seminara (Opel Manta GTE) 1.53'36"; 11. Cremona-Brambilla (Opel Kadett GTE) 1.56'22".

#### GRUPPO B

**Classe oltre 2000:** 1. Beretta-Pozzi (Lancia Rally) 1.34'27"; 2. Fedeli-Biondi (Porsche 911) 1.39'51"; 3. Cortella-Esighis (R5 Turbo) 1.43'23"; 4. Fratta-Vittori (R5 Turbo) 1.43'56"; 5. Viola-Storelli (Lancia Beta Montecarlo) 2.11'02".

## 1. SERIE/Alto Appennino Bolognese Busoni contro il pronostico

CASTIGLION DEI PEPOLI — Il pronostico non è stato rispettato per la settima edizione del Rally Alto Appennino Bolognese, vinta da Domenico Busoni e Roberto Rosati davanti a Quartesan-Vianello, Moscato-Lotti, Rebuli-Tessari e Pelloni-Casari. Anche se l'equipaggio del «Prato Rally Club» faceva parte del lotto dei favoriti per tutti le «bestie nere» avrebbero dovuto essere Alessandrini-Alessandrini con la superpotente Porsche 3.3 Turbo Rennsport. In effetti così è stato tanto che fino a quando sono rimasti in gara i due del team Lupo non hanno lasciato spazio a nessun altro, vincendo tutte e cinque le prime speciali del Rally. Evidentemente però per loro non doveva essere la volta buona, e durante la prova di Baigno si sono ritrovati con la forcella di comando della

frizione storta, che li ha costretti al ritiro. Con la forzata defezione dei leader la lotta per la prima posizione si è così accesa tra Maioli-Fossa e Busoni-Rosati, e tutta la gara è vissuta sul loro testa a testa; nemmeno Maioli però ha potuto contare sui favori della fortuna, e così, dopo aver dovuto guidare senza le note per tutta la notte, con il navigatore «fuori uso» per un malessere, e dopo un testa coda nell'ottava speciale, è stato costretto ad abbandonare quasi al termine, quando conduceva con un secondo di vantaggio, a causa di un'uscita di strada. A questo punto Busoni-Rosati, che si erano alternati al comando del rally con Maioli, e che con molta furberia erano riusciti a non sbagliare nonostante la lotta serrata, non hanno più avuto nessuno in grado di ostacolarli e si sono aggiudicati una

bella vittoria, condita dai due primi posti nella p.s. di Baigno e nella impegnativa Monzuno-Monghidoro. Alle spalle di Busoni-Rosati, che hanno potuto contare su di una Porsche 911 SC molto competitiva, Quartesan, in coppia con Vianello, che sta dimostrando di adattarsi molto bene ad una macchina per lui nuova: ha corso con la testa, come è suo stile, senza cercare di strafare, ma ciò non gli ha certo impedito di vincere l'ultima speciale e tantomeno di classificarsi secondo. Moscato-Lotti sono giunti terzi, ed a fermare la loro rincorsa al piazzamento non è bastata nemmeno una grippata della loro Kadett GTE nella prima speciale; quarto è stato l'esperto Rebuli, con Tessari, che nel finale è stato attardato da una «picchiata». Quinti Pelloni-Casari davanti a Garavini-Scarpa, mentre Cerioli-Gozzi e Burzi-Evangelista sono arrivati pari, ed è solo per la discriminante di Monghidoro che il settimo posto e la vittoria di classe vanno a Cerioli. Da aggiungere alla lista degli sfortunati anche Leoni-Marcomini, ritirati.

**Dario Ballardini**

### RALLY 1. SERIE

Castiglione dei Pepoli, 8-9 settembre 1984

#### 7. Rally

#### Alto Appennino Bolognese

Coppa Italia

#### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Busoni-Rosati (Porsche 911 SC) 1.43'57"; 2. Quartesan-Vianello (Porsche 911 SC) 1.45'12"; 3. Moscato-Lotti (Kadett GTE) 1.48'15"; 4. Rebuli-Tessari (Talbot Lotus) 1.50'45"; 5. Pelloni-Casari (Ritmo 125 TC) 1.51'52"; 6. Garavini-Scarpa (Delta HF Turbo) 1.51'59"; 7. Cerioli-Gozzi (Ritmo 130 TC) 1.51'59"; 8. Burzi-Evangelista (Ritmo 130 TC) 1.53'47"; 9. Baldinelli-Fini (Kadett GTE) 1.54'13"; 10. Savio-Spoletti (Manta GTE) 1.54'32".

#### GRUPPO N

**Classe 1150:** 1. Borghi-Casini (A 112 70 HP) 2.11'16"; 2. Bertaccini-Ciocognani (A 112 70 HP) 2.22'52"; 3. Colli-Bergamini (A 112 70 HP) 2.45'77"; 4. Danielli-Melloni (Fiat 127 Sport) 2.9'48".

#### Classe 1300: 1. Cantarelli-Cantarelli (Talbot Samba) 1.55'18"; 2. Palmieri-Feltracco (Opel Corsa SR) 1.55'55"; 3. Lusvardi-Gradellini (Visa GT) 1.59'41"; 4. Lugli-Santini (Opel Corsa SR) 2.1'06"; 5. Conti-Fumi (Opel Corsa SR) 2.2'31"; 6. Harich-Starkle (Visa GT) 2.17'29".

#### Classe 2000: 1. Cerioli-Gozi (Ritmo 130 TC) 1.51'59"; 2. Burzi-Evangelista (Ritmo 130 TC) 1.53'47"; 3. Imrovilli-Toro (Ritmo 130 TC) 1.54'42"; 4. Spezzotti-Biliani (Ritmo 130 TC) 1.55'25"; 5. Campani-Maccagnani (Ritmo 130 TC) 1.56'50"; 6. Boldorini-Gozi (Ritmo 130 TC) 1.58'02"; 7. Albanese-Lucianetti (Ritmo 130 TC) 2.00'02".

#### GRUPPO A

**Classe 1150:** 1. Benini-Romagnoli (Fiat 127 Sport) 1.59'18"; 2. Munari-Dallari (Fiat 127 Sport) 2.06'11".

#### Classe 2000: 1. Moscato-Lotti (Kadett GTE) 1.48'15"; 2. Pelloni-Casari (Ritmo 125 TC) 1.51'52"; 3. Baldinelli-Fini (Kadett GTE) 1.54'13"; 4. Savio-Spoletti (Manta GTE) 1.54'32"; 5. Campori-Gentili (Alfasud 2000) 1.55'29"; 6. Milani-Ferretti (Alfasud 2000) 1.56'36"; 7. Manghi-Farioli (Ritmo 125 TC) 1.57'59".

#### GRUPPO 2

**Classe 1150:** 1. Stradi-Zanotti (A 112 70 HP) 2.01'20"; 2. Benetti-Cazuoli (Fiat 127) 2.12'38".

**Classe 1600:** 1. Bentivogli-Masini (Alfasud TI) 1.56'01"; 2. Venturi-Venturi (Sunbeam TI) 1.58'09"; 3. Pasquini-Fauni (Sunbeam TI) 2.13'56"; 4. Rosi-Ricci (Alfasud Sprint) 2.17'58".

**Classe 2000:** 1. Rigo-Manzelli (Ascona) 1.55'11"; 2. Leone-Vaccari (Kadett GTE) 2.01'53"; 3. Lorenzini-Bazzoni (Ascona 2000) 2.04'24".

## Endurance In Australia Brock tocca quota dieci

SANDOWN — Peter Brock ha ottenuto la sua decima vittoria nella corsa d'urto, la Castrol 500, disputata domenica 9 settembre sul modificato circuito australiano di Sandown al volante della Holden Commodore Marlboro con un giro di vantaggio sulla Mazda RX7 di Allan Moffat-Greg Hansford, seguita in terza posizione dalla seconda Commodore del team di Brock pilotata da Harvey-Parsons. Soltanto 18 delle 38 macchine al via hanno raggiunto la fine della corsa svoltasi su 129 giri del circuito allungato di 0,8 km a 3,9 km, terminato soltanto una settimana prima della gara e ufficialmente inaugurato da primo ministro della Victoria in occasione della corsa. George Fury ha piazzato la sua Nissan Turbo in pole position con un tempo di 1'46"2 davanti a Allan Grice-Steve Harrington (Holden Commodore) seguiti dal campione australiano di turismo Dick Johnson, mentre Brock-Larry Perkins sono partiti soltanto dalla 4. posizione. Alan Jones non ha potuto fare meglio del 7. posto di partenza con la sua Holden Commodore perché sovriffa di influenza. Johnson è subito scattato in testa seguito da Brock, Fury, Grice, Richards e Harvey. Al 10. giro l'ordine di testa era leggermente cambiato con Johnson, Brock, Grice, Harvey, Fury, Moffat e Richards, poi Grice è passato al comando. Al 75. giro Richards ha ritirato la sua BMW 635 CSI per rottura del differenziale, mentre Jones ha forato. Quando Harrington si è fermato ai box al 90. giro per cedere il volante a Grice, Brock ha ripreso il comando e al 106. giro Grice è uscito di gara per cedimento del cambio, lasciando il vincitore senza sfidanti seri.

**Grahame Ward**

### ENDURANCE AUSTRALIANA

Sandown, 9 settembre 1984

#### Castrol 500

Terza prova del campionato australiano endurance.

**La classifica:** 1. Peter Brock-Larry Perkins (Holden Commodore) 129 giri in 4.027'8"; 2. Moffat-Hansford (Mazda RX7) 128 giri; 3. Harvey-Parsons (Holden Commodore) 127; 4. Carter-Goss (Mazda RX7) 125; 5. Stack-Coff (Holden Commodore) 122; 6. Williamson-O'Brien (Toyota Supra) 119; 7. Grant-Harris (Ford Falcon) 117.

## FUORISTRADA/Campionato al Mugello Gavanna è il re

SCARPERIA. Mario Gavanna si è aggiudicato l'ultima prova del campionato italiano fuori strada «murratti time», che si è svolta sul percorso ricavato all'interno dell'area dell'autodromo internazionale del Mugello. Il milanese, dopo una annata travagliata da continui problemi meccanici ha finalmente potuto dimostrare tutto il suo valore realizzando con la sua Jeep Cjs il miglior tempo in tutte e tre le prove speciali. Alle sue spalle, nella classifica di quelli che possono prendere punti per il campionato, si è inserito ad una manciata di secondi il toscano Daniele Iaconi al volante di una jeep mossa dal nuovo Alfa della Montreal. Il miglior tempo in assoluto della manifestazione è stato fatto registrare dal portacolori della scuderia organizzatrice, il «Panzer Club di Prato», Sandro Briscolini che in coppia con Fernando Spens si è aggiudicato la speciale classe riservata alle «Dune Buggy». La gara del Mugello doveva comunque sciogliere gli ultimi dubbi sulla assegnazione delle coppe Csa di classe. Nei veicoli di serie, classe A, Mazzola giungendo secondo alle spalle di Vergano, si è confermato leader; l'unico suo antagonista Claudio Ferrini è incappato in un brutto incidente in cui ha riportato la sospetta frattura del braccio. Nella classe B, sempre veicoli di serie, la vittoria in corsa e nella coppa è andata a Gianni Bertola che ha preceduto nella classifica finale Sergio Forti. Anche in classe C il capo classifica di coppa, il funambolico Bondesan, ha prevalso in gara superando Sartore suo rivale durante tutto il corso della stagione. Parziale sorpresa, invece, nella classe D dove il favorito Vimercati si è dovuto accontentare del secondo posto in gara, superato da Matteo Messina, vincendo comunque la coppa Csa di classe. La coppa della classe E è andata a Massimo Messina al quale è bastato il quarto posto di quest'ultima gara per mantenere il vantaggio che già aveva su Rossi. Nei veicoli speciali Bertuzzi, attuale leader della classifica assoluta di campionato italiano, ha vinto la sua categoria, nonostante in questa gara non abbia eccessivamente brillato. Nella classe riservata alla Dune Buggy vittoria in coppa di Bruno Allais che conduceva la classifica anche prima della gara toscana. Per quanto riguarda il campione italiano assoluto si dovrà comunque attendere la finalissima prevista per il 28/29 settembre in Sardegna. Ad essa prenderanno parte i migliori 20 equipaggi della classifica assoluta

dopo le otto prove disputatesi durante l'anno.

**Luca Bartolini**

### FUORISTRADA

Mugello, 9 settembre 1984

#### Campionato italiano

**Le classifiche:**

**Classe unica veicoli 4x2:** 1. Briscolini (Dune Buggy) 25'23"4; 2. Maracchi (Dune Buggy) 26'24"7; 3. Iannotta (Dune Buggy) 27'55"7; 4. Allais (Bap) 28'18"; 5. Pescini (Dune Buggy) 29'36"2.

**Classe unica veicoli speciali:** 1. Gavanna (Jeep) 26'13"5; 2. Iaconi (Jeep) 26'15"4; 3. Bertuzzi (Jeep) 27'14"9; 4. Nutini (Jeep) 28'39"4; 5. Scamporin (Fiat Campagnola) 30'30"7; 6. Caccia (Range-Rover) 30'33"2; 7. Senatra (Range-Rover) 31'35"4.

**Classe A:** 1. Vergano-Nierro (Daihatsu) 27'12"1; 2. Mazzola (Daihatsu) 27'13"9; 3. Andretto (Daihatsu) 29'45"4; 4. Cappelli (Daihatsu) 32'21"3; 5. Rossi (Auto Union) 39'13"2.

**Classe B:** 1. Bertola-Santerini (Jeep) 26'39"7; 2. Forti (Ford) 26'53"8; 3. Gais (Jeep) 27'33"5; 4. Meddi (Ford) 28'08"8; 5. Bosano (Jeep) 29'31"2; 6. Viganò (Ford) 30'18"9.

**Classe C:** 1. Bonvesan (Jeep) 26'36"7; 2. Sartore (Jeep) 27'14"3; 3. Vittori (Jeep) 27'45"2; 4. Cianpolini (Jeep) 29'16"6; 5. Belletti (Jeep) 29'19"1; 7. Bernardi (Jeep) 30'55"6.

**Classe D:** 1. Messina (Ford) 29'46"5; 2. Vimercati (Uaz) 30'02"6; 3. Bertola-Bonazzo (Ford) 31'07"3; 4. Totani-Pacini (Uaz) 31'25"9; 5. Noli (Auto Union) 31'27"4; 6. Capitan (Jeep) 34'39"8; 7. Peverini (Land Rover) 33'35"6.

**Classe E:** 1. Cancelliere (Jeep) 27'19"1; 2. Ulivi (Jeep) 27'59"9; 3. Rossi (Jeep) 28'06"6; 4. Messina (Mercedes) 28'06"8; 5. Peverini (Ranger) 31'17"0.

**Sottoclassa A/1:** 1. Lisa (Suzuki) 29'28"2; 2. Ladisa (Suzuki) 29'45"1; 3. Camerini (Munga) 32'04"6; 4. Ruo Redda-Mininni (Suzuki) 32'33"4; 5. Albani-Albani (Suzuki) 32'56"6.

**Classe assoluta:** 1. Briscolini (Dune Buggy) 25'23"4; 2. Gavanna (Jeep) 26'13"5; 3. Jacoponi (Jeep) 26'15"4; 4. Maracchi-Gonfia (Dune) 26'24"7; 5. Bondesan (Jeep) 26'36"7; 6. Bertola (Jeep) 26'39"7; 7. Forti (Ford) 26'53"8; 8. Vergano (Daihatsu) 27'12"1; 9. Mazzola (Daihatsu) 27'13"9; 10. Sartore (Jeep) 27'14"3.

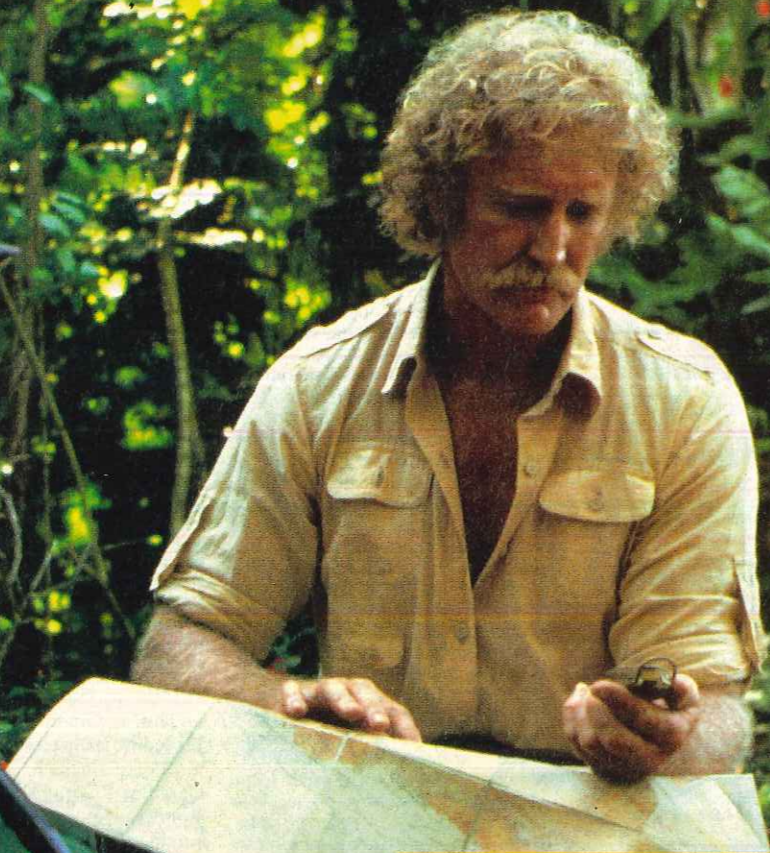
■ **BOWE** - L'ultima prova del campionato australiano di F. 1 disputata sull'autodromo di Sandown Park è stata vinta dalla Ralt Rt 4 davanti a Lucio Cesario, su Tiga e Peter Hopwood, pure lui al volante di una Ralt Rt 4. Alfredo Costanzo, quattro volte campione australiano di F. 1 è giunto quarto per problemi alla frizione.

■ **GRICE** - La finale del campionato australiano di F. 1 è stata appannaggio di Alan Grice che al volante di una Chevrolet Monza ha preceduto la Jaguar Xjs di Mark Trenoweth. La corsa, che si svolgeva a Sandown, si è disputata con la formula delle due batterie e classifica per somma dei tempi.



# CAMEL

## ADVENTURES



### SCOPRI IL GUSTO DELL'AVVENTURA

Viaggia con Camel Adventures.

Ti porteremo nel cuore dell'Africa nera, nei deserti dell'India oppure nelle terre magiche del Perù, della Bolivia e del Cile.

Vieni con noi, scopri il gusto dell'avventura.

*I viaggi Camel Adventures sono ideati e coordinati da Willy Fassio. Richiedi il catalogo a Camel Adventures C.P. 1293 Torino (telefono 011/510979) o alla tua agenzia di fiducia.*



"LO STILE NEL TURISMO"

## EUROTURISMO

La Bmw lascerà nell'85: intanto trionfa a Silverstone

# Eppure vince ancora

Brancatelli e Kelleners hanno battuto la Jaguar di Calderari-Sears unica superstite dopo i ritiri di Nicholson e Walkinshaw. Altri 20 punti per l'Alfa di Lombardi-Francia

di Thomas M. Imhof



LA 635 CSI DI BRANCATELLI-KELLENNERS (FotoSutton)

**SILVERSTONE** — Proprio a Silverstone, in casa della Jaguar, la BMW è andata a conquistare la sua terza vittoria stagionale. Dopo il successo nel grande caldo del Nürburgring, Gianfranco Brancatelli e Helmut Kelleners hanno di nuovo visto per primi la bandiera a scacchi, lasciando così aperta una piccolissima possibilità di vincere il titolo piloti grazie al contemporaneo ritiro di Walkinshaw. Questa vittoria assume anche un significato particolare in quanto coincide praticamente con la decisione della BMW Motorsport di non impegnarsi assolutamente nell'Euroturismo a livello ufficiale nel 1985. In quest'ottica, va segnalato che durante il fine settimana di Silverstone si è visto ripetutamente il manager del team Volvo nei box di Eggenberger.

**LA JAGUAR** avrebbe voluto assicurarsi il titolo già a Silverstone, però un forte temporale ha gettato all'aria tale piano;

Nicholson, è volato fuori pista ad alta velocità, Walkinshaw si è dovuto ritirare definitivamente poco prima della fine e solo Calderari e Sears hanno visto la bandiera a scacchi. Anche la Rover, vincitrice dell'anno scorso, ha avuto un brutto fine settimana: solo una vettura al traguardo, ma non classificata per aver coperto troppo pochi giri. Neanche la Volvo è riuscita a convincere veramente, sebbene Granberg sia inizialmente riuscito a tenere a bada le Rover e le BMW. Per il team Delcourt il suo 5. posto costituisce il miglior piazzamento della stagione. Il campione di F. 2 Mike Thackwell si è comportato ottimamente al volante della BMW tenendo conto del fatto che si è trattato appena della sua seconda corsa al volante di una vettura di turismo, dopo che aveva guidato l'anno scorso una Ford Cortina in occasione di una corsa per auto storiche. Purtroppo Roberto Ravaglia non ha avuto fortuna nemmeno qui

a Silverstone. Al volante di una nuovissima BMW-Schnitzer è riuscito a salire fino al 9. posto nella fase iniziale della corsa, poi Danner ha preso il volante ma soltanto per ritirarsi poco dopo con il motore fuso.

**L'ALFA** questa volta non ha dovuto temere le Metro Turbo: una è uscita di scena nella collisione in massa alla variante, la seconda si è ritirata dopo 95 giri per rottura del ponte posteriore. La quarta vittoria stagionale di Lombardi-Francia porta i due molto in alto nella classifica europea piloti. Se a Brancatelli-Kelleners dovesse riuscire un altro exploit come questo in occasione della gara di Zolder, il finale di campionato potrebbe nuovamente diventare appassionante.

**LA CRONACA** — Le macchine hanno preso il via sotto un sole brillante ma ingannevole, che non faceva intuire che la pioggia era in arrivo. Le Jaguar (nell'ordine Walkinshaw, Percy e Cal-

derari) sono immediatamente scattate al comando, seguite dalle due Rover di Soper e Allam, poi dalla Volvo di Granberg e dalla BMW di Muller. Il primo ritiro è stato quello della BMW di Woodman per cedimento del motore dopo 10 giri. Lo svedese Granberg è poi riuscito al 17. giro a superare le due Rover e a installarsi al 4. posto, anche perché Lella Lombardi ha ostacolato Soper nella variante, così come una Golf ha ostruito il passaggio all'Alfa di Zapico. Ecco la classifica dopo 40 giri:

1. Walkinshaw 1.07'38"88;
2. Percy 1.07'43"50;
3. Granberg 1.07'57"33;
4. Müller 1.08'00"26;
5. Soper 1.08'04"71;
6. Calderari 1.08'06"28.

Dopo il cambio dei piloti, Heyer ha costantemente aumentato il proprio margine di vantaggio su Nicholson fino a 15 secondi e anche Sears è riuscito a riconquistare la 3.

segue



# EUROTURISMO

## Eppure vince ancora

segue

piazza davanti a Soper; questi si è dovuto ritirare al 49. giro per il solito problema al ponte posteriore delle Rover. La vettura di Schlessler-Pond era invece retrocessa in posizione disperata a causa di una lunga sosta ai box per la sostituzione della batteria. Rimaneva a questo punto soltanto Allam, che continuava imperturbato a duellare con la Volvo. Poi è arrivata la grande pioggia e la variante Woodcote si è trasformata in una «fossa comune». Sono volate fuori pista, l'una dopo l'altra, tutte nello stesso punto: la Rover di Marc Duez, la Alfa di Terry Drury, la Jaguar di Nicholson, la BMW di Barrie Williams (che si è anche incendiata) e la Metro Turbo di Rob Hall. Sears si è girato diverse volte, ma è riuscito ad evitare una collisione. Tutti allora si sono fermati ai box per la sostituzione delle gomme e la «pace-car» è scesa in

pista. Le Jaguar di Walkinshaw e Sears in questa fase hanno perso un giro rispetto a Quester e Brancatelli in testa. Dopo 80 giri l'ordine era il seguente: 1. Quester 2.32'05"83; 2. Brancatelli 2.32'42"75; 3. Walkinshaw 2.33'16"25; 4. Calderari 2.33'23"24; 5. Thackwell a 1 giro; 6. Dieudonne a 1 giro. A questo punto la pista ha nuovamente cominciato ad asciugarsi. Il motore di Walkinshaw emetteva un insolito rumore perché le candele si erano bagnate durante l'acquazzone e il motore girava ormai soltanto a 11 cilindri. Mentre Brancatelli stava recuperando fino a 5 secondi su Quester, Walkinshaw si è lanciato con l'ultimo sforzo in avanti e Quester ha dovuto lasciare passare entrambi: «Branca» al 90. giro e Walkinshaw al 97. La Jaguar si è avvicinata anche alla BMW Eggenberger, ma poi Tom è uscito di gara nella curva Becketts per cedimento del motore. Con ciò la corsa era decisa e Calderari ha conquistato il 2. posto. (t. m. i.)

## Così l'europeo turismo dopo 10 gare

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

### MARCHE

|               |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |     |
|---------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| 1. Alfa Romeo | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 200 |
| 2. Jaguar     | 20 | 12 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 8  | 20 | 15 |    |    | 175 |
| 3. Bmw        | 15 | 20 | 15 | 10 | 8  | 12 | 12 | 20 | 15 | 20 |    |    | 147 |
| 4. Toyota     | 20 | 15 | 10 | 20 | 8  |    | 20 | 12 | 20 |    |    |    | 125 |
| 5. Volkswagen | 4  | 20 |    | 15 | 15 | 20 | 15 | 20 |    | 15 |    |    | 124 |
| 6. Ford       | 15 | 12 |    | 12 | 10 |    |    |    | 1  | 20 |    |    | 70  |
| 7. Volvo      | 6  | 1  | 3  | 6  | 10 | 10 | 10 | 6  |    | 8  |    |    | 60  |
| 8. Audi       |    |    |    |    | 20 |    | 12 | 15 |    | 12 |    |    | 59  |
| 9. Rover      |    |    |    |    |    | 4  | 4  | 8  | 15 | 3  |    |    | 34  |

### PILOTI

|               |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  |     |
|---------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|--|-----|
| 1. Walkinshaw | 29 | 16 | 2  | 21 | 29 | 29 |    | 10 | 29 |    |  |  | 165 |
| 2. Heyer      | 29 | 16 | 2  | 21 | 29 | 29 |    |    | 29 |    |  |  | 155 |
| Percy         |    |    | 29 | 16 | 21 | 21 | 29 | 10 | 29 |    |  |  | 155 |
| 4. Kelleners  | 21 | 13 |    | 13 | 10 | 7  | 16 | 29 |    | 29 |  |  | 138 |
| Brancatelli   | 21 | 13 |    | 13 | 10 | 7  | 16 | 29 |    | 29 |  |  | 138 |
| 6. Drovandi   | 20 | 10 |    | 20 | 12 | 20 | 10 | 20 |    | 15 |  |  | 127 |
| 7. Lombardi   |    |    | 15 | 15 | 20 | 15 | 20 |    | 20 | 20 |  |  | 125 |
| Francia       |    |    | 15 | 15 | 20 | 15 | 20 |    | 20 | 20 |  |  | 125 |
| 9. Hoyer      | 20 | 15 | 10 | 20 | 8  |    | 20 | 12 | 12 |    |  |  | 117 |
| Poulsen       | 20 | 15 | 10 | 20 | 8  |    | 20 | 12 | 12 |    |  |  | 117 |
| 11. Nicholson |    |    | 29 | 16 | 21 | 21 | 29 |    |    |    |  |  | 116 |
| 12. Nielsen   | 20 | 15 |    | 20 | 8  |    | 20 | 12 | 12 |    |  |  | 107 |
| 13. Calderari |    | 3  | 10 | 29 | 16 |    | 21 |    |    | 21 |  |  | 100 |

## RAC TOURIST TROPHY

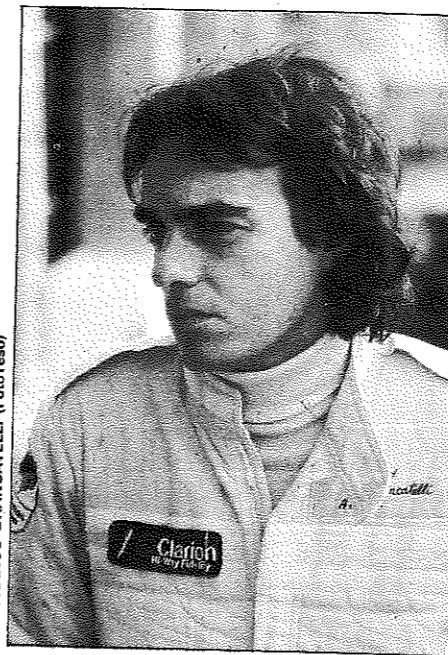
Decima gara del campionato europeo turismo  
Silverstone, 9 settembre 1984

### Così (in 44) al via e (in 23) al traguardo

|   |  |  |
|---|--|--|
| Jaguar XJ-S (Walkinshaw-Heyer) 1'34"88              | Jaguar XJ-S (Percy-Nicholson) 1'36"48              | 1. BMW 635 CSI (Kelleners-Brancatelli) 3.22'26"77 alla media di 149,82 kmh |
| Jaguar XJ-S (Calderari-Sears) 1'37"19               | Rover Vitesse (Allam-Duez) 1'37"94                 | 2. Jaguar XJ-S (Calderari-Sears) 3.23'01"65                                |
| Rover Vitesse (Soper-Hahne) 1'37"96                 | BMW 635 CSI (Kelleners-Brancatelli) 1'38"57        | 3. BMW 635 CSI (Stuck-Quester) 3.23'14"55                                  |
| BMW 635 CSI (Weaver-Thackwell) 1'38"58              | Rover Vitesse (Pond-Schlessler) 1'39"51            | 4. BMW 635 CSI (Weaver-Thackwell) 3.24'06"09                               |
| BMW 635 CSI (Mueller-Grano) 1'39"57                 | Volvo 240 Turbo (Granberg-Eigh) 1'39"64            | 5. Volvo 240 Turbo a 1 giro (Delcourt-Dieudonne-Baert)                     |
| BMW 635 CSI (Woodman-Buncombe) 1'39"78              | BMW 635 CSI (Stuck-Quester) 1'39"79                | 6. Volvo 240 Turbo a 1 giro (Lindström-Olofsson)                           |
| Volvo 240 Turbo (Lindström-Olofsson) 1'39"96        | Volvo 240 Turbo (Stureson-Persson) 1'40"22         | 7. Volvo 240 Turbo a 1 giro (Granberg-Eigh)                                |
| BMW 635 CSI (Sytner-Williams) 1'40"48               | Volvo 240 Turbo (Delcourt-Dieudonne-Baert) 1'40"68 | 8. BMW 635 CSI a 2 giri (Haezebroeck-Bosshard)                             |
| BMW 635 CSI (Engel-Garcia-Werginz) 1'40"86          | BMW 635 CSI (Micangeli-Vojtech) 1'41"19            | 9. BMW 635 CSI a 3 giri (Engel-Garcia-Werginz)                             |
| BMW 635 CSI (Haezebroeck-Bosshard) 1'41"85          | BMW 635 CSI (Revaglia-Danner) 1'41"89              | 10. Alfa Romeo GTV6 a 4 giri (Lombardi-Francia)                            |
| MG Metro Turbo (Watts-Hall-Brundle) 1'41"75         | Volvo 240 Turbo (Pirnay-Neve) 1'42"02              | 11. BMW 635 CSI a 4 giri (Felder-Hamelmann)                                |
| BMW 635 CSI (Felder-Hamelmann) 1'42"09              | BMW 635 CSI (Clark-Sutherland) 1'42"38             | 12. Volvo 240 Turbo a 4 giri (Pirnay-Neve)                                 |
| BMW 635 CSI (Dorchy-Ballot Lena) 1'42"39            | Alfa Romeo GTV6 (Lombardi-Francia) 1'42"41         | 13. Alfa Romeo GTV6 a 4 giri (Cremer-Drovandi-Piranne)                     |
| Alfa Romeo GTV6 (Zapico-Micangeli) 1'42"84          | Alfa Romeo GTV6 (Suster-Camathias) 1'43"21         | 14. Alfa Romeo GTV6 a 5 giri (Roucher-Spifforo)                            |
| Alfa Romeo GTV6 (Boucher-Spifforo-Piranne) 1'43"28  | MG Metro Turbo (Brundle-Harvey-Watts) 1'43"40      | 15. BMW 635 CSI a 7 giri (Clark-Sutherland)                                |
| Alfa Romeo GTV6 (Cremer-Drovandi-Piranne) 1'43"79   | VW Golf 1800 (Guyaux-Hohenester) 1'44"26           | 16. VW Golf 1800 a 8 giri (Guyaux-Hohenester)                              |
| Alfa Romeo GTV6 (Drury-Wilds) 1'45"06               | Alfa Romeo GTV6 (Palma-Bigliazzi) 1'45"17          | 17. VW Scirocco 1800 a 8 giri (Meacham-Morris-Postin)                      |
| Alfa Romeo GTV6 (Dowsett-Smith) 1'45"57             | VW Scirocco 1800 (Meacham-Morris-Postin) 1'45"04   | 18. BMW 635 CSI a 8 giri (Grano-Müller)                                    |
| VW Golf 1800 (Minshaw-Hill-Rouse) 1'46"54           | VW Golf 1600 (Kudrass-Puetz) 1'47"20               | 19. Ford Escort 1600 a 9 giri (Curnow-Longman)                             |
| Alfa Romeo GTV6 (Everett-Davies) 1'47"79            | Ford Escort 1600 (Curnow-Longman) 1'48"14          | 20. Alfa Romeo GTV6 a 9 giri (Palma-Bigliazzi)                             |
| VW Golf 1600 (Katsers-Van Dalen) 1'49"82            | VW Golf 1600 (Ley-Stallman) 1'49"80                | 21. VW Golf 1600 a 10 giri (Kudrass-Puetz)                                 |
| Toyota Carella 1600 (Hoyer-Nielsen-Poulsen) 1'49"96 | Audi 80 GLE (Arlt-Hoelscher) 1'50"05               | 22. Alfa Romeo GTV6 a 11 giri (Dowsett-Smith)                              |
|   |  | 23. Audi 80 1600 a 11 giri (Arlt-Hoelscher)                                |

■ EGGENBERGER — È molto probabile che Eggenberger schieri l'anno prossimo non più delle BMW bensì delle Volvo. «La BMW non correrà più l'anno venturo, dunque dobbiamo fare qualcosa», ha commentato Ruedi Eggenberger, che aprirà nel prossimo ottobre una nuova grande officina che si trova a solo 50 metri dalla sede Volvo in Svizzera.

■ LA JAGUAR schiererà l'anno prossimo due oppure tre vetture. Tutto dipende dal progetto gr. C di Walkinshaw, che intende disputare Le Mans e altre due corse. Se dovesse iscriverne a quelle due corse due macchine, impegnerà soltanto due XJ-S nell'Euroturismo. Buone possibilità di rimanere nel team anche nell'85 hanno Percy, Heyer e Calderari.



GIANFRANCO BRANCATELLI (Foto Teo)

### Le interviste

## Kelleners elogia Brancatelli

SILVERSTONE. A fine gara ecco le dichiarazioni dei protagonisti. Brancatelli: «Prima della corsa avrei sperato, se la pista fosse rimasta asciutta, al massimo in un 4. posto dietro le tre Jaguar. Ma sono sempre stato certo che avrei potuto tenere a bada le Rover e la maggior parte delle Bmw. Walkinshaw ha notevolmente recuperato su di me verso la fine, ma ciò era dovuto al fatto che correvano anche in curva sul bagnato per risparmiare le gomme. Se si fosse molto avvicinato, avrei potuto ancora aumentare la velocità».

Kelleners: «Branca ha guidato in maniera superlativa oggi. Ritengo che ci siamo meritati la vittoria. Il mio unico problema è stato quello di liberarmi di Stuck. Ora abbiamo di nuovo una piccola possibilità di vincere il titolo; peccato che non siamo riusciti ad arrivare al traguardo a Spa».

Calderoni: «Quando pioveva forte avrei potuto superare Tom, però ogni qualvolta mi sono avvicinato a lui, spuntavano due dita dal finestrino. Quester non ha costituito un problema per me alla fine. Sono molto felice di essermi potuto piazzare secondo proprio qui in Inghilterra».

Sears: «Mi sono girato tre volte nella variante quando è cominciato a piovere; volevo fermarmi ai box un giro prima, ma il team stava occupandosi di Tom. Era terribile, nella parte posteriore del circuito non c'era praticamente acqua in pista. Sono rimasto incredibilmente sorpreso, e ho rischiato di volare fuori, ma ho avuto fortuna contrariamente a Nicholson...». (t. m. i.)

nuova omologazione

# LE NUOVE FAVOLOSE TUTE SPARCO:

ancora più leggere  
ancora più belle  
ancora più SPARCO.



### nuova tuta SUPER

Trapiantata, elegante, qualità e comfort Sparco ad un prezzo incredibile. L. 340.000 + IVA 8%.

### nuova tuta SPARCO 2

La scelta dei grandi team al di sopra di ogni concorrenza. L. 470.000 + IVA 8%.

### nuova tuta START

La combinazione omologata più economica disponibile in Italia. L. 285.000 + IVA 8%.

### SPARCO non è solo le migliori tute ma anche:

Sedili anatomici  
Pastiglie corsa FERODO 346 E311 (DS11)  
Roll-bar extraleggeri in duralluminio e acciaio.  
Estintori extraleggeri in duralluminio e acciaio  
Radiatori olio in alluminio Iprae Serek

Cinture di sicurezza Sabelf  
Serbatoi di sicurezza  
Barre rinforzo sospensioni  
Paracoppe in duralluminio e mille altri accessori

È disponibile il nuovo catalogo a colori con tutti gli accessori SPARCO per le corse.

Disponibili presso i migliori rivenditori specializzati.

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



VELOCITÀ IN SALITA/La Cefalù-Gibilmanna

### Benny Rosolia, implacabile grimpeur

**GIBILMANNA.** Benny Rosolia, ormai incontrastato big delle cronoscalate siciliane snocciola vittorie e record con cadenza puntuale: anche nella terz'ultima prova del campionato italiano assoluto della montagna si è reso protagonista di una salita impeccabile facendo spellare le mani a circa trentamila spettatori (secondo una stima della polizia stradale) disseminati lungo uno dei più validi e ameni tracciati del Sud. Alla luce di uno splendido 6'22"81 ad oltre 117 di media oraria, Rosolia con l'Osella Autovox preparata a puntino dal catanese Pernicario, ha polverizzato, come aveva fatto una settimana prima, a Piano Zucchi, quanto aveva fatto in precedenza l'assente Nesti.

Ancora un en plein per la scuderia Ateneo-Barraja grazie al posto d'onore del bravo palermitano Ceraolo che si è pure concesso il lusso di intraversarsi di brutto nel penultimo tornante. Soltanto terzo e con pesante distacco il tedesco Herbert Stenger, due volte campione europeo della montagna: penalizzato dalla scarsa conoscenza del percorso, Stenger, comunque, ha partecipato in proiezione alla 18. edizione di questa cronoscalata che avrà validità europea nell'85.

Da evidenziare il comportamento dei trapanesi Fina e Licata, entrambi della Drepanum Corse e del locale Ninni Runfola, nono assoluto, con una lancia Rally 037 preparata bene dal «mago» Ferraro ma dominatore in gruppo B dove precedeva abbondantemente il romano Nataloni. Quest'ultimo, in questa gara, si è visto scavalcare dal palermitano «Gordon» che grazie ad un nuovo acuto con la Ritmo Abarth 130 curata da Sposito nel gruppo N è il nuovo leader provvisorio del campionato italiano assoluto della montagna con punti 96. E mancano ancora due gare alla fine (Trofeo Valcamonica a Brescia, domenica prossima; e Coppa Nissena a Caltanissetta a fine mese).

Vincenzo Bajardi

#### VELOCITÀ IN SALITA

17. Cefalù-Gibilmanna  
**Tricolore della Montagna**  
Cefalù 9.9.1984

#### Le classifiche ASSOLUTA

1. Benny Rosolia (Osella PA/9) in 6'22"81 (media 117,557 km/h); 2. Ceraolo (Osella PA/9 BMW) 6'31"06; 3. Stenger (Osella PA/9 BMW) 6'46"36; 4. Fina (Osella) 6'48"60; 5. Licata (AMS 1300) 7'11"04; 6. Cassiba (Osella PA/9) 7'15"56; 7. Caci (Osella PA/8) 7'18"42; 8. «Oiram» (Lola T 294) 7'21"58; 9. Runfola (Lancia Rally 037) 7'26"71; 10. Barone (Osella) 7'27"70.

#### GRUPPO N

Classe 1000: 1. Carmelo Lo Faso 10'09"78 (media 73,967 km/h); 2. Morreale 10'19"90 (entrambi su Fiat Panda 45).

Classe 1150: 1. Settimo Ienna 8'53"81 (media 81,255 km/h); 2. Caciccia 9'00"17; 3. Meli 9'08"56; 4. Cuccia 9'10"43; 5. Galante 9'10"77; 6. Giordano 9'19"95; 7. Terrana 9'23"03; 8. Cirrito 9'24"31; 9. Palmeri 9'44"33; 10. «Ininap» 9'46"80; 11. Cavarretta 9'52"08; 12. Mazzara 9'52"75; 13. Cuccia 9'54"50; 14. «Hogan» 9'55"50; (tutti su A 112 Abarth).

Classe 1300: 1. «Americ» 8'58"83 (media 83,514 km/h); 2. Villa 8'58"98; 3. D'Amico (Opel Corsa) 9'21"45; 4. Lipari 9'24"30; (tutti gli altri su Talbot Samba).

Classe 1600: 1. Serafino la Delfa (Ford Escort) 8'29"63 (media 88,299 km/h); 2. Vinciguerra (Alfasud) 8'49"32; 3. Salamone (Alfasud) 8'57"00; 4. Caranna (Ritmo 105) 8'58"69; 5. Bonetti (Ritmo) 9'02"05; 6. Ammirata (Ritmo) 9'05"69.

Classe 2000: 1. «Gordon» 8'23"58 (media 89,360 km/h); 2. Stagno 8'30"55; 3. Ferrazzano 8'33"62; 4. Costa 8'36"37; 5. Tusa 8'38"47; 6. Giugno 8'49"25; 7. Maimone 8'50"59; 8. «Keller» 8'56"64; 9. Massimino 9'04"04; (tutti su Fiat Ritmo 130).

Classe 2500: 1. Rocco Aragona (A.R. GTV6) 8'38"46 (media 86,695 km/h); 2. Artese (A.R. GTV6) 8'51"55.

#### GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Elio Borsellino 9'01"21 (media 83,147 km/h); 2. Scaringi 9'19"47; 3. Lo Bello 9'25"54; 4. Gulotta 9'34"05; 5. Mirici Cappa 9'41"10; 6. Guercio 9'48"18; (tutti su Fiat X 1/9).

Classe 1600: 1. Rocco Aiuto 8'50"91 (media 84,670 km/h); 2. Cassarà 8'56"05; (entrambi su Fiat X 1/9).

Classe 2000: 1. Mario Termini (Beta Mont.) 9'35"23 (media 78,229 km/h); 2. Campo (R/5 Turbo) 9'35"70.

#### GRUPPO A

Classe 1000: 1. Stefano Anello 9'28"20 (media 79,197 km/h); 2. Iones 10'10"99; 3. Di Russo 10'18"02; (tutti su Fiat 127).

Classe 1150: 1. Marcello Zampardi (A 112) 8'39"92; (media 86,551 km/h); 2. Formica (A 112) 8'49"70; 3. Morabito (Fiat 127) 8'50"03; 4. Galipò (Fiat 127) 8'50"37; 5. Guarino (A 112) 8'54"44; 6. Anzalone (A 112) 8'59"00; 7. Lisa (Fiat 127) 9'01"13; 8. Turrìcano (A 112) 9'07"93; 9. Albanese (Fiat 127) 9'09"75; 10. Lo Bue (Fiat 127) 9'09"84; 11. Zaratù (Fiat 127) 9'13"45; 12. Gerkki (A 112) 9'16"76; 13. Marchese (A 112) 9'18"38; 14. Di Giugno (A 112) 9'32"68; 15. Mannalà (A 112) 10'15"92.

Classe 1300: 1. Antonio Giuffrida (Opel Kadett) 8'35"71 (media 87,258 km/h); 2. Magri (Austin Metro) 8'46"89; 3. Grimaudo (Alfasud) 8'53"02; 4. Triolo (Alfasud) 9'18"70; 5. Di Sclafani (Alfasud) 9'33"05; 6. «Arsenico» 9'41"74; 7. Vitranò (Alfasud) 10'04"77.

Classe 1400: 1. Franco Messina (Alfasud) 8'38"65 (media 86,763 km/h); 2. Zappalà (Alfasud) 8'41"98; 3. Dolce (R/5 Alpine) 8'55"51; 4. Clemente (R/5 Alpine) 9'18"97.

Classe 1600: 1. Giuseppe Tramontana (Golf GTI) 8'20"13 (media 89,976 km/h); 2. Puglisi (Golf GTI) 8'26"61; 3. «Hardouin» (Alfasud) 8'28"99; 4. Giorlando (Talbot) 8'29"09; 5. Premiati (Talbot) 8'31"10; 6. Di Trapani (Talbot) 8'55"99; 7. Lo Burgio (Alfasud) 9'0"60; 8. Della Torre (Golf GTI) 9'05"13; 9. Perez (Golf GTI) 9'17"34; 10. Lo Cascio (Golf GTI) 9'18"99; 11; Genovese (Golf GTI) 9'39"64.

Classe 2000: 1. Nicola Pino (Opel Kadett Gt/E) 8'11"76 (media 91,508 km/h); 2. Giarratana (Fiat Ritmo) 8'14"83; 3. «Giuseppe» (Opel Kadett) 8'53"22; 4. Brancato (Kadett Gt/E) 8'31"63; 5. Di Bartolo (Fiat Ritmo) 8'53"22.

#### GRUPPO 2

Classe 700: 1. Concetto Manna 9'06"17 (media 82,391 km/h); 2. La Mantia 9'33"28 (entrambi su Fiat 126).

Classe 1000: 1. Rosario Todaro (Fiat Panda 45) 8'52"66 (media 84,481 km/h); 2. Rubino (Fiat Panda 45) 9'18"66.

Classe 1150: 1. Stefano Sottile (Fiat 128) 8'32"79 (media 87,755 km/h); 2. Cirrito (Fiat 127) 8'54"39; 3. Caruso (Fiat 128) 9'49"76.

Classe 1300: 1. Letterio Busà (Fiat 128) 8'35"64 (media 87,270 km/h); 2. Scuderi (Simca R2) 8'54"10; 3. Alfano (Fiat 128) 8'56"9; 4. Barbera (id.) 8'57"66; 5. Barresi (Alfasud) 9'27"25; 6. «Meteor» (Simca R2) 9'41"32.

Classe 1400: 1. «Steigen» (Fiat Ritmo) 9'29"21 (media 79,056 km/h).

Classe 1600: 1. Santo Ferraro (Fiat Ritmo 75) 8'13"98 (media 91,096 km/h); 2. Pellerito (Talbot) 8'35"04; 3. Costa (Audi 80) 9'32"65.

Classe 2000: 1. Pietro Cavoli (Alfetta Gtv) 8'56"37 (media 83,897 km/h); 2. Catalano (Opel Kadett) 9'13"40.

#### GRUPPO B

Classe 1300: 1. «Giovannone» (Talbot Samba) 9'02"61 (media 82,932 km/h); 2. Cicero (id.) 9'31"67.

Classe 1600: 1. «Sorry» (Citroen Visa) 8'32"42 (media 87,818 km/h); 2. Sottile (Fiat X 1/9) 8'38"42; 3. Guagliardo (id.) 9'51"53.

Classe 2000: 1. Giuseppe Di Benedetto (R5 Turbo) 8'26"34 (media 88,873 km/h); 2. Libreri (Lancia Beta MC) 8'55"93; 3. Puleo (Ford Escort) 8'57"34.

Classe 3000: 1. Antonio Runfola (Lancia Rally 037) 7'26"71 (media 100,736 km/h); 2. Nataloni (id.) 7'31"79; 3. «Joker» (Porsche 911) 8'04"51; 4. Vazzana (id.) 8'04"93.

Classe OLTRE 3000: 1. Giuseppe Comito (Porsche Turbo) 8'04"60 (media 92,860 km/h).

#### GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Giuseppe Lombardo (Fiat X 1/9) 8'27"84 (media 88,610 km/h).

Classe 1600: 1. Calogero Cammaudo (Fiat X 1/9) 8'54"02 (media 84,266 km/h).

Classe 2000: 1. Antonio Condina (Lancia Beta Mc) 7'56"76 (media 94,387 km/h); 2. Castro (A.R. Duetto) 8'06"01; 3. Cordò (id.) 8'08"12; 4. Carnitella (Fiat 131) 9'10"31.

Classe 3000: 1. Agatino Pedicone (Porsche 911) 7'58"46 (media 94,051 km/h); 2. Clemente P. (id.) 7'59"69; 3. Castro (id.) 8'03"98.

Classe oltre 3000: 1. Antino Guagliardo (Porsche 930 Turbo) 9'54"45 (media 75,700 km/h).

#### GRUPPO 5

Classe 700: 1. Vincenzo Di Stefano 8'39"58 (media 86,608 km/h); 2. «Jmmy» 8'42"10; 3. Romano 8'50"89; 4. Inglese 8'51"19; 5. Arduino 8'53"48; 6. Bucolo 8'53"56; 7. Di Salvo 9'03"83; 8. Leone 9'21"56 (tutti su Fiat 126).

Classe 1000: Emanuele Lo Presti (Fiat 127) 8'40"48 (media 86,458 km/h); 2. Rocuzzza (A 112) 8'57"54; 3. Fumari (Fiat 127) 8'57"75; 4. Morreale (A 112) 9'39"83.

Classe 1300: 1. Diego Millotta (Fiat 128) 8'26"89 (media 88,776 km/h); 2. Mantanaci (Simca R2) 16'36"29.

Classe 1400: 1. Salvatore Mannino (Fiat 128) 8'31"58 (media 87,962 km/h); 2. Irato (id.) 8'33"74.

Classe 1600: 1. Angelo Calandrino (Fiat 128) 9'10"12 (media 81,800 km/h).

Classe 2500: 1. Salvatore La Monica (Porsche 911) 8'33"56 (media 87,623 km/h); 2. Rotolo (Fiat Spider 124) 9'27"32.

Classe 3000: 1. Michele Ragusa (Porsche 911) 7'38"11 (media 98,229 km/h); 2. Mazzolo (id.) 11'03"22.

#### GRUPPO 6

Classe 1300: 1. Giuseppe Licata (Ams 1300) 7'11"04 (media 104,398 km/h); 2. Barone (Osella P.A. 8) 7'27"70.

Classe 1600: 1. Giovanni Cassiba (Osella P.A. 9) 7'15"56 (media 103,315 km/h).

Classe 2000: 1. Benny Rosolia (Osella PA/9) 6'22"81 (media 117,667 km/h); 2. Ceraolo (id.) 6'31"06; 3. Stenger (id.) 6'46"36; 4. Fina (id.) 6'48"60; 5. Caci (Osella PA/8) 7'18"42; 6. «Oiram» (Lola T 294) 7'21"58; 7. Consoli (Osella PA/9) 7'39"67.

#### AUTO STORICHE

ASSOLUTA: 1. Romano Valera (A.R. Giulietta S2) 9'14"90 (media 81,095 km/h); 2. Rizzi (Jaguar Y Type) 9'25"68; 3. Giroto (A.R. Giulietta) 9'48"33; 4. Colfi (Zagato F.) 10'03"66; 5. Chiapparini (A.R. Giulietta) 10'18"42.

Classe 1300 GT: 1. Guido Giroto (A.R. Giulietta) 9'48"33.

Classe 1300 GTS: 1. Romano Valera (A.R. Giulietta S2) 9'14"90; 2. Angelo Chiapparini (A.R. Giulietta) 10'18"42.

Classe oltre 2000 GTS: 1. Giorgio Colfi (Zagato F) 10'03"66; Classe oltre 2000 GTS: 1. Pierluigi Rizzi (Jaguar Y Type) 9'25"68.

■ LA IP SPONSOR — Dopo la Targa Florio, la Industria Petroli ha deciso di allargare ulteriormente la propria immagine nell'isola sponsorizzando la classica manifestazione che nell'85 avrà l'etichetta europea. Accanto a Rosolia c'erano due belle hostes IP, due indossatrici palermitane, Daniela Buzzanca e Adriana Chines.

### IL CALENDARIO DEL KARTING

13/16 settembre

Campionato del Mondo Formula K  
Liedolsheim (Germania Ovest)

●●● B

15 settembre

Circuito di Ariccia

(Roma)

● A-C.

16 settembre

Pista 1000 Miglia

Rezzato (Brescia)

● A-C.

Pista del Mare

Fano (Pesaro)

● A-C.

Pista Le Sirene

Cavaglià (Vicenza)

● A-C.

Circuito di Este

(Padova)

● A-C.

Circuito di Celleno

(Viterbo)

● A-C.

Pista Pergusa

Enna

● A-C.

Pista Azzurra

Bologna

● A-C.



Foto di Bob Krieger

GIRA  
AL RITMO  
DEL TUO  
TEMPO

# CAMPARI

Soda



SLALOM/II Trofeo Città di Varazze

### Pronta rivincita di Cesari

**VARAZZE** — Augusto Cesari riconquista lo scettro di re degli slalom. Battuto una settimana fa a Molini di Triora, il biellese si è subito rifatto strappando tutti gli avversari nella «Alpicella-Monte Beigua» lo slalom valido per la Coppa CSAI denominato 2. Trofeo Città di Varazze. Cesari, assecondato da una Dallara Braking perfetta, ha fatto capire subito di essere imprevedibile rifilando qualcosa come 7" al 2. classificato. Questi è un volto nuovo degli slalom per quanto non sia più giovanissimo: con l'Alpine Renault si è infatti piazzato al posto d'onore il genovese Raso che ha preceduto di poco nella graduatoria assoluta la Fiat X 1/9 di Rossi. Alla gara organizzata da Piero Faccone ha partecipato una settantina di piloti. Nella graduatoria femminile successo della Volanti che ha preceduto Crubellati. (f.n.)

SLALOM

Varazze, 9 settembre 1984

**2. Trofeo Città di Varazze Trofeo Recambester**

Le classifiche

**Classe B:** 1. Guidotti (A 112) 170.23; 2.

Bechis (A 112) 172.00; 3. Giunino (A 112) 174.49; 4. Barbarotta (A 112) 174.56; 5. Micco (Fiat 127) 174.59; 6. Giovannoni (A 112) 176.15; 7. Bruzzone (A 112) 177.00; 8. Gianì (A 112) 177.40; 9. Savio (A 112) 179.49; 10. Garibaldo (A 112) 179.64; 11. Gianci (Fiat 127) 179.82; 12. Risi (A 112) 200.27.

**Classe C:** 1. Bertolotti (Talbot TI) 170.05; 2. Panesi (Simca rally 2) 172.65; 3. Cenni (Talbot TI) 182.63; 4. Conte (Fiat X 1/9) 189.04; 5. Pisagno (Simca rally 2) 205.68.

**Classe E:** 1. Bisso (Golf GTI) 168.33; 2. Botta (Opel GTE) 169.54; 3. De Martini (Alpine R 5) 179.09; 4. Lanfranco (Ritmo 130) 181.48; 5. Barbieri (Ritmo 125) 198.51; 6. Barbieri L. (Fiat X 1/9) 204.80.

**Classe G:** 1. Saccone (A 112) 165.59; 2. Lodo (Fiat 500) 176.08; 3. Salvarezza (A 112) 176.52; 4. Gatti (Fiat 500) 179.22; 5. Di Mossi (A 112) 180.81; 6. Crubellati (A 112) 188.27; 7. Morelli (A 112) 192.05.

**Classe H:** 1. De Andrea (A 112) 164.05; 2. Morello (A 112) 164.13; 3. Albini (Fiat 127) 172.99; 4. Sarbi (A 112) 177.04; 5. Persi (Fiat 128) 182.99; 6. Volanti (A 112) 184.37; 7. Barobi (A 112) 184.72; 8. Ferrari (A 112) 189.05.

**Classe I:** 1. Rossi (Fiat X 1/9) 157.40; 2. De Micheli (Alpine Renault) 160.45; 3. Balestra (Fiat X 1/9) 181.08; 4. Cuppi (Lancia Fulvia) 196.43; 5. Cisotti (Fiat X 1/9) 216.95.

**Classe L:** 1. Raso (Alpine Renault) 157.01; 2. Tiezzi (Alpine Renault) 159.21; 3. Pepe (Lancia Fulvia) 172.93; 4. Scoglio (Talbot TI) 185.48.

**Classe M:** 1. Cesari (Dallara Braking) 150.20; 2. Gastaldi (Opel GTE) 169.22; 3. Pallio (Ford Escort RS) 172.86; 4. Pesci (Ford Escort) 179.23; 5. Cafazzo (Fiat 131 Racing) 193.22; 6. Poggio (Alfetta GTV) 206.24.

**Classe N:** 1. Borra (Lancia Stratos) 164.29; 2. Balestrini (Lancia Rally) 176.65; 3. Tancredi (Talbot TI) 176.89.

**Classe O:** 1. Rivera (Fiat 500/A 112) 160.58; 2. Galli (Fiat 500/A 112) 171.53; 3. Pittaluga (Fiat 126/A 112) 173.27; 4. Bersano (Fiat 126/A 112) 173.50; 5. Putrino (Fiat 500/A 112) 179.38; 6. Bruzese (Fiat 500/A 112) 188.56; 7. Casamarina (Fiat 500/A 112) 191.34; 8. Torelli (Fiat 500/A 112) 198.63.

**CLASSIFICA ASSOLUTA:** 1. Cesari (Dallara Braking) 150.20; 2. Raso (Alpine Renault) 157.01; 3. Rossi (Fiat X 1/9) 157.40; 4. Tiezzi (Alpine Renault) 159.21; 5. De Micheli (Alpine Renault) 160.45; 6. Rivera (Fiat 500/A 112) 160.58; 7. De Andrea (A 112) 164.05; 8. Morello (A 112) 164.13; 9. Borra (Lancia Stratos) 164.29; 10. Saccone (A 112) 165.59.

**CLASSIFICA FEMMINILE:** 1. Volanti (A 112) 184.37; 2. Crubellati (A 112) 188.27; 3. Torelli (Fiat 500/A 112) 198.63.

A MOLITERNO

### Invasione di campo!

**POTENZA** — 20 piloti hanno partecipato al Trofeo Città di Moliterno, gara nazionale di slalom singolo organizzata dal locale Sporting Club CA.VI.VO. e svoltasi su una sola manche delle due regolamentari a causa della indisciplinazione del pubblico che nonostante l'intervento del servizio d'ordine, ha invaso la strada nell'intervallo fra le due salite costringendo la Direzione di gara a sospendere definitivamente la competizione. Ha vinto, ovviamente con una sola prova, Pietro Parisi (Ritmo 130) col tempo di 2'58"85. Alle sue spalle un altro pilota locale Vincenzo Lombardi, sempre su Ritmo 130, che ha conquistato con 3'02"38 il secondo posto assoluto riuscendo a precedere di pochi centesimi di secondo (3'02"85) la Beta Montecarlo di Antonio De Falco.

**Bruno Duval**

SLALOM

Moliterno (Potenza) 9 settembre 1984  
**Gara nazionale di slalom singolo valida per il Trofeo CA.VI.VO.**

LE CLASSIFICHE

**Absoluta:** 1. Parisi (Ritmo 130) penalità 178.85; 2. Lombardi (Ritmo 130) 182.38; 3. De Falco (Beta M.C.) 182.85; 4. Laudato (Fiat 126) 187.36; 5. Calce (A 112) 189.43; 6. Iocchi (A 112) 190.61; 7. Panico (R5 Alpine) 192.58; 8. Carratu (Fiat 127) 193.02; 9. Salsano (Fiat 128) 195.11; 10. Sinisi (A 112) 196.26.

GRUPPO M-1-3

**Classe 1150:** 1. Iocchi (A 112) 190.61; 2. Sinisi (A 112) 196.26; 3. Briganza (Fiat 127) 201.46; 4. Mazza (Fiat 127) 204.26.

**Classe 1300** (non costituita): 1. Pace (Samba rally) 196.48. **Classe oltre 1600:** 1. Parisi (Ritmo 130) 178.85; 2. Lombardi (Ritmo 130) 182.38; 3. Conforti (Ritmo 130) 210.88.

GRUPPO SPECIALE

**Classe 700** (non costituita): 1. Laudato (Fiat 126) 187.36.

**Classe 1150:** 1. Calce 189.43; 2. Carratu (Fiat 127) 193.02; 3. Fezza 216.67; 4. Telesca 245.72; tutti gli altri su A 112.

**Classe 1300:** 1. Salsano (Fiat 128) 195.11; 2. Nasta (Simca rally 2) 207.18; 3. Lacerenza (Fiat X 1/9) 215.40.

**Classe 1600** (non costituita): 1. Panico 192.58; 2. Di Giuseppe 196.45; entrambi su R5 Alpine.

**Classe 2000** (non costituita): 1. De Falco (Beta M.C.) 182.85.

SUL GARDA

### Edmondo a sorpresa

**BRESCIA** — La splendida giornata di sole ha favorito il successo della gara di slalom singolo disputatosi su un tratto di km. 2,7 nella strada provinciale che da Polpenazze porta a Puegnago sul Garda. Numero il pubblico disseminato sui vari dossi e tornanti tutti spettacolari. Trenta concorrenti hanno partecipato alla 5. Prova del I. Trofeo del Garda, organizzato dal Rally Team Leonessa. La vittoria assoluta è andata sorprendentemente a «Edmondo» di Brà (Cuneo), su Lancia Beta Montecarlo, alla sua prima esperienza bresciana. Ha avuto ragione dei più quotati Zandonà, Carrega e Vezza. Pagliari e Vezza hanno disputato solamente la 2. manche per guasti meccanici. Attualmente in testa al Trofeo c'è Fulvio Benazzoli (Golf GTI). Le ultime due prove del Trofeo si disputeranno a Salò ed a Gardone Riviera.

SLALOM

Brescia, 9 settembre 1984

**5. gara del Trofeo del Garda**

Le classifiche

**Absoluta:** 1. «Edmondo» (Lancia Beta Montecarlo); 2. Zandonà (Fiat 850); 3. Carrega (Alpine A 110); 4. Vezza (Lancia Stratos); 5. Grazioli (Fiat X-1/9); 6. Mozzoni (Fiat X-1/9); 7. Berardi (BMW); 8. Benazzoli (Golf GTI); 9. Guerrato (Fiat X-1/9); 10. Pagliari (Dallara).

**Classe I:** 1. Grazioli (Fiat X-1/9); 2. Mazzoni (Fiat X-1/9); 3. Pagliari (Dallara).

**Classe L:** 1. Carrega (Alpine A 110); 2. Guerrato (Fiat X-1/9); 3. Di Giacomo (Golf GTI).

**Classe M:** 1. «Edmondo» (Beta Montecarlo); 2. Bernardi (BMW); 3. Macrino (Opel Kadett).

**Classe E:** 1. Benazzoli (Golf GTI); 2. Merzi (Ritmo 130); 3. Rocchi (Renault).

**Classe P:** 1. Zandonà (Fiat 850); 2. Vezza (Lancia Stratos); 3. Bugatti (Fiat 500).

■ **LA CORSA** in salita Pedavena-Croce d'Aune, in programma domenica 9 settembre, è stata rinviata a data da destinarsi per sopraggiunte difficoltà burocratiche. (Forse verrà effettuata il 30 settembre).

Il presidente della Csaì ha partecipato ad uno slalom

# Una giornata Serena

«Sto facendo un giro conoscitivo fra le realtà meno note delle corse per valutare meglio le istanze della base». Critiche all'impero Balestre. Domenica 23 a Imola il Consiglio Csaì

**FABRIZIO SERENA**, presidente della Csaì, ha voluto toccare da vicino l'automobilismo agonistico. L'ha fatto due domeniche fa partecipando con una Lancia Beta Montecarlo gruppo 5 da 220 CV prestatagli dal pilota Rino Edmondo allo slalom di Molini di Triora. Tuta bianca con risvolti rossi, casco regolamentare, il presidente della Csaì si è buttato nella mischia con entusiasmo e una grinta encomiabili. Vale la pena riportare le sue impressioni prima, durante e dopo la corsa. «Se si punta all'assoluto — diceva prima — occorrono macchine costruite appositamente come la Dallara o il prototipo Abarth: passo corto, rapporti cortissimi e tanti cavalli ai bassi regimi per aver un'accelerazione bruciante mentre nelle classi inferiori le cifre sono sicuramente più contenute e abbordabili». La prima manche non era andata bene: molti i birilli abbattuti. «La Beta Montecarlo è troppo larga per i miei gusti — diceva nell'intervallo fra una manche e l'altra — e così sono frequenti i contatti con i birilli. Poi ho perso qualche secondo con il cambio». La seconda salita era andata nettamente meglio: tre secondi e cinque birilli in meno. Alla fine era relativamente soddisfatto: «Se devo essere sincero, preferisco la pista alla strada. Ma il fatto che ci siano tanti partecipanti è tanto pubblico vuol dire che il mio giudizio è soggettivo».

A PARTE queste considerazioni, era interessante conoscere il motivo di questa estemporanea uscita del presidente Csaì. Ecco: «Ho intenzione, per quanto mi sarà possibile, di fare un giro conoscitivo fra le realtà meno note delle corse per valutare con chiarezza quali sono le richieste della base». Il discorso a questo punto era caduto proprio sulle istanze della base. Sui rally Serena ha detto: «Abbiamo voluto apportare dei cambiamenti ascoltando le indicazioni dei costruttori e così facendo abbiamo scontentato i piloti che ora si lamentano. Gli errori comunque si riparano e stiamo studiando le soluzioni per il prossimo anno». Per quanto concerne la F. I. Serena ha evidenziato idee chiare in merito alle situazioni più discusse. «Ci sono state ad esempio troppe leggerezze sul modo di gestire le analisi del carburante. Bisognerebbe agire con più chiarezza, invece in F. I. esiste solo confusione. Il reclamo non è

un atto di inimicizia ma è chiarimento tecnico — affermava Serena — In altri sport le federazioni procedono a controlli sistematici mentre nell'automobilismo ciò non accade se non di rado. Il rapporto dei commissari di percorso non esiste più, o quanto meno è un fatto isolato: i giudici di gara, invece, non dovrebbero rinunciare ai loro compiti. Ovviamente non è per tutti lo stesso: a Misano, per esempio, nel giro di raffreddamento delle prove delle auto-storiche mi sono tolto il casco. Un commissario mi ha visto e ha fatto il suo rapporto: sono stato ufficialmente richiamato dal direttore di corsa. Era sacrosanto quel provvedimento». In formula l'irregolarità — gli era stato obiettato — anziché essere bandite vengono copiate dagli altri e rese «legali»: «È un malcostume generalizzato — ribadiva Serena — a cui non si sottrae nemmeno Ferrari». Accade tutto questo forse perché a capo della Fia c'è un personaggio come Balestre? «Uno che litiga sempre, non può rappresentare degnamente una federazione, specie se è abituato a frequenti voltafaccia. Come si può credere a un personaggio non sempre coerente con le sue idee?»

IL MANDATO di Balestre sta scadendo, perché Serena non si candida per la successione? «L'impero di Balestre si regge grazie ai voti che questi raccoglie dai rappresentanti Fia dei piccoli paesi automobilistici meno insignificanti. Pur di non perdere la loro "giacca blu" sono pronti a garantire l'incondizionato appoggio al presidente. Finché le regole dello statuto Fia non saranno cambiate e conterranno i voti attuali, non me la sento di avanzare una candidatura quando so in partenza di essere perdente». Se Serena fosse Balestre per un giorno cosa farebbe subito? «Non serve nessuna rivoluzione a differenza di quello che si può pensare: sarebbe sufficiente fare funzionare secondo le regole quello che già esiste. Sarebbe un grosso successo». Per concludere, questo Gran Premio di Roma si farà? «Meno se ne parla e meglio è. È opportuno non svegliare il cane che dorme proprio nel momento in cui tutta la macchina organizzativa comincia a mettersi in moto».

**Franco Nugnes**

Il 23 settembre a Imola ci sarà la riunione del Consiglio Csaì. Il presidente Serena ha inviato, in data 5 settembre, ai licenziati la lettera che riproduciamo in questa pagina sollecitando la partecipazione di tutti: è solo allargando il dibattito infatti che si può concorrere attivamente alla soluzione delle problematiche dello sport automobilistico



Serena a Molini di Triora con una Beta Montecarlo (FotoNugnes)

COMMISSIONE SPORTIVA  
AUTOMOBILISTICA ITALIANA

Il Presidente

Roma, 5 settembre 1984

Cari Amici licenziati,

da anni, nel determinare gli aggiornamenti della Regolamentazione nazionale annuale del nostro Sport, cerchiamo contatti con la base per capire gli orientamenti più efficaci nei nostri diversi settori di attività.

I nostri Delegati di Zona hanno già provveduto alle riunioni preliminari con i licenziati del proprio territorio di competenza. Le relative proposte sono state sottoposte alle S/Commissioni CSAI per un doveroso esame. Tutti questi elaborati saranno discussi domenica 23 settembre p.v. nella riunione del Consiglio Sportivo Nazionale della CSAI che a partire dalle ore 09.00 avrà luogo presso l'Autodromo "Dino Ferrari" di Imola.

Le decisioni assunte dagli Organismi CSAI debbono, ovviamente, mediare fra le varie tendenze e a me piace che tutte le forze del nostro Sport possano esprimersi assemblatamente per farle in realtà partecipare al difficile processo decisionale.

E' per questa ragione che la partecipazione al Consiglio Sportivo Nazionale sarà aperta a tutti i licenziati CSAI che lo desiderano e con questa mia, pertanto, Vi rivolgo un caldo invito ad essere presenti nella nostra prossima riunione di Imola; giacché solo partecipando al dibattito si può attivamente concorrere alla formazione della regolamentazione e ci si può rendere conto di quali siano le problematiche, non sempre evidenti al praticante, e quindi essere sicuri che le politiche emergenti non sono frutto di capricci di parte ma sorgono da una visione di assieme che va continuamente verificata e revisionata.

Pertanto, spero molto di incontrarvi ad Imola domenica 23 settembre p.v.  
Con viva cordialità.

(Fabrizio Serena di Lapigio)

## Collaudatore in dieci mesi

### CORSO PER «COLLAUDATORI DIAGNOSTICI DI AUTOMOBILI»

Il Corso ha la durata di 10 mesi ed è suddiviso in 20 dispense che l'allievo riceverà a sua scelta quindicinalmente o mensilmente al proprio indirizzo. Il Corso sviluppa l'approfondimento e la conoscenza di tutti gli argomenti, dai cenni storici ai componenti motore, trasmissione, carrozzeria, ruote e pneumatici, sospensioni, impianto elettrico, accertamento danni, sintomi e rimedi, collaudi, preventivi, tempi di lavorazione, valutazione dell'usato, stesura del modulo di stima e rapporti con la clientela. Alla realizzazione del Corso hanno collaborato qualificati ed esperti professionisti che operano da anni nel settore del «collaudo diagnostico automobilistico». Con il «Corso per collaudatori diagnostici di automobili» migliorerete la vostra posizione professionale e potrete aspirare a meriti miglioramenti economici e avrete diritto all'iscrizione e al tesseramento gratuito alla A.C.A. Associazione Collaudatori di Automobili.

Per informazioni senza impegno scrivere a:

**NUOVA AUTO LARIO**  
Via Lario, 34 - 20159 Milano  
Divisione Pubblicazioni Tecniche  
Spedire il tagliando in busta chiusa

Scrivere in stampatello

Cognome e nome

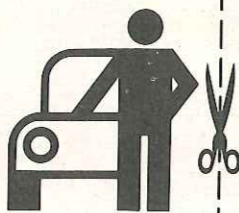
Via

Cap

Città

GRADIREI AVERE INFORMAZIONI:

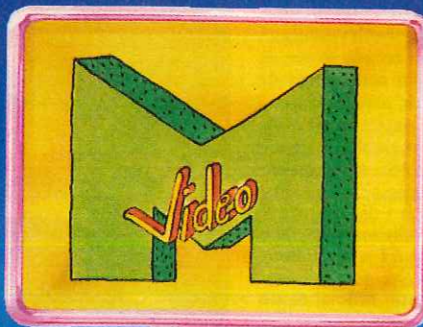
— SUL CORSO COLLAUDATORI   
— SULL'ISCRIZIONE GRATUITA ALL'A.C.A.





# VIDEOMUSIC

OPEN DAY AND NIGHT



VIDEOMUSIC



LA PRIMA TV PER FARE IL PIENO DI VIDEO MUSICA  
APERTA 24 ORE SU 24

TORINO E PROVINCIA Canale 35  
MILANO E PROVINCIA Canale 63  
EMILIA Canale 26, 46, 35, 55  
VENETO Canale 66  
FRIULI Canale 54  
TOSCANA Canale 61, 46, 59, 51, 26, 48, 42  
LAZIO Canale 48  
E PROSSIMAMENTE IN TUTTA ITALIA



Cercate VIDEOMUSIC sulla vostra TV, cercatela che c'è. Troverete sempre musica da vedere. A tutte le ore i Video Music più strabilianti da tutto il mondo. Video Ring per votare il vostro preferito, Music News, interviste esclusive con star internazionali condotte dai nostri vee-jay e ancora concerti, Video Parade, film musicali...

## DOMENICA SPRINT

LE GARE  
DEL WEEK-END

CAMPIONATO CART/Sullivan vince a Sanair

### Mears, grave incidente

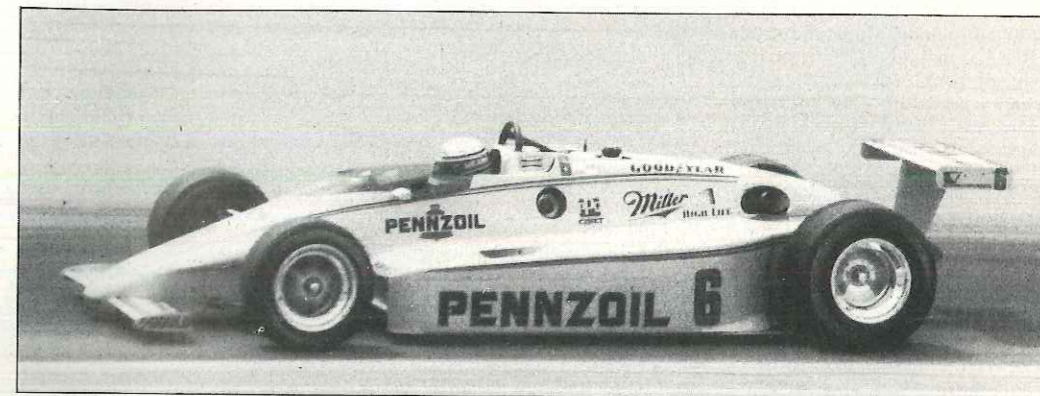
Nelle prove del venerdì, il vincitore di Indianapolis ha riportato diverse fratture alle gambe. Corrado Fabi, coinvolto nell'incidente, ne è uscito illeso e in gara è finito decimo

di Lino Manocchia

SANAIR — Danny Sullivan con la Lola ha vinto davanti a Bobby Rahal e a Mike Andretti la gara del campionato Cart disputata domenica a Sanair in Canada. Il Canada da ben 16 anni non ospitava più una gara tipo Indy e il successo di pubblico è stato notevole anche perché gli organizzatori, per essere certi di fare centro, avevano chiamato Jacques Villeneuve a far parte del lotto dei 25 concorrenti. Il fratello del leggendario Gilles ha ripagato il proprio pubblico disputando una buona corsa e terminandola al nono posto, davanti a Corrado Fabi. L'italiano, alla sua seconda esperienza nel campionato Cart, nelle prove del venerdì era stato coinvolto in un incidente che aveva visto Rick Mears finire all'ospedale in brutte condizioni. L'incidente era successo quando Mears, vincitore dell'ultima 500 Miglia di Indianapolis, aveva tentato di sorpassare Rahal. Visto che il tentativo non gli sarebbe riuscito, Mears frenava ma sbandava e urtava il guardrail. L'urto proiettava la Penske dell'americano verso il centro della pista proprio mentre stava sorpassando Corrado Fabi la cui vettura veniva urtata nel frontale dall'alettone posteriore di quella di Mears. Corrado Fabi se la cavava con un testacoda e con tanta paura. Mears invece volava con la macchina con un salto di una decina di metri, la vettura ricadeva pesantemente sull'asfalto strisciando poi per almeno un centinaio di metri contro le protezioni prima di arrestarsi.

MEARS RESTAVA svenuto all'interno di ciò che restava della sua Penske. Soccorso dai commissari di percorso, il pilota veniva subito trasportato al Royal Victoria Hospital dove gli venivano riscontrate fratture composite agli arti inferiori. Subito sottoposto ad intervento operatorio, il pilota reagiva bene tanto che il prof. Bill Fisher definiva le sue condizioni «serie ma non preoccupanti». Naturalmente è ancora troppo presto per fare previsioni circa il futuro del campione americano.

Anche la corsa è stata ricca di colpi di scena e di incidenti, fortunatamente non gravi come quello di Mears. Mike Andretti, in testa per 50 giri, sembrava potesse avere facilmente la meglio sui suoi avversari ma una sosta ai box troppo prolungata faceva sì che Danny Sullivan potesse assumere il comando della corsa: non lo avrebbe più mollato fino alla fine. Sfortunata la prova di Tom Sneva, costretto al ritiro per



Rick Mears e la sua vettura nel giorno di Indy (FotoDPPI)



noie al motore, e di Mario Andretti finito al settimo posto. Onesta la gara di Corrado Fabi, classificatosi decimo. (l.m.)

LA CLASSIFICA  
1. Danny Sullivan (Lola) alla media di 118,875 miglia ora; 2. Bobby Rahal (March) a 10"; 3. Michael Andretti (March); 4. Josele Garza (March); 5. Johnny Rutherford (March); 6. Al Unser jr. (March); 7. Mario Andretti (Lola).

TRANS AM

Ribbs sfortunato

MOSPORT — La undicesima prova del campionato Trans Am 1984 si preannunciava molto interessante ed ha rispettato le aspettative. Le prove di qualificazione avevano messo in risalto la superiorità del pilota di colore Willy T. Ribbs che si è aggiudicato la pole position e ha battuto anche il record della pista in 1'23"282 alla media di 171,02 Km/h. La corsa è stata molto spettacolare

e Ribbs è stato in testa fino al 35. giro, ma la sua aggressività ha rovinato lo stato delle sue gomme e ne ha approfittato Miller per passare in testa e andare a vincere la gara dopo aver aumentato la pressione del suo turbo.

LA CLASSIFICA: 1. Paul Miller (Porsche 925 Turbo); 2. Greg Pickett (Capri); 3. Willy T. Ribbs (Capri); 4. Tom Gloy (Capri); 5. Bob Lobenberg (Pontiac Firebird).

IMSA

Holbert-Bell primi a Pocono

POCONO. Al Holbert e Derek Bell hanno vinto la 500 Miglia di Pocono, gara valida per il campionato IMSA. Al via Holbert, partito in prima fila a fianco dell'equipaggio Lanyere-Whittington che avevano ottenuto la pole position girando in 1'21"4 (nuovo record del circuito per vetture IMSA, quello precedente apparteneva a Ongais) scattava al comando e lo manteneva fino al 40. giro quando passava a condurre Tullius con la Jaguar. Solo pochi giri, e poi Holbert riprendeva la testa cedendola solamente dall'80. al 90. giro a favore di Lanyere-Whittington costretti poi al ritiro causa la rottura del motore. Via libera quindi per Holbert e Bell che tagliavano vittoriosi il traguardo. Sfortunata la prova di Giampiero Moretti e Fulvio Maria Ballabio in gara con la Momo. Ballabio, stava conducendo una bella gara di rimonta: dopo aver superato Johnny Andretti il nipote di Mario, si era portato in sesta posizione. Malaguratamente a 30 giri dal termine la rottura di una sospensione tradiva il meritevole equipaggio italiano.

La classifica

1. Holbert-Bell (Porsche 962) 111 giri in 2.42" alla media di 184,932 kmh; 2. Tullius-Bundy (Jaguar) a 1 giro; 3. Don e Dale Whittington (Chevrolet-March) a 1 giro; 4. Van der Merve-Martin (March-Ford) a 1 giro; 5. Lanyere-Whittington a 4 giri; 6. Akin-O'Steen (Porsche 962) a 4 giri; 7. Black-Johnny Andretti (Ford-Argo) a 5 giri; 8. Downing-Maffucci (Argo) a 10 giri; 9. Overby-Bell (Buick-Argo) a 12 giri; 10. English-Felton (Laus-Can Am) a 12 giri; 11. Vincenz-Mullen (Porsche 934) a 13 giri.

CAN AM

Roe è imbattibile

MOSPORT — Questo settimo appuntamento del campionato Can Am 1984 non ha cambiato fisionomia. Michael Roe è stato ancora una volta il dominatore incontrastato. Sin dalle prove il pilota irlandese ha confermato le premesse aggiudicandosi la pole position e segnando il nuovo record della pista in 1'10"43 alla media di 203,35 Km/h. La corsa non ha avuto storia con Roe subito in testa fino alla fine e Crawford secondo a inseguire. Nella classe 2000, sfortunata la prova di Marzio Romano che ha dominato sino al 24. giro quando la rottura del cambio lo ha costretto al ritiro. Spettacolare finale nella classe 2000 con un contatto tra Hill e Campbell all'ultima curva e Campbell che tagliava il traguardo in retromarcia.

Fabrizio Patuelli

LA CLASSIFICA: 1. Michael Roe (VDS 003) 60 giri in 1.16"31"774 alla media di 186,11 Km/h; 2. Jim Crawford (March 847) 1'17"254; 3. Horst Kroll (Frisbee KR3) a 2 giri; 4. Monk (Frisbee VDS) a 3 giri; 5. Campbell (March 832-BMW) a 3 giri.



In Svezia mondiale F.C ed europeo intercontinentale  
**Tarquini e Franchini «campioni»!**

**SVEZIA** — Venuti in terra di Svezia come favoriti, gli italiani non si sono smentiti conquistando entrambi i titoli in palio. Nonostante le avversità climatiche e la partigianeria locale, Gabriele Tarquini e Riccardo Franchini si sono aggiudicati rispettivamente il titolo di Campione del mondo della Formula C e il titolo europeo dell'Intercontinentale C. La manifestazione ricca di colpi di scena e di emozioni, è risultata carente per gli addetti ai lavori di organizzazione: infatti mancavano tutte le autorità CIK attese almeno per la domenica e il tutto era lasciato al caso, all'interpretazione dei commissari locali che il più delle volte valutavano le situazioni con il cuore svedese e non con l'imparzialità che dovrebbe contraddistinguere una manifestazione di questa importanza.

**FORMULA C** — Alla partenza della pre-finale è Piccini a sfilare primo mentre Tarquini dalla pole-position non può che accodarsi. I due allungano sugli avversari giungendo al traguardo nell'ordine seguiti dal tedesco Siemens e da Zazzaroni. Ottima la gara di Mazzola e Bertuzzi che nonostante fossero partiti dal fondo dello schieramento per noie nelle batterie sono giunti rispettivamente undicesimo e dodicesimo, sfortunato Pelfinari che mentre occupava la quarta posizione ha rotto il motore. Alla partenza della finale è Piccini a prendere il comando seguito da Tarquini, Siemens, Zazzaroni e lo svedese Svanebey. Il quarto passaggio vede però all'inseguimento del duo Piccini-Tarquini, Zazzaroni e Mazzola che hanno distanziato Svanebey e il suo compagno Samuelsson. Al sesto giro la gara viene sospesa in seguito all'incidente occorso all'olandese Wolde che ha tamponato violentemente il finlandese Aaltonen fermo sulla pista da due giri e non segnalato. La finale viene così ripetuta con lo schieramento precedente ma senza attendere i 30 minuti come da regolamento. Subito cominciano i colpi di scena: Piccini dopo aver riconquistato il comando è costretto al ritiro al secondo giro per noie di accensione. A questo punto Tarquini che lo tallonava prende il comando mantenendolo fino al traguardo. Alle sue spalle Zazzaroni occupa la seconda posizione mentre Mazzola gommato con le nuove Vega radiali strappa la terza piazza a Siemens, ma all'ottavo giro anche Mazzola che stava rimontando sui primi due è costretto al ritiro per la rottura di un mozzetto posteriore. Al traguardo quindi primo Tarquini seguito da Zazzaroni; più distanziati Siemens, lo svedese Rydell e da uno strepitoso Calcinari partito nell'ul-

tima fila dello schieramento. Al sesto il tedesco Lueze in volata con Bertuzzi.

**INTERCONTINENTALE C** — Alla partenza della pre-finale è subito Sassi a condurre davanti a Bizzarri mentre alle loro spalle c'è lotta tra Franchini, Tornieri, Cantoni e il cecoslovacco Sedlar. Al 14. giro Sassi arriva lungo ed è costretto ad allargare sul prato, al comando passa quindi Bizzarri che lo mantiene fino alla fine seguito da Franchini, Tornieri, Cantoni, Sassi e Sedlar. Nella finale si assiste ad una perfetta partenza di Franchini che è seguito da Bizzarri, Cantoni, Torrieri e Sassi e dai due cecoslovacchi Simak e Sedlar. Le posizioni del duo di testa non cambiano mentre Sassi dalla quinta posizione risale fino alla terza e Cantoni al 16. giro supera Tornieri. Al traguardo quindi un quintetto tutto italiano condotto da Franchini davanti a Bizzarri, Sassi, Cantoni e Tornieri. Per il sesto posto lotta tra i cecoslovacchi Sedlar e Simak giunti nell'ordine.

**Giovanni Paterlini**

**EUROPEO INTERCONTINENTALE C**

**Le classifiche:** 1. Riccardo Franchini (Italia) (Kali-Pavesi); 2. Bizzarri (Kali-Kali); 3. Sassi (Birel-Pavesi); 4. Cantoni (Kali-Kali); 5. Donieri (All Kart-Pavesi); 6. Sedlar (All Kart-Rotax); 7. Simak (All Kart-Rotax); 8. Torsellini (Kali-Kali); 9. Bouchlanov (Kali-Rotax); 10. Mattson (All Kart-Pavesi); 11. Volin (CS Makuno-Rotax); 12. Uddiero (All Kart-Minarelli); 13. Oukhov (Kali-Rotax); 14. Guidetti (Kali-Kali); 15. Riabctikov (Birel-Rotax); 16. Stateczny; 17. Badoni (Toni-Pavesi); 18. Tibor; 19. Yazdewski; 20. Flyter (Kali-Kali); 21. Thiercelin (Kali-Rotax); 22. Torphage (All Kart-Rotax); 23. Bielewicz; 24. Cauvin (All Kart-Minarelli); 25. Robinski; 26. Mallen (Kali-Kali); 27. Weinand (Vip-Rotax).

**Mondiale Formula C:** 1. Gabriele Tarquini (Italia) (Kali-Balen); 2. Zazzaroni (All Kart-MBA); 3. Siemens (Makuno-KHZ); 4. Rydell (All Kart-Pavesi); 5. Calcinari (All Kart-MBA); 6. Lueze (Makuno-KHZ); 7. Bertuzzi (Kali-MBA); 8. Jacopson; 9. Wimmer (Kali-MBA); 10. Coadao (Makuno-KZH); 11. Johansson (All Kart-Pavesi); 12. Svanebey (Lino-Rotax); 13. Wredberg (Makuno-KZH); 14. Gabrielsson (All Kart-Rotax); 15. Samuelsson (Makuno-KZH); 16. Hall (Makuno-KZH); 17. Ring (Kali-Rotax); 18. Demoen (DM-Morbideilli); 19. Dekker (All Kart-KRM); 20. Maiezedt (Kali-MBA); 21. Morel (Birel-Eccel); 22. Rindestrom (Toni-Rotax); 23. Mazzola (Birel-Balen); 24. Friman (All Kart-HVA); 25. Berg (All Kart-Rotax); 26. Bohlin (All Kart-Rotax); 27. Gallion (Toni-Morbideilli); 28. Lehtinen (All Kart-Rotax); 29. Gulbaek (Kali-Rotax); 30. Reymarkers (Kali-Honda); 31. Piccini (All Kart-Morbideilli).

**Manicardi a Conegliano**

**CONEGLIANO VENETO.** Su un bel circuito ricavato all'interno di

un piazzale 87 piloti hanno dato vita alla terza edizione del Gran Premio Città di Conegliano. Entusiasmante è stata la gara della 100 Avenir dove si è assistito al duello tra Manicardi e Perruch in entrambe le manches. L'ha spuntata il primo dopo che Perruch nella seconda manche è incappato in un testa-coda lasciando la seconda piazza alla sempre veloce Tamara Vidali. Bella la C2 dove il locale Miotti non ha avuto vita facile fino al traguardo per i numerosi ma innocui attacchi di Pugliero e Biasuzzi giunti nell'ordine dietro di lui. (s.c.)

**Le classifiche**

**100 cadetti:** 1. Piccinato; 2. Novello; 3. Tollot; 4. Callagher; 5. Ingolfo.  
**100 Nazionale:** 1. Cremonese; 2. Cescon; 3. De Guardo; 4. Bertazzon; 5. Mattoli.  
**100 Avenir:** 1. Manicardi; 2. Vidali; 3. Ingolfo; 4. Perruch; 5. Armellin.  
**125 Junior:** 1. Rampon; 2. Bartellon; 3. Scordari; 4. Scandola; 5. Mastrotaro.  
**125 C2:** 1. Miotti; 2. Pugliero; 3. Biasuzzi; 4. Degasper; 5. Navoni.  
**125 C1:** 1. Marson; 2. Rettore; 3. Buttignol; 4. Maman; 5. Stibi.

**Successo a Montepulciano**

**MONTEPULCIANO** — Organizzata dalla società sportiva La Chianina si è svolta sul circuito semipermanente della «Vecchia cantina» una gara nazionale di kart alla quale hanno preso parte una novantina di piloti. Numerosa è stata l'affluenza del pubblico che non ha mai disertato le gare organizzate in questo piccolo circuito molto selettivo ed interessante. Tra le vittorie, da segnalare l'ennesimo successo di Tazio Giuggioli che nella 100 cadetti fa sempre corsa a sé. Ecco i risultati.

**MONTEPULCIANO**

**125 Junior:** 1. Pellerini Marco (All Mac); 2. Scarselli (All Mac); 3. Roncucci (All Mac); 4. Sani (Kali Mac); 5. Ricci (All Mac); 6. Camiciottoli (All Mac); 7. Sensi (All Mac); 8. Ricci (Kali Mac); 9. Pacenti (All Mac); 10. Faralli (Kali Mac).

**60 Minikart:** 1. Picchioni Manuele (Tony Comer); 2. Ballini (Kali Comer); 3. Benetti (Brett Comer); 4. Savelli (Kali Comer); 5. Tombisi (Kali Comer); 6. Bubbolini (Kali Comer).

**100 Cadetti:** 1. Giuggioli Tazio; 2. Ragnini; 3. Paglicci; 4. Bonarini; 5. Batoni; 6. Menghi; 7. Bianchini; 8. Piccini; 9. Savelli; 10. Giomi; 11. Guarducci (tutti su Brett Parilla).

**125 C1:** 1. Navarra Renzo (All Mba); 2. Placuzzi (Kali Pavesi); 3. Manuzzi (Kali SWM); 4. Martinelli (All Tm); 5. Pedrelli (Kali Mba); 6. Tocchi (Kali Pavesi).

**125 C2:** 1. Martini Roberto (All Swm); 2. Bertelli (Tony Pavesi); 3. Fracassini (Clambo Pavesi); 4. Pecorari (Kali Mac); 5. Maneschi (Kali Swm); 6. Conti (Kali Swm); 7. Mezzetti (Birel Pavesi); 8. Bertoluzzi (Kali Pavesi).

**100 Nazionale:** 1. Sebastiani Pietro (Brett Parilla); 2. Aldinucci (Brett Parilla); 3. Ciancagli (Brett Parilla); 4. Guarducci (Kali Parilla); 5. Atucci (Kali Parilla); 6. Napoli (Kali Parilla); 7. Vitali (All Parilla).

**100 Avenir:** 1. Boratti Ivan (Birel Parilla); 2. Zam (Birel Parilla); 3. Comandini (Birel Parilla); 4. Andreoli (Kali Parilla); 5. Cecchetti (Birel Parilla); 6. Ciampi (Birel Parilla); 7. Vira (All Parilla); 8. Ovoli (Brett Por); 9. Bombardi (Brett Parilla); 10. Cencioni (BM BM).

**In settanta sul Savo**

**PESCARA** — Sulla pista di Castello sul Savo, la Scuderia Gran Sasso Corse ha organizzato una gara nazionale di kart valida come terza ed ultima prova del campionato abruzzese. In palio il 1. Trofeo «Ente provinciale del Turismo di Fossara». In gara 70 piloti, giunti anche da Lazio, Umbria, Marche, Campania. Ecco i risultati.

**100 Cadetti:** 1. Panico (Parilla-Birelli); 2. Coratti (Parilla-Birelli); 3. Castellaneta (Parilla-Birelli); 4. Pasquini (Parilla-Birelli); 5. Farà (Parilla-Birelli).

**100 Nazionale:** 1. Peardinucci (Dap-Parilla); 2. D'Anella (All Kart-Parilla); 3. Crugnale (All Kart-Parilla); 4. Capelletti (Birel-Parilla); 5. Forniconi (All Kart-Parilla).

**100 Avenir:** 1. Filippini (Dap-Dap); 2. Calinci (Bret-PCR); 3. Petracchia (Dap-Parilla); 4. Scurti (Bret-PCR); 5. D'ottavio (Bret-PCR).

**125 Junior:** 1. Di Ferdinando (Kali-BM); 2. Serafini (Kali-BM); 3. Fisofo (Kali-Mac); 4. Galeota (Kali-BM); 5. D'Eramo (Kali-BM).

**135 Internazionale:** 1. Evangelista (All Kart-Comet); 2. Polombo (All Kart-Comet); 3. Scarfai (Birel-Comet).

**C1 - C2:** 1. Cecco (Kali-SWM); 2. Angelozzi (Kali-Rotax); 3. Piacere (Kali-Pavesi).

**SVIZZERA** — Sulla pista di Mogadino in Svizzera si è disputata domenica 2 settembre la classifica 3 ore. I primi tre posti della classifica finale sono andati a sei piloti italiani, due piloti per equipaggio, Zanardi e Mazotti con 369 giri hanno battuto di quattro giri la coppia Gilardi e Beggio mentre più distanziati sono giunti Morbidelli e Bruni.

**PISTA AZZURRA** — A Bologna si è svolta una gara Nazionale di Kart Classe 100 e 125

**Queste le classifiche**  
**Classe 100 Cadetti:** 1. Cancellieri; 2. Mascagni; 3. Piccoli; 4. Mirandola; 5. Consulti.

**100 Nazionale:** 1. Valdimigli; 2. Papi; 3. Messori; 4. Giardinieri; 5. Ravagli.

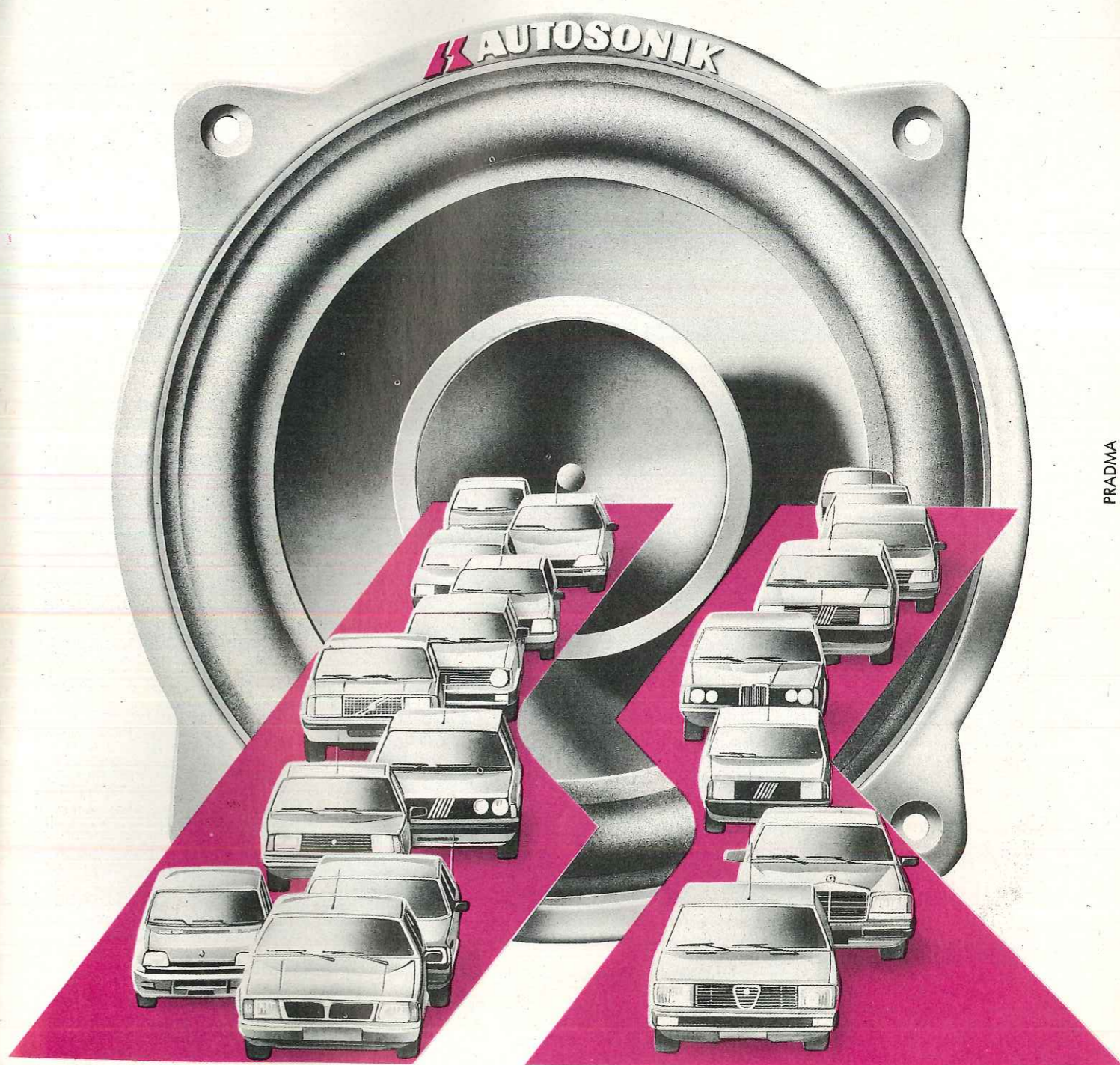
**100 Avenir:** 1. Zanardi; 2. Margelli; 3. Verrocca; 4. Simoni; 5. Fiandri; 6. Bonini.

**125 Junior:** 1. Biagini; 2. Martelli; 3. Mellini; 4. Del Vecchio; 5. Albertazzi.

**125 C2:** 1. Bonfiglioli; 2. Fanton G.; 3. Galloni; 4. Catena.

**125 Formula C:** 1. Marrani; 2. Pedrini; 3. Gambini; 4. Marani; 5. Norfo.

**Quando 10 milioni di altoparlanti suonano tutti insieme, è un concerto Autosonik.**



No, non è uno scherzo 10 milioni di altoparlanti sono molti di meno di quanti ne abbiamo prodotti e venduti in Italia e all'estero. Valutiamo "pessimisticamente" che solo 10 milioni stiano suonando attualmente sulle nostre strade. Che concerto! Ma Autosonik non è solo altoparlanti; senza far numeri, Autosonik è da sempre il leader dell'accessoriato Hi-Fi car: slitte, mascherine, diffusori, equalizzatori, booster, autoradio, antenne. Se chiedete al vostro installatore di fiducia, vi dirà che per far suonare al meglio la vostra auto dovrà utilizzare almeno un elemento Autosonik. Perché sa che di Autosonik si può fidare e perché Autosonik gli offre qualità in una gamma più ampia e completa. Venite anche voi al grande concerto Autosonik.

**AUTOSONIK**  
La forza del leader



FORMULA FIAT ABARTH/Tredici giri di splendida «bagarre» a Monza

## I magnifici sei

Barlassina, Tedeschi, Capello, Andreella, Giombini e Larini hanno dato spettacolo contendendosi la vittoria, che alla fine ha premiato Barlassina per appena 4 centesimi

MONZA. Giorgio Vallicelli la dodicesima prova del campionato italiano di Formula Fiat Abarth se la ricorderà a lungo. Due suoi piloti sul podio primo e secondo: Barlassina e Tedeschi. L'aggancio quasi avvenuto al leader Minutolo (sfortunato dopo 5 chilometri di gara) da parte di Tedeschi. Se poi si tiene conto che un po' di Vallicelli era anche sul podio della F.1 con Alboreto e Patrese, anni fa debuttanti con monoposto da lui preparate, possiamo dire che per il forlivese è stata una giornata indimenticabile. Ma oltre ai primi due nominati,

anche Capello, Andreella (questa volta sulla pista di gara con una vettura competitiva di Meneghelo), Giombini e Larini si sono disputati la vittoria per tutti i tredici giri della gara. E tale è stato l'agonismo di questi sei, che ci sembra quasi strano di aver assistito ad una delle gare più corrette della storia della formula. A Monza hanno «debuttato» le nuove gomme Pirelli a spalla più morbida delle precedenti, la cui scorta era ormai esaurita. La nuova gomma, accolta prima con molto scetticismo, si è rivelata, a detta di

tutti, molto professionale (i tempi sono scesi, rispetto all'ultima gara, di oltre un secondo e mezzo in prova) e i commenti a fine gara sono stati entusiasti da parte di preparatori e piloti.

**LA CRONACA.** Sono trenta i piloti allo start, in gara unica. Minutolo dalla seconda fila precede tutti alla prima variante, ma farà poca strada ritirandosi alla Parabolica per rottura del volano. Rodolfo Bellini, al rientro su una vettura di Vallicelli, è toccato in bagarre e riprende ultimo. Capello, che dopo la vittoria di

Varano sembra aver ritrovato la grinta dei giorni migliori, prende il comando di un gruppetto di sei piloti, gli stessi che si disputeranno la vittoria finale: Tedeschi, Andreella, Giombini, Barlassina e Larini oltre naturalmente a Capello. È un gran gioco di scie giro dopo giro, con Capello però che riesce sempre a superare sulla linea del traguardo Tedeschi, il quale recupera il primo posto lungo il percorso. Dietro ai primi sei si scambiano di continuo le posizioni; troviamo Ermanno Alboreto, grintoso più che mai, Marcheselli, Verna, Vullo e Martini. Al quinto giro è Giombini a passare primo, mentre nei giri successivi è la volta di Larini. All'inizio del nono giro è Tedeschi che passa al comando; dietro ai primi sei, Alboreto dà spettacolo con staccate su Verna. Bellini intanto risale posizioni su posizioni. Tra il nono e il decimo giro sembra che Tedeschi e Capello possano prendere il largo, ma non è così e all'inizio del dodicesimo giro Barlassina si porta sotto ai primi due trascinandosi dietro anche Giombini, Larini e Andreella. Dietro, Vullo è in lotta con Verna e Marcheselli mentre Alboreto per un testacoda ha perso un paio di posizioni. Si giunge così alla volata finale con Barlassina che esce dalla scia di Tedeschi precedendo sul traguardo il gruppetto con Capello, Andreella, Giombini e Larini nell'ordine. Ora Tedeschi è a soli quattro punti da Minutolo a tre gare dalla conclusione, è Barlassina è passato in terza posizione.

Roberto Teso

F. FIAT ABARTH

12. Gara di campionato  
Monza, 9 settembre 1984

**La classifica:**  
1. Barlassina in 26'58"968 alla media di 167,662 kmh; 2. Tedeschi a 0"044; 3. Capello a 0"055; 4. Andreella a 0"664; 5. Giombini a 0"818; 6. Larini a 1"044; 7. Marcheselli a 1"566; 8. Verna a 1"702; 9. Vullo a 1"6979; 10. Martini a 1"7365; 11. Alboreto a 2"8657; 12. Conti a 3"5299; 13. Bellini a 3"519; 14. Rossi a 3"6796; 15. Arienti a 3"6929; 16. Munari a 3"7044; 17. Martignoni a 3"7104; 18. Meloni a 3"7572; 19. Bonsauer a 3"7835; 20. Maggioni a 3"8067; 21. Gatto a 4"8209; 22. Ottolini a 4"8421; 23. Maggiorelli a 1"26"621; 24. Zucchini a 1"26"771; 25. Paci a 1 giro.  
□ Giro più veloce: Barlassina 2'01"849, media 171,359 kmh.  
**Classifica generale:** 1. Minutolo punti 53; 2. Tedeschi p.49; 3. Barlassina p.36; 4. Capello p. 33; 5. Larini p. 30; 6. Vullo p. 22; 7. Giombini p. 17; 8. Arfé p. 15; 9. Verna p. 10; 10. Conti e Marcheselli p. 7.



I protagonisti della F. Abarth: Giombini (n. 52), Capello (12), Larini (seminascosto), Tedeschi (57) e Barlassina (7). Fuori quadro Andreella quarto al traguardo (FotoVillani)

## R5 Turbo: Bleekemolen vittoria e primato

MONZA — L'olandese Michel Bleekemolen, vincendo sull'auto-dromo lombardo, è diventato il nuovo capofila della Coppa Europa Renault 5 Turbo. Un solo punto di vantaggio comunque lo separa dal francese Gouhier, quarto a Monza in una gara spettacolare che ha visto protagonisti sfortunati Lammers e il nostro Sigala. Al via in quarta fila manca Spinelli che ha distrutto la sua vettura nel secondo turno di prove alla variante Ascari centrando un concorrente in testacoda. Bleekemolen in pole position prende subito il comando seguito da Schutz e da Sigala che proprio alla prima variante supera Lammers. Heigert nella bagarre spazza via le gomme che delimitano il cordolo di ingresso della variante rendendo così possibile il taglio della stessa. Al primo passaggio dei 16 previsti, primo è sempre Bleekemolen seguito da Schutz, da Sigala e da Lammers che a Lesmo sull'olio di un concorrente perso nel giro precedente va in testacoda e riprende attardato in decima posizione. Al secondo giro Bleekemolen ha un po' di vantaggio su Schutz e Sigala in lotta fra loro; seguono Gouhier, Cochín, Stanjek, Becker, Von Gatzten e Lammers che inizia una rimonta spettacolare. Al terzo giro i tre di testa si sono ricongiunti con Bleekemolen sempre primo; dietro, Lammers ha già recuperato un paio di posizioni. Il gioco delle scie si sente anche in Coppa Renault 5 Turbo e Sigala all'inizio del quinto passaggio passa al comando con una grande staccata. Lammers, sorprendente, è già settimo. Sigala mantiene il comando anche nel passaggio successivo, ma all'inizio del settimo giro è Schutz primo davanti a Sigala e Bleekemolen; a 14 secondi



La R5 Turbo di Sigala all'inseguimento di Schutz e del vincitore Bleekemolen (FotoVillani)

seguono Gouhier, Cochín e Stanjek con Lammers subito in coda. All'inizio del nono giro Lammers con una superstaccata sopravanza alla prima variante in un sol colpo Gouhier, Cochín e Stanjek, ma l'impianto di raffreddamento è KO: entra acqua in un cilindro e la bruciatura della guarnizione della testa lo costringe al ritiro alla seconda variante. Davanti, i primi tre sono sempre in lotta fra loro ma è Bleekemolen a prendere l'iniziativa e passare al comando. All'undicesimo giro Bleekemolen è davanti a

Schutz, Sigala, e più staccati Gouhier, Cochín, Stanjek, Gabriel, Trucco, Pareja, Heger e Becker. Al dodicesimo giro Sigala è secondo dietro a Bleekemolen ma gli scoppia un manicotto dell'acqua e si ritira ai box. Via libera dunque per Bleekemolen e Schutz che si disputano la vittoria. In una volata incerta la spunta Bleekemolen. (r.t.)

**COPPA EUROPA R5 TURBO**

Monza, 9 settembre 1984  
**La classifica:** 1. Bleekemolen in 34'56.357 alla media di 159,362 kmh; 2. Schutz a

0"468; 3. Gouhier a 23"520; 4. Cochín a 24"277; 5. Stanjek a 26"342; 6. Gabriel a 48"365; 7. Pareja a 53"457; 8. Trucco a 53"725; 9. Heger a 1'14"256; 10. Salvadori a 2'01"656; 11. Minden a 2'07"474; 12. Sagne a 1 giro; 13. Rapenne a 1 giro; 14. Eitel a 1 giro; 15. Vitale a 1 giro; 16. Ponsoi a 2 giri; 17. Maddeo a 2 giri; 18. Gicquel a 2 giri; 19. Heigert a 2 giri.  
□ Giro più veloce: Lammers 2'09"421, media 161,333 Km/h.  
**Classifica generale:** 1. Bleekemolen punti 87; 2. Gouhier p.86; 3. Schutz p.78; 4. Lammers p.71; 5. Sigala p.51; 6. Krucker p.33; 7. Puchs e Cochín p.26; 9. Gabriel p.23; 10. Becker p.21.

## Ecco la «Supercinque»

Fiocco rosa in casa Renault. L'ultima nata è la nuova R. 5, che sarà commercializzata a fine ottobre. Questo nuovo modello di dimensioni contenute (3,59 m. di lunghezza) mantiene il nome del precedente. Ma, anche se la parentela fra le due automobili appare evidente, la nuova Renault 5 (nella foto sopra) è in realtà abbastanza diversa. Essa presenta in effetti:

- una carrozzeria interamente nuova a 3 porte, più larga (+ 6 cm), più lunga (+ 6 cm), più aerodinamica (Cx: 0,35), con una maggiore superficie vetrata (+ 20%);
- una linea molto moderna (come mostra questa fotografia) con disposizione trasversale del gruppo motopropulsore e nuove sospensioni anteriori e posteriori;
- un abitacolo particolarmente spazioso con un equipaggiamento interamente rinnovato: materiali, sedili, cruscotto, strumentazione, vani portaoggetti, ecc.;
- motori ottimizzati che garantiscono più potenza e maggiore

confort (per la Renault 5 GTL c'è stato un guadagno di 7,4 secondi da 0 a 100 Km/h e la velocità massima è aumentata di 21 Km/h);

— Inoltre la nuova Renault 5 TL ha un consumo molto basso con una media di 5,16 litri per 100 Km, tenendo conto di due record mondiali per un veicolo ad accensione meccanica: 4,1 litri per 100 Km a 90 Km/h. Autonomia: oltre 1000 Km. 5,6 litri per 100 Km a 120 Km/h. □



■ **FORMULA 3** - Organizzata dalla Multispe, l'agenzia incaricata dalla CSAI della promozione della Formula 3, si è svolta un'ora prima dello schieramento della Formula 1, una sfilata dei piloti e delle vetture protagoniste del campionato italiano di formula 3. Preceduta da una esibizione delle anziane formula Junior, le antesignane dell'odierna formula 3, il carosello di 19 vetture ha voluto essere un trade-union ideale tra Formula 3 e Formula 1. L'esibizione di Santin, Caffi, Scapini, Tacchino, Forini, Barbazza, Famà, Antonioli, Frassoni, Sulentic, Giovanna Amati, Verduci, Manfredi, «Asteldo» Manni, Melito, Bianco, Bertaggia e Montaldo non si è comunque conclusa con i due previsti giri in pista. Raggiunti da Mancini, Giannini, Vismara, Luca Melgrati, Marozzo, Jochamowitz, i piloti del

campionato italiano di Formula 3 nelle loro tute da gara hanno sostituito le tradizionali ragazze porta cartelli abbinandosi ai piloti di Formula 1.

■ **VERAMENTE** sfortunato il rientro di Nello Benecchi come preparatore in Formula Fiat Abarth. Il debuttante Erbacci nei due turni di prove ufficiali è uscito due volte di strada distruggendo la vettura nel secondo turno in modo irreparabile. Erbacci non si è così qualificato al pari di Pelloni che, rotto il motore nel primo turno, nel secondo non ha migliorato il suo tempo.

■ **IL TEAM LAVAZZA** ha solo assistito alla gara di Formula Fiat Abarth per l'improvviso decesso della madre di Chevillard, pilota destinato a guidare la vettura del preparatore torinese.



COPPA PEUGEOT TALBOT/Primo «bis» di un pilota

## Cerulli all'ultima staccata

Dopo aver condotto per tutta la gara, Marco Brand si è fatto infilare nella parabolica nel giro conclusivo. Bacchelli (4.) leader del campionato a due corse dal termine

MONZA — Ci si attendeva dall'ottava gara della Coppa Peugeot Talbot un chiarimento nella lotta per le prime posizioni del campionato. Invece a due sole prove dal termine tutto è ancora in discussione e cinque piloti possono attualmente puntare al titolo. Dopo la gara di Monza, Fulvio Bacchelli è ritornato in testa alla classifica generale ma con un solo punto di vantaggio sul vincitore della corsa monzese, Francesco Cerulli Irelli ora secondo a pari merito con Massimo Poli nuovamente costretto al ritiro per noie alla vettura. Il risultato della corsa è stato in discussione fino all'ultimo con Marco Brand che ha recitato il ruolo di indiscusso protagonista della gara e che solo per un «malinteso» si è giocato una vittoria che aveva dimostrato ampiamente di meritare. Proprio Brand è riuscito a scattare davanti a tutti al via, precedendo l'autore della pole position Giuseppe Gianniberti. Fin dalle prime tornate si sono susseguiti i colpi di scena: Tiziano Serattini è stato costretto nelle retrovie da una toc-

cata multipla in variante, ma poco prima avevano fatto meglio Brunori, Dugnani, Sabatino, Cittadini, Costanzi ed Edoardo Gatti insabbiatisi contemporaneamente in Parabolica al termine di uno spettacolare fuori pista. A conclusione del primo giro Brand e Bacchelli sono passati in testa precedendo il gruppo comandato da Cerulli Irelli, «Cipis», Gardelli e Gianniberti. Poco dopo, l'autore della pole position è stato però costretto ai box da una foratura e anche il giovane under 23 Marco Gatti ha dovuto abbandonare la lotta per le prime posizioni a causa di noie alla frizione.

FULVIO BACCHELLI ha perso terreno da Brand che per un paio di tornate è rimasto da solo al comando prima di essere raggiunto da Cerulli Irelli. I due hanno proceduto di conserva per il resto della gara stringendo un tacito accordo scaturito dal fatto che Brand, presente alla gara come ospite della Peugeot Talbot sulla vettura «star», non avrebbe comunque avuto diritto ai

premi e ai punti in campionato. Alle loro spalle si è formata una serie di gruppetti che ha accentrato l'attenzione del pubblico specie nella lotta per la terza posizione fra «Cipis», Gardelli e Bacchelli e poco più indietro fra Campani, Serattini e Riccietelli. Con tre volate al cardiopalma si è conclusa la corsa. Per il primo posto ci si attendeva che Cerulli Irelli lasciasse la vittoria puramente di prestigio a Brand, ma proprio all'ultima curva il pilota di Teramo non ha saputo resistere alla tentazione di bissare il successo del Mugello (è il primo in tutto il campionato ad aver ottenuto due vittorie) e approfittando di una distrazione di Brand ha preso la testa mantenendola fino sul traguardo. Per il terzo posto Gardelli ha avuto la meglio su Bacchelli mentre «Cipis» per un fuoripista in variante all'ultimo giro si è ritrovato a lottare nel terzo gruppetto. L'ultimo brivido è stato fornito da Riccietelli che girandosi in Parabolica ha perso la possibilità di lottare per la quinta piazza andata così a Campa-

ni davanti a «Cipis» e Serattini per un'incollatura. La penultima gara della Coppa Peugeot Talbot è in programma domenica prossima a Vallelunga. Visti i colpi di scena delle ultime gare, il risultato finale appare più che mai apertissimo.

Mario Simoni

### COPPA PEUGEOT-TALBOT

Monza, 8 settembre 1984

#### 8. Gara di campionato

La classifica: 1. Cerulli Irelli in 27'21"945 alla media di 139,882 kmh; 2. Brand a 0"136; 3. Gardelli a 8"725; 4. Bacchelli a 8"928; 5. Campani a 14"071; 6. «Cipis» a 14"113; 7. Serattini a 14"167; 8. Galluzzo a 31"456; 9. Baldazzi a 34"198; 10. Cambiagli a 35"989; 11. Bompani a 36"422; 12. Riccietelli a 38"528; 13. Prati a 40"523; 14. Cipolli a 40"964; 15. Bertuzzi a 48"251; 16. Zadotti a 50"050; 17. Ferretti a 58"771; 18. Santomo a 59"554; 19. Moretti a 1'14"279; 20. Gallimberti a 1'14"665; 21. Amoroso a 1'20"656.

□ Giro più veloce: Bacchelli in 2'27"617 alla media di 141,447 kmh.

Classifica generale: 1. Bacchelli punti 65; 2. Cerulli Irelli e Massimo Poli 64; 4. Baldazzi 52; 5. Campani 51; 6. Vivarelli e «Cipis» 35.



Si aprono a ventaglio le Samba Rallye alla prima variante. In testa è Brand che precede Bacchelli e Cerulli (FotoOliver)

MG METRO CHALLENGE/A Ricci la settima gara

## Pace ha preso il largo

Con il terzo posto di Monza, il leader della classifica generale ha ulteriormente aumentato il suo vantaggio (47 punti) sui rivali Gunnella e Benedini, apparsi un po' sotto tono

MONZA. Partito all'inizio della stagione con i favori del pronostico, Gianfranco Ricci fino ad ora non aveva certo avuto molta fortuna; finalmente a Monza, in occasione delle settima gara, il dentista di Arona ha imposto i diritti della sua classe cogliendo un successo che da tempo aspettava. Ma al di là di questa vittoria, la corsa ha entusiasmato fin dal via per il continuo alternarsi delle posizioni e per le staccate al limite che hanno fatto balzare in piedi il pubblico soprattutto a Lesmo. Assieme a Ricci, Russo, Pace, Grassetto e «Donald Duck» hanno dato vita a una delle più belle gare della stagione che ha confermato ancora una volta le qualità di Giampaolo Pace, che con questo terzo posto ha ulteriormente rafforzato la sua posizione di leader nella classifica che ora lo vede con ben 47 punti di vantaggio. Ottime anche le prove di Russo buon secondo, di Grassetto che proprio all'ultimo giro ha visto sfumare la possibilità di salire sul podio, di «Donald Duck» perfettamente a suo agio in questa lotta senza esclusione di colpi. Anche Arturo Merzario si è difeso da par suo pur con una vettura carente di assetto.



In alto la grinta con cui Gianfranco Ricci ha guidato alla vittoria la sua Mg Metro (Attualfoto). Qui a fianco Arturo Merzario che non è riuscito ad andare oltre il nono posto (FotoOliver)



LA GARA. Al via Ricci prende subito il comando delle operazioni, mentre alla prima variante Praszyni tampona Scarabelli e Rivellini e per i tre la gara è presto finita. Al secondo giro Pace sembra in grado di prendere il largo e guida la corsa fino al sesto giro. Poi, grazie anche al gioco delle scie, Ricci, Grassetto, Ruzzo e «Donald Duck» tornano sotto. Ricci approfitta di una intraversata di Grassetto ed allunga e a tre giri dal termine controlla bene la gara davanti a Russo. Pace proprio all'ultima staccata della Parabolica infila Grassetto che sorpreso, non riesce a resistergli nella volata finale.

Maurizio Masini

### MG METRO CHALLENGE

7. gara di campionato

Monza, 8 settembre 1984

#### La classifica:

1. Ricci in 26'05"500 alla media di 146,712; 2. Russo a 2"535; 3. Pace a 3"349; 4. Grassetto a 3"569; 5. «Donald Duck» a 7"283; 6. Moselli a 28"273; 7. Benedini a 31"251; 8. Gunnella a 41"844; 9. Merzario a 47"931; 10. Raimondi a 1'01"765; 11. Boldrini a 1'15"882; 12. «Pal Vox» 1'22"959; 13. Cantera 1'23"076; 14. Pellanda 1'28"631; 15. Brancatelli 1'29"694; 16. Borroni a 1 giro; 17. Pace S. a 1 giro; 18. Scarabelli a 3 giri.

□ Giro più veloce: G. Pace 2'20"072, media 149,066 kmh.

Classifica generale: 1. Pace p. 106; 2. Gunnella p. 59; 3. Benedini p. 57; 4. Scarabelli p. 40; 5. Grassetto p. 37; 6. Gradoli p. 35; 7. Praszyni p. 34; 8. Ricci p. 33; 9. Moselli p. 29; 10. Russo p. 29.

## Monza e le tribune abusive

MONZA. Veramente limitata quest'anno l'introduzione dei famosi trabatelli abusivi, grazie alla sorveglianza operata nell'arco della settimana su tutti i mezzi alle porte dell'autodromo. Qualcuno però è riuscito a costruire il suo palchetto abusivo. Domenica mattina in prima variante si è assistito ad una scena divertente. Due soli i trabatelli presenti di una certa consistenza che fin dalle prime ore dell'alba venivano costruiti per essere subito dopo smantellati dalle forze dell'ordine addirittura con un carro gru. Ma mentre si smantellava un trabatello, di fronte risorgeva in pochi minuti quello smantellato dall'altra parte pochi minuti prima, con la polizia a far la spola dall'interno all'esterno della variante. I camion delle forze dell'ordine e il carro gru occupavano tutta la sede stradale della pista al punto che Tavoni, quando alle 8,30 ha chiuso la pista, giunto in variante Goodyear si è trovato nell'impossibilità di proseguire. Dopo aver discusso con i tenaci proprietari e costruttori dei palchetti, Tavoni, avuta assicurazione che i «lavori» non sarebbero proceduti e che i piani si sarebbero «congelati», ha dato ordine alle forze di polizia di recedere dallo smantellamento. La prima gara della giornata è iniziata comunque con 15 minuti di ritardo. A metà corsa i piani dei trabatelli erano raddoppiati e dopo la seconda gara raggiungevano le cime degli alberi...

### LE INTERVISTE

#### Pace: «Niente rischi inutili»

MONZA. Ricci è finalmente sorridente: «Ho faticato molto per riuscire a domare i miei avversari. È una vittoria che rincorrevo da tempo e sono contento oltre che per me anche per Rubini, il mio preparatore, e per la concessionaria Koelliker». Giampaolo Pace ancora una volta sul podio e sempre più vicino alla vittoria finale: «Ho cercato di controllare i miei avversari e quando ho visto che Gunnella e Benedini erano dietro, non ho cercato rischi inutili. Solo alla fine ho voluto riagganciare il podio». Russo ha completato il successo di Rubini e di Koelliker: «Debbo riconoscere che Pace merita il titolo, ha una sensibilità di guida eccezionale ed in gara è stato molto corretto». (m.m.)

■ HA DESTATO sensazione uno strano veicolo che nei giorni di prova e di gara ha percorso la pista. Si trattava di un telaio sport con un motore Ford Cosworth di 3000 cc; il tutto rivestito dalla carrozzeria di un normale Ford Transit.



CONOSCERE

Una grande iniziativa **RIZZOLI EDITORE**  
in collaborazione con **La Gazzetta dello Sport**  
e diretta da Pino Allievi

# LA FORMULA

RIZZOLI PER LO SPORT

## MICHELE ALBORETO «ti guida» a conoscere la Formula 1

- L'affascinante storia della Formula 1 attraverso gli uomini che l'hanno creata e resa popolare
- Tutti i segreti dei tecnici, dei circuiti, delle squadre di ieri e di oggi.
- La leggenda dei grandi piloti del passato, la storia dei protagonisti.
- I disegni delle macchine, le foto esclusive dei fatti che hanno impresso una svolta all'automobilismo.

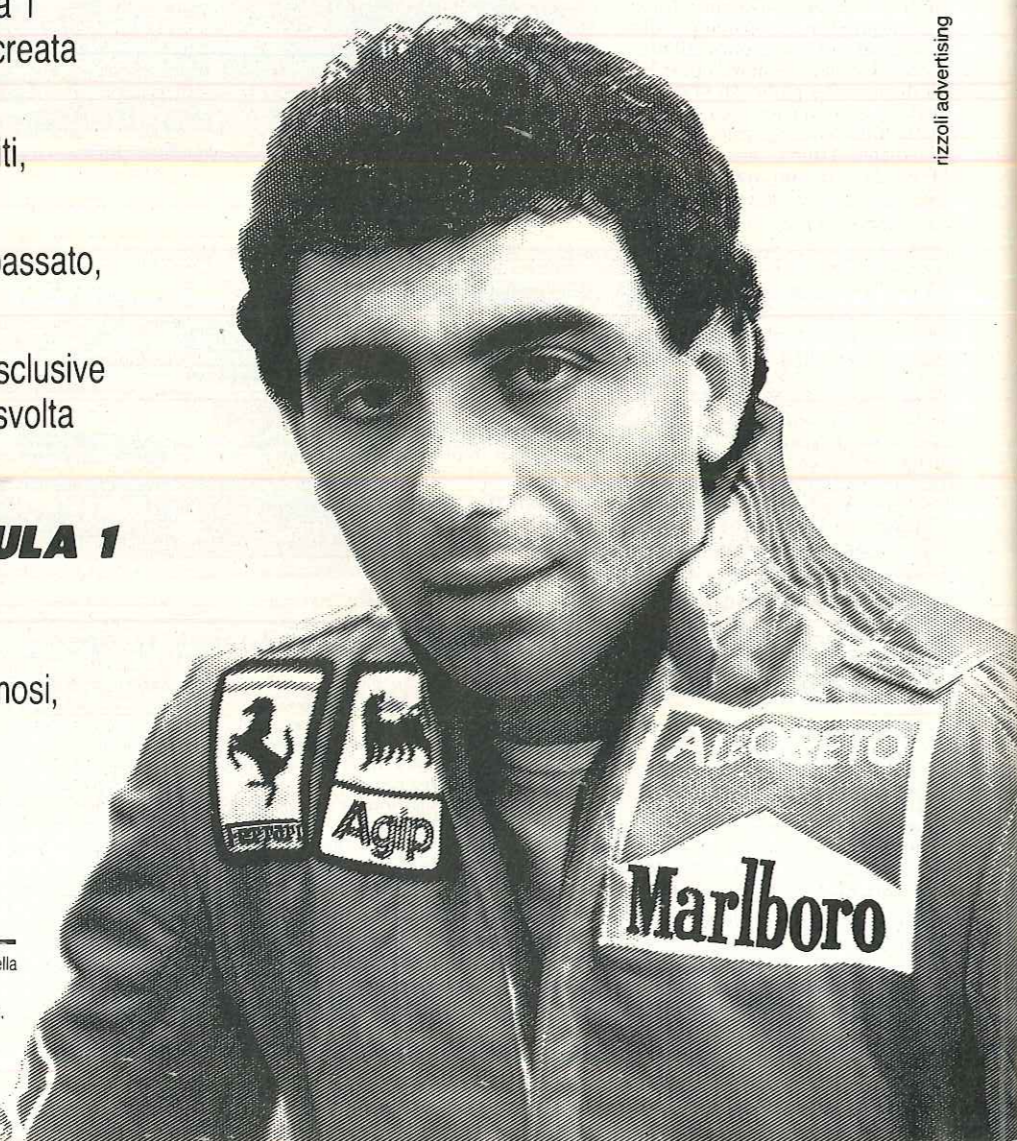
### CONOSCERE LA FORMULA 1

24 fascicoli da rilegare in due splendidi volumi

24 poster delle auto, dei piloti più famosi, gli adesivi dei circuiti

In tutte le edicole un fascicolo settimanale a lire 2.000

Conoscere la Formula 1, è la nuova, grande opera che entra a far parte della Enciclopedia dello Sport.  
Già pubblicate: Conoscere l'Atletica, Conoscere lo Sci, Conoscere il Basket, Conoscere il Tennis.



rizzoli advertising

## ENDURANCE

Domenica a Imola si ripete il confronto Lancia-Porsche

# Un esame di riparazione

Nella 1.000 km-Trofeo IP le vetture torinesi avranno ancora un compito difficile contro le 956 guidate da Ickx e da altri big di primo piano

di **Daniele Buzzonetti**

**CURIOSO** il destino della Porsche: che fosse una grande Casa lo si sapeva da tempo ma soltanto dopo una stagione esaltante in F. 1, il grande pubblico ha capito di che cosa siano capaci i tecnici di Stoccarda. Nessuno insomma si meraviglia più se le Porsche 956 continuano a rendere difficile il cammino alle Lancia LC2, in un settore che d'altronde è sempre stato il feudo privato del Cavallino tedesco. Il team torinese sponsorizzato dalla Martini doveva naturalmente aspirare a qualche cosa di più quest'anno, dopo un anno di rodaggio nell'83 ma, a parte alcuni errori comunque non determinanti, è apparso chiaro che il confronto non è alla pari per la differenza di mezzi (anche finanziari) a disposizione. Dopo la 1.000 km di Monza alla Lancia si è lavorato sodo per dare peso tecnico a un team che mancava in generale di affiatamento. E i risultati si sono subito visti: non si sta in testa per 17 ore a una 24 Ore di Le Mans per caso. Solo che (purtroppo) la Porsche ha basi talmente solide da arginare continuamente i progressi della Lancia. Sarà la volta buona alla 1.000 km di Imola-Trofeo IP in programma il 16 settembre? La tradizione è favorevole alla Lancia che l'anno scorso sul Santerno è riuscita a battere la Porsche, caso finora unico. Le 956 sono ormai alla portata delle LC2 ma purtroppo ancora una volta la Lancia dovrà presentarsi con una preparazione affrettata a questa specie di «esame di riparazione» di settembre. È l'eterno problema del team, quello che probabilmente ha condizionato lo sviluppo generale della vettura: la LC2 è stata infatti aggiornata con una

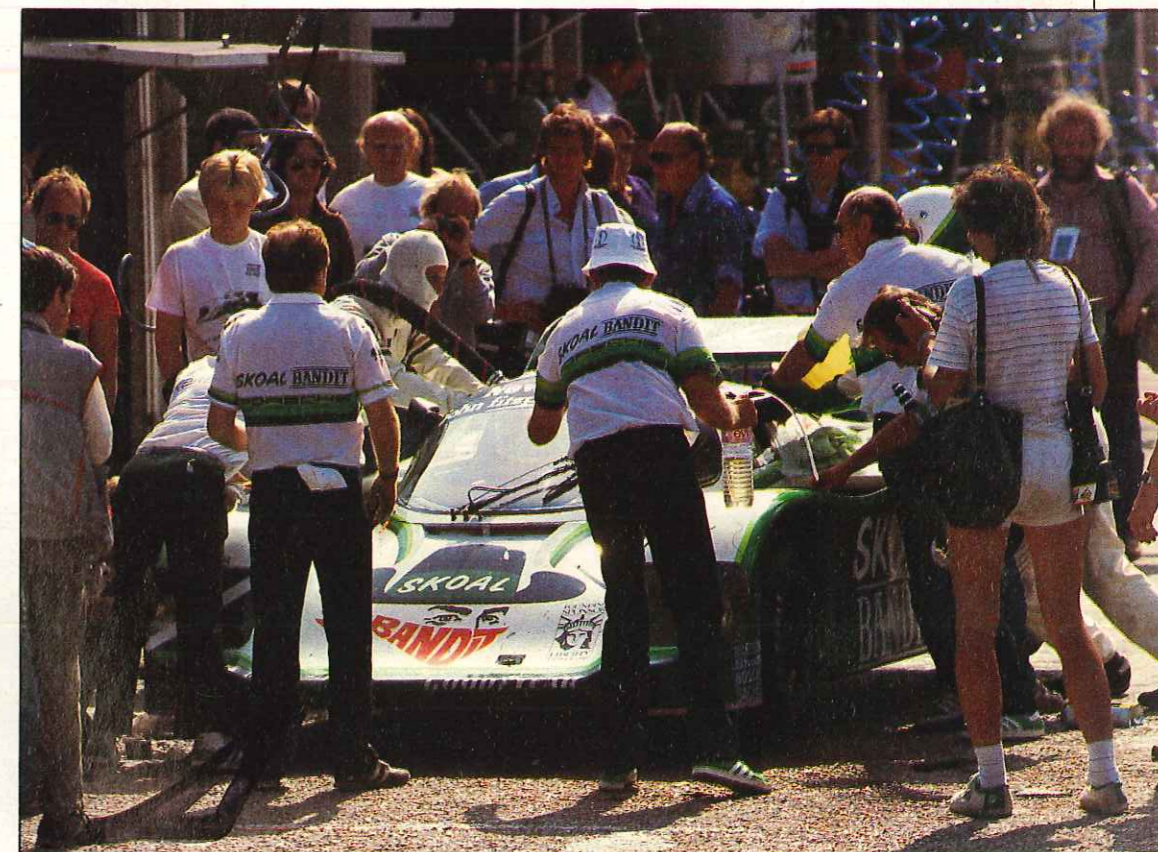
sospensione anteriore che allarga la carreggiata di ben 10 cm. Una modifica importante e che tra l'altro doveva essere accoppiata ad una analoga novità al retrotreno, resa poi impossibile per la mancanza di tempo. Solo che la vettura «larga» non è stata provata per tempo: Patrese e Wollek hanno potuto guidarla solo lunedì 10 settembre (quando questo numero di AS è già stato stampato, n.d.r.), in pratica alla vigilia della gara. Quindi, solo se la macchina si rivelerà subito positiva, potrà essere utilizzata; in caso contra-

rio verranno schierate le LC2 solite con gli equipaggi Patrese-Wollek e Nannini-Barilla oltre alla vettura «gemella» della Jolly-Club-Totip per Baldi-Martini.

**FIDUCIA.** La Lancia comunque non ha mai tirato i remi in barca nemmeno nei momenti più difficili e a Imola ci andrà per vincere. È quello che ci ha confermato anche Cesare Fiorio, il responsabile del team e di tutte le iniziative agonistiche del «Gruppo Fiat». «No, non è vero che i programmi futuri potranno

dipendere dal risultato di Imola — ci ha detto —. Sarà una gara come un'altra anche se dopo tanta sfortuna cerchiamo davvero la vittoria. A Imola abbiamo vinto l'anno scorso facendo segnare un gran bel tempo sul giro, considerati i tempi in cui hanno girato le Porsche a Spa, ci basterebbe ripetere quell'exploit per avere una certa sicurezza. Certo che quest'anno abbiamo avuto tanta di quella fortuna... Non bastava un rally mondiale come il Portogallo perso per vent'anni e un «Mille Laghi»

segue



Rifornimento per la Porsche 956 del team Fitzpatrick-Skoal Bandit e guidata da Boutsen-Hobbs. A Imola saranno tra i favoriti anche per la spinta del primo pilota che è emerso bene in F. 1. Hobbs poi, nonostante non sia più giovanissimo, ha retto sempre bene il confronto con i giovani (FotoDPPI)





# ENDURANCE

## Esame di riparazione

segue

dominato e perso all'ultimo momento! In endurance abbiamo trovato di tutto, perfino la pioggia che ha favorito la Porsche al Nürburgring, proprio nel giorno in cui eravamo favoriti dai consumi... Comunque, dalla 1.000 km di Imola non dipenderà in pratica nulla. Solo la partecipazione alla 1.000 km di Kyalami potrebbe essere influenzata in caso di evento favorevole. I programmi '85 saranno decisi dal Comitato della Fiat solo dopo il Rally di S. Remo ma al momento non vedo sintomi che facciano pensare a un ridimensionamento o alla chiusura del team endurance. Anche perché fortunatamente lo sponsor Martini non ha un'ottica ristretta».

**GRIGLIA DI LUSSO.** Vinca o no la Lancia, a Imola lo spettacolo sarà comunque di lusso, considerato il campo dei partenti. Ben 11 Porsche 956 oltre a altre interessanti vetture di gr. C1. Il prezzo dei biglietti sarà poi estremamente popolare



Prime fasi della 1.000 km di Silverstone '84; la Lancia di Patrese davanti alle Porsche (FotoCockpit)

(7.000 lire!) e sarebbe un peccato che il pubblico disertasse un avvenimento che vedrà impegnati piloti di primo piano (tra cui Jacky Ickx, Mass, Bellof, Pescarolo, Palmer e Lammer) per la conquista del titolo mondiale. Di primo ordine anche il gruppo delle vetture di gr. C2 che saranno presenti con il meglio della categoria. Nonostante la sfortuna delle ultime

gare, le Alba Giannini di Finotto-Facetti-Sebastiani e Coppelli-Daccò-Pavia saranno ancora le vetture da battere. Carlo Facetti ha dedicato ulteriori cure al suo 4 cilindri 1500 turbo e il motore appare tutt'altro che battuto rispetto all'8 cilindri Ford Cosworth 3.000. Quest'ultimo nella versione C2 sviluppa circa 400/420 CV mentre il Carma-Giannini ha 430 CV con

una pressione di sovralimentazione pari ad appena 1.2 bar. Il che significa anche basso consumo e infatti le Alba possono risparmiare circa 30 litri di benzina rispetto alla Tiga-Ford che di recente è uscita vincente. A Imola ci sarà anche la vettura del team di Gordon Spice e sarà una sfida interessante.

Daniele Buzzonetti



1000 KM DI IMOLA

## In gioco il mondiale piloti Ickx da battere

La gara in programma al «Dino Ferrari» il 16 settembre sarà anche una sfida di uomini

DOPO la corsa di Spa tutti e quattro i piloti ufficiali Porsche si trovano al comando del campionato mondiale loro riservato. Due tedeschi, il veterano Jochen Mass e la giovane speranza Stefan Bellof, si trovano in testa alla classifica iridata con il primo davanti di dieci punti al secondo. Entrambi precedono il campione mondiale uscente, il belga Jacky Ickx e l'inglese Derek Bell, che è quello nel pacchetto dei piloti di Stoccarda con minori prospettive di migliorare la propria posizione. Il biondo campione inglese, che il 23 settembre farà un clamoroso rientro nel giro delle monoposto guidando a Brands Hatch una March di F.2, sarà assente alla corsa di Imola perché il suo sponsor personale, Lowenbrau, desidera assolutamente affermarsi nel campionato Imsa statunitense, dove Bell occupa attualmente il terzo posto dietro agli americani Whittington e Holbert. Il pilota della Porsche ha serie possibilità di aggiudicarsi il titolo nordamericano, ragion per cui nella stessa data di Imola parteciperà con la 962 alla corsa Imsa di Michigan, mentre il 30 di questo mese «baratterà» la sua partecipazione alla gara iridata del Fuji con quella Imsa di Watkins Glen.

RESTANO dunque solo tre aspiranti per il titolo piloti, che sull'autodromo romagnolo si daranno una battaglia spietata anche perché cor-

reranno su Porsche appartenenti a team diversi e in concorrenza tra loro. Jacky Ickx avrà sicuramente il compito più difficile, visto che è stato iscritto alla competizione italiana al volante della Porsche 956 ufficiale a due frizioni, quindi in versione del tutto sperimentale, in coppia con il rientrante John Watson. La vettura del team Rothmans fu schierata per la prima volta in occasione della 1000 km di Kyalami nel 1983. Lo sviluppo nel corso di questa stagione è proseguito ed ora in Porsche sono convinti di avere un'arma in più nei confronti della concorrenza per la prossima stagione: «Abbiamo provato la vettura al Nürburgring alcune settimane fa - ha detto l'ingegner Norbert Singer - svolgendo anche un lungo test di durata al banco pari a 1300 km. Per la Porsche Imola rappresenta l'occasione ideale per collaudare la vettura in condizioni di corsa. Non esistono ambizioni dirette per la vittoria ma desideriamo acquistare esperienza». Lo stesso Ickx, comunque, non prevede che la corsa possa risolversi negativamente: «Ho sempre affermato che non correrò per nessun team Porsche privato né ora né nel 1985 anche nel caso che la squadra ufficiale non dovesse correre».

RESTA il fatto che le squadre dei clienti sportivi della casa di Stoccarda sono una costante spina nel

segue

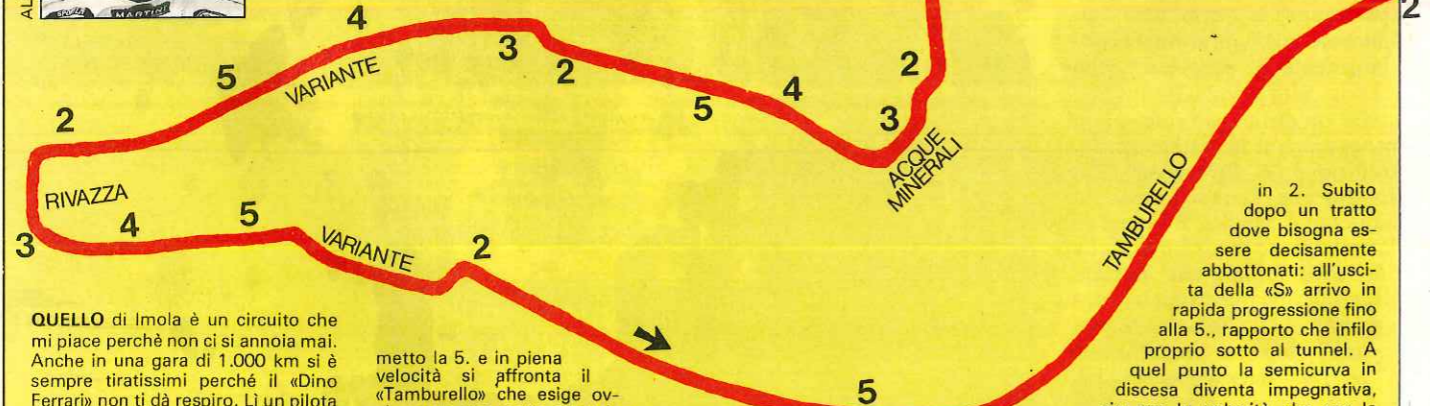
### La «crema» dell'endurance a Imola

| N.  | CONCORRENTE         | PILOTI                       | VETTURA         | GRUPPO |
|-----|---------------------|------------------------------|-----------------|--------|
| 1   | Rothmans Porsche    | Ickx-Watson                  | Porsche 956-003 | C1     |
| 4   | Martini Racing      | Patrese-Wollek               | Lancia Lc 2     | C1     |
| 5   | Martini Racing      | Nannini-Barilla              | Lancia Lc 2     | C1     |
| 6   | Martini Racing      | X-X                          | Lancia Lc 2     | C1     |
| 7   | New Man Jost        | Pescarolo-Johansson          | Porsche 956     | C1     |
| 8   | New Man Jost        | Mass-Heyer                   | Porsche 956     | C1     |
| 9   | Brun Motorsport     | Larrauri-Sigala              | Porsche 956     | C1     |
| 12  | Achen Team          | Schorstein-Winter            | Porsche 956     | C1     |
| 14  | Canon Racing        | Palmer-Lammers               | Porsche 956     | C1     |
| 19  | Brun Motorsport     | Bellof-Stuck                 | Porsche 956     | C1     |
| 24  | Cheetah Automotive  | Mallock-De Dryver            | Cheetah Aston   | C1     |
| 27  | Bellancauto         | Marazzi-Micangeli-«Gero»     | Ferrari 512     | Gtx    |
| 29  | Jolly Club          | Martini-Baldi                | Lancia Lc 2     | C1     |
| 33  | Skoal team          | Hobbs-Boutsen                | Porsche 956     | C1     |
| 34  | Skoal team          | X-X                          | Porsche 956     | C1     |
| 35  | Procar              | Theys-X                      | Porsche 956     | C1     |
| 55  | Skoal team          | Keegan-Konrad                | Porsche 956     | C1     |
| 70  | Spice racing        | Spice-Crang-Bellm            | Tiga Ford       | C2     |
| 72  | Gebhardt            | Jelinski-X-X                 | Gebhardt Ford   | C2     |
| 73  | Gebhardt            | X-X-X                        | Gebhardt Bmw    | C2     |
| 80  | Jolly Club          | Finotto-Facetti-Sebastiani   | Giannini Alba   | C2     |
| 81  | Jolly Club          | Coppelli-Vanoli-Daccò        | Giannini Alba   | C2     |
| 82  | Barberio            | Gellini-Vatielli-Barberio    | Alba Ford       | C2     |
| 83  | Bartlett Racing     | X-X                          | Lola T610 Ford  | C2     |
| 84  | Fortuna Racing      | Fortina-X                    | Fortina-Lancia  | C2     |
| 85  | Striebig            | Striebig-Olivar              | Sthemo Ford     | C2     |
| 88  | Lyncar Motorsport   | Costas-Nicholson             | Lyncar Ford     | C2     |
| 99  | Rb Promotion        | Backer-Rossiter              | Tiga Ford turbo | C2     |
| 102 | Juergensen          | Juergensen-Doeren            | Bmw M1          | B      |
| 103 | Goering             | Goering-Durig                | Bmw M1          | B      |
| 106 | Gall                | Gall-Konig                   | Bmw M1          | B      |
| 107 | Boutinaud           | Boutinaud-X                  | Porsche 928 S   | B      |
| 113 | Hobby rallye Ticino | Del Thè-Regusci-Ciseri       | Porsche 930     | B      |
| 128 | Blackburn           | Blackburn-X                  | Mazda RX 83     | C      |
| 131 | «Victor»            | «Victor»-Giudici-Pallavicini | Porsche 935     | Imsa   |
| 10  | Kremer Racing       | Fouche-X                     | Porsche 956     | C1     |



Sandro Nannini racconta un suo giro-tipo a Imola con la Lancia LC2

## Non c'è tempo per distrarsi



QUELLO di Imola è un circuito che mi piace perché non ci si annoia mai. Anche in una gara di 1.000 km si è sempre tiratissimi perché il «Dino Ferrari» non ti dà respiro. Lì un pilota in giornata può dimostrare tutto quello che vuole, le possibilità di sorpasso sono moltissime, soprattutto in staccata. Comunque questo è il mio giro tipo al volante della Lancia LC2; ovviamente in corsa, perché in prova è possibile «attaccarsi» un pochino di più al cambio. Subito dopo la linea del traguardo

metto la 5. e in piena velocità si affronta il «Tamburello» che esige ovviamente una certa attenzione. Sono ancora in quinta quando affronto la semicurva «Villeneuve» ma ho alleggerito sensibilmente; all'ingresso della «Tosa» passo in 2. e solo all'uscita metto in 3. Arrivo poi in 4. fin sopra la saltina (le F.1 arrivano a infilare la 5., n.d.r.) e torno in 3. per l'ingresso della «Piratella». Segue un tratto piuttosto impegnativo: passo

infatti in 4. nella discesa ma devo poi frenare violentemente all'ingresso della variante delle «Acque Minerali», passando in 2., rapporto che tengo fino all'uscita e nella seguente curva a destra, dove inizia la salita. Ancora 3. e 4. e altra «frenatona» per l'ingresso della variante alta che si percorre

in 2. Subito dopo un tratto dove bisogna essere decisamente abbottonati: all'uscita della «S» arrivo in rapida progressione fino alla 5., rapporto che infilo proprio sotto al tunnel. A quel punto la semicurva in discesa diventa impegnativa, sia per la velocità che per la necessità di impostare la giusta traiettoria per la «Rivazza» dove si entra con la 2. L'uscita è però più facile: inserisco la 3. nel breve rettilineo tra le due curve e in progressione metto la 4. poco oltre l'uscita. Torno in 3. nella prima curva della variante bassa e tengo lo stesso rapporto fino alla curva di uscita che affronto in 2.



L'Alba-Giannini di Coppelli-Daccò-Pavia a «contatto di gomito» con la Porsche 956 di Hobbs-Boutsen. La «piccola» C2 italiana è apparsa ancora piuttosto competitiva (FotoCockpit)



# ENDURANCE



1.000 km di Spa 1984: la Porsche di Pescarolo-Heyer-Johansson guida davanti alle «gemelle» di Hobbs-Boutsen e Bell-Bellof (DPPI)

## GUIDA PER LO SPETTATORE DELLA 1.000 KM

### GLI ORARI

**Venerdì 14 settembre:** dalle 9.00 alle 18.30, prove endurance-Renault-MG-Metro.

**Sabato 15 settembre:** dalle 10.30 alle 12.00; dalle 16.00 alle 17.30, prove qualificazione endurance. Ore 9.00 1. batt. Renault; ore 9.45 2. batt. Renault; ore 15.00 finale Renault, 10 giri = 50.400 km. Ore 12.30 1. manche MG-Metro; ore 18.00 2. manche MG-Metro. Ogni manche giri 6 = km. 30.240.

**Domenica 16 settembre:** dalle 9.00 alle 9.30 prove libere endurance; ore 11.30 partenza lanciata 1000 Km di Imola, giri 199 = 1.002.960.

### I PREZZI DEI BIGLIETTI

**Venerdì:** ingresso gratuito.  
**Sabato:** L. 5.000 (tribune e prato); L. 3.000 ridotti.  
**Domenica:** L. 7.000 (tribune e prato); L. 4.000 ridotti.

### I PRIMATI DA BATTERE

1983: Vincitori: Teo Fabi e Hans Heyer; vettura: Lancia Martini; giri: 191; tempo: 6.00'13"76; media: Km. 160.411. Giro più veloce: Nannini-Gabbiani (Lancia Martini) in 1'40"90 alla media di Km. 179.821. Miglior tempo in prova: Nannini-Gabbiani (Lancia

-Martini) in 1'37"55 alla media di Km. 185.996.

■ **GIOVEDÌ IL «VIA».** Le verifiche sportive e tecniche della 1.000 Km. di Imola sono previste giovedì 13 settembre sia la mattina che il pomeriggio. I commissari tecnici opereranno nell'area dei box garage dell'autodromo e per sopperire ai problemi di peso, emersi quest'anno nella prima gara del mondiale endurance, il controllo verrà effettuato con una nuova bilancia della ditta Tassinari di Cento.

## Ickx da battere

segue

fianco del team Rothmans, e i risultati di questa stagione sono lì a dimostrarlo. Jochen Mass e Stefan Bellof hanno dunque concrete possibilità di vittoria nella competizione italiana. I due già da tempo si sono cautelati in vista di una non partecipazione Porsche ad alcune gare finali della stagione, firmando con squadre private. Bellof ha stret-

to un accordo con il team di Walter Brun e con lo sponsor Jagermeister. La vettura, assieme a quella messa in pista dal team Canon e a quella Skoal di John Fitzpatrick, è una delle migliori del lotto. Al Nürburgring, con Hans Stuck alla guida, la Porsche Brun è stata al comando mentre a Spa si è classificata terza, prima delle 956 private. Inoltre Stuck appare in questa stagione tornato alla forma migliore, quella che gli consentì una rapida scalata nel mondo delle corse alla metà degli anni settanta. In posizione sfavorita rispetto a quella di Bellof, si trova il capoclassifica mondiale Jochen Mass. Il tedesco ha firmato con Rheinold Jost, per il quale le cose non stanno marciando per il verso giusto, se rapportate ai risultati del 1983. Anche se Mass ha incassato a Brands Hatch 15 punti con questa 956 c'è da dire che sia Pescarolo che Johansson, piloti della vettura a Spa, hanno trovato il gioiello di Jost molto difficile da guidare. Pare che questa Porsche abbia problemi notevoli di maneggevolezza. Tra parentesi, poi, il team dell'ex pilota utilizza ancora motori ad iniezione meccanica contrariamente ai rivali che montano sul propulsore tedesco l'iniezione elettronica Motronic. Con queste premesse Stefan Bellof appare quindi leggermente favorito e dalla corsa italiana potrebbe ricevere venti punti fondamentali per il campionato. A meno che la Lancia...

Thomas M. Imhof

## Così il mondiale piloti dopo 7 gare

| PILOTA          | MONZA 23/4 | SILVERSTONE 13/5 | LE MANS 16-17/6 | NÜRBURGRING 15/7 | BRANDS HATCH 29/7 | MOSPORT 4/8 | SPA 2/9 | IMOLA 16/9 | FUJI 30/9 | KYALAMI 4/11 | SANDOWN 2/12 | TOTALE PUNTI | PUNTI UTILI |
|-----------------|------------|------------------|-----------------|------------------|-------------------|-------------|---------|------------|-----------|--------------|--------------|--------------|-------------|
| 1. Mass         | 15         | 20               | —               | 4                | 15                | 20          | 15      |            |           |              |              | 89           | 89          |
| 2. Bellof       | 20         | 1                | —               | 20               | 8                 | 10          | 20      |            |           |              |              | 79           | 79          |
| 3. Ickx         | 15         | 20               | —               | 4                | —                 | 20          | 15      |            |           |              |              | 74           | 74          |
| 4. Bell         | 20         | 1                | —               | 20               | —                 | 10          | 20      |            |           |              |              | 71           | 71          |
| 5. Pescarolo    | —          | 15               | 20              | 3                | 15                | —           | —       |            |           |              |              | 53           | 53          |
| 6. Hobbs        | —          | 3                | 12              | 15               | 6                 | 15          | —       |            |           |              |              | 51           | 51          |
| 7. Palmer       | 10         | 8                | —               | 10               | 20                | —           | —       |            |           |              |              | 48           | 48          |
| Lammers         | 10         | 8                | —               | 10               | 20                | —           | —       |            |           |              |              | 48           | 48          |
| 9. Brun         | 12         | —                | 10              | 2                | 3                 | —           | 12      |            |           |              |              | 39           | 39          |
| 10. Ludwig      | —          | 15               | 20              | —                | —                 | —           | —       |            |           |              |              | 35           | 35          |
| 11. Boutsen     | —          | 3                | —               | 15               | 12                | —           | —       |            |           |              |              | 30           | 30          |
| 12. Schornstein | 8          | 2                | 8               | 1                | 2                 | —           | 2       |            |           |              |              | 23           | 23          |
| 13. Merl        | 8          | 2                | 8               | 1                | 2                 | —           | —       |            |           |              |              | 21           | 21          |

# AUTOCOMPRAVENDITA

## SI VENDE auto

● **ABARTH 850** Nurburgring '62 da verniciare già lamierata, motore nuovo, completa. L. 1.500.000. Tel. 075/44.776.

● **ALFA ROMEO GTV 2.5** 1981 aria condizionata, P6, metallizzata L. 9.000.000. Tel. 049/62.35.50.

● **ALFASUD TI gr.2** completa vendo per cessata attività. Ottima neve-ghiaccio e slalom, con ricambi. L. 1.500.000 tel. 031/83.03.17.

● **ALFETTA 2000** - anno '82 - colore: NERO - unico proprietario - Km. 38.000 - impianto a gas - ruote in lega - Pirelli P6 nuovi - L. 10.700.000 - Telefonare al 0541/85.210 ore ufficio.

● **ALFAMIE Sprint veloce 1500**, anno 1980, ottime condizioni. Tel. 0174/91.41-92.397 Ivano Dotta.

● **ALFA ROMEO GTV 2000 gr.2/A**, motore 190 HP, ravvicinato Colotti, assetto, 15 Speedline, prezzo interessantissimo, numerosi ricambi, vendesi. Telefonare 0825/81.80.03 ore 20.

● **AUDI QUATTRO** rosso, km. 42.000, perfetta. Concessionaria NINO MARTELLI vende: tel. 051/34.26.00.

● **BMW 2002 Turbo '74** argento metallizzato originale cerchi Campagnolo, gomme nuove, ottimo L. 4.000.000. Tel. 030/47.086 ore pasti.

● **DE TOMASO MANGUSTA** veramente perfetta motore nuovo da intenditore. Telefonare veramente interessati 0173/2832 ore ufficio.

● **FERRARI MONDIAL 8** - fine 81 - metallizzato - airconditioned antifurto - perfetta qualsiasi prova - AUTOELITE BARTOLINI - CUNEO 0171/64.466.

● **FERRARI 246 GT** affare da collezione 1973. Tel. 011/64.09.217 - 64.61.85 ufficio.

● **FERRARI 308 GTB** giallo 1979, Ferrari 308 GTB rosso 1980, Ferrari 308 GT4 nero 1975. Ferri tel. 059/22.58.63 Modena.

● **FERRARI 275 GTB** ceto, rossa come nuova interamente revisionata meccanica e carrozzeria. Telefonare solo se veramente interessati 06/83.45.64 (ore ufficio).

● **FERRARI 308 GT4** rossa, P6, aria condizionata. L. 21.500.000 tel. 0546/26.669 ore uff.

● **FIAT 131 ABARTH** rally anno '77, rossa, motore nuovo, cambio ravvicinato, assetto, perfetta L. 12.500.000. Tel. 0533/97.160.

● **FIAT 127 SPORT 75 HP**, 1300 giugno '82, km 25.000 vendo, colore nero, cerchi MOMO, P8. Tel. 0332/28.12.16-28.00.54.

● **FIAT 127 1050 gr. 2** completamente Lavazza in ogni particolare, qualsiasi prova eventuali gomme e cerchi. Telefonare Doppio 019/51.83.30.

● **FIAT ARGENTA 2000 I.E.** - colore: GRIGIO METALLIZZATO - unico proprietario - Km. 35.000 originali - impianto stereo e radio mangianastri - perfettissima - L. 8.000.000. Telefonare al 0541/85.210 ore ufficio.

● **RITMO 130 ABARTH** 1984 gr. N bianca, pronta gare accessoriatissima km. 10.000. Nuova full optional cessata attività. Tel. 010/46.07.41.

● **FORD ESCORT 2000 gr. B** motore scorta, cerchi, gomme, 2 gare. Tel. 0131/94.898-95.23.02.

● **FORD THUNDERBIRD** 1956, originalissima, mai restaurata, km. 32.000, perfetta, hard-top scorta Continental, vendesi. Telefonare 06/32.72.772.

● **FORD ESCORT RS 2000 gr.2** 185 cv, preparazione ufficiale Repetto, vendesi. Telefonare Gianni 0932/96.47.87.

● **FORD ESCORT RSi 1600** cv 115, omologata, gr. N, vendesi. Telefonare Gianni 0932/96.47.87.

● **LANCIA DELTA HF Turbo** nera semestrale vendo causa trasferimento. Tel. 0444/34.309 dalle 15.30 alle 19.

● **LANCIA BETA MONTECARLO** gr. B aggiornata 1984 colore rosso. Vendesi per motivi familiari, accettati permute di vetture stradali. Tel. 0965/47.064 ore ufficio.

● **FULVIA HF 1600** gr. 3 assetto, ravvicinato, roll-bar, in buone condizioni generali L. 3.500.000. Tel. 049/59.25.76-59.72.76.

● **MASERATI BITURBO** - fine 82 - metallizzato - tutti optional della casa - inurtata - come nuova - AUTOELITE BARTOLINI - CUNEO 0171/64.466.

● **MERCEDES 190** 1984, Mercedes 350 SL 1974 bleu metallizzata. Ferri tel. 059/22.58.63.

● **MERCEDES 190** - 1983 - bianco - perfetta - inurtata - pochissimi chilometri - come nuova - accessoriata - AUTOELITE BARTOLINI - CUNEO 0171/64.466.

● **ASCONA** gr. A carburatori, gomme cerchi L. 10.000.000 vendesi. Tel. 099/33.78.70 Eligio.

● **PEUGEOT 504** blindata, sirena, impianto interfonico, chiusura di sicurezza, blu. L. 6.500.000 tel. 0546/26.669 ore uff.

● **PORSCHE 911 SC** 1981 metallizzato, Porsche 924 1981. Ferri tel. 059/21.75.61.

● **PORSCHE** tutti i modelli: compro, vendo, riparo, restauro, preparo. Ricambi originali nuovi seminuovi. Motori rotazione fino 300 CV. Tel. 0771/53.13.67 Enzo Marrocco.

● **PORSCHE 911 S 2.4** 1973, molto bella, aria condizionata originale Porsche, vetri elettrici, P.6, radio. L. 9.500.000. Tel. Mal'naca ufficio 0376/32.39.09.

● **PORSCHE CARRERA 3.2** marzo 1984, km. 5.000, platino metallizzato, tutti optional della casa, garanzia. AUTOELITE BARTOLINI - CUNEO 0171/64.466.

segue

ESPOSIZIONE VENDITA ASSISTENZA ROMA Via XX Settembre, 2

☎ (06) 4751482 4751945

Lamborghini

Fiera dell'Automobile d'Occasione S.R.L.

COMPRAVENDITA AUTO - MOTO - NAUTICA USATE E NUOVE DI QUALSIASI MARCA VASTA ESPOSIZIONE INTERNA CON PARCHEGGIO

JAGUAR Via XX Settembre, 2 (angolo via IV Fontane)

PREMIATA

KCA

RESTAURI IMPORTANTI - AUTO SPORTIVE D'EPOCA

ricostruzioni carrozzerie in alluminio e acciaio, Martellieria - verniciatura e finizioni d'alta scuola i più organizzati nel restauro e assistenza meccanica Lancia.

GRANDE SERIETÀ E PROFESSIONALITÀ

KCA - Cassina de Pecchi - MILANO - Tel. 02/9513031 - 9513564

Ferrari

CREPALDI DAL 1953 E' SOLO Ferrari

DO.CA.MA.IA - BOLOGNA

Via Bertocchi, 99

Tel. (051) 560009

RIMORCHI E CARRELLI APPENDICE

Per le vostre inserzioni usate questa scheda - Indirizzare a: AUTOSPRINT, Via dell'Industria 6, 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna)

NOME E COGNOME \_\_\_\_\_

VIA E NUMERO \_\_\_\_\_ CAP/CITTA' \_\_\_\_\_

DOCUMENTO \_\_\_\_\_ N. \_\_\_\_\_

RILASCIATO DA \_\_\_\_\_

FIRMA \_\_\_\_\_

• Autosprint declina ogni responsabilità per il contenuto delle inserzioni inviate alla rubrica «Autocompravendita». Onde evitare situazioni spiacevoli, gli inserzionisti sono pregati di accludere al testo del messaggio pubblicitario, oltre al nome, cognome ed indirizzo, le seguenti indicazioni: numero di un documento valido (carta d'identità, patente, passaporto, ecc.) con l'indicazione dell'autorità che lo ha rilasciato (Comune, Prefettura, Questura, ecc.). La cedola dovrà inoltre riportare la firma autografa del mittente.

Indicare il numero delle inserzioni inviate \_\_\_\_\_ Data della spedizione \_\_\_\_\_

Quante volte va ripetuto l'avviso? \_\_\_\_\_ Mezzo del versamento \_\_\_\_\_

Assegno  Vaglia  c.c.p. (allegare ricevuta)

Non mettere soldi in contanti. Non ne rispondiamo

LE TARIFFE • Fino ad un massimo di 15 parole L. 20.000, ogni parola in più delle 15 parole L. 1.000 (l'indirizzo della inserzione va conteggiato nel numero delle parole solo se pubblicato). • Non più di una vettura per inserzione. Pagamento anticipato. • 1 inserzione gratuita per gli abbonati annuali fino ad un massimo di 15 parole. • Per i soci del club Autosprint L. 3.000 di sconto per inserzione. • La pubblicazione di una foto comporta un supplemento di L. 30.000 (formato standard 1 col. x mm. 30). • Le inserzioni si accettano anche presso gli uffici e le filiali della nostra Concessionaria per la pubblicità A. Manzoni & S.p.A.



# AUTOCOMPRAVENDITA

**Ferrari**  
*Maranello s.r.l.*  
**PESARO**  
Unica concessionaria Regione Marche

**KIT ASPIRAZIONE/SCARICO GOLF GTI**  
incremento potenza 10%  
aspirazione adattabile  
anche a:  
**SCIROCCO/GTI**  
**GOLF/GLI**  
**AUDI 80/GLE**  
**JETTA/GLI**  
**PORSCHE 924**



CAPPELLINI Ricambi s.r.l. - Via L. Maranzio, 15/17 - FIRENZE - Tel. 055/411837 - 410787

**IL PNEUMATICO** s.r.l.  
Via Amendola, 133 - BARI - Tel. 580072

**PIRELLI** pneumatici racing  
**DUNLOP** abbigliamento ignifugo e montaggio accessori di sicurezza  
**SPARCO** assistenza e taratura ammortizzatori  
**KONI** pastiglie per vetture rally  
**MINTEX** scarpe per il pilota  
**ENNESSE**

**TAR.OX**

STERZI PIÙ DIRETTI • PISTONCINI ANTICALORE • DISCHI FRENO BIMETAL • PASTIGLIE FRENI SPECIALI • OLIO FRENI COMPETIZIONE • DISCHI FRENO F.3 • DISCHI FRENO SPECIALI • LINEA FRENI TAR. OX PER VETTURE STRADALI

TARONI & C. S.a.s. GALBIATE (LECCO) TEL. 0341/540870

**TURBO CENTER** VIA BASILICATA MESTRE (VE) - TEL. 041-912354

**PERSONALIZZAZIONI DI ALTISSIMA CLASSE**  
Aerodinamica, design, tecnologia, interni personalizzati, assetti speciali su:  
**AUDI MERCEDES JAGUAR**  
**PORSCHE FERRARI - KOENIG**

**totip**

Concorso Pronostici U.N.I.R.E./SISAL  
TAGLIANDO 1 (fig.)

CONCORSO N. 38  
DEL 16-9-84

TOTALE COLONNE N. 144  
LIRE 43.200

VINCITE

|    |    |    |
|----|----|----|
| 12 | 11 | 10 |
|----|----|----|

**Totocalcio**

CONCORSO 4  
COMITATO NAZIONALE ITALIANO

PARTITE DEL 16/9/84

| squadra 1ª   | squadra 2ª | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
|--------------|------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|
| 1 Atalanta   | Inter      | 2 | 2 |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
| 2 Avellino   | Roma       | 2 | 2 |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
| 3 Como       | Juventus   | 2 | 2 |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
| 4 Lazio      | Fiorentina | 2 | 2 | X |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
| 5 Milan      | Udinese    | 2 | 2 | 1 |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
| 6 Sampdoria  | Cremonese  | 2 | 2 | 1 |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
| 7 Torino     | Ascoli     | 2 | 2 | 1 |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
| 8 Verona     | Napoli     | 2 | 2 | 1 | X |   |   |   |   |   |    |    |    |
| 9 Bari       | Parma      | 2 | 2 | 1 |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
| 10 Padova    | Bologna    | 2 | 2 | 1 | X |   |   |   |   |   |    |    |    |
| 11 Perugia   | Catania    | 2 | 2 | 1 |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
| 12 Triestina | Cagliari   | 2 | 2 | 1 | X |   |   |   |   |   |    |    |    |
| 13 Varese    | Genoa      | 2 | 2 | 1 | X |   |   |   |   |   |    |    |    |

*segue*

**PORSCHE 911 SC 3.0**, fine 81, bianco, uniproprietario, aircondizioned, stereo, antifurto, assetto Bilstein, autobloccante, cerchi fucinati con P7. AUTOELITE BARTOLINI - CUNEO 0171/64.466.

● **RENAULT ALPINE A 110** 1605 gr. 4 anno 1976 perfetta. Pagliari vende L. 10.500.000. Tel. 0381/86.128 uff. - 72.614 pasti.

**SAAB 900 TURBO** 3 porte, colore amaranto metallizzato, tetto apribile, con garanzia L. 11.500.000. Telefonare al 0541/85.210 ore ufficio.

● **TALBOT LOTUS** gr. B, preparazione Monteglio, 230 cv, gomme, cerchi, vendesi. Telefonare 0173/77.016-77.278 Dario Della Torre.

**TVR 3000 spider**, unico esemplare, bianca, bellissima, km. 8.000. L. 18.500.000. Tel. 0546/26.669 ore uff.

**VOLVO 240 DIESEL GLE D6 STATION WAGON** modello 83, metallizzata, interni pelle, stereo, come nuova. AUTOELITE BARTOLINI - CUNEO 0171/64.466.

**altre**

**JEEP C7 GOLDEN HAWK** super accessoriatto, tetto rigido, telone, 8 gomme, prezzo interessante. Tel. 0546/26.669 ore uff.

**LAND ROVER 88** Hard Top diesel autocarro 76 perfetta seconda serie L. 7.500.000 suddivisi 2.500.000 contanti, rimanenti rate 200.000 mensili. Telefono 045/76.40.993.

**MERCEDES 230 G**, telone, trasformato pick-up, pronto corsa tipo Parigi-Dakar, 11. assoluto Faraoni '83, più equipaggiamento di serie, prima immatricolazione italiana '83, vendesi L. 17.000.000 contanti non trattabili. Telefonare a Vittorio 0362/40.820.

**PATROL DATSUN** jeep autocarro diesel 1984. Ferri. Tel. 059/22.58.63.

**PATROL NISSAN** fuoristrada, collaudato autocarro, super accessoriatto, km. 7.000, bellissima, vera occasione. Tel. 0546/26.669 ore uff.

**RANGE ROVER** blindato 1979, bianco, km. 55.000, ottimo stato, vendesi L. 30.000.000 trattabili. Telefonare 051/26.57.20.

**TOYOTA** fuoristrada, diesel, blindato Pavesi, accessoriatissimo, come nuovo L. 15.500.000. Tel. 0546/26.669 ore uff.

**monoposto**

● **BRANCA FORD** Formula Junior 1973 perfettamente restaurata, pronta corsa auto storiche, vendo. Tel. 02/31.89.240.

● Enzo Coloni Racing Car System vende: **RALT RT3 ALFA** e **MARTINI MK 42 ALFA** con o senza motore, completamente revisionate. Si esamina eventuale permuta con vetture Sport gr. 6. Telefonare 075/84.61.59-84.77.35.

● **F3 CONDOR ALFA ROMEO** telaio honeycomb, motore nuovo, vendesi anche separatamente. Accettassi permuta. Telefonare 0532/50.589 ore 20-21.

**kart**

**KART BIREL NAZIONALE T12**, Barilla TT25 48.22, da rodare, nuovo, 2 gare, più un treno di gomme mai usate, vendesi. Vera occasione L. 1.100.000. Telefonare 0541/77.22.82.

**KART 125 JUNIOR** Tony Aspes, buono stato L. 1.200.000. Tel. 0523/75.17.55 ore ufficio.

È uno...  
*Poster Music*  
... sballo

ogni settimana  
**moto sprint**  
da tutto il mondo  
lo sport e la produzione a due ruote

**RENO** BOLOGNA  
Via Riva Reno, 61 - Tel. 265545  
e **NOMEX**

Volanti in pelle - Ruote in lega leggera - Sedili anatomici - roll bar - Parafanghetti e spoiler - Cartelli segnalazioni box - TUTE CASCHI E ABBIGLIAMENTO OMOLOGATI (spedizioni contrassegno)

**RICAMBI ORIGINALI**

JAGUAR MK2 MK10 e TYPE XJ6 • TRIUMPH TR 3/4/5/6/7/ DOLMITE SPITFIRE • ROVER 3000 3500 3.5 2000 • motori nuovi e revisionati, parti meccaniche, parti di carrozzeria, accessori, volanti speciali in legno per Maserati, Osca, Ferrari, Bugatti, Jaguar, adattabili a tutte le vetture.

● **GIORGIO OTTELLI** ●  
Via XX Settembre 20 - 25100 Brescia, Italia - Tel. 030/295503

**TURATELLO**  
RIMORCHI AUTO-CAVALLI  
CARRELLI TENDA  
VILLAFRANCA PADOVA  
TEL. 049-500331

**NUOVO RIMORCHIO 6/008 1 ASSE**



**GINGKO F4** motore recente buoni piazzamenti vendesi per cambio categoria L. 4.500.000. Tel. 051/45.06.79.

**accessori**

Vendo hard-top per Dino spider, colore nero. Tel. 045/91.11.29 ore pasti.

**FORD COSWORTH** 1300 potentissimo, revisione km 0. Ram Autoracing, ottimo gare salita. Vendo prezzo interessante. Tel. 0461/27.210 ore ufficio.

**TUTA** e sottotuta bellissima svendo F.P.T. usata pochissimo, taglia 48 a L. 130.000. Tel. 011/70.57.12.

**CARRELLO** Turatello due assi, pianale, telone alto due metri smontabile L. 1.500.000. Tel. 045/76.40.993.

**SI VENDE O SI CAMBIA auto**

● **RITMO ABARTH 130** gr. N, supercompetitiva, perfetta, 3 gare, vendesi o permutasi con Renegade diesel. Telefonare 011/27.60.43.

**ALFA ROMEO GTV 2000** 1973 condizioni perfette vendo o permuta. Tel. ore pasti 0131/40.828.

● **RITMO 130** gr. A, 170 CV, cambio Colotti autobloccante + 12 cerchi e gomme nuove L. 26.000.000, si esaminano permuta. De Salvia vende. Tel. 0881/87.144.

**BP-Station**  
Hubert Schellberg  
Gladbecker Str. 266 - 4250 Bottrop  
Telefon (02041) 33384  
West-Germany

**PORSCHE 356**  
**PORSCHE 911**

BP Spare Parts Catalog free of charge - please, state the chassis no.

**Per la migliore preparazione della vettura SPARCO è anche:**

- Pastiglie corsa FERODO 346 e 311 (DS 11)
- Roll-bar extraleggeri in duralluminio e acciaio
- Estintori extraleggeri in duralluminio e acciaio
- Radiatori olio in alluminio Ipra e Serck
- Sedili anatomici
- Cinture di sicurezza Sabelt
- Serbatoi di sicurezza
- Barre rinforzo sospensioni
- Ammortizzatori speciali
- Paracoppe in duralluminio e mille altri accessori

**sparco**

Sirada Antica di Collegno, 196 - 10146 Torino  
Tel. 011/71.55.66 - Telex 212572 SPARCO I

**APERTI AD AGOSTO**

● **METRO MG** challenge, vendesi, permutasi, noleggiati, pronta corsa, preparazione Autoracing. Tel. 0522/88.62.44 ore pasti.

**PORSCHE 930** Turbo metallizzato, aria condizionata, garanzia. Esamino permuta. Tel. 011/64.09.217 - 64.61.85 ufficio.

**monoposto**

**BELLASI TOYOTA 2000** Hewland con o senza motore. Cambio con barchetta o auto d'epoca. Tel. 051/40.10.89.

**varie**



**CORSO PILOTAGGIO FORMULA 3**, FIAT 21-24 ottobre, 2-5 dicembre. Inoltre lezioni libere su appuntamento. Scuola Piloti - Via Brunelleschi, 10 - Cerro Maggiore (MI). Tel. 0331/59.23.95.

**SOCIETÀ COMMERCIALE**, prodotti per automobili, officine, carrozzerie cerca agenti. Scrivere presso Bi-Emme - Via Berlam, 5 - TRIESTE.

**RADEM OFFICINA MECCANICA** vende e restaura auto d'epoca Fiat e Lancia di alto interesse storico. Telefonare 0922/90.03.91.

● **VETTURE SPORTIVE**

**TURBO CAR**  
via 1° Maggio 21 - tel. 051/731393  
40011 Anzola Emilia BO - Tlx 211624 INSERV I

- Applicazione intercooler a motori Turbo di serie
- Disponiamo dei seguenti Kit Turbo: mercedes 2400 3000 190E • ford granada • peugeot 505. volvo 244 245 • fiat 131 132 argenta ritmo uno • citroën CX • golf D GTI • ferrari 208 308 • lancia • porsche 911 924 • alfa romeo • bmw serie 3e5

**NOVITÀ**  
**GOLF GTI**  
**NUOVO TIPO**  
**BMW 320/323**  
**MOTRONIC**

**C.G. S.n.c.**  
**ELABORAZIONI RETTIFICHE**  
C.so Torino 110/B Avigliana (TO)  
Tel. 011/93.12.380

Costruzione valvole su disegno o campione, (normali, nitrate, cromate) per motori da competizione o motori d'epoca. A richiesta anche un solo pezzo. Elaborazioni su testate di ogni tipo. Alloggerimento e lucidatura bielle, alberi motore. Rettifica cilindri, alberi motore, incamicature, equilibrature, barenature. Abbiamo a magazzino: pistoni speciali stampati «mondiali» - alberi a camme - molle valvole speciali - bronzine trime-talliche - collettori filtri e tromboncini.

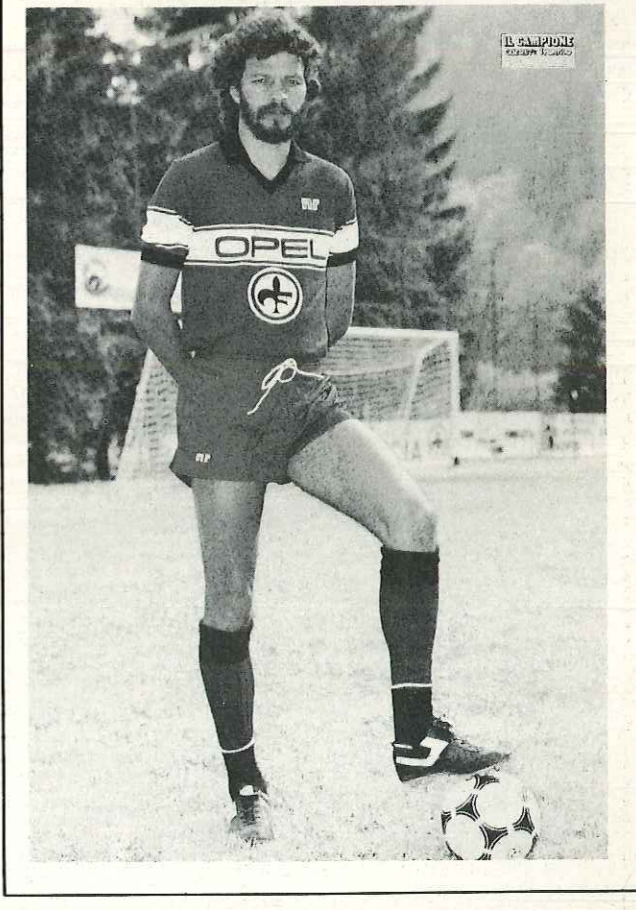
# È in edicola

## IL CAMPIONE

POSTER-STORY: i grandi dello sport presentati dal **GUERRA SPORNO**



## SOCRATES



Se non lo trovate presso il vostro rivenditore richiedetelo direttamente alla «Conti Editore», via dell'Industria 6, 40068 San Lazzaro di Savena (BO) inviando l'importo di L. 2.000 in Francobolli e specificando la causale



# DOVE CORRIAMO

Calendario sportivo dal 12  
al 18 settembre 1984

**12-15 settembre**  
**Manx Rothmans Rally (coeff. 2)**  
R●●●● N-A-B  
Campionato europeo piloti rally  
Manx Autosport - 36 Athol Street -  
DOUGLAS Isle of Man (Gran Bretagna)

**14-15 settembre**  
**Rally Tatra-Poprad**  
R●●●● N-A-B  
AMK Poprad - Rally Tatra 1984 -  
Autoturist - 05801 POPRAD  
(Cecoslovacchia)

**14-16 settembre**  
**YU rally (coeff. 2)**  
R●●●● N-A-B  
Campionato europeo piloti rally  
AMC «Akademac» - Ruzveltova 16 -  
1100 BEOGRAD (Jugoslavia)

**15 settembre**  
**Corse a Hockenheim**  
VC●●●● N-A-B-C-E-F-FS-F5-Golf  
Mainzer AC e V - Am Rodelberg 21 -  
6500 MAINZ (Germania)

**Euro-rallycross a Lidden**  
RC●●●● A-B-S5  
Campionato europeo rallycross  
Thames Estuary AC - Chancery House  
- 616 London Road - WESTCLIFFE on  
SEA (GB)

**TV-Svängen rallyt**  
R●●●● A  
Waxjo MS - Box 202 - 35004 WAXJO  
(Svezia)

**Corse a Monza**  
VC●●●● F. Panda - F.4  
SIAS Monza - Autodromo - Parco -  
20052 MONZA (Milano)

**Cross a Latina**  
AC●●●● A-B-S5  
Auto Club Latino - Via A. Diaz 18 -  
04100 LATINA

**15-16 settembre**  
**Corse a Phoenix Park**  
VC●●●● N-A-B-C-E  
Irish Motor RC - 27 Fairfield Av. -  
DUBLIN 8 (Irlanda)

**Storiche ad Angoulême**  
VC●●●● VE  
ASAC de la Charente - 10, Rue Prudent  
- 6000 ANGOULEME (Francia)

**Salita de la Reine**  
VS●●●● tg  
Royal Union Motor Dinant RT - 47,  
Place de la Gare - 5500 DINANT  
(Belgio)

**Salita Eurohill**  
VS●●●● A-B-C-E-F2-F3  
RTC Nürnberg e V - Turchergerstr.  
14 - 8500 NÜRNBERG (Germania)

**Coca Cola Rally**  
R●●●● N-A-B  
Kenya Motor SC - Po Box 48670 -  
NAIROBI (Kenya)

**8. Rally 111 Minuti (1. serie)**  
R●●●● N-A-B  
AC Novara - Viale Rosmini 36 - 28100  
NOVARA

**Rally del Gargano (1. serie)**  
R●●●● N-A-B  
A.C. Foggia - Via Mastelloni (Rione Pio  
X) - 71100 FOGGIA

**Rally Città di Bassano (1. serie)**  
R●●●● N-A-B  
A.C. Vicenza-Scud. Bassano RR -  
Piazza S. Biagio 1 - 36100 VICENZA

**16 settembre**  
**Mondiale Endurance a Imola**  
VC●●●● C1-C2-B-R5-Metro  
Campionato mondiale piloti endurance  
SAGIS - Via L. Calori 9/D - 40122  
BOLOGNA

**Enduro F.3 al Nogaro**  
VC●●●● F.3 + R5 t  
Campionato europeo piloti F.3  
ASA Armagnac Bigorre - BP 24 -  
32110 NOGARO (Francia)

**Corse a Donington Park**  
VC●●●● A-C-E  
Donington RC - Donington Park Circuit  
- CASTLE DONINGTON (Gran  
Bretagna)

**500 Km del Michigan**  
VC●●●● IMSA GT  
IMSA - Po Box 3465 - BRIDGEPORT  
Conn. 06605 (USA)

**Marlboro F.3 a Zandvoort**  
VC●●●● F.3  
NAV-CENAV - Pastbus 132 - 2040 AC  
ZANDVOORT (Olanda)

**Salita Kalter Wangen**  
VS●●●● N-A-B-C-E-F2-F3  
MSC Klettgau e V - Kussaburg Str. 10  
- 7891 HOHENTENGEN (Germania)

**Salita Schwab Alb-Neuffen**  
VS●●●● N-A-B-C-E-F2-F3-FF-FSF  
MSC Kirchenheim-Teck e V - Postplatz  
9 - 7312 KIECHHEIM (Germania)

**Euro-autocross a Vaccarino**  
AC●●●● A-B-S5  
Campionato europeo autocross  
Team Padova Cross - Via Papa  
Giovanni XXIII, n. 57 - 35010  
CURTAROLO (Padova)

**Rallycross Maasmechelen**  
RC●●●● A-B-S5  
Belgische Rallycross Vereniging - 52  
Pauwengraaf - 3640  
MAASMECHELEN (Belgio)

**Rallycross «auf dem Aue-Ring»**  
RC●●●● A-B-S5  
MSC Liebenau e V - Woertherstr. 35 -  
3070 NIENBURG (Germania)

**Rallycross Silja-Turku**  
RC●●●● A-B  
Turn Uhriluautoilijat - Petkeltic 4d125  
- 20540 TURKU 54 - (Finlandia)

**Corse a Varano**  
VC●●●● F.3-N  
SO.GE.SA. - Via Cantelli 15 - c/o AC  
Parma - 43100 PARMA

**Corse a Magione**  
VC●●●● F. Fiat Ab - F.2000  
Scud. Carpine - Casella Postale 8 -  
06063 MAGIONE (Perugia)

## Le gare rinviate e annullate

|                 |                                    |                          |
|-----------------|------------------------------------|--------------------------|
| 15-16 settembre | <b>RALLY DEI GIGANTI</b>           | annullato                |
|                 | <b>RALLY TRE CRONOR</b>            | annullato                |
| 16 settembre    | <b>SALITA COPPA NISSENA</b>        | rinviate al 30 settembre |
|                 | <b>SLALOM PARENGO-COLA</b>         | rinviate al 23 settembre |
|                 | <b>SLALOM GIFFONI-VALLE PIANA</b>  | annullato                |
|                 | <b>SALITA TREDOZIO-MONTE BUSCA</b> | rinviate a d.d.d.        |
|                 | <b>SLALOM A VICO EQUENSE</b>       | annullato                |
|                 | <b>CAN AM A BRIDGEHAMPTON</b>      | annullata                |

kits  
aerodinamici  
**bubble-car**  
personalizzazioni  
sportive

**AUTOSPRINT** - Il settimanale da corsa - Anno XXIV N. 37 dell' 11-17 settembre 1984  
CONTI EDITORE S.p.A. - Direttore responsabile: ITALO CUCCI  
PREZZI ALL'ESTERO: Australia Doll. 4,50 - Austria Sc. 60,00 - Belgio Bfr. 77,00 - Canada C. Doll. 3,50  
- Danimarca Dkr. 26,00 - Francia Fr. 16,00 - Germania Dm. 7,50 - Grecia Dr. 270,00 - Spagna Ptas.  
1,60 - Lussemburgo Lfr. 72,00 - Malta Cm. 45 - Olanda Hfl. 7,70 - P.to Monaco F. 18,00 - Spagna Ptas.  
285,00 - Svizzera Sfr. 5,00 - Svizzera Canton Ticino Sfr. 4,20 - Sud Africa Rand 3,95 - USA Doll. 2,75.  
MODALITÀ DI PAGAMENTO: a) vaglia postale - b) assegno bancario - c) versamento sul c.c. postale  
n. 244400, da intestare a Conti Editore S.p.A., via dell'Industria 6 - 40068 San Lazzaro di Savena  
(Bologna). Numeri arretrati, il doppio del prezzo di copertina.  
**AUTOSPRINT ALL'ESTERO:** Argentina: Viscontes Distribuidora S.C.A. Calle la Rioja 1134/56, Buenos  
Aires; Arabia Saudita: Al-Khazindar Establ. P.O. Box 157, Jeddah; Australia: Speedimpex Australia PTY.  
Ltd. 160-166 - Sussex - Street - Sidney; Austria: Morawa & CO., Wollzeile, 11, 1010 Wien 1; Belgio:  
Agence & Messageries de La Presse S.A., Dept. Publications 1, Rue de La Petite-Île 1070 Bruxelles;  
Brasile: Livraria Leonardo da Vinci Ltda., Rua Sete de Abril, 127, 2° Andar, S/22, San Paolo; Canada:  
Speedimpex Distribution Inc., 155 Deerhide Crescent, Unit 5, Montreal, Que.; Danimarca: Dansk  
Bladistribution, V/Mogens Schroeder 5, Rosenborggade 1130 Copenhagen; Ecuador: Oviedo Ermanos,  
Agencia de Publicaciones S.A. Chimborazo SII Y Luque, Guayaquil; Francia: C.C.E.I., 107, rue  
Réaumur, 75002 Paris; Francia del Sud: Presse Diffusion S.A., Rue de Millo, Monaco Principato;  
Germania: W.E. Saarbach G.m.b.H., Postfach 10 16 10, Follerstrasse, 2, 5000 Koeln, 1; Grecia: The  
American Book & News Agency 387, Vouliagmenis Avenue, Iloupolis-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, Bdtte  
Postale 2022, 1022 Luxembourg; Malta: Miller Distributors Ltd., M.A. Vassalli Street, Valletta; Olanda: Van  
Ditmar 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 Millio, Monaco;  
Spagna: Sociedad General Espanola de Libreria, Avenida Valdeleparra 3/fn, 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, 8901 Lugano; Turchia: Yabancı Basın Tevziat,  
Barbados Bulvarı 51, Besiktas-İstanbul; Uruguay: D.I.S.A., Julio Herrera Y Obes 1626-28-30,  
Montevideo; Julio Nunez, Avenida Gonzalo Ramirez 1393, Montevideo; U.S.A.: Speedimpex U.S.A. Inc.,  
23-18 40th Avenue, Long Island City N.Y. 11101; Venezuela: Editorial Ca. Calle Negrin, Ed. Davolea, Planta  
Baja, Caracas.  
**PUBBLICITÀ:** Concessionaria: A. Manzoni & C. S.p.A. Via Villorosi, 13 - 20143 Milano - Tel. (02) 83.872  
FILIALI: 40121 Bologna, Via dei Mille, 16 - Tel. (051) 261218 - 225609; 16129 Genova, Tel. (010) 369347;  
80121 Napoli, Via Medicina, 17 - Tel. (081) 312297 (5 linee); 35100 Padova, Via Pallizzo, 15 - Tel. (049)  
35515 - 35559; 90141 Palermo, Via Messina, 3 - Tel. (091) 589111; 00186 Roma, Via del Corso, 207  
(P.zza Colonna) - Tel. (06) 6794091 - 6783051; 10128 Torino, Via Montecuocoli, 6 - Tel. (011)  
51.75.88-7-8. E altre filiali in Italia.  
Articoli, foto e disegni non richiesti, anche se non pubblicati, non verranno restituiti - Copyright  
«Autosprint» 1984.

# PIONEER KEH-9300. LA SINTESI.

**2 way high - power BTPL. Funzionamento a due e quattro altoparlanti (2x20 watt e 4x6,5 watt). Pre-amplificatore con controllo "fader" e selettore a due posizioni.**

**Telecomando. Illuminazione notturna. Compatibilità con nastri Metal. Riduttore di rumore Dolby. Rapporto S/N 60 dB da 50 a 16.000 Hz. Sistema ATSC Pioneer.**

**AMPLIFICATORE**

**RIPRODUTTORE**

**METAL**

**DOLBY**

**PLL**

**SINTONIZZATORE**

**PLL al quarzo. Controllo automatico di ricezione e ARC V. Selettore local distance. Ricerca automatica nei due sensi. Preselezione elettronica. Display LCD multifunzione.**

**EQUILIZZATORE**

**L'equalizzatore grafico a 5 bande permette di adattare il livello e tonalità della musica alle dimensioni e struttura dell'auto e al proprio gusto personale.**

**FADER**

**ARC V**

**2 x 20W**

**4 x 6,5W**

**18**

**PIONEER**  
HIGH POWER IN CAR STEREO



# POLO



## Bella come una Polo, forte come una Volkswagen.

È bella, come tutto ciò che è funzionale. Lunga soltanto 366cm,  
è agile nel traffico e facile da parcheggiare.  
Ma è anche confortevole nei lunghi viaggi.  
Con un abitacolo accogliente, cinque comodi posti

e un vano bagagli di 294 litri che può essere ampliato  
fino a 1170 litri, ribaltando il divano posteriore.  
E con il suo robusto elastico motore di 1050cmc a bassi consumi  
e una velocità di crociera di 135 chilometri l'ora.

**VOLKSWAGEN**  **c'è da fidarsi.**

850 punti di Vendita e Assistenza in Italia.  
Vedere negli elenchi telefonici alla seconda di copertina e nelle pagine gialle alla voce Automobili.



FW08/5: Reke Rosberg  
FW08/5: Derek Daly  
FW08/6: «muletto»

Praticamente in «versione Digione» anche le Williams a parte un alettone molto «bombato» con bordo di entrata alla stessa altezza di quello di uscita mai utilizzato quest'anno: questo alettone fu usato per la prima volta in Argentina nel 1980. Sulla vettura di Rosberg vi era una radio ricetrasmittente per poter comunicare ai box in caso di necessità. Sono continuate durante le prove ufficiali esperimenti con pieno di benzina per cercare di trovare il giusto assetto per la prima parte della gara su questa FW08 che è molto difficile da regolare, così come sono state fatte prove con diverse pressioni di pneumatici per ovviare all'inconveniente occorso in Austria.

## MC LAREN

### MP4 «versione Digione»

MP4/7: Niki Lauda  
MP4/5: John Watson  
MP4/6: «muletto»

Le MP4 erano nella stessa configurazione con cui hanno corso il G.P. di Svizzera cioè con i vecchi profili laterali e le vecchie fiancate senza i due elementi scomponibili dei pannelli laterali. Alla McLaren si sta già lavorando con una maquette della nuova macchina col turbo per vedere anche se le eventuali modifiche che si vorrebbero portare ai regolamenti tecnici siano attuabili. In particolare sembra che i tecnici inglesi non abbiano riscontrato difficoltà nella riduzione delle dimensioni della vettura per la dislocazione dei vari accessori come gli scambiatori di calore.

## LOTUS

### Elio con il «muletto»

91/9: Elio De Angelis  
91/7: Nigel Mansell  
91/9: «muletto» De Angelis  
91/6: «muletto» Mansell

Stesse vetture di Digione con prese d'aria dei freni posteriori tappate e sospensione anteriore nella versione passo corto. Elio ha utilizzato maggiormente il muletto con il quale ha corso.

## ATS

12

### Con la mente al 1983

HGS1/2: Eliseo Salazar  
HGS1/4: Manfred Winkelhock  
HGS1/1: «muletto»

Nessuna novità sulle ATS a parte una carrozzeria più bassa davanti alle ruote posteriori per Winkelhock.

trante che collega il triangolo stesso con il punto inferiore dell'attacco dell'ammortizzatore è del «tipo Williams». Nel retrotreno sono stati ripescati i portamozzoni posteriori in tre pezzi «tipo McLaren» che erano stati usati l'anno scorso in Olanda. Come responsabile alla March è ora Martin Kelly al posto di Adrian Reynard.

## FITTIPALDI

### Stesse ali, nuova veste

F9/1: Chico Serrat  
F9/3: «muletto»

Sulla F9 è stata ulteriormente modificata la carrozzeria nella parte anteriore delle fiancate, conservando le stesse ali laterali apparse a Digione.

## ALFA ROMEO

### Una «turbo» pulita

182/3: Bruno Giacomelli  
182/6: Andrea De Cesaris  
182/4: «muletto»  
182T/1: Andrea De Cesaris

Nessuna modifica sulla macchina col 12 cilindri a parte i necessari adattamenti alle esigenze del circuito di Monza. La macchina col turbo apparsa solo sabato ha impressionato per la sua estrema semplicità e pulizia nei dettagli. L'impostazione della vettura è la stessa di quella col motore aspirato anche se naturalmente sono cambiate alcune cose. Il serbatoio della benzina è più alto e questo ha obbligato a realizzare un cupolone posteriore più alto. Il serbatoio dell'olio non si trova più nella parte superiore posteriore del serbatoio della benzina ma è situato come su quasi tutte le vetture, fra motore e cambio in apposito distanziale. I due turbo sono piazzati nelle fiancate e per ora l'iniezione è di tipo meccanico, Spica, ma è già in fase di realizzazione il comando elettronico. Le sospensioni sono molto simili a quelle delle 182, il cambio invece è stato rifatto nella fusione esterna ed è più stretto.

Le Alfa durante la gara hanno utilizzato ancora una volta il «serbatoio supplementare».

## LIGIER

### Novità con il contagocce

JS 19/3: Jacques Laffite  
JS 19/01: Eddie Cheever  
JS 19/02: «muletto»

Dopo la prima giornata di prova Laffite ha preso il muletto e Cheever è passato sulla vettura numero 3 di Laffite. Nessuna modifica: solo sulla vettura di Laffite la presenza dei nuovi profili alari già utilizzati a Digione.

né sulla vecchia. Per il p  
cambio e vi sarà una nu  
schema Brabham.

## OSELLA

### Freni in fibra (in

A1D/4: Jean Pierre Jarier  
A1D/1: «muletto»

Sabato l'Osella ha provato  
realizzati dalla Aerospa  
collaborazione con la Br  
delle modifiche alle pinze  
carbonio sono più sottili.

L'Osella si è rivelata p  
nuove gomme della Pirell  
modo di provare una se  
nuove gomme della Casa  
eliminare parecchio sovras  
girare praticamente senza  
riore guadagnando enorm

## THEODORE

### L'avantreno è ri

TY02/2: Tommy Byrne  
TY02/1: «muletto»

Nuova sospensione anter  
come avevamo annunciato  
col triangolo superiore a  
spazio e per non modifica

## TOLEMAN

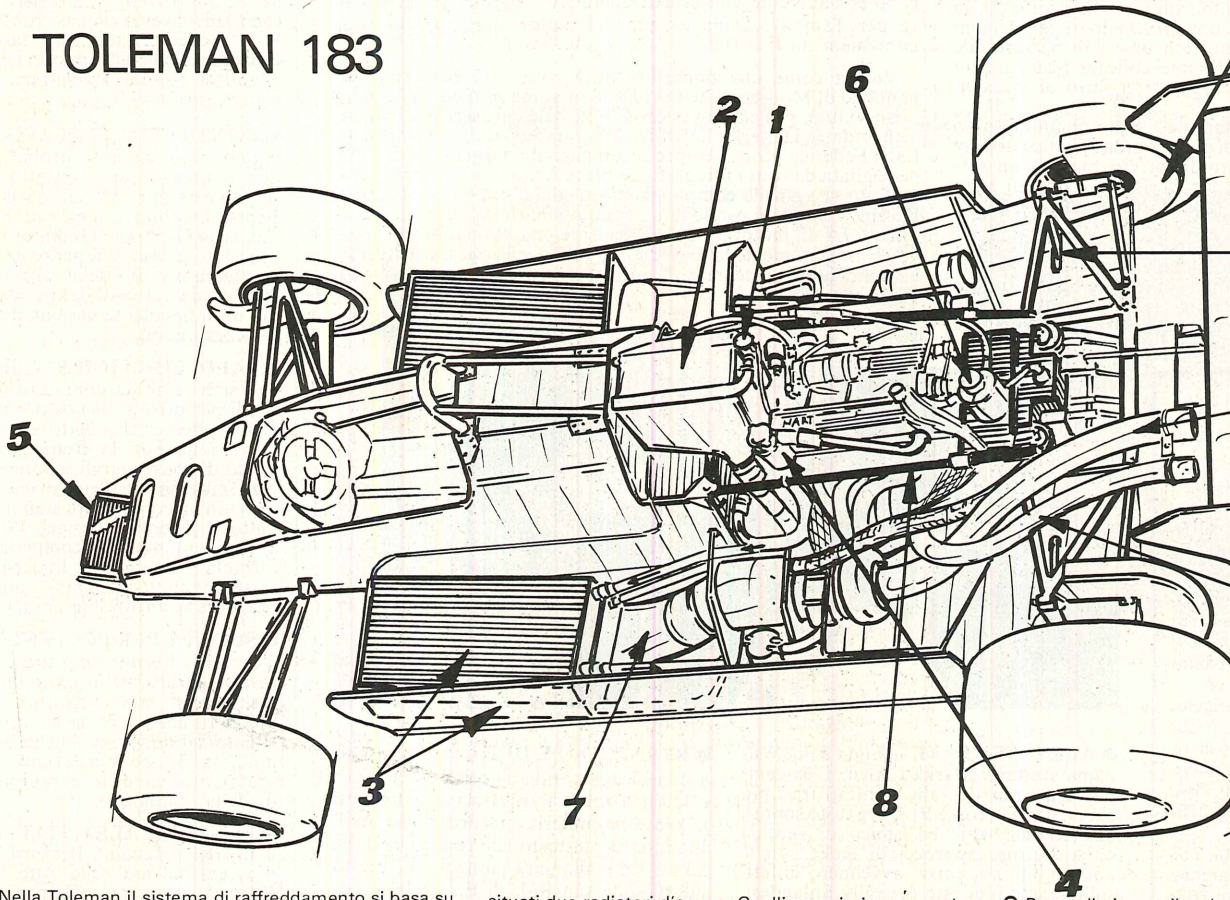
### «Vernice» per la

TG 183/1: Derek Warwick  
TG 181/6: Teo Fabi  
TG 181/5: «muletto»

Ha debuttato in prove uf  
Autosprint ha già descritt  
realizzata ha il telaio in fib  
stessa Casa che lo ha r  
Slowman di Derby. Le so  
è stato conservato per ragi  
anteriore mentre il sistema  
quello del modello preced  
nella fiancata di sinistra m  
è sopra il motore, dietro



# TOLEMAN 183



Nella Toleman il sistema di raffreddamento si basa su due separati impianti d'acqua: uno per lo scambiatore di calore ed uno per il motore.

① Vaschetta di riempimento dell'acqua per lo scambiatore di calore ② fissato dietro il serbatoio della benzina in un alloggiamento del telaio ③. In ogni fiancata sono

situati due radiatori d'acqua. Quelli superiori sono per lo scambiatore di calore, quelli più sotto per il motore.

④ Vaschetta di riempimento d'acqua per il circuito del motore.

⑤ Unico radiatore dell'olio sul muso.

⑥ Serbatoio dell'olio tra motore e cambio.

⑦ Presa d'aria per il turbo

⑧ Telaie di sostegno de

⑨ Sospensione «tipo Brab

⑩ Scarico principale.

⑪ Prese d'aria per i freni.

⑫ Scarico della valvola w