

AUTO SPRI NT

44

**SUPERCONCORSO:
I PRIMI VINCITORI E LA NUOVA
CARTOLINA-PREMIO**

**TUTTI I SEGRETI DELLA
NUOVA LANCIA-THEMA**

**PROCESSO
A PROST:
COLPEVOLE
O INNOCENTE?**

IL SETTIMANALE DA CORSA - Anno XXIV - N. 44 - 30 ottobre/5 novembre 1994 - Sped. in abb. post. gr. II/70 - L. 1.500

**CON LA VOCE
DELLA POSSIBILE FUGA
DI RENÉ DALLA FERRARI
SI RIAPRE
IL MERCATO F.1**

ARNOUX DOVE VAI?



AUTO SPRI NT

Il settimanale da corsa

n. 44

Anno XXIV
30 ottobre - 5 novembre 1984

Direttore responsabile
ITALO CUCCI

Condirettore: Carlo Cavicchi. **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, Gabriela Noris, Doug Nye, Ian Phillips, Rosanna Pilogallo, Ezio Pirazzini, Charles G. Proche, Nigel Roebuck, Gianni Rogliatti, Giulio Schmidt, Mario Simoni, Roberto Teso, Tommaso Tommasi, Eoin S. Young.

I piloti che scrivono: Keke Rosberg, René Arnoux, Nelson Piquet, Johnny Cecotto, Henri Toivonen, Michele Cinotto, Massimo Biasion. **Segreteria di Redazione:** Marisa Imbrogio. **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, Messaggerie 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

 <p>È registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969</p>	 <p>CONTI EDITORE Direttore Editoriale ITALO CUCCI</p>
 <p>AUTOSPRINT IL SETTIMANALE DA CORSA FONDATO NEL 1961</p>	 <p>Accertamenti Diffusione Stampa Certificato n. 696</p>

Guai ai vinti?

ALL'INDOMANI di un Mondiale, i consuntivi si trasformano spesso in processi. Lo pretende non tanto la critica (che già si è espressa, Gran Premio per Gran Premio, sottolineando i meriti e le colpe dei singoli team e piloti) quanto la folla dei tifosi, che alla fine tira le somme delle proprie gioie e, soprattutto, delle delusioni patite. Guarda caso, Alain Prost e René Arnoux, gli «storici» nemici dell'automobilismo transalpino (la rivalità nacque in Renault in occasione del G.P. di Francia 1982), sono finiti insieme sul banco degli imputati approntato in tutta fretta da «Autosprint» dopo aver decretato il giusto trionfo di Niki Lauda, il pilota in cui avevamo creduto subito. È facile dirlo adesso, penserà qualcuno. Be', quando fra pochi giorni potrete acquistare in libreria il bellissimo volume scritto da Niki per onorare i suoi «anni turbo», prenotato dal nostro. Editore quattro mesi fa, finirete per attribuirci se non qualità profetiche almeno buon fiuto e voglia di rischiare...

MA TORNIAMO ai due galletti di Francia. Alain (il servizio è a pagina 14) è stato regolarmente inviato a giudizio, processato e non è stato difficile emettere una sentenza che tenesse conto delle sue virtù e dei suoi errori. René, invece, ha ricevuto soltanto un... avviso di reato ed è oggi al centro di un processo... alle intenzioni. Sue. Qualcuno troverà ingrato questo spargere sale sulle ferite della Ferrari, tirando in ballo — dopo la 126 C4 — anche uno dei due piloti del Cavallino. E tuttavia non ci si può esimere dalla valutazione attenta e anche spietata della stagione di Arnoux, così come è doveroso prendere in esame le voci che lo vogliono partente dalla Ferrari. A questo proposito, ci pare ovvio sottolineare un dato di fatto incontrovertibile: l'ingener Ferrari ha confermato Arnoux per la stagione 1985, e non sarà certo lui a cambiare le carte in tavola. Potrà farlo, se vorrà, il pilota, al quale si attribuiscono intenzioni polemiche peraltro più che verosimili. Questo «processo», tuttavia, se avrà luogo, si svolgerà nella sua sede naturale: intorno al tavolo di Enzo Ferrari, presenti i responsabili del team. Ciò che risulterà dal dibattito interno alla Casa di Maranello potremo saperlo o no. Non rischiamo una soluzione: il dubbio rimane. Così come solleva dubbi l'eventualità di una Ferrari tutta italiana per l'85, con Alboreto e De Cesaris. Resta una considerazione da fare: si parla tanto di Nazionale Rossa e la presenza di due piloti nostrani sulle nuove auto che da Maranello partiranno alla conquista del titolo 1985 non farebbe che dare un senso compiuto alla definizione.

Italo Cucci



14 Alain Prost è finito sul banco degli imputati: colpevole o innocente?



70 Attesissima la Lancia Thema si è finalmente fatta vedere e... provare



106 Il mercato rally è in subbuglio: a piedi Vuda e Capone

Tema

È quasi certo: si correrà ancora

Così a Montecarlo vincerà lo sport

COME una bolla di sapone «l'affaire Montecarlo» sembra avviato a svanire nel nulla. Troppi gli interessi in ballo, troppi coloro che, con «Autosprint» in testa, si sono schierati a favore delle due prestigiose gare del Principato (il Gran Premio e il rally mondiale) perché non si finisse per trovare, o almeno — per ora — per cercare una soluzione che salvi la faccia ai contendenti e sia poi utile allo sport. La settimana scorsa doveva essere decisiva a tutti gli effetti, in realtà è servita solo a trasformare la diatriba da braccio di ferro in trattative. Ma un traguardo è stato raggiunto: nel Principato non hanno per ora sborsato i famosi duecento milioni per il rally (il diktat scadeva il 26 ottobre) e Balestre, dopo l'incontro con Raoul Bianchieri, ministro consigliere per le finanze e l'economia del Governo di Monaco, si è fatto scappare un'espressione sorridente insieme a dichiarazioni possibiliste che fanno a pugni con le roventi dichiarazioni immediatamente successive alla sua rielezione a Presidente della Fisa. D'altronde, lui, una battaglia (personale) l'ha vinta: non deve più trattare direttamente con Boeri, Presidente dell'Automobile Club del Principato, diventato suo nemico personale come lo sono tutti quelli che non lo appoggiano politicamente, anche se è noto che Boeri con l'accordo con la TV americana ABC (la causa dell'esclusione del Gp monegasco dal mondiale F.1) non centra affatto.

BASTERÀ, questo, o è bastato, a salvare tutto? No, forse no. Ma è già stato un bel passo avanti. Il 23 ottobre, poi, quando ha avuto luogo la riunione nel Principato che doveva dire (e non ha detto ufficialmente) l'ultima parola sul Gran Premio, Balestre si è trovato di fronte Francis Giolitti, deputato delle Alpi Marittime, e tutta la faccenda ha preso un'altra piega perché quando si mette di mezzo la politica vera, non quella solo sportiva, anche per un Presidente Fisa tutto diventa più difficile o, almeno, delicato. Si è parlato degli interessi economici in gioco nella zona per via di tutti quegli spettatori-turisti che di



Il bel gioco continuerà ancora. Bolidi di F. 1 e quelli da rally torneranno nel Principato e sul porto gli sportivi potranno ritrovarsi

certo non si sarebbero più visti ed è saltata fuori anche quell'interpellanza parlamentare che numerosi deputati francesi (nonché membri del «Gruppo d'amicizia Francia-Monaco») avevano posto. Insomma, ancora polemiche in vista e questa volta più fastidiose della pur antipatica ostilità già dimostrata da tutto l'ambiente automobilistico. Ecco allora che, come era stato facile prevedere, proprio gli interessi economici finiranno per salvare quello che altri interessi economici (almeno ufficialmente) avevano condannato.

COMPROMESSO IN VISTA. Che la diplomazia stia avendo la supremazia sullo «scontro aperto», lo si è capito d'altronde venerdì 26 ottobre, giorno in cui scadeva l'ultimatum di Balestre in merito al famoso milione di franchi da pagare. Alla vigilia del week-end non scoppiava nessuna bomba: Balestre era in viaggio per raggiungere l'autodromo «Paul Ricard» allo scopo di assistere alle finali delle Coppe Renault mentre Boeri era assente da Montecarlo per affari personali. E in merito ad una precisa domanda sul pagamento, René Izoard, rappresentante dell'AC Monaco, così ha risposto: «Non abbiamo assolutamente pagato nulla; le decisioni non sono state ancora prese ma la tensione dei giorni scorsi si è parecchio allentata. Sia il rally che il Gran Premio fanno ormai parte di un pacchetto unico che sarà discusso ancora da Balestre e dai rappresentanti del Governo di Monaco». Una nuova riunione è dunque prevista quando questo numero di AS è in edicola e potrebbe essere quella decisiva. Ma a questo punto dovrebbero essere definiti solo i dettagli del compromesso. Balestre infatti non può tornare indietro sulla questione dei diritti-TV e inoltre avrebbe anche chiesto all'AC Monaco di rinunciare alle azioni penali intentate contro Fisa e Fia, che sono già costate alla Fisa oltre 100 milioni di lire. Con soddisfazioni di sponsor, team e naturalmente appassionati che potranno ritrovare il «loro» GP il 19 maggio 1985.

Daniele Buzzonetti

FORMULA 1

Arnoux in crisi	4
Come si muove il mercato-piloti	9
Tutto sulle prove all'Estoril	11
Il contagiri del Gp di Portogallo	22

SPECIALE

Processo a Prost	14
Lauda in famiglia	20
La storia della McLaren	28
Il Gp di Portogallo a fumetti	35
San Diego vuole la F. 1	44
Zoom: il film dell'Estoril a colori	49

SULLA STRADA

La Lancia Thema	70
-----------------	----

VELOCITA'

Il Trofeo Samba in replay	83
---------------------------	----

Euroturismo: prova Bmw 635Csi	84
-------------------------------	----

RALLY

Cir: il Città di Messina	100
Europeo: il Catalogna	101
Tutto sul mercato piloti	106
Al via il Costa d'Avorio	110

LE GARE DELLA DOMENICA

Finali R5 al Ricard	89
F. 3: Santin è campione	91
Trofeo Nappi a Vallelunga	94

RUBRICHE

Tuttevelocità	33
Self service (posta)	78
Autocompravendita	81
Tutterally	102
Dove corriamo	111

CHIAMATE
AUTOSPRINT
(051) 45 33 33

TELE
SPRI
NT

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



IN COPERTINA

Le voci sulla possibile uscita di Arnoux dalla Ferrari rimettono in discussione le certezze del mercato-piloti. Ma tutto dipende dalla volontà del pilota francese. Resterà o se ne andrà?

RICOMINCIO DA ME

SETTIMANA di voci e di silenzi, quella seguita all'ultimo Gran Premio. Voci e silenzi riferiti — guarda caso — soprattutto alla Ferrari, uscita dall'Estoril — ultima tappa del suo calvario 1984 — con la soddisfazione d'esser seconda solo alla potentissima McLaren e, al tempo stesso, con l'amarrezza d'aver veduto solo uno dei suoi piloti, Michele Alboreto, battersi con grinta. Così è nato, proprio sulle colonne di «Autosprint», il «caso Arnoux»: non per velleità polemiche ma per chiarire una volta di più, se possibile, i misteri del Cavallino. Esaminata rapidamente la scialba prova di Arnoux all'Estoril e la sua annata-no, precisavamo: «È una crisi, questa, che comunque sarà esaminata più avanti (anche se qualcuno fa già presente che c'è un De Cesaris voglioso di liberarsi dell'impegno con la Ligier)». Così è nata la ridda di voci sul futuro di Arnoux in

Ferrari, tema certamente delicatissimo che avrà sicuramente un seguito nei prossimi giorni, quando Enzo Ferrari in persona interrogherà il pilota francese sugli esiti della stagione e a proposito di certe polemiche prese di posizione attribuitegli dai giornali. Arnoux è stato confermato per la stagione 1985 ma resta da vedere se nel frattempo non s'è rotto qualcosa, nel suo rapporto col team di Maranello. In ogni caso, sarà lui a decidere se restare o andarsene. Dove? C'è chi parla della Renault, peraltro non soddisfatta di Tambay. E la successione in Ferrari? Torna prepotente il nome di De Cesaris, così come l'impossibile sogno Senna o l'eventualità—assai improbabile, a nostro avviso—di un ritorno di Tambay. In questo servizio ricostruiamo la difficile stagione di René Arnoux.



Arnoux discute accanitamente con Tomaini. Una scena che si è ripetuta più volte, quest'anno, ai box Ferrari. Prima le avversità tecniche, poi qualche incomprensione, hanno animato (e amareggiato) la stagione della Nazionale Rossa. Adesso si parla di Arnoux partente: sarà vero? Nelle pagine seguenti, intanto, riviviamo insieme la sua sfortunata stagione
(FotoAmaduzzi)



Arnoux 1984. Ricostruiamo la difficile stagione del pilota francese della Ferrari. Dopo la splendida prova americana di Dallas (e il bellissimo duello con Keke Rosberg) il ritorno in Europa e la sequela di gare negative a partire proprio dalla polemica sfida con De Cesaris a Brands Hatch

René, ricordi? La tua crisi cominciò così

«QUELLO È UN PAZZO»: furono le parole che René Arnoux proferì nei confronti di Andrea De Cesaris al termine del Gp d'Inghilterra del 22 luglio (foto accanto). Così, a distanza di cinque mesi, il ricordo di quei momenti torna a galla, provocato dalla sfida che De Cesaris e Arnoux potrebbero disputare per il posto in squadra nel team Ferrari. Ma cosa accadde di preciso in quello strano 22 luglio, dopo la seconda partenza del Gran Premio (la Ram di Jonathan Palmer, incendiandosi in un punto pericoloso, aveva consigliato gli organizzatori britannici a sospendere la corsa)? Le Ferrari di Alboreto e Arnoux si trovarono dietro alla Ligier Renault di Andrea De Cesaris. La vettura francese perdeva nei confronti delle «rosse» italiane qualcosa nei rettifili mentre teneva agevolmente il campo nelle curve dell'autodromo di Brands Hatch. Così si creò una situazione usuale nel mondo delle corse, con una monoposto che faceva da «tappo» in rettilineo e che guadagnava nella parte lenta.

ALBORETO e Arnoux tentarono in tutti i modi di superare la Ligier. L'italiano riuscì nell'impresa, dopo aver leggermente toccato De Cesaris in cima alla salita che portava alla curva Druid mentre Arnoux ebbe il compito più difficile. Forse innervosito dalla grinta del pilota romano, che chiudeva mantenendo la propria traiettoria all'inizio di ogni

curva, fu portato a tentare l'impossibile. Passò la Ligier solo negli ultimi giri grazie a una manovra poco ortodossa, toccandola violentemente e costringendo De Cesaris ad uscire di pista. Ed ecco cosa dissero i due protagonisti al termine delle loro tribolazioni: «*Ha tenuto un comportamento in gara — spiegò Arnoux ai giornalisti in merito a De Cesaris — semplicemente scandaloso. Per ben dieci volte mi sono affiancato a lui in piena velocità e ha sempre cercato di buttarmi sull'erba: all'undicesima non ho resistito più alla tentazione. Quando mi ha stretto ho sterzato contro la sua macchina buttandolo nel prato. Se vuole correre in questa maniera faccia pure, tutto sta a vedere per quanto tempo potrà farlo.*»

LA DIFESA di De Cesaris non si fece attendere: «*Innanzi tutto — disse il romano — se Arnoux dice che mi ha volutamente cacciato fuori pista allora dovrebbe essere squalificato. Non credo di aver fatto niente di più di quello che il regolamento consente ad un pilota che deve difendere a tutti i costi la sua posizione. Dicono che erano più veloci? Allora perché li ho passati entrambi nelle prime fasi di gara?...*». Un piccolo episodio che fu dimenticato dopo qualche giorno, ma che oggi acquista particolare valore. Anche perché proprio quel giorno cominciò la crisi di Arnoux. □



UNA GIORNATA particolare, quella in cui si è disputato il GP del Portogallo all'Estoril. Ovviamente per la sfida finale tra Lauda e Prost ma anche per il «risveglio violento» di Rosberg, per la delusione di Piquet e soprattutto per l'inspiegabile corsa disputata da René Arnoux. Il pilota della Ferrari ha ottenuto in prova la peggiore prestazione della stagione (appena 17° mentre Alboreto, pur non brillando, è riuscito a partire in quarta fila) e in gara ha navigato costantemente nelle retrovie senza il minimo accenno di risveglio. René ha onestamente ammesso di essersi trovato in una giornata nera e ha magnificato le prestazioni della macchina, a suo dire «perfetta». Una difesa che a qualcuno è apparsa palesemente esagerata, quasi che il pilota volesse fare intendere ironicamente il contrario. In realtà, la 126C4/M2



guidata da Arnoux non deve essere stata molto diversa da quella che ha consentito ad Alboreto di difendersi nelle prime posizioni. Basta gettare un occhio al tempo sul giro ottenuto da René: un 1'25"711 che non è niente male se paragonato ai tempi ottenuti da piloti che hanno lottato con ben maggiore determinazione. La classifica finale del GP ha visto Arnoux al 9° posto mentre Patrese ha difeso con i denti un 8° posto pur non andando sotto un 1'26"173 e Tambay è finito 7° ottenendo non più di un 1'25"506. Addirittura De Angelis ha preso due punti senza la possibilità di scendere sotto un 1'25"680; un tempo praticamente identico a quello del ferrarista. È ovvio che i GP non possono essere «spiegati» solo con i migliori tempi sul giro ma la breve analisi dimostra che la Ferrari del francese non era certo da buttare, mentre «qualche cosa» deve

avere bloccato René nell'arco dei settanta giri.

CRISI PROGRESSIVA. Arnoux ha anche sottolineato che la sua è stata una stagione «difficile» e d'altronde l'analisi dei risultati nell'arco della stagione è chiara: rispetto al compagno di squadra Alboreto, in ben 13 occasioni è partito dietro mentre lo «scontro diretto» tra i due si è risolto a favore dell'italiano. Alludiamo ovviamente al GP del Belgio, l'unica occasione in cui la Ferrari è apparsa in grado di dominare gli avversari. Solo che la «pole» è stata ottenuta da Michele che poi ha vinto, con René «solo» terzo. Ma tutta la stagione di Arnoux è un susseguirsi di prestazioni buone e di altre sorprendentemente negative. In Francia è stato un leone e ha ottenuto un quarto posto difficilissimo mentre in altre occasioni, come in Gran Bretagna, in Germania, in Austria e in

Olanda, è sembrato soprattutto rinunciatario. È vero che la C4 talvolta non invogliava a tirare fuori le unghie ma per Alboreto la situazione non era differente, eppure si è sempre difeso con diverso ritmo. Non è un processo a Arnoux, quello che vogliamo fare, e tanto meno intendiamo magnificare il comportamento di Alboreto ma la differenza di risultati non può non essere approfondita. Anche perché la mancata necessità di difendere una posizione in campionato, non può avere invitato la Casa del Cavallino a puntare tutto su una «prima guida», sfavorendo quindi il secondo pilota. La crisi tecnica in cui si è dibattuta a lungo la Ferrari imponeva la ricerca di uno sforzo identico per permettere ad entrambi i piloti di cogliere un risultato che facesse sperare. Ma allora perché Arnoux non è più quello di una volta? I piloti

sono in definitiva degli atleti che possono incontrare la domenica negativa ma è il susseguirsi della crisi che ha reso la situazione assai discutibile. Alboreto ha anche esposto una sua tesi, secondo la quale il compagno di squadra potrebbe essersi trovato a disagio con la C4 equipaggiata con gomme Goodyear radiali, a causa del suo stile di guida, caratterizzato dalla accelerata a metà curva. Con le radiali, insomma, è meglio accelerare in progressione ma la spiegazione è abbastanza semplicistica, sia perché Arnoux è un pilota improvvisatore, e dunque non dovrebbe accusare il problema, sia perché tra F.2 e F.1 con la Renault, il pilota di Grenoble ha accumulato una vasta esperienza con gomme radiali. È vero che quando René

Daniele Buzzonetti

segue

René ricordi?

segue

passò alla Ferrari e iniziò a prendere contatto con le gomme tradizionali, apprezzò molto la possibilità di guidare in maniera più improvvisata ma è davvero difficile ipotizzare che le «G.Y.» attuali possano essere per lui un problema insolubile.

FIGLI E FIGLIASTRI? Le polemiche alla Ferrari non possono ovviamente essere tollerate e René Arnoux, da buon professionista, ha tenuto conto di questo principio per tutta la stagione. Qualche volta però (e con qualche frase sibillina soprattutto all'Estoril) ha fatto capire che la sua vettura non era uguale a quella di Alboreto. Un'altra ipotesi che crea molti dubbi, perché in realtà la stagione del compagno di squadra italiano non è stata fortunata sotto molti aspetti. Michele ha accusato ben otto ritiri (e 4 volte per il motore) mentre Arnoux si è fermato solo in quattro occasioni: una volta per un problema elettrico, una volta per vapour-lock, una volta per incidente e infine per la rottura del cambio a Monza. Un elenco che non assomiglia a quello di un pilota volutamente sfavorito, anche se onestamente può essere capitato che, nel valzer di novità tecniche che ha caratterizzato quest'anno la Ferrari, sulla vettura di Alboreto sia stato montato un particolare rivelatosi, poi positivo. Ma è difficile pensare a fatti eclatanti, proprio perché la Ferrari quest'anno non era nelle condizioni di poter favorire qualcuno.

STILE ALTALENANTE. Arnoux è ancora meritatamente famoso per la grinta dimostrata in certe occasioni: memorabile è stato il GP di Francia del '79 a Digione, quando le immagini in TV delle ruotate tra René e Gilles Villeneuve procurarono brividi indimenticabili. E il piccolo transalpino di gare del genere ne ha disputate altre ma nelle ultime stagioni ha anche accentuato un suo difetto che va oltre la sua non eccezionale sensibilità nella messa a punto e nello sviluppo delle vetture. Arnoux arriva a livelli incredibili di guida nel corso di una tornata e subito dopo peggiora il tempo ottenuto in modo incredibilmente sensibile. Non ha, insomma, una guida costante e quando non ritrova la sua vecchia



ALBORETO E ARNOUX (FotoCarreri)

«Cavallini» a confronto

G.P. '84	ARNOUX	ALBORETO
Brasile	Parte 10./Rit. (batteria)	Parte 2./Rit. (freni)
Sudafrica	Parte 15./Rit. (vapour-lock)	Parte 10./12.
Belgio	Parte 2./3.	Parte 1./1.
S. Marino	Parte 6./2.	Parte 13./Rit. (scarico)
Francia	Parte 11./4.	Parte 10./Rit. (motore)
Montecarlo	Parte 3./4.	Parte 4./7.
Canada	Parte 5./5.	Parte 6./Rit. (motore)
Detroit	Parte 16./Rit. (incidente)	Parte 3./Rit. (turbina)
Dallas	Parte 4./2.	Parte 9./Rit. (incidente)
Gran Bretagna	Parte 13./6.	Parte 9./5.
Germania	Parte 10./6.	Parte 6./Rit. (imp. elett.)
Austria	Parte 15./7.	Parte 11./3.
Olanda	Parte 15./13.	Parte 9./Rit. (motore)
Italia	Parte 14./Rit. (cambio)	Parte 11./2.
Nürburgring	Parte 6./5.	Parte 5./2.
Portogallo	Parte 17./9.	Parte 8./4.

grinta deve per forza pagare l'errore. Significativo in proposito è il caso del GP di Dallas, dove René ha disputato una delle più belle gare della stagione, ottenendo un magnifico 2° posto dietro Rosberg dopo essere partito dalla ottava fila. Una magnifica rimonta certo: ma René avrebbe potuto probabilmente vincere se avesse tenuto un ritmo più costante. D'accordo che in un circuito cittadino i sorpassi non facilitano la precisione nella guida, ma Arnoux ha accusato sbalzi sorprendenti, pari anche a 4 secondi tra un giro e l'altro. Rosberg in quella occasione si rivelò più guardingo di Arnoux ma la maggiore regolarità sui giri gli ha permesso di vincere il GP. René insomma non è un Varzi che (stando ai ricordi dell'ingegnere Ferrari) in un GP di Monaco riuscì a convincersi che il posto di guida poteva essere di suo gradimento semplicemente con un sottilissimo «Corriere della Sera» infilato sotto il sedile. Il francese deve sentirsi in giornata e sfoderare la sua famosa grinta, allora diventa davvero un fulmine di guerra. Se non trova lo stimolo, e magari se non si trova a proprio agio in un team, rende

molto meno.

IL DUBBIO. È un peccato che negli ultimi sette GP della stagione, Arnoux non abbia potuto tenere un ritmo che un tempo era per lui la norma. Il secondo posto nel campionato costruttori (pur lontano dalla McLaren), ha confermato che la Ferrari '84 non era poi proprio da buttare e se entrambi i piloti avessero corso allo stesso livello, probabilmente sarebbe arrivata a Maranello qualche soddisfazione in più. Il rinnovo del contratto a luglio ha rilanciato Alboreto e, al contrario, ha avuto un po' l'effetto opposto su Arnoux. Oggi come oggi la Ferrari ha invece bisogno di due piloti di pari livello per contrastare una concorrenza sempre più agguerrita. Non sono più tempi in cui un asso in squadra era sufficiente (ammesso che siano mai esistiti...) e chi è in condizioni di inferiorità sta facendo di tutto per venire fuori. A Maranello, dove già la scorsa estate c'è stata aria da «grandi decisioni», ci saranno state spiegazioni e probabilmente altre ne seguiranno. È molto probabile che il 36enne René possa ritrovare lo stimolo per essere ancora quello di una volta ma la Ferrari vorrà averne la certezza assoluta. (d. b.)

Al giovane italiano è interessata anche la Brabham. Arnoux potrebbe andare alla Renault, al posto di Tambay, al quale è stato offerto un posto nel nuovo team Haas. L'Ats forse resta con la Bmw, mentre Winkelhock firmerà con la Ram per il 1985

LA BOMBA è esplosa subito dopo il Gran Premio del Portogallo. L'opaca prestazione di Arnoux aveva lasciato molti dubbi e perplessità. Praticamente, dopo il Gran Premio di Inghilterra, avuta la riconferma per la stagione 85, le prestazioni di Arnoux avevano avuto un netto calo, in contrapposizione alla ripresa di Michele Alboreto. Stando a certe voci il francese accuserebbe la Ferrari di aver voluto a tutti i costi favorire Alboreto, mentre d'altra parte, si può immaginare che lo stesso Enzo Ferrari rimpianga di averlo confermato sotto la spinta delle polemiche sorte durante la trasferta americana e improvvisamente chetatesi dopo l'annuncio di Maranello. Resta il fatto che tra Arnoux e la Ferrari si è venuto a creare un rapporto difficile che potrebbe dare vita ad un clamoroso divorzio. In caso di partenza da Modena, Arnoux si troverebbe con le alternative di Renault e Ligier, tant'è che subito dopo il Portogallo si è recato prima a Londra e poi a Parigi. All'Estoril Patrick Tambay ha avuto una violenta discussione con Larousse, relativa alla preparazione della sua vettura. Più che un effettivo contratto, sembra che il francese avesse firmato una intesa di massima, ma senza il crisma dell'ufficialità. Per Arnoux, ripetendo una tradizione che vuole Ferrari e Renault legate da un gentlemen agreement, il passaggio alla Kegie non creerebbe alcun strascico di natura legale.

PER TAMBAY, che il mercoledì e il giovedì della settimana scorsa, si è recato in fretta e furia a Parigi a definire la sua situazione, in caso di uscita dalla Renault si riaprirebbe il discorso con Carl Haas, o con la Brabham. È ormai sicuro che il team manager americano il prossimo anno sarà in F. 1. Sotto quest'ottica va vista la

MERCATO/Un romano per la Ferrari?

DE CESARIS, IL CANDIDATO

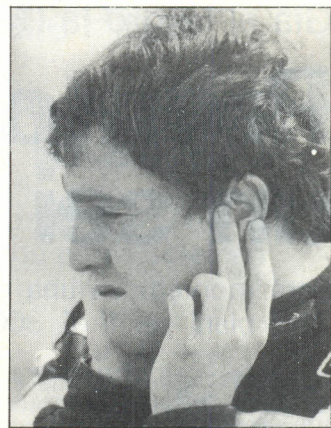
di Cesare Maria Mannucci

recente assunzione di Morris Nunn, ex patron della Ensign, che sarà incaricato di organizzare la squadra in Europa. Hass, che avrà la sponsorizzazione della Budwaiser, intenderebbe schierare due vetture, affiancando a Tambay, Mario Andretti o Teo Fabi, con il quale anche prima dell'Estoril ha avuto un lungo colloquio. Il motore sarà il Ford, che dovrebbe essere terminato nel primo esemplare nel mese di giugno. L'asse Maranello-Parigi, si sposta a questo punto su Vichy, sede della Ligier. Andrea De Cesaris sarebbe il logico sostituto di Ar-

noux in Ferrari. Cosciente di questa situazione, Andrea sta temporeggiando con la Ligier per la firma del contratto. Per uscire dal tunnel della crisi, Guy Ligier avrebbe promesso l'assunzione di un tecnico di valore che, svanita la possibilità Tetu, dovrebbe essere Tony Southgate. Per De Cesaris questa potrebbe essere la settimana determinante, dal momento che Ligier gli ha dato una specie di ultimatum, avendo ricevuto richiesta da Alliot e Streiff che gli porterebbero una consistente «dote».

DE CESARIS ha anche da gio-

care la carta Brabham. Eccellente sarebbe ben disposto verso il pilota italiano, tuttavia con la Parmalat che ridurrà la sponsorizzazione, un ruolo determinante sarà giocato dal nuovo sponsor, che potrebbe essere o la Perrier, o la Basf il gruppo chimico che già produce benzina per la Bmw. Pare che la Brabham abbia avanzato un'offerta alla Segafredo, la quale sarebbe decisa ad abbandonare la Toleman, e sarebbe interessata anche a McLaren e Lotus, per sponsorizzare Senna. Sempre per gli sponsor la Canon interverrà al sessanta per cento sul



Dopo tanto penare per De Cesaris è arrivato il riconoscimento delle proprie qualità. Avrà un futuro in Ferrari? (Foto Villani)

budget Williams, occupando le fiancate della macchina. Dei piloti Toleman leggete a parte, mentre Winkelhock dovrebbe aver definito con la Ram. Dal Portogallo è giunta anche la voce che il team Ats continuerebbe anche per l'85, essendo riuscito Gunther Schmidt a mantenere l'uso dei motori Bmw e l'appoggio della Pirelli anche per il 1985. □

Settimana di impegni per i due protagonisti del mondiale

Lauda e Prost «italiani»

L'ITALIA chiama, Niki Lauda e Alain Prost rispondono. Quella che è appena iniziata sarà infatti una settimana di intensi impegni italiani per i due piloti della McLaren. Niki Lauda, subito dopo aver conquistato il terzo titolo mondiale, si è spostato nel nostro paese per prendere il brevetto di pilota di elicotteri, la sua ultima passione. Per mercoledì, poi, sia Lauda che Prost sono stati chiamati insieme a Milano per un incontro con la stampa. I due non riposeranno nemmeno il giorno successivo, dato che per giovedì sera la Saima, sponsor del team McLaren, ha organizzato una grande festa in onore dei suoi campioni prenotando il «Vogue», il locale da ballo più «in» della città lombarda. Lauda sarà sempre in Italia anche venerdì per ripartire alla volta di Salisburgo, in Austria, dove sabato verrà ricevuto dal borgomastro cittadino. Così l'austriaco e il francese dovranno rimandare di qualche giorno ancora il loro meritato periodo di riposo, dopo una stagione vissuta ai massimi vertici fin dal primo Gran Premio disputato.

È STATA un'annata che Lauda e Prost hanno vissuto in modo drammatico, come tensione psicologica, ma anche all'insegna della massima correttezza reciproca. Il neo cam-

pione del mondo, proprio dopo la corsa dell'Estoril, si è lasciato andare a dichiarazioni lusinghiere nei confronti del più giovane compagno di squadra, definendolo l'avversario più duro incontrato nella sua lunga carriera sportiva. Forse proprio l'armonia regnata, all'interno del team McLaren nella stagione 84 è stata alla base del dominio iridato. Non sempre, infatti, le vetture migliori hanno vinto titoli mondiali. Per citare un esempio, basta pensare all'anno 1981, nel quale la fortissima rivalità che separava Carlos Reutemann da Alan Jones nel team Williams favorì la conquista del titolo da parte della Brabham di Nelson Piquet. Quest'anno, pur avendo due galli nel pollaio, la McLaren e il suo direttore sportivo Ron Dennis in particolare sono riusciti a creare un'armonia unica che verrà ricordata a lungo negli annali di questo sport. Gran merito della felice convivenza fra i tre volte campione del mondo e il suo scudiero va anche attribuito alla struttura stessa della monoposto progettata da John Barnard, una struttura che raramente è andata in tilt e che ha mantenuto, senza abbisognare di un lungo lavoro di modifiche, la propria competitività dalla prima all'ultima corsa stagionale.

ARCHIVIATO il 1984, si pensa che

tra Lauda e Prost possano nascere incomprensioni nella prossima stagione. L'equilibrio di tensioni attuali, se dovesse saltare, comporterebbe un numero crescente di problemi. Finora Lauda e Prost si sono rispettati e aiutati nella messa a punto come nella scelta dei pneumatici. Tutte le decisioni sono state prese di comune accordo con lo staff della McLaren. Nel 1985, però il francese pretenderà una certa attenzione da parte dell'austriaco, il quale peraltro ben difficilmente si lascerà andare a gesti generosi. Lauda, infatti proprio prima del Gp del Portogallo ha firmato un contratto nel quale ha visto ridimensionate le proprie pretese economiche, perdendo nel contempo il privilegio di svolgere i collaudi della vettura prima di ogni gara. Per concludere, la nuova McLaren che Barnard sta progettando, e l'avvento dei pneumatici Goodyear al posto dei Michelin, potrebbero creare i presupposti per discussioni tecniche nella fase di sviluppo e di messa a punto nella prossima stagione. E prima o poi anche la squadra sarà obbligata a prendere una decisione a favore dell'uno o dell'altro. Chi la spunterà?

Giorgio Piola

Michele ha difeso René

MILANO — Michele Alboreto venerdì scorso si è recato a Milano per assolvere ad alcuni impegni presi con Canale 5 e con la società che gestisce la promozione dei prodotti contraddistinti dal marchio «Ferrari formula». Tra le tante domande poste al pilota del «cavallino» particolarmente numerose quelle riguardanti il caso Arnoux, sul quale Alboreto ha espresso questa opinione: «Ci può essere un momento di una stagione agonistica in cui un pilota entra in crisi, ha dei problemi, non rende al massimo. Ci può essere una mancanza di identificazione con la pista. Anche Lauda e Prost se andiamo ad analizzare il loro anno hanno avuto dei problemi. Lauda, per esempio, in Portogallo era attardato sullo schieramento di partenza. Forse lo stesso metodo di guida di René ha posto in luce i problemi del rapporto pista-gomme-vettura». Alboreto, ha ripreso il lavoro con la squadra nella giornata di martedì per sviluppare i particolari tecnici che serviranno per definire la nuova Ferrari 126 C5, che sarà pronta a gennaio.

(a.s.)

Già al lavoro la «Motori Moderni» di Carlo Chiti

Pronto in maggio un sei cilindri

Sarà montato su una monoposto Minardi o sulla nuova Ags francese. Tra i piani per la F. 3000 anche un propulsore derivato dal Ferrari 308

MILANO — Con le definitive dimissioni dell'ingegner Chiti dall'Autodelta, la società «Motori Moderni Spa,» inizia ufficialmente la sua attività. Intanto sono emersi ulteriori retroscena relativi al divorzio Chiti-Alfa Romeo. Pare che dopo la messa in ombra al Portello, Chiti, avesse fatto presente che la sua qualifica di dirigente gli imponeva delle mansioni esecutive, tanto che pare si fosse già rivolto a degli avvocati per la tutela dei suoi diritti. Per questo all'Alfa Romeo avevano promesso all'ingegnere toscano, la creazione di un nuovo reparto di ricerche avanzate relative al settore produzione, che considerato il limitato budget a disposizione, assumeva più le caratteristiche di uno specchietto per allodole, che di effettiva necessità tecnica. Per quanto riguarda i programmi '85, la «Motori Moderni» sarà impegnata nella realizzazione di due propulsori, per la F.1, e per la F. 3000. Per la F.1 verrà allestito un sei cilindri di 90° dotato di turbine KKK, mentre sono in corso trattative con la Bosch e la Marelli per l'utilizzazione del sistema di alimentazione. Il primo esemplare dovrebbe ruggire a maggio, per

essere installato subito su un telaio Minardi o Ags, e messo in vendita a 120 milioni circa.

NOVITÀ potrebbero arrivare per il motore della F. 3000. Attualmente sono al vaglio due soluzioni. O costruire un motore completamente nuovo, sempre a sei cilindri, o derivarne uno, con il rifacimento totale delle testate, da motori dell'attuale produzione, che dovrebbero essere come dimensione degli ingombri e potenziale di sviluppo, il Ferrari 308 quattro valvole in grado anche di avere una funzione portante il Buick 2600, od anche il Maserati 2600 sprovvisto di sovralimentazione. Con il limitatore di giri tarato a 9000, non dovrebbero esserci problemi di affidabilità. Gi sono stati stilati i preventivi per determinare l'esatto costo di realizzazione di un motore derivato dalla produzione, oppure se convenga realizzare un propulsore appositamente, resta il fatto che la soluzione Ferrari è indubbiamente interessante sia per il nome che per il potenziale di sviluppo. Per quanto riguarda la struttura della società, il capitale iniziale sarà di due miliardi e mezzo, versati da un gruppo di azionisti, sui quali spicca Piero Mancini, mentre sono in corso le assunzioni di tutto il personale specializzato addetto alla realizzazione dei motori. A questo proposito, sembra possa esservi un travaso di forze dall'Autodelta. La società «Motori Moderni» svolgerà nel capannone di Novara esclusivamente un lavoro di montaggio, con Gianni Pedrazzani, titolare della Novamotor, responsabile del lavoro di officina, mentre tutte le lavorazioni dei pezzi, saranno affidate a ditte esterne.

PARALLELAMENTE anche all'Autodelta si stanno muovendo le acque. Mentre prima tutte le realizzazioni dei basamenti e delle testate erano affidate alla ditta Mazzucconi di Milano, adesso sarà la Tecksid di Torino ad occuparsene, e proprio da Torino sarebbe emersa un'indiscrezione clamorosa. Pare che

l'Autodelta abbia ordinato la realizzazione di ben venticinque basamenti per il motore otto cilindri con tutti gli ultimi aggiornamenti voluti da Tonti. Questo sarebbe in netta contrapposizione con quello che l'Autodelta ha sempre dimostrato, ossia che il ciclo vitale dell'otto cilindri era ormai terminato, che si pensava solamente ad aggiornare le unità attuali, essendo tutto il lavoro concentrato sullo sviluppo del quattro cilindri. La commessa di venticinque basamenti, indicherebbe che all'Alfa Romeo si sarebbero orientati definitivamente a terminare la Formula 1500, con il motore attuale, riservando il nuovo per quando entrerà in vigore la cilindrata di 1200 cm nel 1988.

IL MOTORE quattro cilindri sarebbe stato una sparata per invogliare Luciano Benetton a rinnovare il contratto per l'Euroracing. Del resto l'industriale di Treviso è sempre stato intransigente per quanto riguarda le garanzie tecniche. Non a caso ruppe il contratto con Ken Tyrrell, perché incautamente il team manager inglese si era lasciato scappare la promessa che a Monza avrebbe avuto un motore turbo, e non verifican-

dosi questo Benetton ruppe un contratto che aveva dato un'ottima resa pubblicitaria sul mercato USA, con la vittoria di Alboreto a Detroit. All'Alfa Romeo potrebbe verificarsi la stessa situazione, sebbene all'Autodelta smentiscano tutto, dicendo che alla Tecksid sarebbero state ordinate solamente delle nuove teste, mentre il progetto quattro cilindri continuerebbe ad andare avanti, per diventare operativo nel mese di aprile-maggio '85. È certo che in Autodelta si avverte il bisogno di un incremento di risorse economiche, sia per l'aggiornamento degli otto cilindri, che per il nuovo motore, restando sempre e presente la possibile fornitura di sei motori per la Minardi. Sempre in tema di Alfa Romeo, dal Mugello rimbalza una notizia clamorosa. Pare che dopo la vittoriosa gara di Stuck e Ravaglia nell'europeo turismo con la BMW, il boss della casa di Monaco, Dieter Stappert si sarebbe lasciato scappare la confidenza che il successore di Fabi, alla Brabham per l'85, sia... Riccardo Patrese, andando ad ingarbugliare ancora di più una situazione certamente non chiara.

Cesare Maria Mannucci

La scomparsa di Mazzocchi

MERCOLEDÌ 24 ottobre, è mancato, dopo breve malattia, l'editore Gianni Mazzocchi. Nato nel 1906 a Ascoli Piceno, Mazzocchi si era trasferito a Milano appena ventunenne, entrando nel mondo dell'editoria. Nel 1929 aveva fondato l'editoriale «Domus» legando il suo nome ad alcune delle più importanti iniziative editoriali nell'arco di mezzo secolo; dal Mondo all'Europeo a Quattro ruote. Fra tutte queste iniziative, la più prestigiosa rimane la rivista di architettura «Domus» che fu il punto di riferimento per più di una generazione di architetti anche non italiani, ma il successo più grande resta quello di Quattro ruote.



CARLO CHITI (Carer)

Ha provato la Williams a Donington

Arriva Mansell ed è subito record

NIGEL MANSELL, dopo la sfortunata esibizione al Gp del Portogallo, ha ormai definitivamente lasciato il team Lotus-Renault. Il pilota inglese è già operativo nella sua nuova squadra, la Williams, con la quale correrà nel prossimo campionato del mondo di F.1. Proprio per permettere al neo assunto di verificare la competitività della monoposto, Frank Williams gli ha messo a disposizione il telaio utilizzato da Keke Rosberg nel recente Gp del Portogallo, che per ironia della sorte, è la vettura contro la quale Mansell ha dovuto lottare strenuamente per salire in seconda posizione alle spalle della McLaren di Alain Prost. Ebbene dopo una serie di tornate compiute al piccolo trotto l'inglese ha dimostrato di avere un ottimo affiatamento con la Williams-Honda Fw 09. A Donington Park, infatti, Mansell ha battuto il record del circuito, migliorando anche il tempo ottenuto mesi fa dal suo compagno di squadra. Secondo fonti inglesi la rivalità tra Rosberg e Mansell, culminata nelle dichiarazioni rilasciate dal finlandese le settimane scorse, è ben lungi da trovare rimedio e il nuovo record non fa altro che incrementarla.

PROVE ALL' ESTORIL/Piquet soddisfatto delle Pirelli

«Gomme in gamba»

Il pilota della Brabham ha girato in 1'21"70 lo stesso tempo che, con le Michelin, gli ha permesso di partire in pole position nel Gp portoghese. Test anche per la Toleman e per tantissime giovani promesse: segno che la stagione '85 è già iniziata

di Cesare Maria Mannucci



All'Estoril Piquet (sopra) ha provato sulla Brabham le Pirelli P7. Test di durata anche per Fabi (FotoColombo)

ESTORIL — Per la Brabham è già iniziato il 1985. Il giorno successivo al Gran Premio del Portogallo, ha preso il via ufficialmente il rapporto con la Pirelli, dopo la prima presa di contatto al Nürburgring. Tema principale di questa sessione, è stata la ricerca delle ottimali costruzioni dei pneumatici, al fine poi di deliberare i vari tipi di mescola. Se il primo contatto del Nürburgring aveva sollevato dubbi di diverso genere, sia da parte dei piloti sia da parte dei tecnici, sull'utilizzazione delle gomme Pirelli, le prove portoghesi hanno contribuito a creare un clima di fiducia tra Pirelli e Brabham che lascia ben sperare per il futuro. Il tempo di 1'21"70 ottenuto da Nelson Piquet con gomme da qualifica, che uguaglia la pole del brasiliano, ottenuta con gomme Michelin, e già sufficientemente indicativa del potenziale delle gomme milanesi. Tra l'altro, questo risultato è stato ottenuto con una pressione di sovralimentazione, relativamente bassa, essendo impegnata la Bmw nello stesso tempo in test per definire l'evoluzione del motore per l'85. Alla fine Nelson Piquet, che al Nürburgring aveva fortemente osteggiato la scelta Pirelli appariva molto rinfrancato: «Direi che rispetto alle prime prove sono stati fatti molti progressi. Al Nürburgring la guida era molto nervosa, i pneumatici si degradavano subito, mentre adesso direi che abbiamo un comportamento più simile a quello della Michelin. Quando avremo capito il tipo di costruzione ideale, sono certo che avremo mescole adeguate alle esigenze della nuova vettura. Gomme in gamba, insomma. Del resto la Goodyear il prossimo anno dovrà seguire diciotto macchine, le gomme non potranno mai essere concepite per esigenze specifiche, sotto questo aspetto avere una Casa che lavora in esclusiva per noi, è sicuramente un grosso vantaggio».

LA PIRELLI sa che con la

segue

Tutti i tempi migliori nei 6 giorni all'Estoril



SENNÀ
1'21"60

Si è congedato dalla sua squadra nel migliore dei modi stabilendo il nuovo record dell'Estoril. Alla Toleman lo rimpiangeranno.



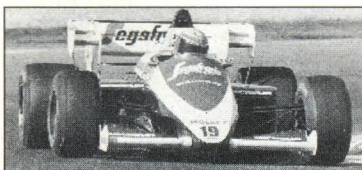
PIQUET
1'21"70

Ha dimostrato buona volontà nello sviluppo delle Pirelli. Pensava di andare meglio con le gomme da qualifica.



T. FABI
1'24"10

Saliva su una macchina da corsa dopo la scomparsa del padre. Ha svolto test di usura, non ricercando il «tempone».



MORENO
1'24"10

È stata la sorpresa di queste prove. Ha girato più a lungo di tutti, e ha buone possibilità di essere al fianco di Johansson.



WINKELHOCK
1'24"12

Il suo test con la Toleman non dovrebbe avere un seguito. Considerata l'esperienza ha deluso.



PALMER
1'25"50

Pochi giri per giudicare il comportamento del motore. Spera in una Toleman per l'85, ma riuscirà ad avere gli sponsor?



LAMMERS
1'26"20

Ha provato con un motore ormai al limite. Il suo test ha avuto più il sapore del «graffiti», che di possibile futuro.



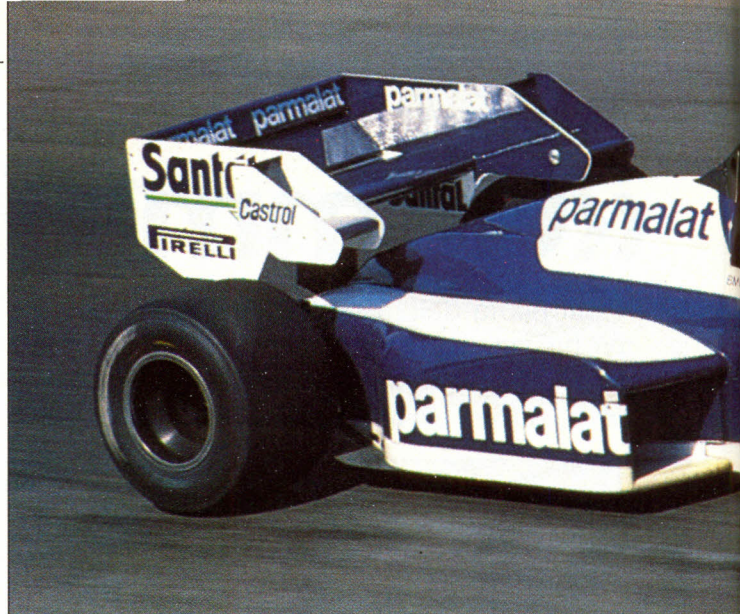
BARILLA
1'28"20

Ingiudicabile a causa di un abitacolo troppo stretto che ha trasformato i giri dell'Estoril in una continua sofferenza.



CAPELLI
1'30"40

Ha aspettato tre giorni, per fare poi solo nove giri a causa della rottura del motore. L'ennesima fregatura Toleman?



«Gomme in gamba»

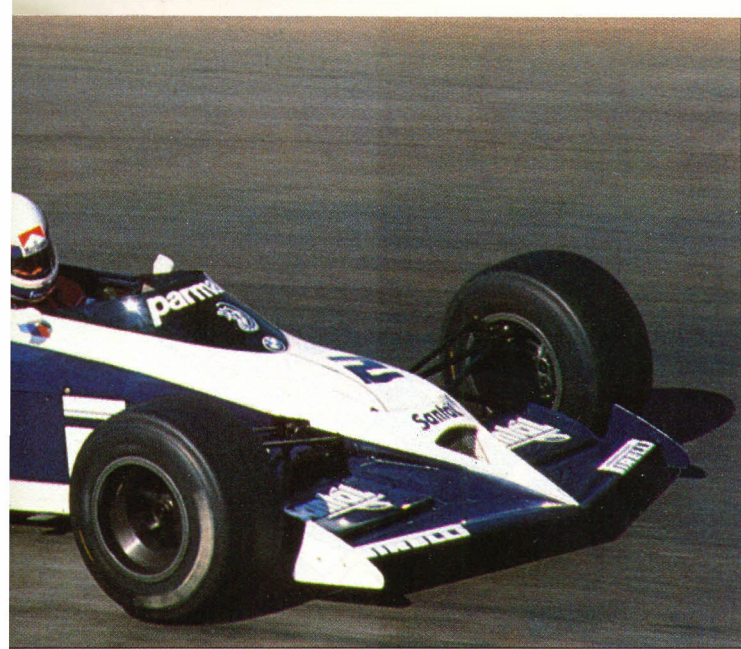
segue

Brabham si gioca molto e per questo il giorno successivo al Gp del Portogallo erano giunti da Milano, due camion con soluzioni di gomme del tutto nuove, essendo evidente che le mescole usate per Ats e Ram, erano del tutto inadeguate alla maggior potenza e diversa distribuzione dei pesi della Brabham. Quando dopo due giorni di prove Piquet ha richiesto delle gomme anteriori leggermente più piccole, e con una spalla più morbida per agevolare l'inserimento subito in Italia si sono messi al lavoro, facendo arrivare le nuove gomme a tempo di record per il giorno successivo. Proprio con questa soluzione Piquet ha ottenuto il miglior tempo con gomme da gara in 1'23"70. Se Piquet è andato alla ricerca della prestazione, Fabi ha svolto essenzialmente test di usura, effettuando un intero Gran Premio, con le gomme che al termine avrebbero potuto assicurare ancora un'ottimale utilizzazione per dieci giri. Adesso la Pirelli è attesa a due intense settimane di prove a cavallo tra novembre e dicembre in Sud Africa per definire le varie mescole, ma è ormai sicuro che Mezzanotte e Turchetti, i responsabili tecnici del settore F. 1, saranno orientati ad avere due soluzioni per le qualifiche, e tre per la gara, riuscendo così a coprire tutte le variabili legate al clima e alla abrasività del manto stradale.

SEMPRE in tema di gomme, si è appreso che la presunta cifra di 11 milioni di dollari che legherebbe la Pirelli alla Bra-

bham per tre anni, non poggia su nessuna notizia concreta. In realtà la base del contratto sarebbe di cinque milioni di dollari per tre anni. La Pirelli avrebbe poi pagato a parte Piquet, per poter apporre le proprie scritte sul cappellino del brasiliano, che in futuro dovrebbe essere usato dalla Casa milanese anche per varie attività promozionali. Al termine delle prove tutto il team Brabham era soddisfatto, sia della quantità di mezzi messi a disposizione sia perché nell'arco di due settimane, la Pirelli sembra aver definitivamente risolto il problema che la tormentava dal suo ingresso in F. 1, ossia la non uniformità di prestazioni tra gomme della stessa mescola. In quattro giorni di prove Piquet si è lamentato solamente di un treno, che non era in grado di assicurare il rendimento ottimale, dovuto probabilmente ad un difetto di equilibratura del pneumatico. Per le prove africane, la Brabham si presenterà con le soluzioni aerodinamiche che entreranno in vigore nell'85, ossia con la scomparsa delle appendici a sbalzo dell'alettone posteriore.

INSIEME alle prove di Piquet e Fabi, ha fatto il suo debutto in Formula Uno, Paolo Barilla, in rispetto di una vecchia promessa fatta dalla Parmalat. Barilla è stato tormentato da problemi di abitabilità, essendo il suo metro e ottantacinque, del tutto incompatibile con l'abitacolo studiato per i «nani» Piquet e Fabi. Con i movimenti ridotti al limite, Barilla ha ottenuto 1.28"20, prima di essere bloccato dalla rottura del cambio. Per il futuro, Barilla dovrebbe sostenere un ulteriore test, ma per l'85 i programmi del pilota di Parma



sono legati esclusivamente alla F. 3000.

INSIEME alla Brabham, all'Estoril ha girato anche la Toleman. Ayrton Senna si è congedato dalla squadra che l'ha lanciato in F. 1 nel migliore dei modi, realizzando il nuovo record del circuito in 1.21"60 ottenuto per di più con gomme da gara tenere. Ottenuto il record, Senna ha lasciato la vettura ai suoi aspiranti successori. In cinque giorni si sono alternati sulla Toleman: Moreno, Winkelhock, Lammers, Palmer e Cappelli, chiamato all'ultimo momento dalla Spagna. Da questi nomi, insieme a quello di Leoni che dovrebbe sostenere un provino in Inghilterra mentre Autosprint è in edicola, uscirà il pilota da affiancare a Johansson per il 1985. La Toleman, avendo perso la Segafredo, è alla affannosa ricerca di uno sponsor dovendo anche risolvere il problema dei pneumatici. Attualmente vi è una piccola possibilità di accordo con Goodyear o di collaborazione con la Bridgestone. Il primo requisito per il 1985 per un pilota sarà dunque portare degli sponsor. Roberto Moreno ha favorevolmente impressionato, risultando il più veloce, ed appoggiato (sembra) da un «pool» di sponsor brasiliani. Palmer ha provato l'ultimo giorno perché bloccato da McDonald, mentre la prova di Winkelhock non dovrebbe avere un seguito avendo il tedesco praticamente già definito con la Ram. Discorso a parte per Cappelli, in buone trattative anche con l'Arrows, sebbene la Bmw prema per Bellof. Il campione europeo F. 3 è stato bloccato subito dalla rottura del motore, avendo comunque sempre aperta la possibilità per un ulteriore test. La Toleman ha proposto la sponsorizzazione delle macchi-

ne alla Skoal Bandit, rompendo così quella sorta di «gentlemen agreement», in vigore tra i team inglesi, per la rispettiva non aggressione di interessi, mettendo adesso John McDonald, titolare della Ram, nei guai non essendo in possesso delle medesime garanzie tecniche. (c.m.m.)

Parla Mezzanotte il responsabile Pirelli-corse

«Faremo dimenticare le Michelin»

L'INGEGNER Mezzanotte, è il responsabile del reparto competizioni della Pirelli, e ideatore del P. 7. «Direi che è stata una sessione di prove estremamente proficua. Dalle prove del Nürburgring a quelle dell'Estoril siamo riusciti a dare al nostro pneumatico, delle caratteristiche, che sebbene migliorabili, si adattano già in maniera ottimale alle necessità della Brabham. Nelle prove in Sudafrica andremo con delle nuove coperture che tengano conto delle nuove disposizioni regolamentari volute dalla Fisa. Per adesso il nostro lavoro è orientato soprattutto alla ricerca delle costruzioni ottimali. Può darsi che cambieremo leggermente il diametro delle coperture anteriori, per adeguarci alle misure Michelin». In merito alla sua presunta messa in ombra dalla qualifica di responsabile tecnico del reparto competizioni, Mezzanotte ha tenuto a precisare: «Non riesco proprio a capire da dove possano essere

Paolo Barilla tradito dalle dimensioni

«Questa Brabham mi va stretta»

PROBABILMENTE Paolo Barilla si aspettava qualcosa di più dalle prove con la Brabham. Alle dimensioni del pilota di Parma, non aveva pensato nessuno, nemmeno i meccanici della Brabham, che pur togliendo tutto il possibile dall'abitacolo, non hanno certamente risolto i problemi di abitabilità. «È incredibile, non riesco nemmeno a muovermi. Dopo dieci giri ho accusato subito dei crampi alla gamba a causa della posizione innaturale che dovevo tenere. In curva non potevo fare nessun controsterzo, a causa dei gomiti che urtavano con le pareti della scocca. È stato un vero tormento, mi sono fermato dopo dieci giri perché non ce la facevo più dal dolore. Nei giri successivi mi

sono accorto che avevo più padronanza della macchina, ma restavano sempre i problemi di abitabilità. Paradossalmente se avessi dovuto firmare il contratto con la Brabham in Portogallo, avrei dovuto rinunciare perché dentro quella macchina, proprio, non riesco a starci, credo che bisognerebbe costruire una scocca completamente nuova. I tempi potevano anche essere migliori, però sono sicuro che con un abitacolo "normale" sarei sceso sotto l'1'25. La macchina mi ha fatto una ottima impressione, soprattutto la potenza del motore. Probabilmente farò un altro test con la Brabham in condizioni spero più normali, ma per l'85 credo di essere orientato verso un programma di F. 3000». □



In alto Paolo Barilla che non ha potuto stare troppo in pista a causa delle piccole dimensioni dell'abitacolo. Qui sopra, l'ingegner Mezzanotte, responsabile corse Pirelli (FotografieColombo)

nate certe illazioni. Stiamo sviluppando per la Lancia le nuove coperture per la 038, è naturale che essendo impegnato su due fronti, debba distribuire la mia presenza. Per il prossimo anno continuerò a seguire tutti i Gran Premi, avvalendomi della collaborazione dell'ingegner Turchetti. Non c'è nessun «tramonto» o «crepuscolo» che dir si voglia, così come sono del tutto prive di fondamento le illazioni relative, all'assunzione di tecnici della Michelin, o dello scambio di tecnologie per la costruzione di pneumatici da rally con quelli da F. 1. La Pirelli costruisce radiali da oltre quarant'anni, tutte le volte che ci siamo cimentati in maniera massiccia su una categoria, ne siamo usciti vincenti, vedi i rally, la F. 2 o l'euroturismo. Pur rispettando l'esperienza della Michelin in F. 1, credo che alla Brabham non rimpiangeranno le gomme francesi perché siamo in grado con le nostre forze di realizzare un pneumatico vincente». (c.m.m.)



IL MONDIALE PERSO/Alain colpevole o innocente?

PROCESSO A PROST

Dopo aver condotto per undici prove la classifica iridata, il francese è stato raggiunto e superato da Lauda. Abbiamo sentito le testimonianze di alcuni «addetti ai lavori» della F.1 circa le responsabilità di Alain nella mancata vittoria. Ecco cosa ne è scaturito

di **Marino Bartoletti**

LA VERA, grande occasione che Alain Prost ha perso al Gran Premio dell'Estoril non è stata tanto quella di vincere il mondiale, quanto — probabilmente — quella di recarsi nella vicinissima Fatima per una benedizione-turbo. Solo la Signora dei tre pastorelli infatti (o, al limite, anche quella non meno rinomata di Lourdes, che fra l'altro — verosimilmente — parla il francese e con la quale quindi l'omino di St. Etienne si capirebbe ancora meglio) avrebbe potuto risolvere i suoi problemi sportivi, tecnici, esistenziali, psicologici ed umani. Sette vittorie (più un secondo, un terzo e un quarto posto) su sedici Gran Premi disputati; tre pole-positions; 980 chilometri percorsi in testa (un'u-

nica, grande volata pari al percorso fra Milano e Taranto); record abbattuti ed insidiati ovunque (uno fra tutti: quello eguagliato delle vittorie stagionali che apparteneva al solo Jim Clark); riconoscimenti unanimi di amici e nemici («Prost — ha detto lo stesso Lauda — è il compagno più bravo, veloce e sfortunato che io abbia mai avuto»). Insomma, tanto per restare in tema mistico, una stagione della Madonna. Alla luce della quale — e considerando la mancata vittoria finale — non può che sorgere una sola domanda: chi è riuscito a fare tanto è un fenomeno o un disgraziato autolesionista?

AUTOSPRINT ha rapidamente istruito un

processo in materia. Alain Prost, cioè, è «colpevole» o «innocente»? È lui che ha perso o Lauda che ha vinto? È doloso o colposo dominare una stagione iridata per poi vedersi negare il posto negli albi d'oro per un solo schifosissimo, insignificante, eppure fondamentale mezzo punticino? Di quali «reati» può essersi macchiato il nasuto francese? E, soprattutto, la sfortuna può essere considerata una «colpa»? Per dare alla nostra inchiesta una parvenza di totale (ancorché in parte scherzosa) verosimiglianza, ci siamo persino affidati al codice penale per scovare fra i suoi articoli quelli che Prost può avere idealmente «violato» nella sua clamorosa... omissione mondiale. Ed ecco dunque il suo atto d'accusa.

Questi i capi di accusa al francese

IL SIGNOR Prost Alain, nato a St. Etienne il 24 febbraio 1955, residente a Parigi, coniugato (per ora) con la signora Anna Marie e padre del minore Nicolas, di professione pilota di automobili da corsa, è imputato di quanto segue ai sensi dei sottoindicati articoli del Codice Penale dello Stato italiano (17-10-1930) competente in materia, in quanto sede di pubblicazione del settimanale «Autosprint».

Omissione (art. 328): per essere riuscito a non vincere un titolo mondiale che a pochi Gran Premi dalla fine era già praticamente in suo possesso.

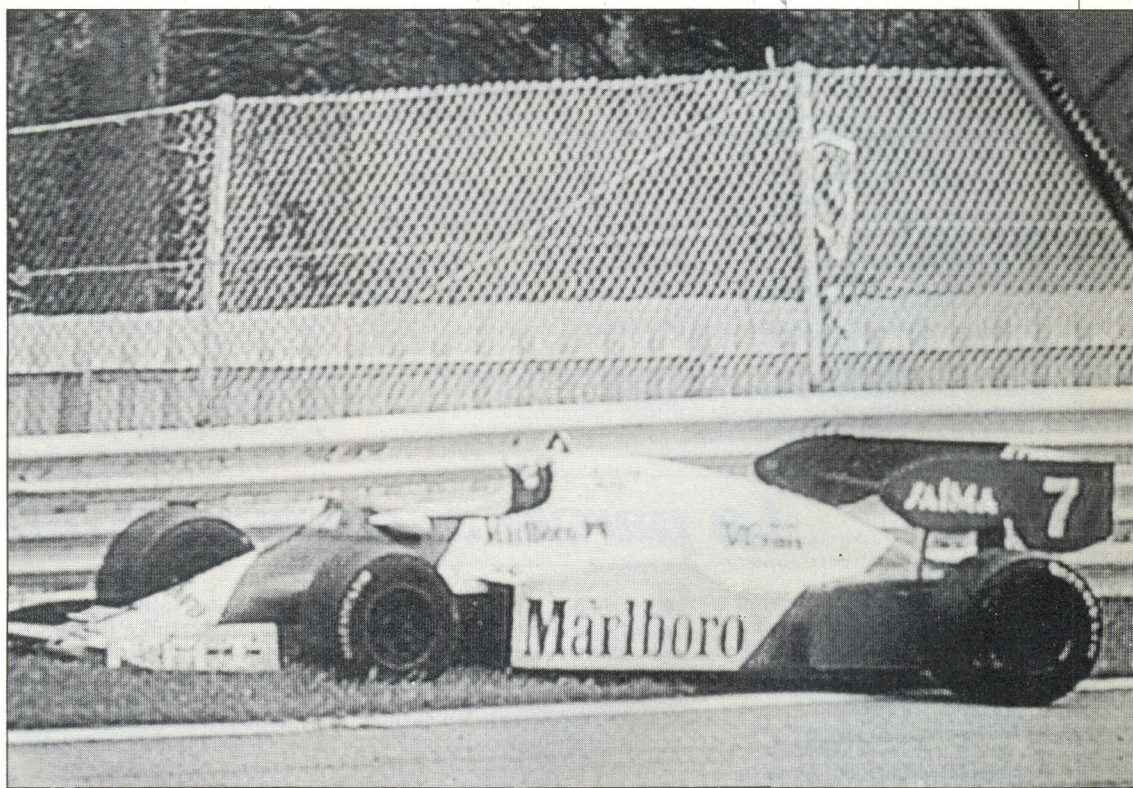
Recidiva (art. 99): per essere, per la terza volta in tre anni, incorso nel medesimo reato. In questo caso il codice prevede che l'eventuale pena sia aumentata fino alla metà della stessa se: 1) il nuovo reato è della medesima indole; 2) se il nuovo reato è stato commesso entro cinque anni dall'infrazione precedente.

Abuso della credulità popolare (art. 661): per aver fatto credere alla maggioranza dei tifosi della Formula Uno che stavolta «sicuramente avrebbe vinto il mondiale».

Insolvenza fraudolenta (art. 641): «Chiunque, dissimulando il proprio stato d'insolvenza, contrae un'obbligazione col proposito di non adempirla è punito a querela della persona offesa qualora l'obbligazione stessa non sia adempiuta». L'azione spetta al signor Dennis Ron, team manager della scuderia automobilistica McLaren cui Prost aveva garantito: «stia tranquillo, che quest'anno il mondiale lo vincerò sicuramente io».

Autocalunnia (art. 369): per aver detto a campionato ultimato: «Non potevo fare di più».

Turpiloquio (art. 726): per aver usato linguaggio contrario alla pubblica decenza al momento del ritiro, dal Gran Premio del Portogallo, di tale Mansell Nigel, di professione pilota. Imputazione parzialmente derubricata per il fatto che nessuno è stato in grado di testimoniare



Gran Premio d'Austria a Zeltweg, domenica 19 agosto 1984: Alain Prost, mentre si trova in testa alla corsa, esce lungo in una curva al 28° giro, sbatte e si ritira. Sul podio va Lauda (Attualfoto)

esattamente ciò che il reo ha effettivamente esclamato in quel momento.

Disfattismo politico (art. 265): per aver prima illuso, poi turbato e quindi mortificato l'orgoglio dell'alleato Stato francese, rappresentato sul luogo del reato da un alto dignitario di nome Balestra Giovanni Maria.

Sfida a duello (art. 394): «Chiunque sfidi altri a duello, anche se la sfida non è accettata, è punito con una multa di lire 80.000. La stessa si applica anche a colui che accetta la sfida». L'imputazione è dunque estesa al signor Lauda Nikolaus (in

arte «Niki») di cittadinanza spagnola, per reciproche e ripetute dichiarazioni giornalistiche in tal senso.

Omissione denuncia di malattie mentali o di infermità psichiche (art. 717): per aver l'imputato più volte dichiarato prima delle corse: «Sono stravolto e nervoso: non corro nelle condizioni psicologiche migliori. Questo campionato mi sta facendo diventare matto».

Deturpazione o distruzione di bellezze naturali (art. 734): per aver colpevolmente danneggiato i prati di un autodromo in località Zeltweg (Austria), effettuando — per imperizia e negligenza — una manovra detta

«testacoda» al solo fine di evitare di essere regolarmente sorpassato dal sopraccitato Lauda Nikolaus».

Si rammenta per concludere quanto dispone l'art. 90 intitolato «Stati emotivi e passionali dell'imputato»: «Gli stati emotivi e passionali non escludono né diminuiscono l'imputabilità».

La discussione e la sentenza (da pubblicarsi con rilievo sul settimanale specializzato «Autosprint») sono affidate ad una giuria popolare laica formata da scrittori e testimoni. L'eventuale pena verrà eseguita — a (singolare) richiesta dell'imputato — nelle carceri di Montecarlo.

L'ACCUSA

SE ALAIN PROST, in pratica per la terza volta (sicuramente per la seconda), non è stato in grado di vincere il titolo mondiale appare chiaro che non ha la «statura» né sportiva né psicologica per ambire ad un obbiettivo del genere. Vincere non significa soltanto «andare più forte»: significa saper amministrare la propria macchina e i propri nervi con una perizia che non sempre il francese della McLaren ha dimostrato di possedere. Il fatto di essersi aggiudicato sette Gran Premi (dunque poco meno della metà di quelli in calendario) e di avere — ciononostante — fallito la conquista del mondiale, non costituisce affatto un'attenuante ma, caso mai, un'ulteriore prova dell'inefficienza e dell'incapacità di gestirsi del pilota di St. Etienne: evidentemente non abbastanza tagliato né per sapere far buon uso delle vittorie, né per affrontare gli appuntamenti decisivi della sua vita sportiva. Ad ulteriore aggravamento del mancato successo di Prost, va anche il fatto che il direttore sportivo della squadra, Ron Dennis, non ha mai fatto nulla per nascondere la propria simpatia nei suoi confronti (al punto che Lauda, «turbato» da questo atteggiamento tutt'altro che tranquillizzante, è stato costretto a metà stagione a pretendere uno show-down chiarificatore con lo stesso Dennis: show-down avvenuto segretamente e in maniera tutt'altro che pacata nella casa del pilota ad Ibiza): ora, di questa «simpatia», non si sono mai avute prove concrete a livello di assegnazione di motori e di supporti tecnici, ma è anche vero che, proprio nelle ore precedenti la gara decisiva dell'Estoril, è stato proprio Lauda a pretendere lo smontaggio e la sostituzione del propulsore che gli era stato offerto e col quale — viste le perdite di acqua e olio — probabilmente non avrebbe portato a termine la gara. Inutile, poi, rammentare i clamorosi errori commessi da Prost (anche e soprattutto) nel momento cruciale della stagione. In Austria, come si sa, ha letteralmente gettato via il titolo uscendo banalmente di strada non tanto per una scia d'olio mai vista dagli altri piloti, quanto per la sua totale incapacità di reggere, con Lauda, il confronto sul piano della battaglia dei nervi. E infatti lo stesso Lauda, molto più esperto e molto più «freddo» di lui, ha finito proprio con lo «speculare» su questo suo vantaggio di carattere psicologico, giocando sovente al gatto e al topo e fidando quasi sistematicamente sulla certezza che Prost — marcato ed innervosito — avrebbe finito col commettere uno sbaglio più o meno decisivo. Il fatto, dunque, di non aver saputo mettere a frutto né i probabili favoritismi di cui ha goduto in seno alla squadra, né gli stessi risultati conseguiti, né persino un certo tipo di «regali» (come quello ricevuto a Montecarlo, allorché la corsa venne interrotta per impedire la rimonta di Senna ai suoi danni) non possono che condannare Prost. Se nello sport ha sempre ragione il vincitore, in questo caso ha doppiamente torto il perdente. Anche perché se errare è umano, perseverare è — come si sa — diabolico.

LA DIFESA

ALAIN PROST non solo è assolutamente «innocente», ma è anche il vero trionfatore morale della stagione. Lauda è arrivato primo esclusivamente in virtù di una gestione esasperata, calcolatrice e per certi versi persino antisportiva del meccanismo dei punteggi: meccanismo che ha assurdatamente mortificato colui che — dati alla mano — ha vinto di più. Solo la sfortuna — una sfortuna davvero cieca — ha impedito a Prost di aggiudicarsi ciò che gli era moralmente dovuto. Nello sport, la generosità non dovrebbe essere considerata una «colpa», ma — caso mai — una fondamentale discriminante di merito. Sarebbe bastato che il regolamento iridato avesse previsto «scarti» più intelligenti al momento del computo totale dei punti e il pilota francese avrebbe visto riconosciuto con più buon senso l'indubbio valore del suo operato. E invece la somma delle «frattaglie» ha finito col contare di più delle vittorie: l'aver trionfato in sette Gran Premi, l'aver quasi sempre superato l'avversario nelle prove, ha contato poco o nulla. Pochi hanno preso in considerazione un dato, secondo la difesa, fondamentale: quello che Prost ha sempre battuto «sul campo» (con un'unica eccezione) il compagno-rivale. Nel senso che il francese, per vincere, non ha mai avuto bisogno del ritiro di Lauda, mentre Lauda, per vincere ha quasi sempre avuto bisogno del ritiro di Prost (Sudafrica a parte, allorché, comunque, Alain fu protagonista di una rimonta magistrale). E dunque il bilancio dei confronti diretti, per quanto platonico, è clamorosamente a favore del cosiddetto sconfitto. Molti accusatori hanno sottolineato i presunti errori commessi da Prost nell'arco della stagione: errori imputabili secondo loro alla sua scarsa freddezza di nervi. Ebbene, per sfatare quello che è diventato ormai un luogo comune, è il caso di rammentare che l'unica «colpa» che si può imputare al francese è quella di essere uscito di pista durante il Gran Premio d'Austria. Una «colpa», in primo luogo tutta da provare (anche perché, fino a prova contraria, dovrebbe far fede la parola dell'interessato che ha detto di aver sbandato a causa di una macchia d'olio lasciata sulla pista) e, in secondo luogo, non certo «superiore» a quella commessa da Lauda al Nürburgring allorché — in quel caso davvero per una sua errata valutazione — questi finì in testa — coda rischiando di compromettere sia il piazzamento che, ovviamente, il titolo. Anche in questo caso è stata la fortuna la sola discriminante: Prost, in Austria, dovette ritirarsi, mentre Lauda, in Germania, se l'è cavata con un'innocua piroetta finendo col rimediare, probabilmente, quello stesso quarto posto che avrebbe conseguito con una gara senza contrattempi. Infine solo la sfortuna ha «arbitrato» la gara decisiva dell'Estoril, mettendo fuori corsa un Mansell determinatissimo, quando ormai il pilota della Lotus (per non parlare di Prost, vero dominatore della gara) era imprevedibile per il «ragionier» Lauda. Nello sport, «vincere moralmente» forse conta poco ma, secondo la difesa, conta ancor meno «vincere alla Lauda».

La parola ai dodici testimoni

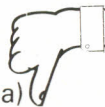
Cesare Maria Mannucci
(Autosprint)



NON SOLO Alain Prost è innocente, ma anche reale vincitore del campionato del mondo. Ad un luogo comune che lo voleva debole di carattere e perdente nelle occasioni determinanti, Prost ha risposto nel migliore dei modi. Ha vinto sette Gran Premi, nel conto complessivo dei tempi in prova, ha inferto a Lauda, oltre 19 secondi. Tranne che in Brasile, ha sempre preceduto l'austriaco. Doveva vincere le ultime due corse, è lo ha fatto mettendo in mostra una determinazione addirittura disarmante per gli altri piloti. Si è preso le sue rivincite nei confronti della Renault, che quando si era sbarazzata di lui, aveva adottato come motivazione anche una certa fragilità di carattere nel giocare gli appuntamenti determinanti. Con il punteggio pieno di Montecarlo, primo o secondo che fosse, oggi Prost sarebbe campione del mondo. La

sera stessa dell'Estoril, mentre Lauda festeggiava con la moglie e la solita corte, Prost ha passato la serata nella discoteca più elegante di Cascais in compagnia di Stefania di Monaco, rispondendo nel migliore dei modi a chi lo immaginava chiuso nella camera di albergo a rompersi la testa. Altro che carattere debole!

Nestore Morosini
(Corriere della Sera)



QUANDO un campionato del mondo si conclude con mezzo punto di distacco fra un pilota e l'altro significa prima di tutto che siamo in presenza di due grandi corridori. Difficile perciò stabilire se Prost sia colpevole di aver perso un campionato che sembrava dovesse vincere abbastanza agevolmente dopo il G. P. d'Olanda. In effetti Prost ha commesso più errori di Lauda (per es. in Inghilterra e in Austria) e ha avuto il torto a mio avviso di volersi battere sempre per la vittoria senza

mai accontentarsi dei piazzamenti che per una classifica iridata sono molto preziosi. Perciò da una parte assolvo Prost per insufficienza di grandi prove e dall'altra debbo ammettere che il campionato del mondo di F. 1 ha trovato in Lauda un pilota ampiamente meritevole.

Pino Allievi
(Gazzetta dello Sport)



PROST È innocentissimo perché due errori su sedici gare rientrano nella normalità. Il francese è stato il solo pilota regolare sia un prova sia in gara. Quando quest'anno si è ritirato, o era primo o secondo, quindi sempre ai vertici. A Montecarlo sotto la pioggia ha condotto in testa finché la corsa non è stata sospesa, dimostrando di essere in grado di essere il più forte con ogni tipo di clima. La verità è che per vincere il campionato del mondo di Formula Uno occorre avere fortuna. Alain Prost non ne ha.

Carlo Marincovich
(la Repubblica)



NON CREDO sia stato Prost a perdere il mondiale e a doversi quindi rimproverare qualcosa. È Lauda, al contrario, che lo ha vinto e, se vogliamo, anche con un po' di fortuna perché se Mansell non si fosse ritirato al 52. giro in Portogallo, adesso non staremo qui a rinfocolare la leggenda del pilota austriaco. Tempi alla mano si può vedere benissimo che Lauda mai sarebbe riuscito a riguadagnare il distacco che lo separava dalla Lotus e così il mondiale lo avrebbe perduto lui. Non condivido neppure l'opinione attribuita ad Alboreto secondo cui Prost sa stare solo al comando della gara e non sa guardare oltre il suo pur lunghissimo naso. È vero che spesso ha adottato questa tattica, ma è anche vero che quando è partito ultimo, come in Sudafrica, ha saputo fare delle rimonte che nulla hanno da invidiare a quelle di cui è stato autore Lauda.

MI AIUTERDI A VINCERE
IL PROSSIMO MONDIALE
VERO ?

CERTO



M. Ballese

Cristiano Chiavegato

(La Stampa)



SEBBENE RITENGA che Prost avrebbe anche meritato di vincere il titolo mondiale per le sue prestazioni di livello in assoluto superiori a quelle di Niki Lauda, sono del parere che il francese abbia costruito con le proprie mani la sua sconfitta finale. Dopo tanti anni di Formula Uno, Alain Prost non ha ancora maturato un'intelligenza tattica tale da controbattere l'abilità di un avversario del calibro dell'austriaco. Prendiamo ad esempio la gara dell'Estoril, decisiva per la assegnazione del casco iridato. Il francese è andato all'attacco sconsideratamente, senza tenere conto che così avrebbe fatto il gioco di Lauda. Se Prost (parliamo ovviamente sul piano teorico) si fosse limitato a controllare la corsa, mettendosi ad esempio alle spalle di Rosberg o Mansell, avrebbe potuto ottenere un duplice risultato. Primo non costringere i rivali a tirare e quindi rompere (come è successo all'inglese). Secondo: Lauda una volta giunto alle spalle di Prost, rimasto in seconda o terza posizione, avrebbe forse potuto accontentarsi del piazzamento che gli avrebbe consentito di vincere egualmente il titolo senza arrivare secondo. Prost sarebbe stato in grado di tentare la sorpresa, magari all'ultimo giro, sorpassando Mansell o chi si trovava davanti a lui, lasciando l'austriaco in surplace nel momento in cui magari era convinto che la McLaren del com-

pagno di squadra non andava al massimo. Si tratta, è chiaro, di semplici ipotesi. Ma sono anche del parere che al di là della fortuna e della sfortuna, pur con tutta la stima che posso avere per Prost, ogni campione dello sport, e soprattutto quelli della Formula Uno, si costruiscono risultati e carriera non soltanto con il coraggio e il piede, ma anche con il cervello.

Gianni Cancellieri

(Autosprint)



IL TITOLO mondiale non lo ha perso Prost: lo ha vinto Lauda. In questo apparente bisticcio lapalissiano c'è a mio avviso la sintesi dello splendido duello che ha fatto da motivo conduttore all'intero campionato. Prost è andato sempre fortissimo ma Lauda non è mai andato «adagio». La sensibilità e la stessa indole di Niki (più «sparagnina» nei confronti della meccanica) l'hanno dato «andare a punti» 10 volte su 16 corse, ma Alain ha fatto altrettanto. Rotture e incidenti danno un bilancio sostanzialmente in pareggio per l'uno e per l'altro e lo stesso dicasi per quanto riguarda fortuna e sfortuna (Prost, costretto al ritiro più volte mentre era in testa alla corsa, ha vinto a Montecarlo solo per l'inopinato «stop» che tanto fece discutere). In ogni caso, più che nulla: eppure, proprio con cinque decimi di punto sono poco tale «inchiostro» è stata scritta questa magnifica pagina della storia delle corse.

Enrico Benzing

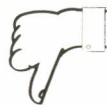
(il Giornale Nuovo)



ALAIN PROST va assolto con formula piena sia per le notevoli dimostrazioni date in corsa sia per la velocità sfoggiata nelle qualificazioni, con accesso alle migliori posizioni sullo schieramento di partenza. Due errori in gara in tutta una stagione rappresentano una incidenza più che normale, uguale a quella avutasi per Lauda. Nella prima parte del campionato Prost ha conosciuto più noie di freni e di cambio che possono essere in parte collegate alla guida e al ritmo di corsa; ma ciò ha influito soltanto sul risultato di Digione. Alla fine, non resta che la turbina rotta a Monza. Singolare il fatto che con la classifica mondiale proposta da Automobile Revue, il successo di Prost sarebbe stato indiscusso.

Lino Pizzo

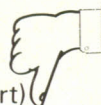
(Ansa)



ALAIN PROST è un predestinato. Sì, un predestinato a non vincere. Guarda caso c'è sempre qualcuno che sa far meglio di lui. Non si può certo recriminare sulla vittoria di Niki Lauda: l'austriaco ha sbagliato meno, mentre il francese è stato protagonista di almeno un errore grossolano (in Austria nel Gp di Zeltweg). Quindi, secondo me, Prost è colpevole di avere perso il titolo.

Renato D'Ulisse

(Corriere dello Sport)



ALAIN PROST ha perso di nuovo il campionato mondiale per almeno un paio di motivi principali: la sudditanza psicologica nei confronti di Niki Lauda e il non sempre uso e sfruttamento della eccellente vettura che aveva a disposizione. Il fatto che il pur bravo pilota francese abbia vinto ben sette corse e quasi sempre sia stato più veloce del compagno e rivale in prova e in gara, rappresenta una aggravante nel bilancio finale di Prost che, malgrado tutto, si è trovato a giocarsi il titolo in una volata in cui partiva svantaggiato. Inutile a quel punto recriminare sugli errori di Dallas e soprattutto di Zeltweg — un fuoripista che poteva essere evitato — oltre che sulla rapidissima rottura del motore a Monza, dove Alain era approdato con un minimo distacco in classifica di Lauda e quindi senza obblighi impellenti di strafare; sta di fatto che Prost ha perso il titolo anche nell'anno in cui disponeva della migliore macchina mai guidata in assoluto e dei suoi errori Lauda ha saputo sfruttare da vero campione.

segue

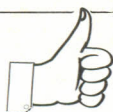
Autosprint premia Prost

PROST 142, Lauda 135: questo il risultato delle «pagelle» di Autosprint dopo i sedici Gran Premi della stagione 1984. Avendo i due piloti disputato lo stesso numero di gare, ovviamente la differenza è rispecchiata anche nella media: 8,88 per il francese e 8,44 per l'austriaco. Cosa significano questi numeri, che (lo ricordiamo) rappresentano in sintesi il giudizio dei nostri inviati sulle prove dei piloti valutando tutte le varie componenti? Ovviamente, nonostante l'evidente disparità, non intendono certo contestare l'esito del mondiale. Molto più semplicemente, stanno a significare che Prost ha impressionato più di Lauda: se ciò non è bastato a vincere, bene: non può certo essergliene fatta una colpa. Al tirare delle somme, quindi, le votazioni di AS escludono la «colpevolezza» di Prost nella mancata vittoria. Ecco com'era finita:

PILOTA	PUNTI
1. Prost (16)	142
2. Lauda (16)	135
3. Piquet (16)	132
4. De Angelis (16)	132
5. Alboreto (16)	120
6. Warwick (16)	113
7. Arnoux (16)	110
8. Mansell (16)	108
9. Rosberg (15)	107
10. Tambay (15)	100

Ezio Pirazzini

(Il Resto del Carlino)



ALAIN PROST ha perso il titolo toccando il massimo storico delle vittorie in F. 1, ben sette come Clark nel 1963 (ma su 10 gare anziché 16). A suo carico, a differenza di quel che avvenne nel 1983, non ci sono colpe specifiche, anzi bisogna dire che si è comportato da grandissimo campione, da super del volante. Purtroppo stavolta si è trovato di fronte a un Lauda sempre intelligente e con i nervi saldi, un uomo che non teme confronti come esperienza e come classe. E proprio in questo frangente il piccolo Alain ha adottato le giuste contromisure non potendo però contare neppure in minima parte su quella Dea bendata che lo perseguita da tempo. Prost è stato grande, anzi grandissimo, purtroppo, per lui, Lauda lo è stato di... mezzo punto in più.

Daniele Buzzonetti

(Autosprint)



SE DANTE ALIGHIERI potesse riscrivere una «Divina Commedia» in chiave automobilistica, condannerebbe sicuramente Alain Prost ma non ad una pena definitiva. Lo porrebbe in Purgatorio per un anno, il tempo necessario per completare un altro campionato del mondo e

assegnargli finalmente quel titolo che gli scappa sempre di mano all'ultimo momento. Comunque il francese non può essere assolto perché nell'arco del campionato ha commesso più errori di Lauda. Soprattutto ne ha commesso uno decisivo: il testa-coda in Austria sull'olio dove era passato indenne Piquet. Se Prost avesse vinto in Austria (cosa pressoché scontata se non avesse sbagliato) avrebbe probabilmente staccato Lauda senza possibilità di essere ripreso. Al contrario Niki, pur accusando la rottura di tre motori contro i due di Prost, è stato più costante e ben più lucido di Prost nei sedici Gran Premi.

Andrea De Adamich

(Grand Prix)



LA MIA OPINIONE è che forse per la prima volta nel campionato del mondo di F. 1 un titolo vinto ex aequo da Niki Lauda ed Alain Prost non avrebbe creato polemiche, né tolto o dato qualche cosa ad uno dei due. Ciò non era possibile; quindi, al di là dei meriti personali, è stato in un certo senso giusto che lo vencesse Lauda, il più «vecchio», e che Prost una volta di più rincorra il titolo mondiale nel 1985. Vorrei sottolineare che Lauda quest'anno non è stato né ragioniere né computer; ha corso sempre con il coltello tra i denti, ha rischiato e sbagliato, e sono sicuro che proprio per questo i primi giri dell'Estoril, Niki non se li dimenticherà più.

Questa la nostra sentenza

Innocente!

ALAIN PROST noi lo avevamo già assolto. Nelle classifiche di «Autosprint», GP dopo GP, s'era conquistato un primato sicuro, forse mai minacciato dall'amico-rivale Niki Lauda. Ma i numeri, si sa, non assommano anche i sentimenti, gli attimi fuggenti d'indecisione o di ansia: e questi — più che altro — hanno portato Prost sul banco degli imputati, ad ascoltare due arrinche — quelle dell'ACCUSA e della DIFESA — stranamente entrambe corrette, esemplari, documentate, vorremmo dire giuste anche se, alla fine, ha avuto la meglio la difesa. Questo, amici, è un tribunale sportivo e non si poteva evitare l'assoluzione: perché Prost è stato «sportivamente» il vincitore morale del Mondiale, finito in altre mani solo perché lo sport si compiace, di tanto in tanto, di partorire dei mostri. E Niki Lauda è un mostro. Un simpatico mostro che ha ben poco del robot, dotato com'è di quella fantasia assai pratica che lo fa, pensateci bene, un po' italiano.

ALAIN non è un mostro, non è neanche simpatico. Perché è sfortunato. La **presse du coeur** lo dice fortunato in amore. Verrebbe voglia di precisare: e allora non giochi in Formula Uno. Una sentenza forse più appropriata dell'assoluzione ci sarebbe stata: l'assoluzione per insufficienza di prove, che di solito lascia un po' d'amaro in bocca e comunque la voglia di riscatto. Sarebbe stata una sollecitazione, per Alain, a riprovare nell'85 a raggiungere quel titolo che gli scappa in continuazione, dando di lui un'idea poco felice o sollecitando, al massimo, voglia di tenerezza. Capita, con gli sfortunati. Ma un campione non può che rifiutare certi... accomodamenti. E allora ci chiediamo, come ha fatto l'accusa: Alain Prost è un campione? L'interrogativo resta, legittimamente, alla fine di questo Mondiale. Lo scioglieremo soltanto alla fine del Mondiale 1985. Signor Prost, si accomodi. Lei è libero. Non di sbagliare.

Italo Cucci

L'IMPUTATO/Anatomia di un personaggio che vuole vincere sempre

Alain, il caldo

«Non mi piace tirare a raccattare punti, preferisco tentare il tutto per tutto». Molti dicono che Prost è lo Stewart degli Anni '80, peccato che non sappia amministrare i Gran Premi

PER TUTTI i piloti sulla cresta dell'onda il paragone con i campioni del passato è di prammatica. Non fa eccezione ovviamente Alain Prost che da molte parti viene indicato come lo Stewart degli Anni '80 e lo stesso pilota della McLaren, normalmente più propenso alle dimostrazioni in pista che non a quelle «parlate», tiene particolarmente al confronto. Un giudizio comunque che ci sembra fin troppo restrittivo e nemmeno troppo vicino alla realtà sotto molti aspetti. Ma com'è dunque questo piccolo francese che fin dalla sua seconda stagione in F. 1 è tra i pochi protagonisti di primo piano e che tuttavia non ha un carattere che si possa definire in due parole?

STILE E TEMPERAMENTO. «Mi dispiace di non avere mai visto correre Jackie Stewart perché avevo 18 anni quando lui ha

smesso di correre ma credo di identificarmi con lui. Lo ammiro molto e ho sempre cercato di amministrare la mia carriera con la lucidità che era la caratteristica di Stewart...». Il pensiero di Alain è dunque chiaro ma analizzando il suo comportamento in corsa le cose cambiano. D'altronde il francese quest'anno ha vinto ben sette Gp ma non è arrivato al titolo: un fatto casuale? Lo scozzese tre volte campione del mondo sapeva essere attaccante ma era anche un ottimo amministratore di Gran Premi e anche di campionati interi. Prost invece sembra mancare dello stimolo di andare a punti in qualsiasi modo e gradisce maggiormente le soluzioni di grinta. «Preferisco essere quello che vince piuttosto che quello che tira a raccattare punti...», questo dice di se stesso e sfidiamo chiunque a sostenere

che si tratti di una caratteristica negativa. Lo hanno accusato di essere poco riflessivo in conseguenza dello storico incidente con Piquet al GP d'Olanda nel 1983, quando «toccò» in frenata la Brabham del brasiliano con conseguente uscita di strada di entrambi. In realtà la sua non è stata mancanza di concentrazione o passeggera crisi di ansia causata dal timore di poter perdere un mondiale già molto vicino alle sue possibilità. Prost sapeva di avere una macchina inferiore ma sulla spinta di un temperamento vincente ha cercato comunque la soluzione di forza. È una colpa per un pilota sentirsi a disagio quando si è dietro? D'altronde Alain si era reso conto benissimo che la Renault era progressivamente peggiorata rispetto alla Brabham-BMW anche perché un'altra delle caratteristiche del

pilota francese è proprio quella di voler partecipare alla vita del team, cercando di dare consigli in fatto di evoluzione della macchina. In questo è proprio come Stewart: non è di quelli che montano in macchina e si «adattano». All'inizio del 1984 non si è mai lamentato per il fatto che la McLaren avesse scelto Lauda per lo sviluppo della vettura ma semplicemente perché si fidava e sapeva che l'austriaco avrebbe come minimo lavorato come lui. Alla Renault, invece, era diverso: era sempre stato tenuto fuori da qualsiasi tipo di decisione e per un pilota del suo stile e della sua personalità il fatto era inconcepibile.

TECNICA DI GUIDA. Alla Renault probabilmente ha imparato a essere fatalista ma istintivamente preferisce le situazioni chiare e una certa tranquil-



Sopra un'immagine emblematica di Prost (FotoColombo) che pare voglia chiedersi semmai lassù qualcuno lo ami. Di certo, o almeno così dicono i bene informati, qualcuno lo ama quaggiù: si tratta della principessa Stephanie di Monaco (FotoSygma-Schachmes)

lità sul lavoro. Con Lauda alla McLaren si è trovato bene perché entrambi gradiscono un assetto tendenzialmente neutro sulla macchina, magari con un «accenno» di sottosterzo nel caso di Prost. Una caratteristica, quest'ultima, che potrebbe essere tecnicamente interpretata come una possibilità di poter rischiare di più in curva rispetto al compagno di squadra. Il francese ha una guida tendenzialmente pulita e la sua cura nella messa a punto è quasi maniacale. Forse è vero che non potrebbe mai emergere con una macchina non di suo gradimento (come sa fare Rosberg e come poteva permettersi di fare Villeneuve) ma in condizioni ideali è semplicemente velocissimo. Talmente veloce che il pubblico gli perdona anche la sua guida pulita e poco spettacolare: una grossa dote per un pilota ma che

non sempre riesce ad accontentare lo spettatore. In quanto a rischi, è sicuramente un pilota dell'ultima generazione. È consapevole di svolgere un mestiere pericoloso ma non ama affatto i «brividi» inutili. D'accordo che a Montecarlo quest'anno c'era in testa lui quando è stata interrotta la corsa ma un tipo franco e senza peli sulla lingua come Prost non avrebbe comunque difeso la decisione di interrompere la corsa se non ne fosse stato convinto: «Se non fosse sotto per il fatto che in F. 1 ci siano ormai troppi interessi finanziari, non saremmo nemmeno partiti e d'altronde si è trattato di un Gran Premio davvero pericoloso. Una corsa incredibile...»: non è certo l'affermazione di un «cavaliere del rischio» di un tempo, ma è anche vero che Prost preferisce rischiare in situazioni diverse.

PROST
colpevole o innocente?

ARNOUX

deve restare o no alla Ferrari?

I lettori sono invitati a esprimere il loro parere telefonandoci. Mercoledì e giovedì, dalle 11 alle 13, possono chiamare Autosprint 051-456191



POPOLARITÀ E VITA PRIVATA. Carattere fondamentale semplice e, almeno agli inizi della carriera, anche un po' timido, Prost è cambiato nell'ultimo anno e cioè da quando se ne è andato dalla Renault. Sulla macchina francese finiva per essere condizionato dal peso di dover per forza vincere per la «gloria nazionale» e non gli veniva perdonata la minima sbavatura. Per contro, quando vinceva non passava per un eroe di fronte ai suoi connazionali, più propensi ad esaltarsi per il trionfo della macchina di casa che non per un pilota che in definitiva non ha mai fatto nulla per diventare un personaggio. Da quando è in un team straniero, le cose vanno un po' meglio ma il fatto che abbia preferito esiliarsi in Svizzera con la moglie Anne-Marie e il figlio Nicolas di tre anni, dipende anche

dal desiderio di allontanarsi dall'ambiente di provincia dove è nato e dove è da tutti conosciuto. Certo non è un campione che «trascini» per personalità, sia in bene che in male. In Francia qualcuno continua a chiamarlo «il signor Prost» ed è una definizione che spiega molto del suo carattere. Alla McLaren però sta pian piano riemergendo: è più chiacchierone e a volte sorprende per una parlantina velocissima, quasi a mitraglia. Poi è diventato perfino più mondano, tanto da farsi vedere spesso in compagnia della principessa Stefania di Monaco. Inoltre in quest'ultima stagione ha imparato anche una serie di parole non proprio da educanda, nella versione originale inglese. E in caso di necessità non esita ad usarle: segno che la lezione Renault gli è servita...

Daniele Buzzonetti

Niki si riposa a Ibiza con la famiglia

SEI FORTE, PAPÀ

Fotoservizio Olympia-Cesare Galimberti

IBIZA — Finalmente, dopo tanti viaggi alla rincorsa del terzo titolo mondiale, Niki Lauda ha trovato il tempo di rilassarsi in famiglia per un'intera giornata. È raro che il campione austriaco possa trascorrere molte ore nella sua villa di Ibiza, in Spagna. Ancor più raro è che i suoi figli, Lucas di cinque anni e Mathias di tre, possano averlo tutto per loro. È difficile immaginare il pilota Niki Lauda nelle vesti di un tranquillo padre di famiglia, quindi abbiamo pen-

sato di andare a trovarlo nella sua villa in Spagna. Ibiza è una delle più belle isole al largo della costa spagnola. Niki abita qui da due anni. A scegliere questa località è stata sua moglie Marlène, che per metà è di origine spagnola, e Lauda ha approvato in pieno questa scelta, anche perché a Ibiza c'è un bell'aeroporto aperto tutto l'anno senza problemi di nebbia. Dopo ogni Gran Premio, Niki sale sul suo jet Cessna Citation e fa rotta verso l'isola dove lo attende la sua splendida casa circondata

da un'immensa distesa di terra.

LA GIORNATA di Niki-papà è iniziata nella tarda mattinata di lunedì 22 ottobre. Lauda ha portato i figli a far colazione concedendo loro di rimpinzarsi con enormi paste dolci. Poi è stata la volta della visita al porto, dove Niki ha passeggiato rispondendo alle mille domande di Lucas e Mathias che volevano sapere tutto sulle barche attraccate. Il parco giochi, situato nei pressi del porto, è stato l'ultima meta della giornata. Luca si è dimostrato il più scatenato mentre Mathias è stato protagonista di una serie di cadute che tuttavia non hanno preoccupato molto il suo papà «iridato». Lucas e Mathias hanno apprezzato moltissimo questa sosta al parco divertimenti e si sono divertiti a salire su tutte le giostre.

IL RIENTRO. Infine Niki è riuscito a staccare i suoi bambini dalle giostre e a far rientro a casa dove ci attendeva la bella Marlène che, al contrario di Niki, il quale in un primo tempo aveva avuto un comportamento un po' freddo, si è dimostrata subito molto aperta e cordiale. Così si è consumata la rapida vacanza di Niki Lauda, tre volte campione del mondo. Il giorno dopo era già sull'aereo diretto a Vienna, prima tappa di un frenetico giro del mondo. A quando il ritorno a Ibiza?

Sul prossimo
numero
il poster story
di NIKI LAUDA





Niki Lauda in famiglia a Ibiza. Sono due anni che il campione austriaco ha scelto come sua residenza l'isola spagnola. A spingerlo è stata la moglie Marlene, sopra in un affettuoso atteggiamento, che ha sangue iberico nelle vene. A sinistra e nell'altra pagina, Niki con i figli Lucas di cinque anni e Mathias che ne ha tre. Lauda è molto geloso della sua «privacy» e raramente si concede all'obbiettivo del fotografo tra le mura domestiche insieme ai suoi cari. Questa è stata una delle poche eccezioni

Ha guadagnato in 16 gare quasi un miliardo e mezzo

Gran premio	Prove	Gara	Arrivo	Totale
BRASILE	22.230	15.903	6.019	44.152
SUDAFRICA	18.810	48.222	93.024	160.056
BELGIO	11.970	12.311	11.491	35.772
SAN MARINO	23.940	20.520	4.925	49.385
FRANCIA	15.390	24.111	93.024	132.525
MONTECARLO	20.520	5.027	27.360	52.907
CANADA	18.810	35.397	71.136	125.343
DETROIT	15.390	12.311	6.019	33.720
DALLAS	23.940	9.130	6.230	39.300
INGHILTERRA	25.650	32.319	93.024	150.993
GERMANIA	20.520	24.111	71.136	115.767
AUSTRIA	25.650	24.111	93.024	142.785
ITALIA	25.650	32.319	93.024	150.993
EUROPA	11.115	20.520	13.680	45.315
PORTOGALLO	14.525	32.319	71.136	117.980
				1.396.993

N.B. - Gli importi sono espressi in migliaia di lire.

GP PORTOGALLO/Giro per giro al computer

ESTORIL
REPLAY



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

GIRI	A. Prost McLaren Tg MP4	N. Lauda McLaren Tg MP4	A. Senna Toleman Hart Tg 11	M. Alboreto Ferrari 126 C4	E. De Angelis Lotus Renault 94	N. Piquet Brabham Bmw B15	P. Tambay Renault Re 50	R. Patrese Euro Alfa Romeo 15	R. Arnoux Ferrari 126 C4	M. Winkelhock Brabham Bmw B15	S. Johansson Toleman Hart Tg 18	A. De Cesaris Ligier Renault Js23
1	1'38"023	1'45"694	1'40"622	1'41"814	1'43"163	2'01"629	1'43"654	1'45"763	1'48"723	1'47"846	1'43"897	1'48"000
2	1'30"406	1'31"601	1'31"815	1'31"444	1'31"138	1'32"717	1'32"404	1'33"768	1'34"982	1'33"323	1'32"600	1'36"216
3	1'28"014	1'30"038	1'29"931	1'29"631	1'29"500	1'29"732	1'30"359	1'31"243	1'31"737	1'31"584	1'30"118	1'32"042
4	1'28"075	1'29"076	1'28"805	1'28"830	1'28"264	1'30"714	1'29"525	1'29"675	1'30"340	1'30"550	1'29"394	1'29"929
5	1'27"277	1'30"507	1'28"532	1'28"455	1'28"397	1'30"993	1'30"878	1'28"911	1'29"383	1'29"400	1'28"500	1'29"730
6	1'27"502	1'27"219	1'28"825	1'28"741	1'28"866	1'28"614	1'29"565	1'28"660	1'28"925	1'29"545	1'28"310	1'28"900
7	1'27"918	1'27"194	1'27"853	1'27"784	1'27"757	1'28"435	1'28"972	1'29"028	1'28"818	1'28"546	1'27"027	1'28"885
8	1'27"759	1'27"325	1'27"478	1'27"760	1'27"980	1'28"542	1'27"985	1'29"260	1'29"399	1'28"761	1'27"086	1'28"870
9	1'25"483	1'26"892	1'27"231	1'27"651	1'27"307	1'27"380	1'27"716	1'29"590	1'30"737	1'28"676	1'26"880	1'29"592
10	1'25"533	1'26"984	1'27"169	1'27"469	1'29"187	1'27"411	1'28"176	1'28"510	1'29"702	1'28"421	1'28"094	1'28"669
11	1'25"978	1'26"834	1'27"335	1'27"556	1'26"952	1'28"507	1'27"292	1'28"514	1'30"878	1'29"263	1'27"036	1'29"520
12	1'25"528	1'26"784	1'27"323	1'27"273	1'27"174	1'29"685	1'26"644	1'28"527	1'30"535	1'28"713	1'26"951	1'28"169
13	1'26"784	1'27"783	1'27"400	1'28"083	1'27"865	1'29"082	1'26"955	1'29"858	1'29"281	1'29"169	1'27"807	1'27"998
14	1'26"344	1'27"889	1'27"724	1'27"250	1'27"764	1'28"408	1'26"552	1'28"058	1'29"407	1'29"112	1'27"778	1'27"658
15	1'25"722	1'27"001	1'27"459	1'27"165	1'26"852	1'28"339	1'26"879	1'27"994	1'29"761	1'28"794	1'27"175	1'28"121
16	1'25"143	1'26"675	1'27"250	1'27"327	1'26"791	1'28"169	1'26"367	1'28"154	1'29"501	1'27"795	1'26"688	1'27"695
17	1'25"413	1'27"089	1'27"163	1'26"931	1'27"119	1'26"596	1'26"784	1'27"551	1'29"195	1'27"412	1'26"864	1'28"607
18	1'26"677	1'27"509	1'27"380	1'27"202	1'27"986	1'26"903	1'26"633	1'28"089	1'29"869	1'27"897	1'26"220	1'27"185
19	1'26"094	1'26"617	1'27"146	1'27"819	1'28"066	1'26"710	1'26"431	1'28"132	1'29"077	1'27"942	1'28"157	1'27"616
20	1'25"416	1'27"499	1'26"543	1'27"137	1'29"779	1'27"418	1'26"908	1'27"466	1'28"441	1'29"616	1'27"400	1'29"500
21	1'25"298	1'26"273	1'26"864	1'26"755	1'26"999	1'27"795	1'26"384	1'27"777	1'28"880	1'27"617	1'26"311	1'27"981
22	1'24"544	1'27"654	1'26"720	1'27"481	1'28"796	1'26"575	1'29"044	1'26"878	1'29"499	1'27"071	1'27"609	1'27"166
23	1'24"978	1'26"573	1'26"970	1'26"597	1'27"277	1'26"993	1'27"053	1'27"134	1'29"632	1'27"879	1'26"571	1'27"785
24	1'26"953	1'25"856	1'26"551	1'26"079	1'26"266	1'26"877	1'26"700	1'26"829	1'31"091	1'27"689	1'25"953	1'27"597
25	1'26"724	1'26"603	1'26"514	1'26"386	1'26"198	1'27"361	1'26"342	1'27"334	1'29"962	1'27"937	1'26"587	1'27"724
26	1'24"994	1'27"471	1'27"571	1'27"649	1'28"696	1'27"584	1'28"543	1'27"300	1'28"548	1'27"324	1'27"368	1'27"671
27	1'24"331	1'27"614	1'26"031	1'27"839	1'26"770	1'36"322	1'27"509	1'27"365	1'29"285	1'28"108	1'30"188	1'27"873
28	1'25"152	1'27"176	1'27"334	1'29"165	1'29"136	1'56"057	1'29"534	1'28"147	1'28"428	1'29"549	1'33"095	1'29"445
29	1'25"216	1'26"558	1'27"445	1'27"669	1'28"930	1'28"085	1'27"698	1'27"972	1'28"086	1'28"896	1'38"247	1'31"256
30	1'25"307	1'26"369	1'26"468	1'27"389	1'26"331	1'27"080	1'27"154	1'27"821	1'27"959	1'28"341	3'45"208	1'28"241
31	1'27"025	1'26"040	1'26"536	1'25"796	1'30"260	1'26"449	1'28"656	1'27"747	1'30"232	1'27"700	1'27"535	1'28"369
32	1'25"203	1'24"657	1'26"849	1'25"532	1'27"175	1'27"021	1'28"042	1'30"205	1'28"254	1'28"320	1'25"412	1'27"743
33	1'25"403	1'26"234	1'26"460	1'25"726	1'26"495	1'27"126	1'26"623	1'27"766	1'30"037	1'27"738	1'25"139	1'29"730
34	1'23"548	1'26"288	1'27"515	1'27"308	1'26"620	1'25"893	1'26"647	1'27"797	1'27"907	1'27"606	1'25"180	1'27"504
35	1'25"008	1'25"154	1'26"834	1'25"731	1'26"040	1'24"979	1'25"823	1'29"017	1'27"676	1'29"182	1'25"202	1'27"847
36	1'24"521	1'25"213	1'25"724	1'25"395	1'25"964	1'25"093	1'26"068	1'27"753	1'29"015	1'27"873	1'25"507	1'26"806
37	1'25"008	1'24"541	1'25"590	1'25"895	1'25"717	1'24"834	1'25"506	1'27"562	1'27"657	1'27"844	1'25"071	1'27"061
38	1'25"778	1'24"116	1'26"183	1'25"712	1'26"382	1'25"822	1'26"254	1'30"168	1'28"213	1'27"646	1'26"042	1'27"318
39	1'23"452	1'24"022	1'28"203	1'26"983	1'26"104	1'24"275	1'26"429	1'27"566	1'28"931	1'27"162	1'27"296	1'27"240
40	1'23"685	1'23"822	1'26"390	1'26"494	1'26"529	1'25"490	1'27"139	1'28"794	1'27"431	1'27"331	1'24"337	1'27"336
41	1'24"520	1'24"451	1'25"382	1'25"003	1'26"337	1'26"340	1'26"512	1'26"890	1'26"789	1'27"665	1'25"180	1'27"798
42	1'24"387	1'24"518	1'25"170	1'25"260	1'25"926	1'24"695	1'26"341	1'27"960	1'26"850	1'27"242	1'26"927	1'26"810
43	1'24"469	1'23"639	1'25"220	1'24"802	1'27"340	1'28"772	1'27"461	1'26"173	1'27"326	1'27"537	1'25"646	1'26"888
44	1'24"541	1'25"823	1'33"526	1'46"304	1'28"284	1'24"827	1'29"896	1'27"229	1'26"782	1'27"463	1'26"319	1'27"618
45	1'24"735	1'24"879	1'26"153	1'24"861	1'25"680	1'25"570	1'28"238	1'27"008	1'26"973	1'28"072	1'27"123	1'28"122
46	1'24"423	1'25"088	1'24"373	1'24"169	1'26"755	1'26"183	1'26"639	1'26"904	1'27"519	1'27"110	1'28"497	1'28"009
47	1'24"132	1'26"960	1'24"412	1'24"894	1'26"559	1'28"220	1'27"535	1'26"551	1'26"833	1'26"846	1'25"944	1'28"873
48	1'24"607	1'25"352	1'24"408	1'25"424	1'26"785	1'27"072	1'27"539	1'26"772	1'26"602	1'28"509	1'26"541	1'28"661
49	1'24"745	1'23"721	1'24"457	1'26"482	1'26"320	1'25"240	1'28"045	1'27"014	1'26"729	1'27"938	1'26"383	1'28"300
50	1'24"974	1'23"301	1'24"877	1'24"528	1'26"513	1'26"463	1'29"189	1'27"618	1'28"503	1'26"785	1'25"607	1'27"696
51	1'25"134	1'22"996	1'26"597	1'26"118	1'26"030	1'26"306	1'30"277	1'28"514	1'28"532	1'29"538	1'24"053	1'27"997
52	1'24"830	1'27"380	1'25"083	1'28"222	1'26"627	1'24"843	1'29"395	1'27"612	1'27"026	1'27"689	1'25"065	1'28"355
53	1'26"866	1'28"308	1'26"307	1'25"180	1'26"628	1'24"580	1'30"597	1'28"621	1'25"711	1'28"420	1'26"227	1'27"858
54	1'26"038	1'28"961	1'26"024	1'25"643	1'26"730	1'26"726	1'29"422	1'28"649	1'26"061	1'28"084	1'24"941	1'29"334
55	1'27"028	1'26"348	1'25"287	1'25"769	1'27"043	1'25"375	1'30"043	1'27"905	1'27"135	1'28"989	1'24"209	1'28"737
56	1'28"901	1'25"294	1'26"407	1'24"895	1'26"918	1'25"198	1'30"364	1'26"388	1'26"667	1'29"478	1'24"507	1'27"874
57	1'29"089	1'24"968	1'25"981	1'24"606	1'27"448	1'24"616	1'28"239	1'26"577	1'33"473	1'27"005	1'25"381	1'27"939
58	1'28"919	1'26"313	1'25"324	1'25"671	1'26"671	1'24"790	1'27"133	1'27"487	1'27"161	1'26"920	1'24"433	1'28"434
59	1'28"621	1'27"695	1'24"693	1'26"569	1'28"204	1'27"410	1'26"886	1'27"109	1'28"234	1'27"146	1'24"704	1'27"971
60	1'28"735	1'27"947	1'25"581	1'25"509	1'29"552	1'26"093	1'27"691	1'28"102	1'27"173	1'26"965	1'25"370	1'28"977
61	1'31"682	1'25"935	1'26"927	1'26"211	1'28"733	1'25"553	1'27"669	1'29"546	1'26"106	1'26"706	1'24"145	1'29"168
62	1'30"032	1'25"079	1'26"950	1'25"809	1'28"641	1'25"779	1'27"501	1'28"493	1'27"274	1'27"498	1'26"127	1'28"598
63	1'29"314	1'25"741	1'27"204	1'24"698	1'28"722	1'26"495	1'29"956	1'28"143	1'26"741	1'26"404	1'24"275	1'30"793
64	1'28"352	1'26"952	1'27"806	1'24"347	1'28"346	1'28"823	1'30"215	1'30"933	1'26"224	1'27"691	1'24"367	1'33"126
65	1'28"584	1'28"968	1'29"432	1'27"261	1'29"351	1'27"096	1'28"262	1'28"022	1'26"641	1'27"922	1'24"172	1'30"055
66	1'28"575	1'29"739	1'27"581	1'25"790	1'29"433	1'26"270	1'28"420	1'35"054	1'26"409	1'31"776	1'26"781	1'30"626
67	1'29"619	1'28"089	1'26"309	1'26"680	1'30"221	1'28"333	1'29"711	1'30"340	1'26"721	1'30"974	1'24"926	1'30"018
68	1'30"230	1'28"640	1'26"453	1'24"148	1'32"620	1'32"082	1'30"085	1'30"682	1'28"218	1'40"148	1'25"264	1'30"377
69	1'32"873	1'29"103	1'25"664	1'24"665	1'32"680	1'31"951	1'39"366	1'32"031	1'30"949	1'33"166	1'25"946	1'32"087
70	1'35"581	1'30"546	1'26"471	1'25"649	1'36"233							

7

8

19

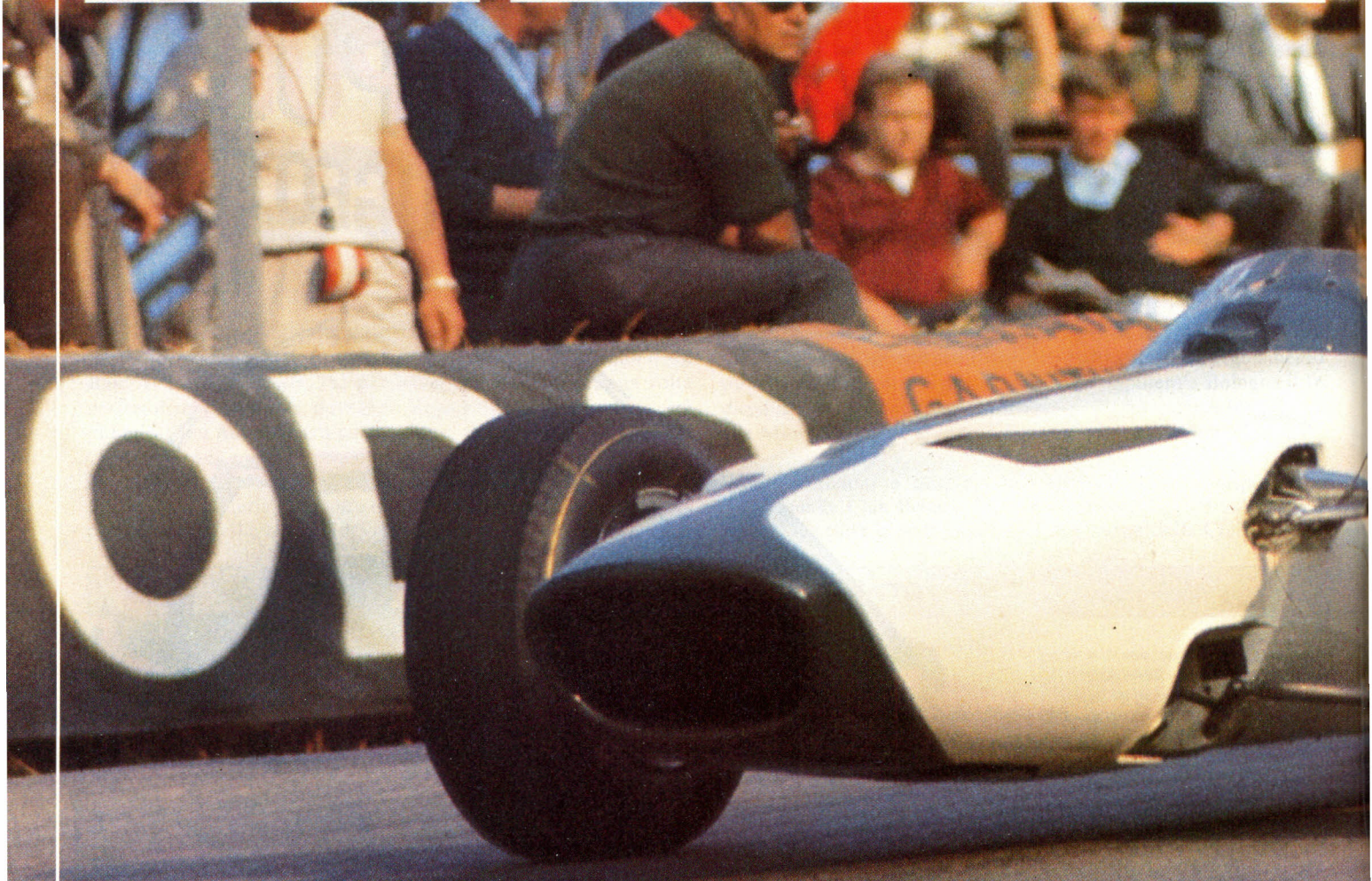
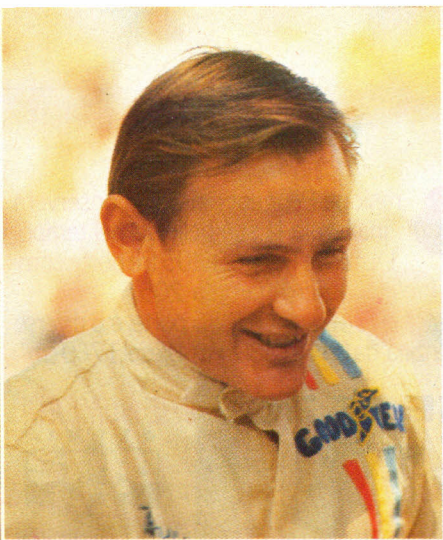
27

11

G. Berger Ats Bmw D7	J. Laffite Williams Honda Fw09	M. Baldi Sprint Hart	J. Gartner Osella-Alfa FA1F	E. Cheever Euro Alfa Romeo 184	P. Ghinzani Osella Alfa Falf	N. Mansell Lotus Renault 94	D. Warwick Renault Re 50	P. Streiff Renault Re 50	K. Rosberg Williams Honda Fw09	F. Hesnault Ligier Renault Ja 23	T. Boutsen Arrows Bmw A7	J. Palmer Ran Hart 02	M. Surer Arrows Ford A6	P. Alliot Ran Hart 02
1'51"555	1'49"325	1'53"020	1'52"080	1'44"663	1'51"125	1'37"667	1'43"681	1'48"795	1'36"327	1'50"248	1'46"896	1'53"216	1'47"781	1'53"96 5
1'34"916	1'35"590	1'34"999	1'35"164	1'32"520	1'35"145	1'32"219	1'31"195	1'35"516	1'30"766	1'35"401	1'33"203	1'35"335	1'35"332	□1'53"542
1'32"649	1'31"821	1'34"194	1'33"488	1'31"609	1'33"509	1'28"957	1'30"127	1'31"986	1'28"889	1'32"307	1'31"766	1'34"299	1'31"802	
1'32"134	1'30"752	1'32"405	1'32"847	1'29"470	1'32"521	1'27"684	1'28"742	1'30"305	1'28"138	1'30"549	1'30"274	1'33"430	1'30"105	
1'31"181	1'29"681	1'32"923	1'32"293	1'29"970	1'31"042	1'27"168	1'27"849	1'29"665	1'27"396	1'30"825	1'29"351	1'31"771	1'29"348	
1'30"444	1'28"827	1'32"116	1'31"576	1'29"061	1'31"057	1'27"005	1'28"100	1'29"136	1'27"695	1'31"028	1'29"602	□1'30"711	1'29"018	
1'31"338	1'28"750	1'31"649	1'31"761	1'28"852	1'31"649	1'27"137	1'28"287	1'29"009	1'27"880	1'30"970	1'29"037	1'31"525	□1'28"635	
1'31"226	1'28"379	1'31"169	1'30"895	1'28"530	1'30"739	1'28"059	1'28"021	1'28"576	1'27"765	1'31"930	1'28"574	1'32"396	1'28"830	
1'31"572	1'30"044	1'30"508	1'30"740	1'27"754	1'31"161	1'27"784	1'27"347	1'30"425	1'28"754	1'29"937	1'28"573	1'43"114		
1'30"835	1'29"741	1'30"174	1'31"416	1'28"291	1'30"705	1'28"984	1'27"723	1'30"071	1'28"733	1'29"772	1'28"591	4'50"621		
1'29"815	1'28"796	1'30"211	1'30"326	1'28"148	1'29"905	1'27"661	1'26"334	1'30"274	1'27"881	1'29"379	1'28"355	6'12"152		
1'30"059	1'28"369	1'29"905	1'30"155	1'27"868	1'29"948	1'27"139	1'27"221	1'28"898	1'29"103	1'30"584	1'28"364	1'31"664		
1'29"669	1'27"598	1'30"585	1'30"966	1'29"020	1'30"753	1'25"894	1'45"169	1'28"261	1'28"150	1'30"092	1'29"352	1'31"286		
1'29"822	1'27"741	1'29"731	1'31"826	1'28"433	1'30"899	1'25"510	1'52"545	1'28"613	1'28"212	1'31"308	1'28"736	1'34"103		
1'29"661	1'27"300	1'29"522	1'29"928	1'28"117	1'30"611	1'25"430	1'26"934	1'30"187	1'27"587	1'30"530	1'28"188	1'33"446		
1'29"313	1'28"065	1'30"232	1'29"293	1'28"221	1'29"821	1'25"542	1'25"919	1'29"777	1'27"623	1'30"208	1'27"818	1'31"437		
1'30"199	1'28"350	1'30"256	1'30"809	1'28"117	1'29"856	1'25"216	1'26"495	1'28"948	1'28"038	1'29"754	1'28"286	1'34"072		
1'30"702	1'28"257	1'30"532	1'30"023	1'29"134	1'31"652	1'25"344	1'26"900	1'27"987	1'28"175	1'29"871	1'28"152	1'38"759		
1'31"303	1'27"474	1'30"519	1'30"012	1'27"532	1'29"832	1'25"366	1'26"341	1'29"849	1'28"214	□1'29"219	1'28"582	2'10"279		
1'31"271	1'38"976	1'29"372	1'29"311	1'27"240	1'30"147	1'26"426	□1'25"309	1'28"456	1'27"405	1'30"228	1'27"952			
1'29"899	2'20"167	1'29"431	1'29"303	1'27"447	1'29"775	1'25"495	1'26"353	1'28"185	1'26"642	1'30"912	1'27"987			
1'28"904	1'47"922	1'29"169	1'29"357	1'27"283	1'29"505	1'25"728	1'25"948	2'29"930	1'27"082	1'30"267	1'28"261			
1'29"328	2'40"004	1'29"096	1'30"034	1'27"413	1'29"015	1'25"018	1'25"873	1'31"528	1'26"449	1'29"881	1'28"033			
1'28"811	1'28"253	1'29"202	1'29"160	1'27"230	1'28"965	1'25"775	1'26"131	1'30"002	1'26"435	1'29"668	□1'27"725			
1'29"267	1'26"528	1'29"156	1'30"595	1'26"969	1'29"896	1'25"252	1'27"216	1'29"281	1'26"457	1'30"081				
1'29"060	1'26"923	1'30"342	1'31"098	1'26"879	1'28"961	1'25"812	1'27"623	1'29"919	1'27"563	1'29"687				
1'30"723	1'27"369	1'32"638	1'34"898	2'02"841	1'30"078	1'24"299	2'33"559	1'30"399	1'27"061	1'30"250				
1'32"938	1'27"038	1'30"135	1'30"519	8'39"736	1'30"745	1'25"186	1'26"900	1'31"158	1'27"853	1'30"921				
1'30"754	1'27"259	1'29"200	1'30"472	1'30"156	1'32"156	1'25"706	1'27"369	1'28"128	1'27"537	1'32"457				
1'30"166	1'27"456	1'32"571	1'29"310	1'27"409	1'32"757	1'25"139	1'26"414	1'29"374	1'26"426	1'30"869				
1'28"950	1'25"917	1'32"005	1'31"091	1'26"961	1'35"642	1'25"367	1'28"888	1'28"432	1'27"754	1'41"603				
1'33"315	1'25"833	1'29"685	1'29"405	1'26"033	1'30"402	1'25"130	1'26"967	1'29"766	1'26"622					
1'30"053	1'26"068	1'28"414	1'28"755	□1'26"020	1'26"212	1'25"727	1'27"996	1'27"370	1'26"506					
1'31"188	1'26"190	1'28"799	1'28"806	1'26"741	1'31"524	1'26"709	1'26"269	1'27"322	1'26"167					
1'29"727	1'38"004	1'28"894	1'29"500	1'27"889	1'31"659	1'25"656	1'25"851	1'27"216	1'26"094					
1'29"390	2'12"769	1'29"610	1'28"917	1'26"432	1'32"135	1'25"091	1'26"353	1'26"900	1'25"740					
1'28"033	1'27"378	1'30"351	1'28"052	1'26"894	1'32"921	1'25"657	1'26"356	1'27"392	□1'25"667					
1'27"804	1'26"132	1'32"652	1'31"178	1'26"524	1'31"345	1'25"116	1'26"615	1'27"428	1'26"476					
1'28"537	1'25"489	1'32"036	1'28"133	1'26"258	1'31"924	1'27"530	1'26"212	1'27"132	1'27"957					
1'30"411	1'26"681	1'34"284	1'28"400	1'27"484	1'31"756	1'26"097	1'26"185	1'29"373						
1'28"440	1'25"667	1'30"132	1'29"881	1'28"186	1'30"152	1'25"387	1'26"271	1'27"371						
1'27"695	1'25"561	1'34"427	1'29"873	1'28"337	□1'28"410	1'24"604	1'28"211	1'27"483						
1'30"379	1'25"104	1'30"717	1'28"527	1'27"587	1'31"562	1'25"109	1'26"327	□1'26"874						
1'33"417	1'25"822	1'28"777	1'28"379	1'28"083	1'33"490	1'24"698	1'26"173	1'27"172						
1'27"146	1'25"723	1'28"788	1'28"798	1'26"473	1'36"956	1'24"296	1'25"944	1'29"033						
1'27"729	1'26"945	1'28"887	1'30"306	1'28"055	1'33"915	1'24"513	1'25"948	1'29"901						
1'29"272	1'29"332	1'29"933	1'29"028	1'29"010	1'34"679	□1'24"267	1'27"139	1'27"756						
1'27"900	1'26"085	□1'27"772	1'31"950	1'26"720	1'34"222	1'24"495	1'28"264	1'31"649						
1'30"908	1'27"004	1'29"222	1'28"016	1'27"247	1'34"128	1'24"613	1'27"052							
1'28"998	1'27"562	1'36"767	1'28"129	1'27"234	1'33"463	1'25"082	1'34"999							
1'32"739	1'26"573	1'31"549	1'29"113	1'28"739	1'35"638	1'47"654	1'26"687							
1'30"344	1'25"972	1'30"092	1'28"110	1'26"969	1'36"851	2'47"352								
1'29"521	1'28"789	1'31"090	1'28"740	1'26"870	1'34"932									
1'27"852	1'25"276	1'30"301	1'27"794	1'27"285	1'32"791									
1'28"240	□1'24"507	1'29"571	1'27"873	1'27"036	1'35"561									
1'29"011	1'24"778	1'31"054	1'27"910	1'26"858	1'34"565									
1'28"976	1'24"901	1'30"569	1'28"742	1'27"238	1'39"497									
1'28"012	1'25"856	1'30"931	□1'27"169	1'26"602	1'34"007									
□1'26"601	1'25"759	1'31"620	1'27"533	1'28"420	1'33"803									
1'26"744	1'24"685	1'33"674	1'27"358	1'27"108	1'34"363									
1'27"098	1'24"847	1'31"331	1'27"848	1'29"772										
1'31"170	1'29"887	1'35"470	1'30"298	1'26"809										
1'29"256	1'25"440	1'31"364	1'29"013	1'26"882										
1'30"478	1'24"631	2'10"849	1'28"156	1'26"176										
1'30"868	1'29"719	2'23"657	1'28"466											
1'30"496	1'29"709	2'25"820												
1'30"340	1'26"679													
1'29"105														

L'eterno secondo

IL PRIMO GP dell'Estoril, quarto della serie portoghese, passerà alla storia come il Gran Premio dei secondi: Lauda arrivando secondo è primo nel mondiale, ovvero l'esatto contrario di quanto è toccato a Prost. In pratica la storia di questa ultima corsa è tutta nell'assottigliarsi progressivo della distanza tra la linea spezzata azzurra e quella quasi ininterrotta rosa. Prost, ahilui, non aveva neppure la soddisfazione di poter intervenire: primo dopo soli otto giri aveva già fatto il massimo e altro non gli restava che vedere, impotente, la marea che stava per raggiungerlo, lenta ma precisa quanto implacabile. Lauda, dal canto suo, ha usufruito di un solo ritiro, per quanto importante avendogli dato la seconda piazza, quello di Mansell e, se vogliamo proprio, della malapartenza di Piquet. Va tuttavia detto che proprio in coincidenza dell'abbandono del pilota inglese, l'austriaco ha fatto segnare il suo miglior tempo sul giro (51.1'22"996) che è poi stato anche il record della corsa. Come già in Olanda, anche in Portogallo i partenti sono stati 27 cosiccome uguale è stato il piazzamento finale dei primi due. Di rado nello sport si diventa famosi per essere arrivati secondi: l'unico precedente universalmente noto è nel ciclismo con Tano Belloni, il cui Lauda si chiamava Girardengo. Oltre a tutto, Prost di «Girardenghi» ne ha già avuti due: c'è stato anche Piquet, nel 1983. Si potrebbe spiegare tutto con la sfortuna ma non si può dimenticare che la malasorte, per uno sportivo, va considerata difetto e non dei più lievi, nel caso dell'automobilismo equiparabile a un motore che non va, un telaio che non funge, una gomma che non morde. In più, per questo genere di guasto non ci sono né meccanici, né tecnici. Un esorcista? Potrebbe essere l'idea 1985. □



McLAREN STORY / Dai primi timidi vagiti al terzo mondiale

L'eredità di Bruce

Il pilota neozelandese (scomparso in prova a Goodwood nel 1970) divenne costruttore nel 1964 e quattro anni dopo vinse il primo GP con una sua F.1. Il suo team ne ha onorato la memoria con i titoli iridati 1974 (Fittipaldi), 1976 (Hunt) e 1984 (Lauda)

di Bob Constanduros



22 maggio 1966: al GP di Monaco debutta, nelle mani del pilota costruttore, la prima McLaren F.1, la M2B con motore Ford non ancora verniciata nel caratteristico color giallo (FotoVillani). In alto l'indimenticabile dolce sorriso di Bruce (FotoVillani) rivive, 14 anni dopo la sua morte, nel trionfo iridato della McLaren di Niki Lauda (FotoColombo)

FU VERSO la fine del 1963 che Bruce McLaren fece registrare il nome della «McLaren Motor Racing Ltd», dando il via a un'impresa che avrebbe portato le sue vetture a vincere 42 Gran Premi e tre titoli mondiali piloti di F. 1. Il neozelandese dal volto buono era stato pilota della Cooper in F. 1 dal 1959 e il suo primo progetto in proprio fu quello di portare delle Cooper alla Coppa

Tasmania del 1964, dato che i team inglesi non erano interessati a partecipare ufficialmente. Due anni e mezzo dopo, il team fece debuttare la sua prima vettura di F. 1 in occasione del GP di Monaco 1966. McLaren non ebbe però la possibilità di assaporare la gioia di un titolo mondiale: morì prima che le sue vetture riuscissero nell'impresa, uscendo di pista al volante di una McLaren Can-Am nel

1970 durante una seduta di prove a Goodwood, in Inghilterra. Per desiderio della famiglia il team proseguì la sua attività vincendo il campionato del mondo nel 1974 (Fittipaldi) e nel 1976 (Hunt) sotto la guida di Teddy Mayer. Nel 1980 ci fu poi la fusione con il «Project Four International» di Ron Dennis, e con il contributo ingegneristico di John

segue



1968



1972



1974

Dall'album dei ricordi

In questa pagina cinque vetture e cinque piloti che hanno fatto la storia della McLaren. Qui sopra Bruce McLaren in Parabolica a Monza 1968 con la M7A-Ford che tre mesi prima, in Belgio, aveva conquistato la sua prima vittoria in un GP (FotoVillani). In alto a destra Denny Hulme nel vittorioso GP del Sud Africa del 1972 al volante della M19A sponsorizzata Yardley. Fu l'unico successo della McLaren in quella stagione. Qui a fianco il primo binomio iridato, nel 1974: Emerson Fittipaldi e la M23 in uno spettacolare controsterzo. In basso a sinistra ancora la M23 nel 1976, anno in cui diede a James Hunt (nella foto tallonato dalla Penske di Watson a Zandvoort) il titolo mondiale (FotoNoris). In basso a destra Lauda primo a Long Beach 1982 con la MP4-Ford (FotoDPPI)



1976



1982

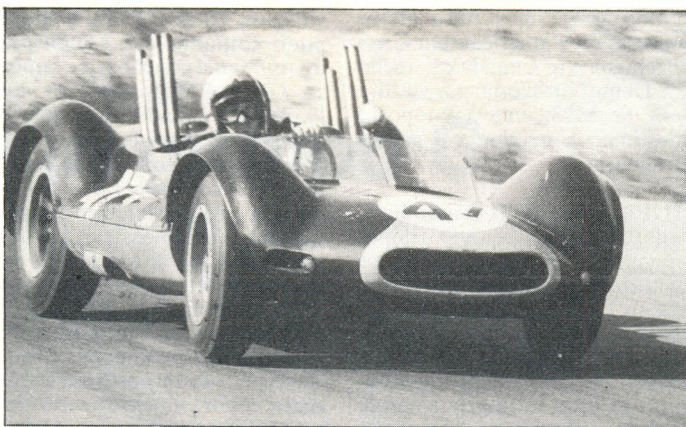
L'eredità di Bruce

segue

Barnard il team tornò alla ribalta dopo un periodo poco fortunato. Oggi Bruce McLaren sarebbe giustamente fiero di come il team che porta ancora il suo nome ha disintegrato la concorrenza nel mondiale di quest'anno. Con 12 vittorie sulle 16 gare in calendario, Lauda e Prost hanno letteralmente polverizzato il record di 8 successi stagionali che la Lotus aveva stabilito nel 1978 con Andretti e Peterson.

BRUCE MCLAREN aveva costituito la nuova società con la moglie Pat ed Eoin S. Young come direttori associati. Michael Turner disegnò il marchio e così i fratelli Teddy e Timmy Mayer, Tyler Alexander, Wally Willmott e McLaren stesso partirono per il campionato della Tasmania 1964 con le loro Cooper adattate alle gare sulla distanza di 100 miglia. Il risultato fu tragicamente contrastante: Bruce vinse il campionato, ma Timmy Mayer rimase ucciso. Al ritorno in Inghilterra, il nuovo team si concentrò sulle gare per vetture sport con la Zerex Special derivata direttamente dalla Cooper F. 1. Ma la prima vettura a portare il nome McLaren fu la M1A, una biposto con telaio tubolare costruita nell'officina di Feltham da uno staff di sei persone: ebbe tanto successo che il team fu sommerso dalle ordinazioni. Allora McLaren decise di far costruire le sue vetture «clienti» dalla Trojan di Peter Agg, che nei sette anni successivi realizzò ben 200 macchine; McLaren nel 1965 continuò a correre per la Cooper, mentre la sua scuderia stava rapidamente prendendo forma. La M1A venne modificata e chiamata M1B; Robin Herd intanto si mise a disegnare una vettura monoscocca con motore Oldsmobile V8 da usare per le prove di pneumatici e denominata M2A. Nello stesso anno costruirono anche una vettura per gare in salita, la M3.

ALLA FINE DEL 1965 McLaren abbandonò la Cooper per correre con le proprie macchine l'anno dopo. La prima vettura per la nuova Formula 1 da tre litri fu la M2B che debuttò a Montecarlo equipaggiata con un motore Ford Indy ridotto nella cilindrata. La monoposto riapparve poi al GP di Gran Bretagna spinta questa volta da



Bruce McLaren al volante della sua prima realizzazione: la Zerex Special del 1964, dotata di chassis Cooper e motore Oldsmobile V8. Si notino gli originali scarichi «a canne d'organox» (FotoGulde)

Tutte le vittorie McLaren F.1

1968	GP Belgio	1. McLaren (McLaren M7A-Ford)
	GP Italia	1. Hulme (McLaren M7A-Ford)
	GP Canada	1. Hulme (McLaren M7A-Ford)
1969	GP Messico	1. Hulme (McLaren M7A-Ford)
1972	GP Sud Africa	1. Hulme (McLaren M19A-Ford)
1973	GP Svezia	1. Hulme (McLaren M23-Ford)
	GP Gran Bretagna	1. Revson (McLaren M23-Ford)
	GP Canada	1. Revson (McLaren M23-Ford)
1974	GP Argentina	1. Hulme (McLaren M23-Ford)
	GP Brasile	1. Fittipaldi (McLaren M23-Ford)
	GP Belgio	1. Fittipaldi (McLaren M23-Ford)
	GP Canada	1. Fittipaldi (McLaren M23-Ford)
1975	GP Argentina	1. Fittipaldi (McLaren M23-Ford)
	GP Spagna	1. Mass (McLaren M23-Ford)
	GP Gran Bretagna	1. Fittipaldi (McLaren M23-Ford)
1976	GP Spagna	1. Hunt (McLaren M23-Ford)
	GP Francia	1. Hunt (McLaren M23-Ford)
	GP Germania	1. Hunt (McLaren M23-Ford)
	GP Olanda	1. Hunt (McLaren M23-Ford)
	GP Canada	1. Hunt (McLaren M23-Ford)
	GP Usa	1. Hunt (McLaren M23-Ford)
1977	GP Gran Bretagna	1. Hunt (McLaren M26-Ford)
	GP Usa	1. Hunt (McLaren M26-Ford)
	GP Giappone	1. Hunt (McLaren M26-Ford)
1981	GP Gran Bretagna	1. Watson (McLaren MP4-Ford)
1982	GP Long Beach	1. Lauda (McLaren MP4-Ford)
	GP Belgio	1. Watson (McLaren MP4-Ford)
	GP Detroit	1. Watson (McLaren MP4-Ford)
	GP Gran Bretagna	1. Lauda (McLaren MP4-Ford)
1983	GP Long Beach	1. Watson (McLaren MP4-Ford)
1984	GP Brasile	1. Prost (McLaren MP4/2-Tag)
	GP Sud Africa	1. Lauda (McLaren MP4/2-Tag)
	GP San Marino	1. Prost (McLaren MP4/2-Tag)
	GP Francia	1. Lauda (McLaren MP4/2-Tag)
	GP Monaco	1. Prost (McLaren MP4/2-Tag)
	GP Gran Bretagna	1. Lauda (McLaren MP4/2-Tag)
	GP Germania	1. Prost (McLaren MP4/2-Tag)
	GP Austria	1. Lauda (McLaren MP4/2-Tag)
	GP Olanda	1. Prost (McLaren MP4/2-Tag)
	GP Italia	1. Lauda (McLaren MP4/2-Tag)
	GP Europa	1. Prost (McLaren MP4/2-Tag)
	GP Portogallo	1. Prost (McLaren MP4/2-Tag)

un poco potente motore Sere-nissima V8, tuttavia Bruce riuscì a conquistare un punto, il primo sulla sua macchina. Per i GP degli Usa e del Messico si ritornò al motore Ford e McLaren si piazzò quinto nella gara americana, chiudendo il mondiale al settimo posto nella classifica costruttori. Nel 1967, ancora unico pilota del team, il neozelandese partecipò a sei GP con le sue vetture dotate di motore BRM e ad altri tre al volante di una Eagle-Weslake: l'unico risultato valido fu un quarto posto a Montecarlo, ma in compenso il team ebbe un grande successo negli Stati Uniti con cinque vittorie su sei gare Can Am, tre ottenute da Denny Hulme e due da Bruce stesso che si aggiudicò anche il titolo al volante della M6A. Hulme, che si era laureato campione del mondo quell'anno con la Brabham-Repco, si unì al team di F. 1 nel 1968. E fu una stagione eccellente: Denny conquistò 33 punti e finì terzo nella classifica di campionato, mentre McLaren ne ottenne 22 arrivando quinto. Il team si piazzò secondo nella coppa costruttori, Hulme vinse due GP e McLaren trionfò in Belgio per la prima volta al volante di una monoposto che portava il suo nome. Altri piloti del team furono Dan Gurney (3 GP) e Jo Bonnier (5 GP) che arrivò sesto a Monza. Le vetture ufficiali vennero equipaggiate con il nuovo Ford-Cosworth 8 cilindri, e lo sarebbero state anche per i 15 anni successivi. Una McLaren conquistò nuovamente il titolo Can-Am, ma questa volta fu Hulme a vincere con McLaren secondo. Nel 1969 McLaren e Hulme continuarono a correre su vetture derivate dalla M7 e in quella occasione fu Bruce a piazzarsi davanti a Denny al terzo posto nel mondiale con 26 punti conquistati grazie a otto piazzamenti. Hulme ottenne 20 punti e la vittoria nell'ultima corsa della stagione, il GP del Messico. Anche McLaren seguì la moda delle quattro ruote motrici costruendo la M9 che Derek Bell guidò al GP di Gran Bretagna, ma la macchina venne subito accantonata. Negli Stati Uniti le McLaren M8B vinsero undici gare Can-Am: sei successi e il titolo andarono a McLaren. Infine, a completare un 1969 ricco di allori, Peter Gethin vinse il campionato di F. 5000 su una M10A.

NEL 1970 la coppia McLaren-Hulme era pronta ad affermarsi nuovamente sulle due sponde

segue

L'eredità di Bruce

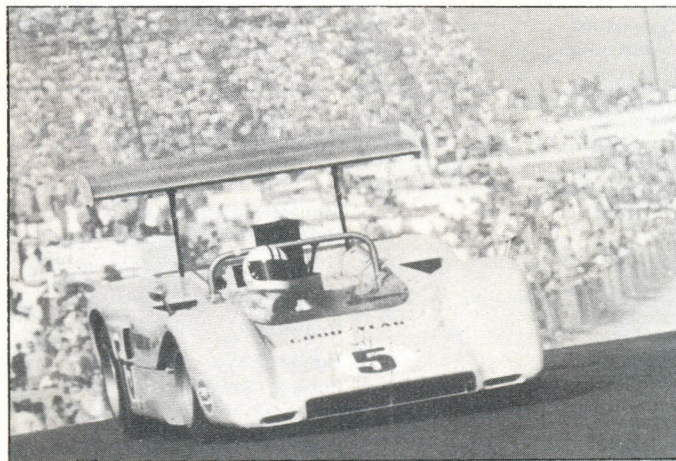
segue

dell'Atlantico. Il team era ormai composto da 50 persone e si era trasferito a Colnbrook vicino all'aeroporto di Heathrow. Tutto sembrava filare alla perfezione e Bruce era già arrivato secondo in un movimentato GP di Spagna, a Jarama. Ma un destino crudele era in agguato. A Goodwood, durante una seduta di prove private con la M8D Can-Am, Bruce McLaren perse il controllo della vettura e andò a schiantarsi contro una postazione di commissari. Morì sul colpo. All'origine dell'incidente fu forse l'improvviso distacco in pieno rettilineo della nuova sezione di coda che si stava collaudando. Per desiderio della moglie Pat e della famiglia, il team continuò la sua attività e Hulme concluse il mondiale 1970 al quarto posto. Altri piloti si alternarono nella stagione sulle gialle monoposto: Dan Gurney, John Surtees, Peter Gethin, Jo Bonnier, Andrea De Adamich e Nanni Galli. Gethin vinse nuovamente il campionato di F. 5000 e Hulme fece il bis personale nella Can-Am vincendo sei gare con la M8D. Tre vetture corsero a Indianapolis e la migliore, guidata da Peter Revson, si piazzò al secondo posto. Nel 1971 il team di F.1 era composto da Hulme e Gethin, ma non fu un anno fortunato. Entrambi i piloti totalizzarono nove punti nel mondiale, ma quelli di Peter arrivarono tutti dalla sua inaspettata vittoria a Monza con la BRM. Jackie Oliver e Jo Bonnier disputarono entrambi tre GP su vetture McLaren, mentre De Adamich guidò nuovamente la versione spinta dall'otto cilindri Alfa Romeo. Dal canto suo l'americano Mark Donohue conquistò un eccellente terzo posto al GP del Canada con una M19A sponsorizzata Sunoco. Le cose migliorarono nel 1972 con Hulme e la scuderia entrambi al terzo posto nel campionato di F.1. Secondo pilota fu Peter Revson che terminò al quinto posto nel mondiale con 23 punti, ma anche Brian Redman (in tre occasioni) e Jody Scheckter (al suo debutto in F. 1) ebbero occasione di mettersi in luce al volante della McLaren. Nella Can-Am arrivò il sesto successo consecutivo, ma già si profilava all'orizzonte la minaccia della Porsche 917. Confermati per il 1973, Hulme e Revson ebbero una buona sta-

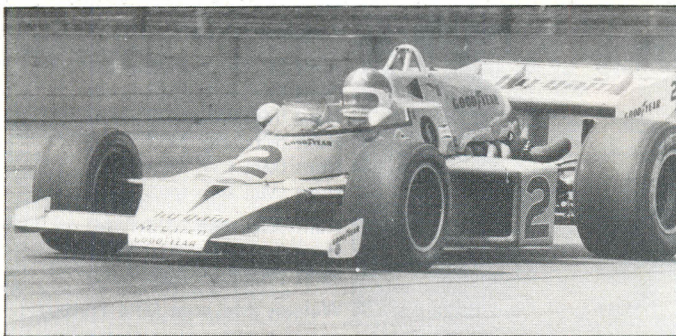
gione, grazie soprattutto, ai due successi dell'americano in Gran Bretagna e in Canada e a quello di Denny in Svezia. La vettura era la M23, una monoposto destinata a raggiungere grandi traguardi.

IL PRIMO TITOLO mondiale, infatti, arrivò l'anno dopo, quando la McLaren schierò tre vetture per Emerson Fittipaldi, Denis Hulme e Mike Hailwood. Hulme vinse subito in Argentina, ma fu Emerson a laurearsi campione con tre vittorie e dopo una dura lotta prima con la Ferrari di Lauda poi con quella

vinse sei Gran Premi e il titolo piloti soffiandolo a Lauda per un punto nel conclusivo e famoso GP del Giappone, in cui l'austriaco della Ferrari, reduce dal terribile incidente del Nürburgring, non ebbe la forza di continuare la corsa sotto la pioggia. Alla McLaren sfuggì tuttavia il titolo costruttori, andato alla Casa di Maranello. In compenso Rutherford fece il bis a Indianapolis. Nel 1977 la M26 non consentì a Hunt e Mass di andare rispettivamente oltre il quinto e il sesto posto nel mondiale, con tre vittorie nel carneire dell'inglese. Con la vecchia



Nella storia McLaren un capitolo importante è occupato dalle vetture Can-Am e Indy. In alto Denny Hulme con la plurivittoriosa M8B del 1969 e in basso Johnny Rutherford, due volte vincitore a Indianapolis con la McLaren. Qui è al volante della M16E del 1976



di Regazzoni, battuto proprio all'ultimo GP a Watkins Glen. Trionfo anche a Indianapolis dove Johnny Rutherford guidò alla vittoria la M16C/D. Ritiratosi il «vecchio» Hulme, nel 1975 Jochen Mass affiancò Fittipaldi, ma entrambi dovettero arrendersi allo strapotere della Ferrari di Lauda. Emerson comunque vinse in Argentina e in Inghilterra, mentre Mass si impose nel GP di Spagna. Fu un anno di transizione in attesa del secondo titolo iridato, quello del 1976.

JAMES HUNT raccolse degnamente l'eredità di Fittipaldi:

ma gloriosa M23 debuttarono in F. 1 Bruno Giacomelli e un certo Gilles Villeneuve che al GP di Gran Bretagna dimostrò subito il suo enorme talento. Con il 1978 si aprì il periodo meno fortunato nella storia della McLaren, che avrebbe dovuto attendere fino al 1981 per assaporare di nuovo il gusto della vittoria. Nel '78 Hunt e Tambay (chiamato a sostituire Mass) non riuscirono a raggranellare più di otto punti, mentre una M23 sponsorizzata Chesterfield teneva a battesimo l'esordio in F. 1 di Nelson Piquet. L'anno successivo fu altrettanto disastroso e il miglior risultato

di John Watson, nuova prima guida del team in sostituzione di Hunt, rimase il terzo posto nel GP inaugurale in Argentina. Il 1979 fu anche l'anno i cui la McLaren abbandonò dopo 16 anni le sue attività in America, anche se in effetti la McLaren Engines, costituita nel 1969 per fornire motori al team Can-Am, continuò ad operare autonomamente a Detroit. Nel 1980 Prost rimpiazzò Tambay, ma la ruota della fortuna continuò a girare per il verso sbagliato e alla fine della stagione si giunse a una svolta decisiva. Il «Project Four» di Ron Dennis, Creighton Brown e John Barnard entrò in società con la McLaren creando la «McLaren International». Teddy Mayer, che qualche anno prima aveva rilevato la quota di Pat McLaren, e Tyler Alexander rimasero alla direzione della nuova società. Dennis era un uomo ambizioso e il suo ingegnere, che aveva già iniziato a lavorare con le fibre di carbonio, disponeva di un grande talento personale: questi due uomini avrebbero decretato la rinascita McLaren dopo gli anni bui. Nel 1981 si evidenziarono i primi sintomi di ripresa. Watson, cui si era affiancato De Cesaris, vinse in Gran Bretagna con la nuova MP4, e l'anno dopo fu raggiunto da Niki Lauda. Nel mondiale 1982 la McLaren vinse quattro Gran Premi e i suoi piloti si spartirono equamente i successi: Lauda primo a Long Beach e a Brands Hatch, Watson primo a Zolder e a Detroit. Ma il nordirlandese lottò anche per il titolo iridato piazzandosi alla fine al secondo posto dietro Rosberg (Williams), a pari merito con Pironi e nettamente davanti al più blasonato Lauda.

SI ARRIVA così alla storia recente, al 1983 con la vittoria di Watson a Long Beach e con l'apparizione del motore Tag-Porsche Turbo in sostituzione del vecchio Cosworth. Poche gare di collaudo e poi l'esplosione fin dalla prima gara di quest'anno, con Lauda e Prost dominatori incontrastati. Oggi la McLaren, guidata da Ron Dennis dopo il ritiro di Teddy Mayer nel 1983 e forte dell'appoggio finanziario della Marlboro, rappresenta l'espressione migliore di come deve essere organizzato un team di successo in Formula uno. E c'è da credere che il vecchio Bruce andrebbe orgoglioso per come gli uomini McLaren di oggi hanno raccolto la sua eredità.

Bob Constanduros

Un clamoroso rientro nelle corse

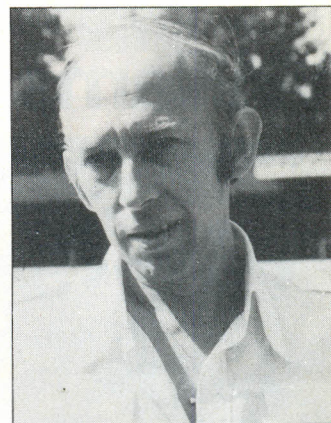
Mercedes in gruppo C

ORMAI è un fatto scontato: il campionato endurance per vetture di gr.C1 è sempre più riservato alle grandi Case. Ben diversa appare la situazione in gr.C2, dove i costi abbastanza limitati stanno invogliando le Case che non desiderano entrare nelle corse in forma troppo diretta. Tra queste, la Mercedes, della quale da anni si parla in merito a un suo rientro agonistico, non escludendo nemmeno la F.1. Di recente la Mercedes ha iniziato a produrre il modello 190 con motore 2.3 a 16 valvole, una vettura che sarà anche omologata in gr.A e successivamente schierata in euro-turismo. Prima ancora però sarà il motore ad essere sfruttato in corsa. La Mercedes infatti reputa che i 2.3-16 sia potenzialmente molto valido in C2 e ne ha già preparata una versione che ha dato ottimi risultati.

Alimentato con turbocompressore il 2.3 verrà schierato in forma semi-ufficiale nel 1985 e sarà la Gebhardt a fornire il telaio e a iscrivere la vettura. Quest'anno il team tedesco ha iscritto due vetture, una con motore BMW-2.000 e una con motore Ford-Cosworth: non ha avuto molta fortuna ma il telaio è apparso competitivo. Il motore Mercedes è stato preparato dal reparto esperienze della Casa che fornirà anche propri tecnici per la messa a punto in corsa. La stessa Gebhardt continuerà anche ad utilizzare motori BMW e sembra che dalla versione 3.500 con 4 valvole per cilindro (il motore della nuova M635) sia stato realizzato un 3.000 dotato di turbocompressore, potente e parco nei consumi.

RISCOSSA INGLESE. Sempre nel

settore C2, le vittorie della Tiga con il Ford-Cosworth nella attuale stagione, hanno convinto la famosa casa dei motori ad appoggiare in modo più diretto il team dell'ex-pilota Howden Ganley. La nuova Tiga, rinnovata nell'aerodinamica, avrà in pratica un V8 aspirato «ufficiale» e a quel punto la battaglia in C2 sarà davvero interessante con in primo piano ancora le Lola (che saranno ampiamente rinnovate) e soprattutto le Alba-Giannini. Il telaio dell'ingegnere Stirano sarà aggiornato nell'aerodinamica (effetto suolo) e nei freni mentre Carlo Facetti è molto impegnato nel migliorare ancora il Carma 4 cilindri turbo, che ha permesso all'Alba di ottenere prestigiosi risultati nelle gare mondiali. (d. b.)



MORRIS NUNN

Morris Nunn manager del Team Haas

MORRIS NUNN, (nella foto Attualfoto) il popolare fondatore e direttore del team Ensign di F.1, sarà il prossimo anno il team manager del team Newman-Haas di F.1, la squadra che schiera la Lola T800 di Mario Andretti nelle corse di questa stagione. Ci si domanda a questo punto se l'ingresso di Nunn nel team di Haas non sia da mettere in relazione con il ventilato progetto dell'importatore statunitense della Lola di mettere in piedi quanto prima una squadra della massima formula. Come è noto Haas è alla ricerca di un buon motore turbocompresso che possa rendere competitiva in breve tempo la «futuribile» monoposto. Per questo, forse ha ingaggiato Nunn, un uomo molto addentro alle segrete cose della massima formula.

La Zakspeed multata dalla Fisa

LA ZAKSPEED non è ancora scesa in pista e già ha ricevuto una multa da parte della Fisa. La neonata squadra di F.1 si è vista trattenere la cauzione di 30.000 dollari (circa 60 milioni di lire) versata per l'iscrizione al Gp d'Europa al Nürburgring dopo che l'organismo sportivo internazionale aveva capito che la vettura di Erich Zakovski non sarebbe mai stata schierata. Tra le altre multe che la Fisa ha comminato recentemente va ricordata quella agli organizzatori del Gp di Dallas, che ammonta a circa 380 milioni di lire. Comunque anche per il prossimo anno i piloti correranno sul circuito cittadino statunitense in condizioni disastrose, perché non si pensa di modificare il tracciato. Il cambiamento della pista avverrà solamente nel 1986.

Michelin niente F.3000

LA MICHELIN non prenderà parte al prossimo campionato di F.3000. La situazione della casa francese di pneumatici, infatti, non è rosea tanto che in Francia, soprattutto a livello governativo si contesta alla Michelin la dispersione di fondi ed energie nei settori dello sport. Con la Michelin out, la F.3000 sta cercando la propria gomme. La Avon considera la nuova serie alquanto interessante. Il direttore vendite Roger Leeworthy ha recentemente fatto capire che la casa inglese potrebbe fornire alcune squadre nel 1985. Lo stesso ragionamento lo sta facendo la giapponese Bridgestone, che però per annunciare il suo ingresso nella F.3000 attende la decisione della Goodyear. Se infatti ci fosse questa presenza la Bridgestone avrebbe un metro di paragone anche tecnologico con i suoi rivali.

Quattro italiani a Macao

LA PATTUGLIA italiana al Gp di Macao di F.3 del 17-18 novembre sarà particolarmente agguerrita. Oltre a Claudio Langes e Ruggero Melgrati si schiereranno nel Gp asiatico Emanuele Pirro, che piloterà una Ralt Rt 3 del team Marlboro di Derek Bennett, Ivan Capelli, su un'altra Ralt-Marlboro, e l'austriaco Gerhard Berger che piloterà la Ralt del team di Pino Trivellato. La concorrenza per i nostri colori sarà però spietata perché alla via della gara ci saranno tra gli alti nientemeno che Stefan Johansson, Mike Thackwell, Michel Ferté, Roberto Guerrero, Johnny Dumfries, Dave Scott, Ross Cheever, Slim Borgudd, Tommy Byrne, David Hunt e Paul Belmondo. La corsa si disputerà in due batterie, la prima in programma il 17, la seconda il giorno successivo.



EMANUELE PIRRO (Sutton)

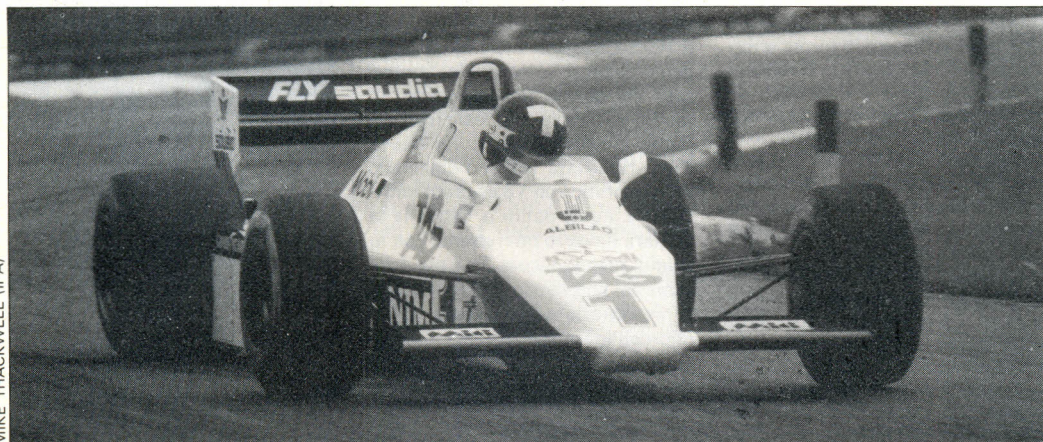
Presto in pista la March F.3000

È IN grosso fermento il mondo della neonata F.3000. Nella prima settimana di novembre, infatti, la March porterebbe in pista il prototipo di quella che sarà la sua arma per il prossimo campionato. La vettura deriva strettamente dalle 842 che hanno corso nell'europeo di F.2 di quest'anno. Le modifiche principali hanno riguardato l'installazione di un nuovo cambio Hewland e del motore Ford Cosworth Dfv. Questa

March «ibrida» darà l'opportunità alla casa inglese di valutare pregi e difetti in vista della costruzione della prima monoposto, che a quanto si sussurra sarà completamente nuova e di concezione differente rispetto alla 842. Alla March, sono giunte richieste di piloti di diversa nazionalità, anche se il numero maggiore di contatti attualmente si stanno avendo con vari giovani italiani. Sempre per la F.3000 in

Gran Bretagna si stanno organizzando diverse squadre che disputeranno l'intero campionato. L'ultima in ordine di tempo è il team Rd Motorsport che ha acquistato le Theodore-Cosworth utilizzate da Cecotto e Guerrero nel mondiale del 1983. Saranno portate in gara dall'americano Mike Berger e dall'inglese Jerry Wilson, che hanno avuto precedenti esperienze in F.3 e nelle categorie sport.

In F. 3000 anche uno dei grandi team di F.1 Williams d'appoggio



MIKE THACKWELL (I.P.A.)

ORMAI è ufficiale la notizia che la Williams fornirà il team Pmc di F.3000 il prossimo anno. I telai utilizzati saranno derivati dai Fw 08 usati nel 1983 da Rosberg e Laffite. Il team Pmc di Peter Makintosh ha schierato in questa stagione due March Bmw 742 per Pascal Fabre e Thomas Kaiser nell'europeo di F.2 ottenendo risultati nel complesso

soddisfacenti. La squadra potrà contare su quattro telai Williams che verranno curati dal tecnico argentino Ricardo Divila. Makintosh, a proposito della collaborazione tra Pmc e Williams ha detto che «l'appoggio da parte di uno dei maggiori team di F.1 è una cosa essenziale per il successo della nuova formula». Che la Williams fosse interessata alla

F.3000 lo si era compreso nei mesi scorsi quando una Fw 08 dotata di limitatore di giri aveva girato con Mike Thackwell al volante a Donington (nella foto I.P.A.), ottenendo tempi confortanti. Ancora nulla è dato da sapere riguardo ai piloti che guideranno le Williams nel campionato del 1985 che si annuncia molto interessante. (i.p.)



■ **MINARDI.** La casa di monoposto faentina ha in Italia parecchi sostenitori. Così, dopo l'annuncio ufficiale della partecipazione della Minardi alle corse di F.1 il prossimo anno, il «Minardi F.2 Venezia Italian club» ha modificato la propria dicitura diventando «Minardi F.1 Venezia Italian Club». L'indirizzo del sodalizio è presso Francesco Vianello, via Querini 1/A 30170 Mestre (Venezia).

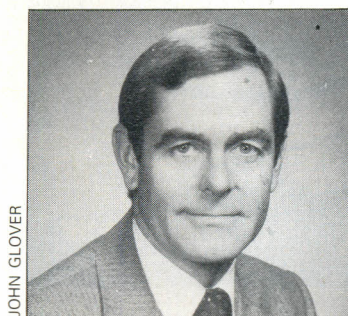
■ **PIQUET.** Anche Nelson Piquet ha un suo club «ufficiale». A Firenze si è infatti costituito il «Centro coordinamento internazionale Piquet Fans club». L'idea è venuta da parte di dinamici dirigenti della Mark Sport, presso la quale in via dei Bardi 43 a Firenze è possibile ricevere informazioni.

■ **BARILLA.** Paolo Barilla era all'Estoril per il Gp di F.1. È stato visto parlare spesso con i responsabili della Spirit, con la quale sta vagliando certe offerte concernenti la F.3000, e della Toleman. Ma il giorno della corsa il parmense ha svolto un insolito... compito. Quello di essere l'assistente fotografo del nostro Amaduzzi!

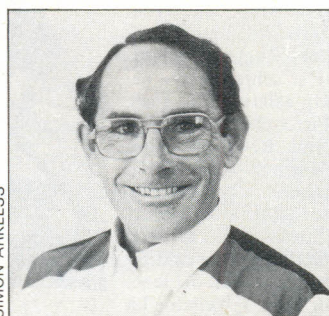
■ **ARNOUX SPORT E SIMPATIA.** René Arnoux è stato uno dei premiati da parte della U.S. Virtus Calcio di Castelfranco Emilia con il premio «Il forte-sport e simpatia». Oltre al pilota ferrarese riconoscimenti sono andati al nostro direttore Italo Cucci, agli olimpionici Maurizio Stecca, Luciano Giovannetti e Claudio Vandelli. Il ricavato della manifestazione è andato a favore del centro per la lotta alla distrofia muscolare.

Gli uomini nuovi della Champion nelle corse

JOHN GLOVER e Simon Arkless sono i due volti nuovi che si occuperanno del reparto sportivo della Champion nella prossima stagione. Glover, che da oltre vent'anni fa parte dello staff che segue le competizioni, è stato nominato supervisore per tutta l'attività internazionale sportiva della casa. Arkless, invece, fungerà da direttore tecnico del reparto competizioni che ha sede a Toledo in Ohio. Arkless proviene dalla Ap, dove era il responsabile del settore F.1.



JOHN GLOVER



SIMON ARKLESS

F.2000 Gugelmin europeo

IL VENTUNENNE brasiliano Mauricio Gugelmin ha vinto la 6. edizione del campionato europeo di F. Ford 2000 arrivando nell'ultima corsa di Zolder in quarta posizione. Gugelmin è stato favorito nella sua impresa dall'anticipato ritiro di Sala. Alla gara ha partecipato anche il pilota belga, campione europeo di F. Ford 1600 Harald Huysman, che è stato eliminato nello stesso incidente nel quale è stato coinvolto Sala.

In 80.000 al Motor Expo

LA RASSEGNA goriziana «Motor Expo Racing» ha ottenuto anche quest'anno un notevole successo a livello di presenze spettatori, calcolati in 80.000 persone. Come As aveva annunciato il «Motor Expo» ha potuto mostrare agli appassionati del Friuli Venezia Giulia automobili da competizione particolarmente interessanti come le monoposto di F.1 Ferrari, l'Osella e la Minardi di F.2 e la Ralt del team Trivellato di F.3 e le Audi Quattro di Cinotto, le Lancia di Biasion e Bettega, reduci dal rally mondiale di S. Remo così come le Ritmo di Rayneri e Chiti. Molto seguite sono state anche le manifestazioni collaterali, tra le quali ha spiccato per la spettacolarità la corsa di Gp Pro, i kart da fuoristrada, che hanno impegnato molti rallisti noti come Tognana, Cunico, De Antoni, Nicoletta Mistò, Lupidi, Rayneri, Pirolo, Radaelli. Alla fine ha vinto Cunico. Per concludere vi è stata anche una sfida d'accelerazione tra il kart di Pirrò e l'Osella sport di Aguzzoni, vinta negli ultimi metri proprio da questa vettura.



IL GIALLO DELLA FORMULA 1

SEDICESIMA PUNTATA
GP PORTOGALLO

Cronaca vera di
Paolo Ongaro

IL MONDIALE DI F1
E' ALL' EPILOGO; L'
ULTIMO CAPITOLO
SI SCRIVE SULLA
NUOVA PISTA DEL-
L' ESTORIL.

LA SFIDA ESTRE-
MA TRA PROST E
LAUDA COMINCIA
NELLE PROVE UF-
FICIALI. MA L'AU-
STRIACO ROMPE
IL MOTORE.

E NELLE LIBERE
DEL MATTINO SI
DISINERISCE AL-
LA SUA McLAREN
L'INTERRUTTORE
CENTRALE DELL'
IMPIANTO ELET-
TRICO. NIKI E' CO-
STRETTO AI BOX...
VOCI DI CORRI-
DOIO PARLANO
DI BOICOTTAGGIO.

E'
ASSURDO,
QUESTA E'
UNA PAROLA
CHE FA
MALE
ALLO
SPORT!

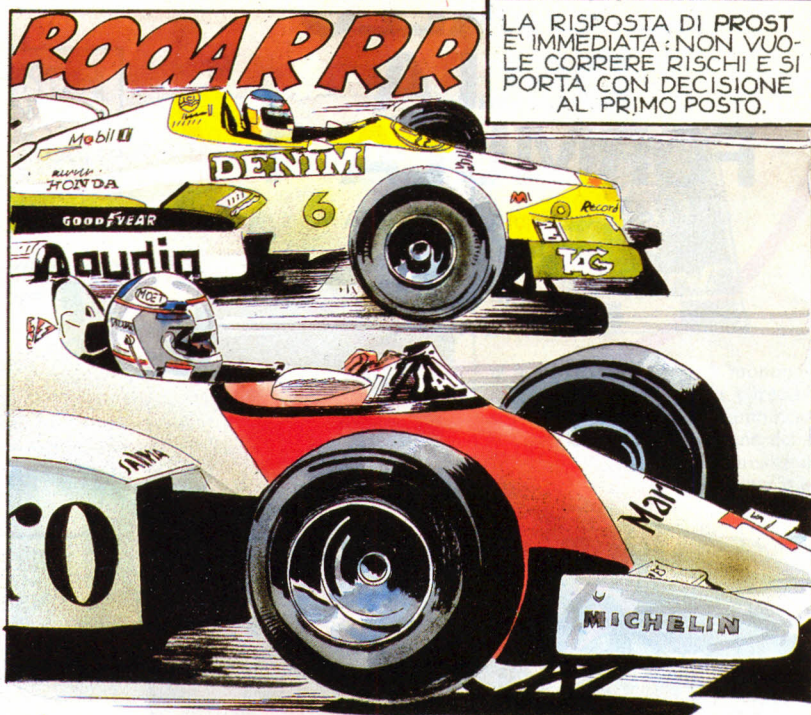
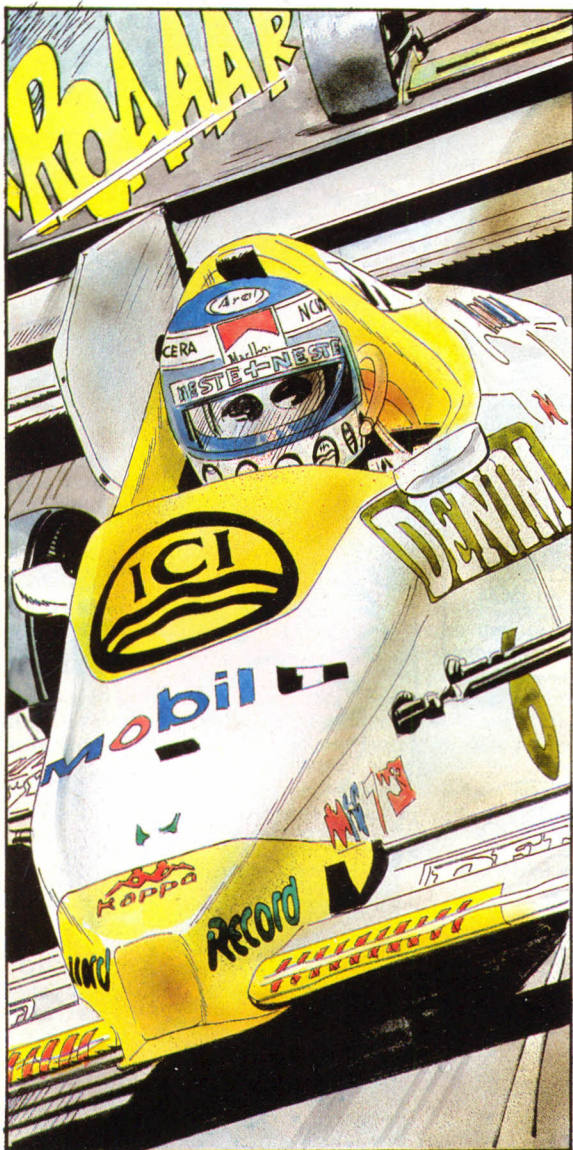
DAVANTI A LUI PIQUET,
CAMPIONE USCENTE,
CHE PER LA NONA VOL-
TA IN QUESTA STAGIONE
E' IN POLE-POSITION.

LA GIORNATA NERA DI
NIKI COINCIDE CON UNA
MAIUSCOLA PRESTAZIO-
NE DI PROST CHE OTTIE-
NE «VOLANDO» IL SE-
CONDO TEMPO.

PER RAG-
GIUNGERMI, NIKI
DOVRA' LOTTARE CON
GENTE CHE HA IL COL-
TELLO TRA I DENTI
E VETTURE
IN ORDINE.



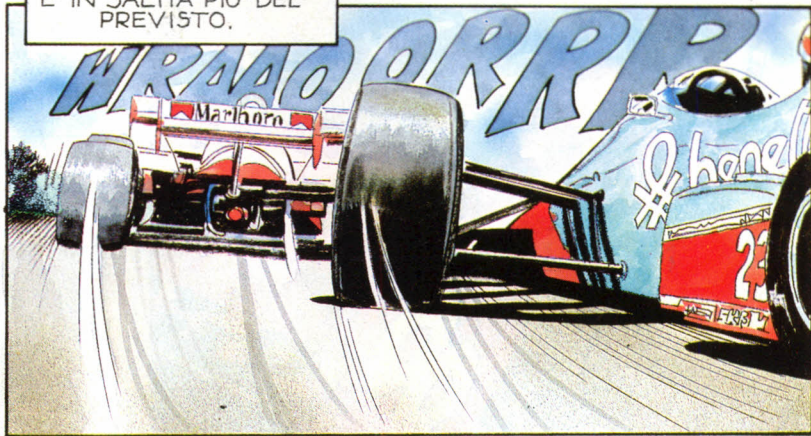
SOFFIA LA TESTA A TUTTI ROSBERG CON UNA PARTENZA BRUCIANTE, E NONOSTANTE L'ANOMALO COMPORTAMENTO DEL TELAIO CHE LO FA SBANDARE AD OGNI USCITA DI CURVA, IL FINLANDESE RIMANE AL COMANDO PER OTTO GIRI.



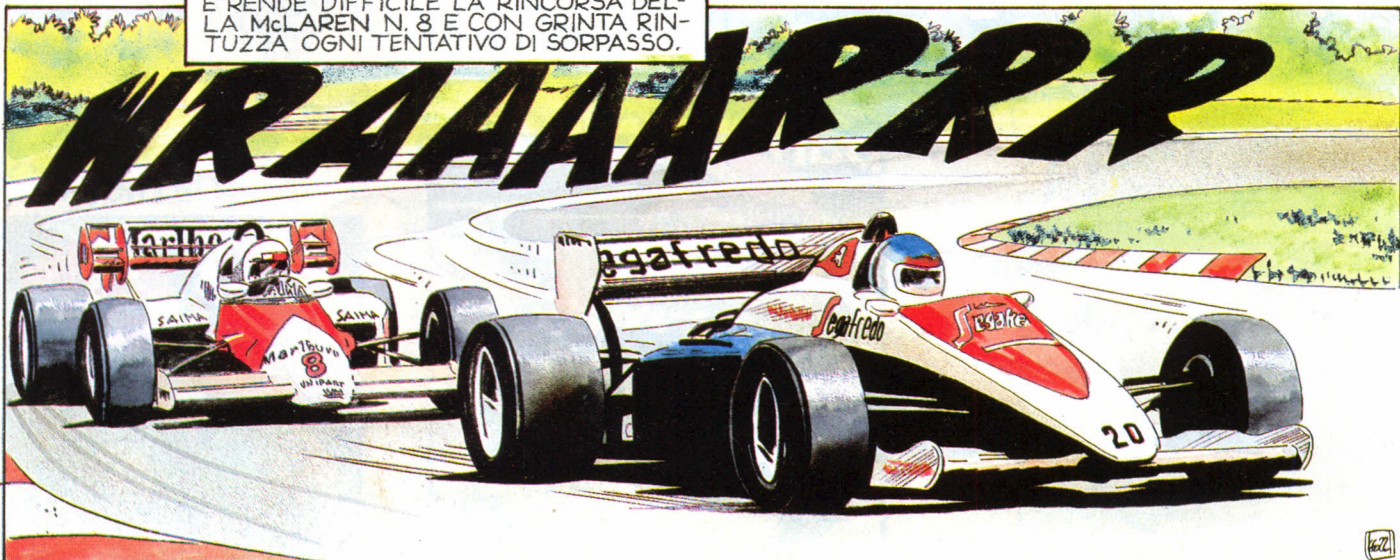
LA RISPOSTA DI PROST E' IMMEDIATA: NON VUOLE CORRERE RISCHI E SI PORTA CON DECISIONE AL PRIMO POSTO.

PARTITO IN SESTA FILA, LAUDA ALLA PRIMA CURVA E' ANCORA 11°. LA CORSA PER LUI E' IN SALITA PIU' DEL PREVISTO.

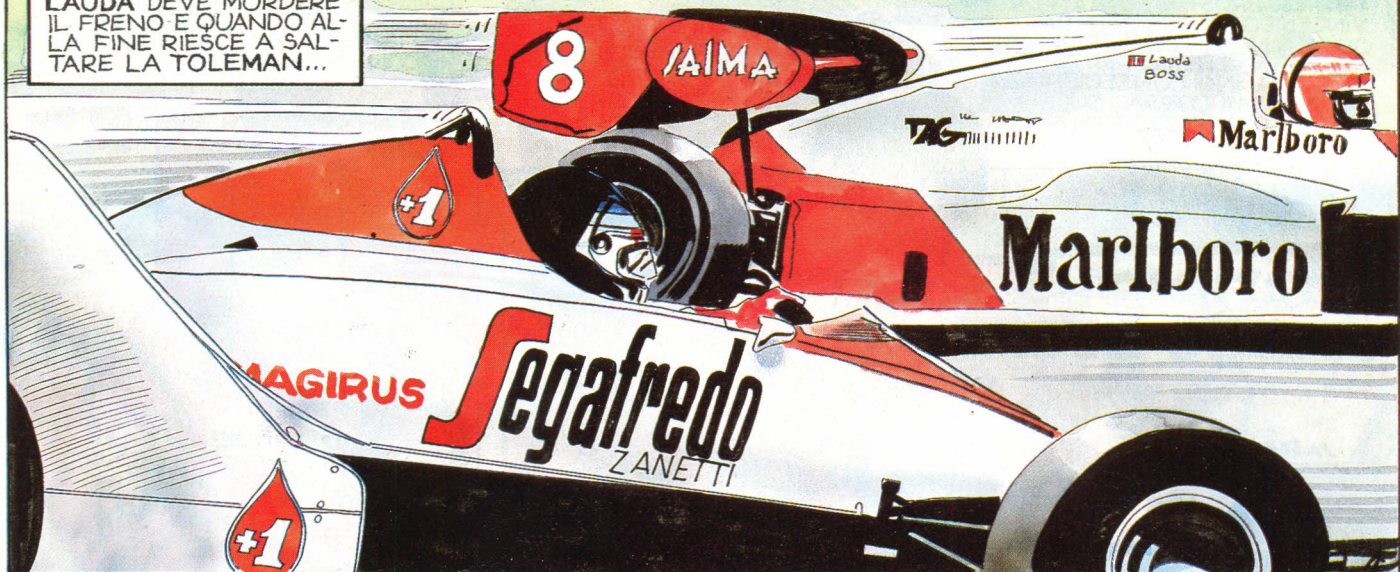
SI RIMBOCCA LE MANICHE NIKI E PASSA FACILMENTE CHEEVER E TAMBAY.



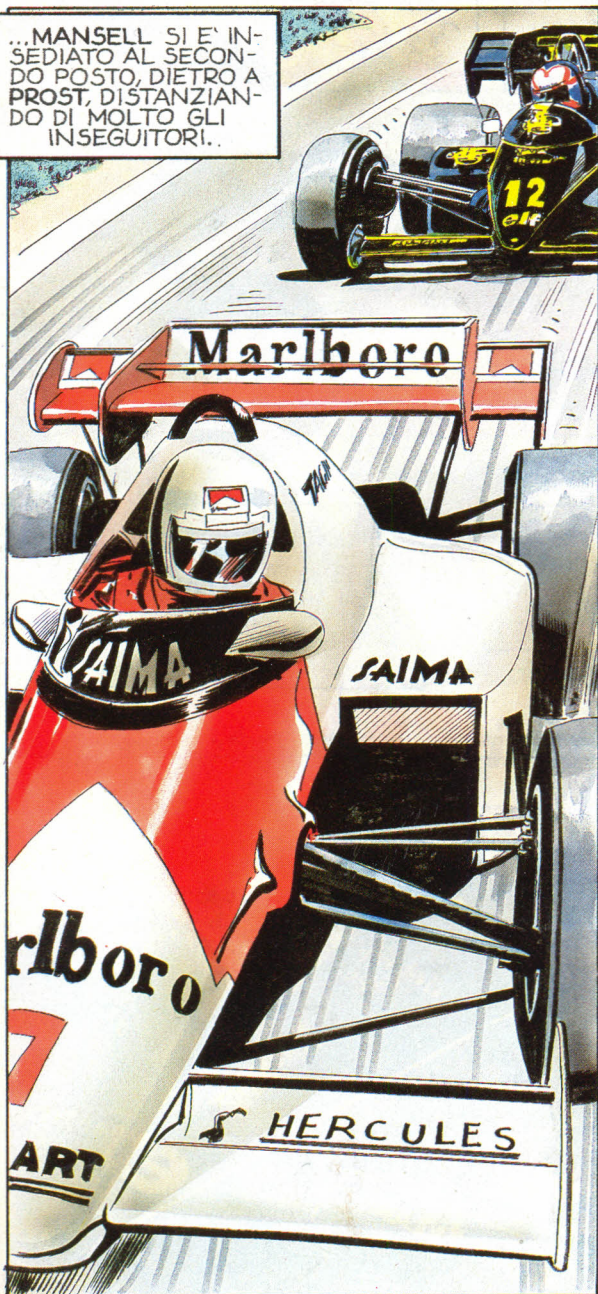
MA JOHANSSON NON VUOLE CEDERE E RENDE DIFFICILE LA RINCORSA DELLA McLAREN N. 8 E CON GRINTA RINTUZZA OGNI TENTATIVO DI SORPASSO.



PER BEN 27 TORNATE, LAUDA DEVE MORDERE IL FRENO E QUANDO ALLA FINE RIESCE A SALTARE LA TOLEMAN...



...MANSELL SI E' INSEDIATO AL SECONDO POSTO, DIETRO A PROST, DISTANZIANDO DI MOLTO GLI INSEGUITORI..

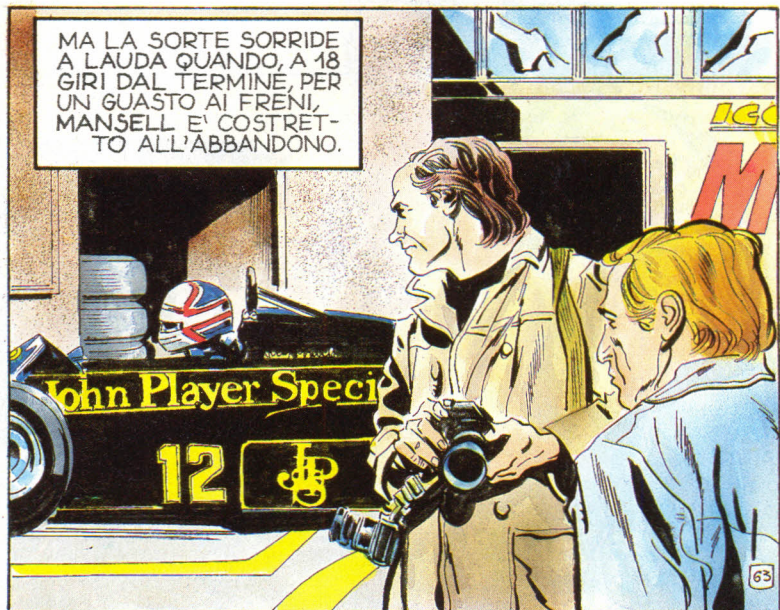


NIKI SI SCATENA! SA CHE PER VINCERE IL SUO TERZO TITOLO DEVE GIUNGERE ALMENO SECONDO, DIETRO AL COMPAGNO DI SQUADRA.



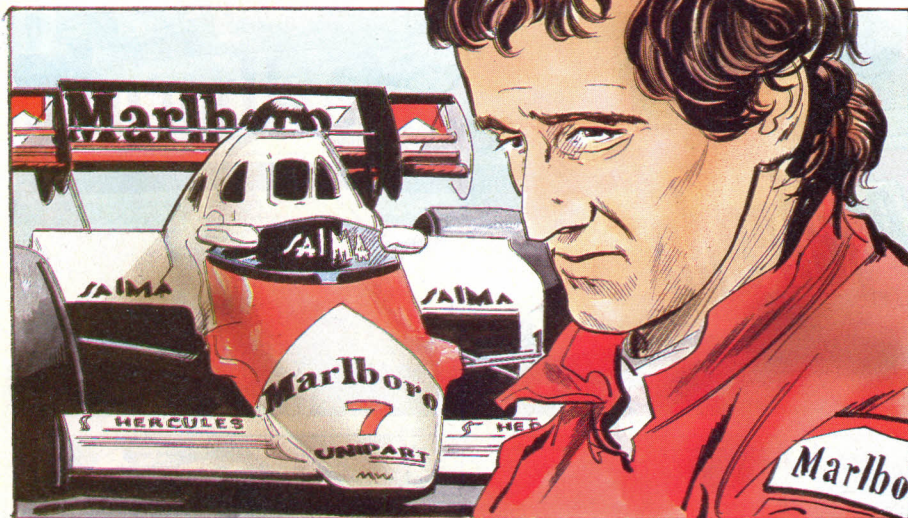
SCAVALCA ALBORETO, ROSBERG E SENNA ED E' TERZO. PROST E MANSELL SONO PERO' LONTANI.

MA LA SORTE SORRIDE A LAUDA QUANDO, A 18 GIRI DAL TERMINE, PER UN GUASTO AI FRENI, MANSELL E' COSTRETTO ALL'ABBANDONO.



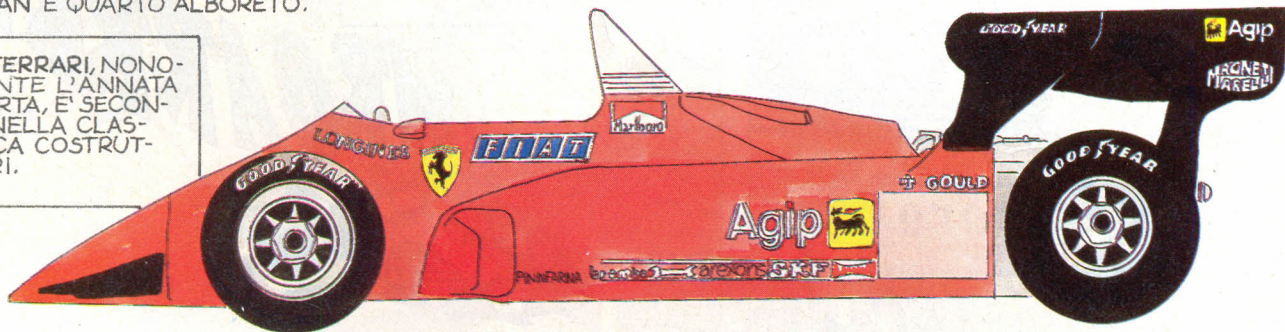
IL GIALLO DELLA F1 E' RISOLTO: PER PROST E' FINITA! PUR VINCENDO LA SUA 7ª GARA, DEVE RINUNCIARE NUOVAMENTE AL TITOLO PER IL SECONDO ANNO CONSECUTIVO ALL'ULTIMA CORSA... QUESTA VOLTA PER MEZZO PUNTO!

CON IL SECONDO POSTO, LAUDA E' IL NUOVO CAMPIONE E CON QUESTA IMPRESA EGUALIA IL RECORD DI BRABHAM E STEWART CON TRE MONDIALI VINTI.



TERZO E' SENNA CON LA TOLEMAN E QUARTO ALBORETO.

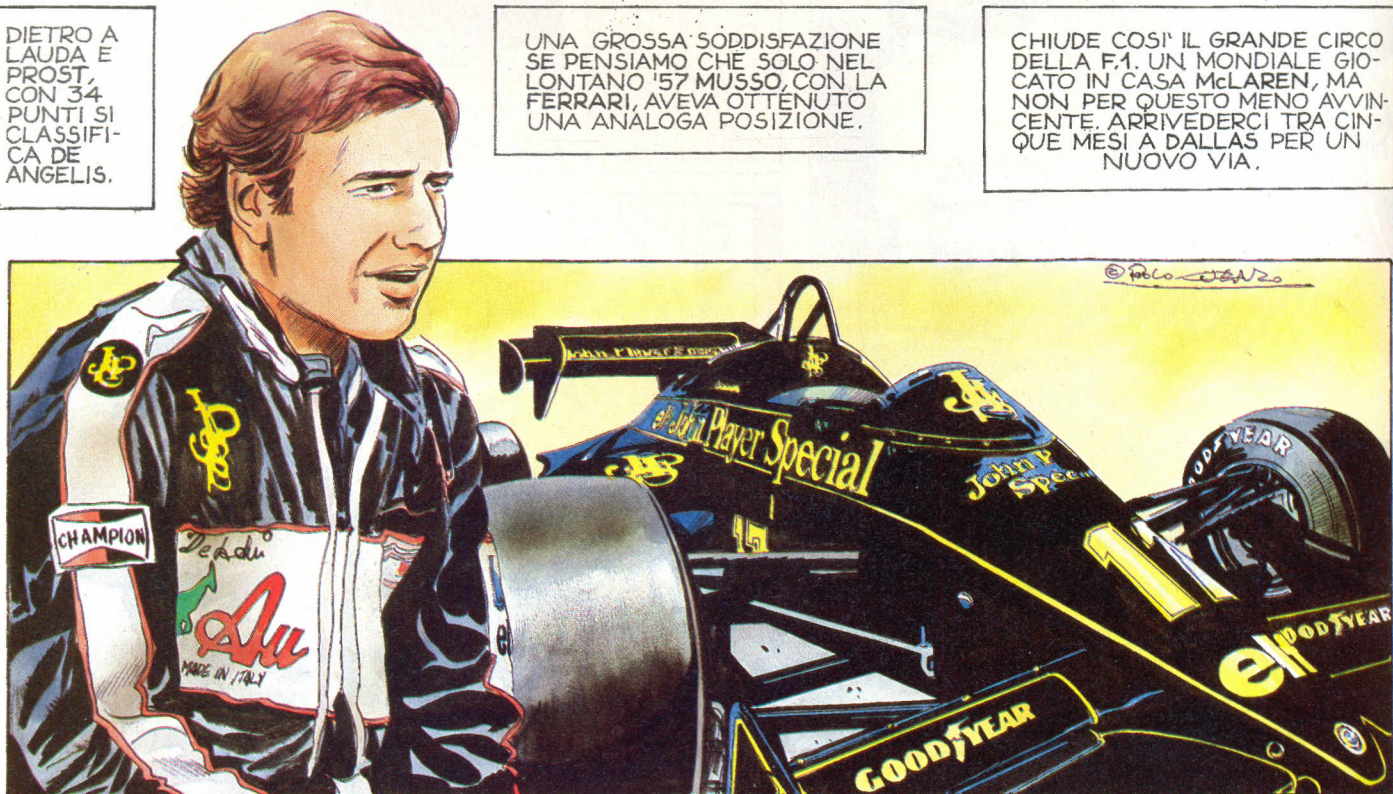
LA FERRARI, NONOSTANTE L'ANNATA STORTA, E' SECONDA NELLA CLASSIFICA COSTRUTTORI.



DIETRO A LAUDA E PROST, CON 34 PUNTI SI CLASSIFICA DE ANGELIS.

UNA GROSSA SODDISFAZIONE SE PENSIAMO CHE SOLO NEL LONTANO '57 MUSSO, CON LA FERRARI, AVEVA OTTENUTO UNA ANALOGA POSIZIONE.

CHIUDE COSI' IL GRANDE CIRCO DELLA F1. UN MONDIALE GIOCATO IN CASA McLAREN, MA NON PER QUESTO MENO AVVINCENTE. ARRIVEDERCI TRA CINQUE MESI A DALLAS PER UN NUOVO VIA.



COLLABORAZIONE AL COLORE: F. PAYNE

NUOVI CIRCUITI/Dalla California un interessante progetto

San Diego vuole la F.1

Nonostante gli insuccessi finanziari di Detroit e di Dallas (dove anche un rodeo attira più spettatori di un Gran Premio) e i fallimenti di Watkins Glen e di Long Beach, sta per nascere un nuovo autodromo ai confini col Messico per ospitare la Formula 1 nel 1986

di Charles G. Proche

SAN DIEGO — Sebbene nessuno dei gran premi disputati finora negli Stati Uniti sia stato un successo finanziario, questo fatto non ha scoraggiato nuovi imprenditori ad organizzare corse in luoghi nuovi e inaspettati. Perfino il fatto che il circuit

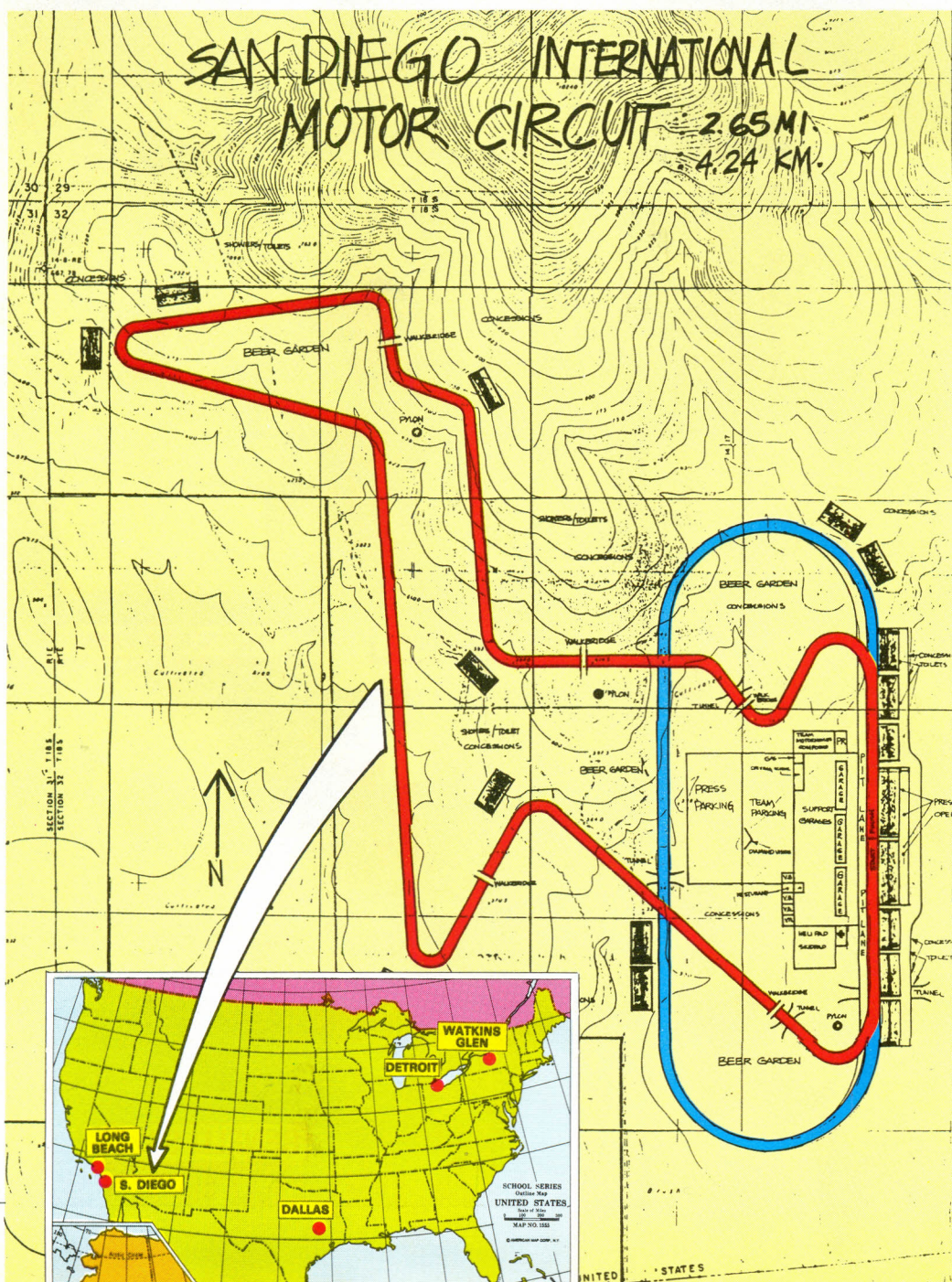
to di Watkins Glen nell'area di New York (con dodici milioni di abitanti) abbia rinunciato alla F.1 non è stato un deterrente sufficiente alcuni anni fa per l'agente di viaggio Chris Pook di Long Beach, che ha portato le corse di gran premio sulle strade

di questa città marittima, circondata dal distretto di Los Angeles con una popolazione di 4-5 milioni di unità e con più appassionati dell'automobile che in ogni altra parte del Paese. Tuttavia perfino quella gara ha dovuto essere abbandonata (era

in perdita ogni anno), a favore delle vetture tipo Indianapolis che hanno portato il primo guadagno alla Long Beach Association, salvandola dalla bancarotta. Ricordiamo inoltre che nemmeno l'Ontario Motor Speedway, una esatta riproduzione dell'ovale di Indianapolis (dove si svolge solo una corsa all'anno, la 500 Miglia), con i suoi moderni servizi e sistemato a circa 80 km a est di Los Angeles, è riuscito a sopravvivere troppo a lungo a causa dello scarso afflusso di pubblico.

L'ANNO SCORSO Detroit si è aggiunta al calendario mondiale di F.1 con un nuovo circuito cittadino ed è triste dover riferire che anche quest'anno la corsa si è conclusa con un deficit. Questi fatti, tuttavia, non significano la fine delle corse di F.1 negli States, anche perché il contratto che Detroit ha firmato con la FOCA scade soltanto nel 1988. E allo scopo di controbattere le voci che criticano l'effettuazione di una corsa non redditizia in quella città dove «macchina straniera» viene considerata un'imprescazione, gli organizzatori sottolineano che gli spettatori che affluiscono in occasione del gran premio portano almeno 15 milioni di dollari in città controbilanciando in questo modo l'effettivo deficit della corsa. In modo analogo, l'ultimo arrivato nel mondo dei gran premi, il GP di Dallas, si è rivelato un disastro finanziario mostruoso, ma grazie ai supporti finanziari per motivi di prestigio da parte dei petrolieri e degli allevatori texani, questo gran premio continuerà ad esistere. Benché non sia un segreto per nessuno che ogni rodeo di cowboy attira più spettatori di una corsa di F.1.

TUTTO CIÒ dovrebbe convincere chiunque a tenersi alla larga dalla F.1 negli Stati Uniti. Invece, per la grande sorpresa di tutti, a San Diego (California), è sorto ora un gruppo di finanziere pronti a spendere 10-12 milioni di dollari nei prossimi tre mesi per costruire un im-





A sinistra il progetto originale del circuito di San Diego che dovrebbe comprendere un tracciato stradale di 4,24 km e un ovale tipo Indy. Sopra un'immagine ormai tramontata della F.1 negli Usa: il Gp di Long Beach 1982 (FotoDPPI). A destra una Can-Am in gara (FotoPatuelli)

piano da corsa sulla punta meridionale della California. Comprenderà un tracciato stradale di 4,24 km, una riproduzione dell'ovale di Indianapolis con sovrالعlevazioni di 18-20° nelle curve (contrariamente ai soli 9° di Indy) e inoltre una pista per le gare dragster lunga un quarto di miglio. La differenza di elevazione tra il punto più basso e quello più elevato del tracciato stradale è di 60 metri. L'area dei box potrà accogliere trentasei macchine e, come ci è stato detto, si spera che nel giro di sei mesi l'intero complesso sarà terminato con una spesa totale di circa 17 milioni di dollari. L'inizio dei lavori è previsto fra tre mesi. Alquanto insolita l'ubicazione dell'impianto: si trova a soli 20 minuti a est di San Diego (che ha 1 milione di abitanti) ma solo 100 metri a nord dalla frontiera messicana!

ANCHE SE la grande inaugurazione del tracciato sarà riservata alla corsa di F.1, proposta

per la primavera 1986, per il prossimo autunno sono previste due corse, una Can-Am e una Trans-Am per vetture sport americane per collaudare la pista; saranno ammessi soltanto giornalisti e ospiti.

IL PROGETTO F.1 a San Diego dovrà comunque battere la

concorrenza di un'altra analoga iniziativa riguardante Riverside. Il famoso circuito nel Nord della California dovrebbe infatti essere spostato a Corona, non troppo lontano da San Diego, dove è prevista la costruzione di un impianto anch'esso inteso ad ospitare la F.1 nel 1987.

In Europa, invece, l'Ungheria rinuncia al GP: costerebbe troppo **Budapest F.1 resterà un sogno**

BUDAPEST — «Non ci sarà un GP mondiale di F. 1 a Budapest». Questa è stata la rinuncia definitiva comunicata alla stampa dal vicepresidente dell'OTSH (l'Ente ungherese per lo sport e l'educazione fisica) Pal Schmitt. Come motivo sono stati indicati gli enormi costi da sostenere per i necessari lavori di adattamento dello «Stadtring» di Budapest, che inoltre avrebbero comportato dei grossi problemi. L'ex circuito nel Volkspark di Budapest (un parco pubblico), dove negli anni '60 si erano svolte delle corse euroturismo, è assolutamente inutilizzabile per la F. 1 nella sua forma attuale. Sarebbe stato indispensabile sradicare tanti alberi e distruggere prati e aiuole e nonostante ciò la pista non avrebbe fornito una buona visuale per il

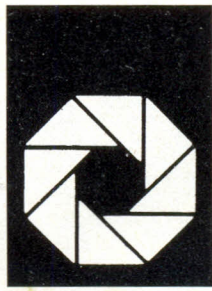
pubblico. Inoltre i numerosi alberi del parco avrebbero impedito una telecronaca continua per l'intero tracciato, poiché la Tv ungherese non dispone di mezzi sufficienti per coprirlo in queste condizioni. Anche l'aspetto finanziario è rimasto sempre poco chiaro. Le proposte di contratto di Ecclestone, recatosi ripetutamente a Budapest, erano difficilmente accettabili. In seguito a una disdetta precedente fatta all'inizio di questa stagione l'Automobil Club d'Ungheria ha cercato di salvare il salvabile e le trattative, progettazioni e preparativi sono proseguiti in silenzio, finché si è giunti alla conclusione che una rinuncia definitiva fosse inevitabile.

Andras Fekete

L'alternativa **GP Dallas** su un vero circuitto?

DON WALKER, uno dei fondatori del Gran Premio di Dallas, sembra avere dei progetti ancora più ambiziosi per il futuro: di recente ha investito parecchio denaro nel circuito di Green Valley presso Dallas che ospita quest'anno l'ultima prova del campionato Can-Am. Però a lungo termine Walker intende costruire un complesso del tutto nuovo che comprenda diversi tracciati sempre nelle vicinanze di Dallas: una pista velocissima con curve sopraelevate così come un tracciato stradale. Walker ha perfino già dei progetti sulle manifestazioni da organizzare: un GP di F. 1, una prova Cart e una Nascar. Per questo progetto Walker ha troncato i suoi rapporti d'affari con l'altro fondatore del GP di Dallas, Larry Waltrop, visto che quest'ultimo desiderava mantenere il GP sulla pista originale cittadina. L'anno prossimo il GP di Dallas, prova di apertura della stagione di F. 1 il 24 marzo, si disputerà senza dubbio ancora sulla pista originale, però nell'86 il nuovo impianto di Walker potrebbe essere pronto.



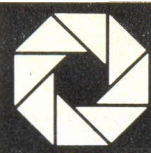


ZOOM



TERZO TITOLO MONDIALE PER LAUDA. TERZA SCONFITTA PER PROST (FotoAmaduzzi)

ZOOM



GP PORTOGALLO

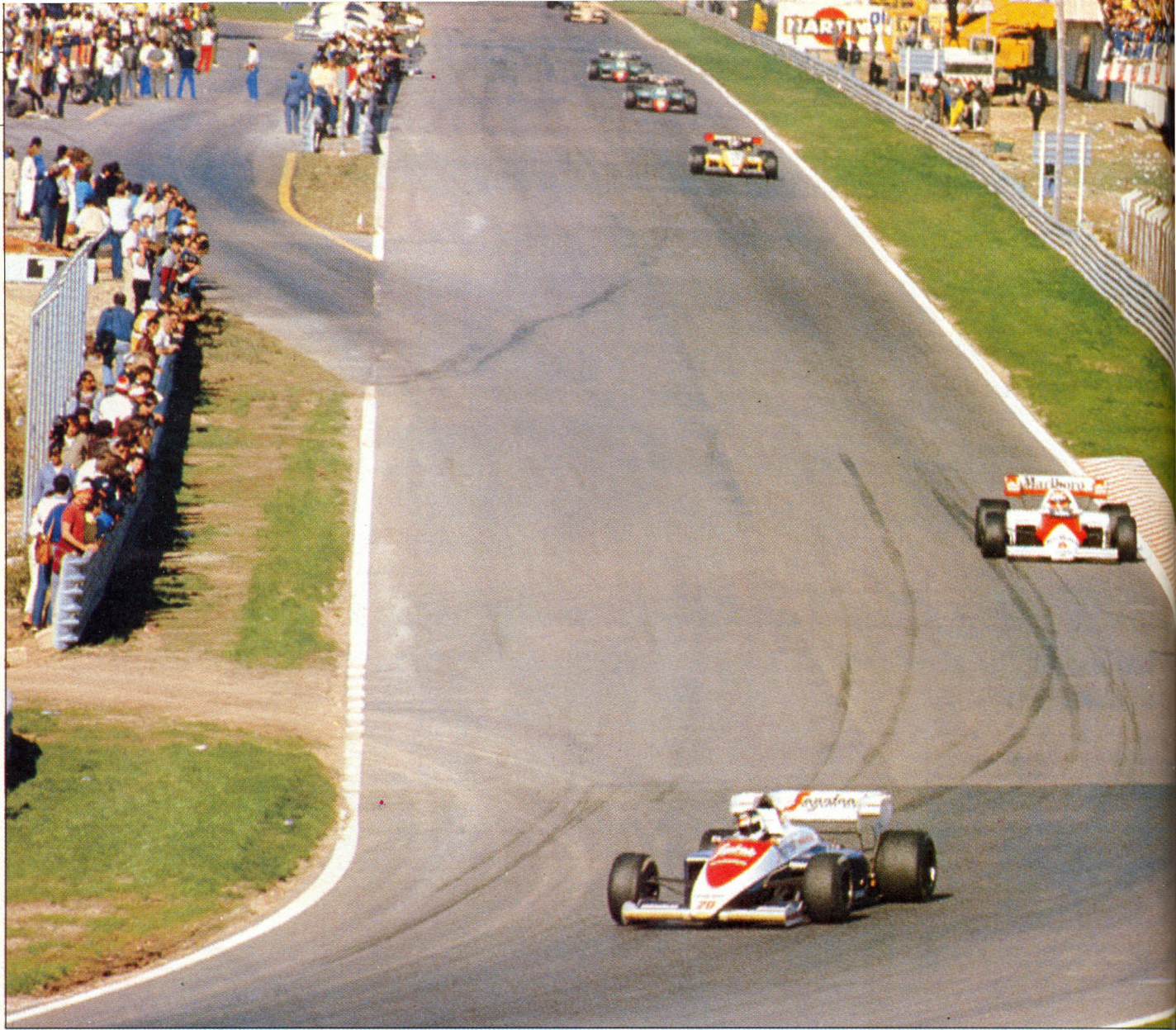




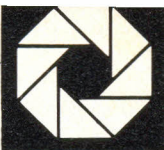
Rosberg si diverte

Keke ha voglia di mettersi in mostra; in prova va bene e conquista la seconda fila. Quando scatta il verde sfrutta l'indecisione di Piquet (partito in pole) e prende il comando seguito da Mansell, Prost, Piquet, Senna, Alboreto e gli altri (FotoVillani). Ma la Williams ha limiti precisi: Rosberg viene attaccato (sopra FotoVillani) e superato da Prost (a destra, FotoColombo) e quindi da Mansell (sotto, FotoColombo) suo futuro e sgraditissimo compagno di squadra





ZOOM

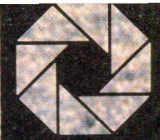


GP PORTOGALLO



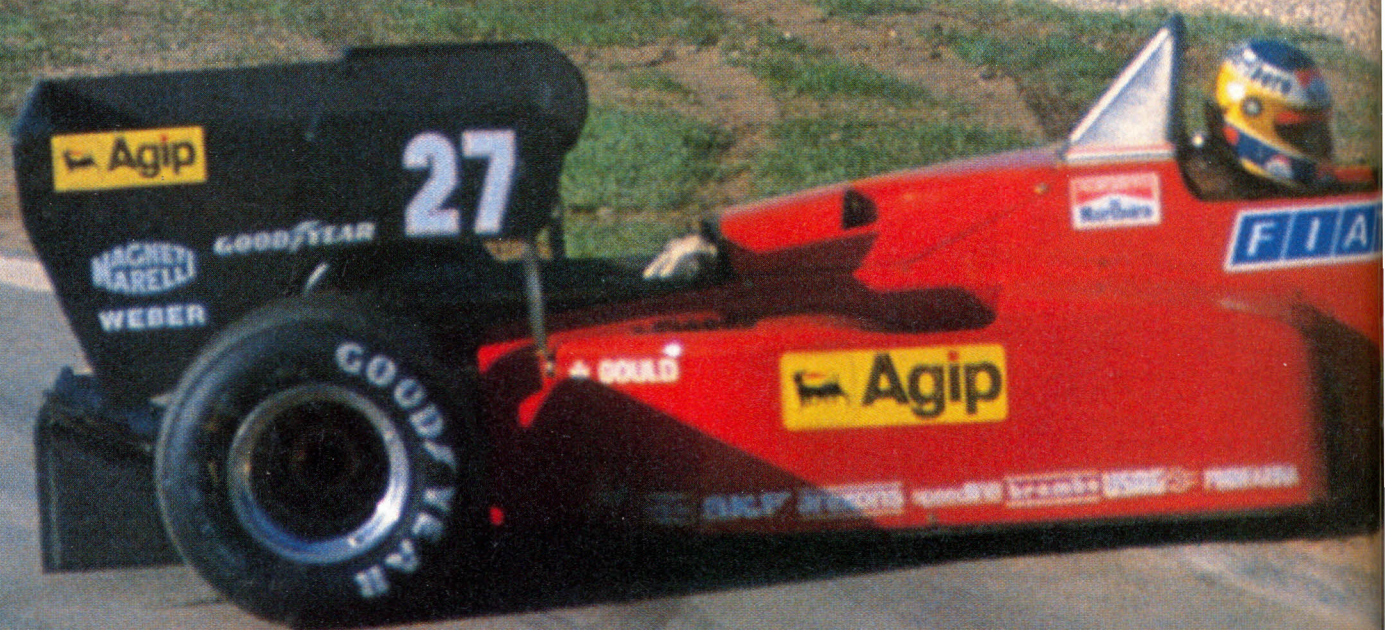
Duelli al sole

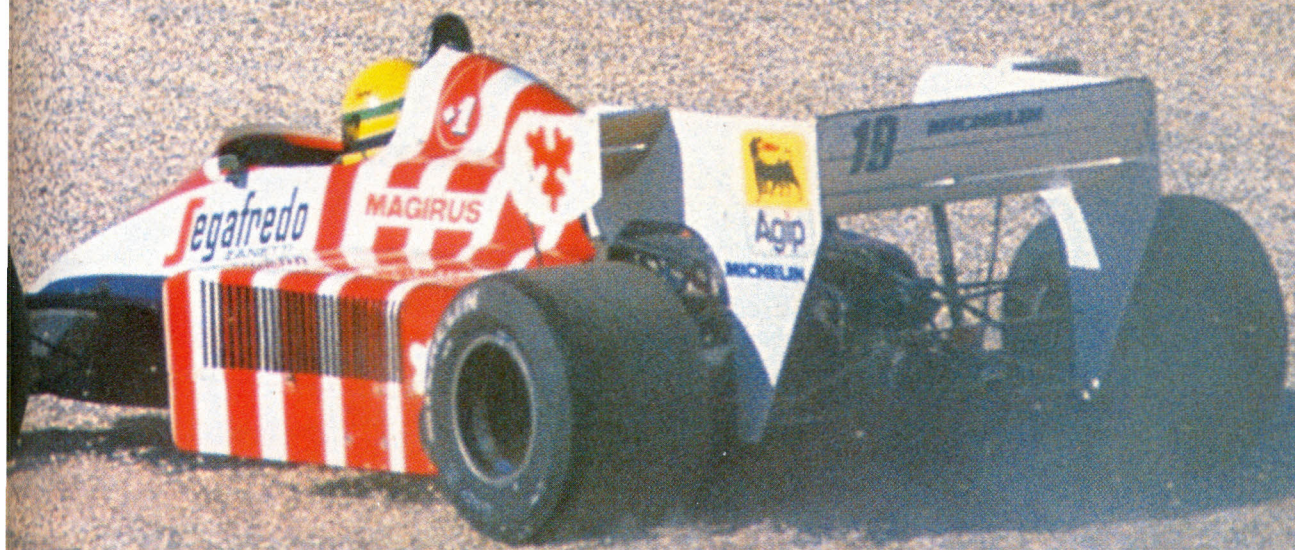
Partito in sesta fila, Niki Lauda rimane ingruppato alle spalle di Rosberg, Mansell, Prost, Senna, Alboreto, De Angelis, Tambay, Warwick, Johansson, Cheever, e cioè in 11. posizione. L'austriaco deve rimontare, altrimenti rischia di perdere il mondiale. Superato Cheever, Niki ingaggia una lotta con Johansson (sopra, FotoColombo). Lo svedese resiste: è l'ultimo Gp della stagione, una specie di passerella per chi, come Johansson, deve emergere. Passeranno 27 giri prima che Niki riesca a spuntarla. Altro duello per l'austriaco quello con Senna, (a destra, FotoColombo) risoltosi a favore di Lauda al 33. giro. Infine un'ultima sfida, quella degli italiani nel mondiale: all'Estoril Alboreto arriva davanti a De Angelis (a sinistra, FotoVillani) ma in classifica finale è il pilota romano a superare il ferrarista: 34 punti per Elio contro i 30,5 punti conquistati da Michele



Alboreto-Senna all'ultima staccata

Gran lotta fra Alboreto e Senna per conquistare la terza posizione, tanto che i due durante la bagarre, arrivano "lungo" in una curva andando fuori strada. Alla fine la spunterà il brasiliano (Foto Villani)



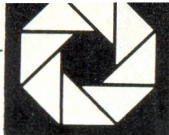


Passaggio di consegne. Niki Lauda
esulta davanti a Nelson Piquet:
il brasiliano cede all'austriaco
lo scettro di campione del mondo 1984
della Formula Uno





ZOOM



GP PORTOGALLO

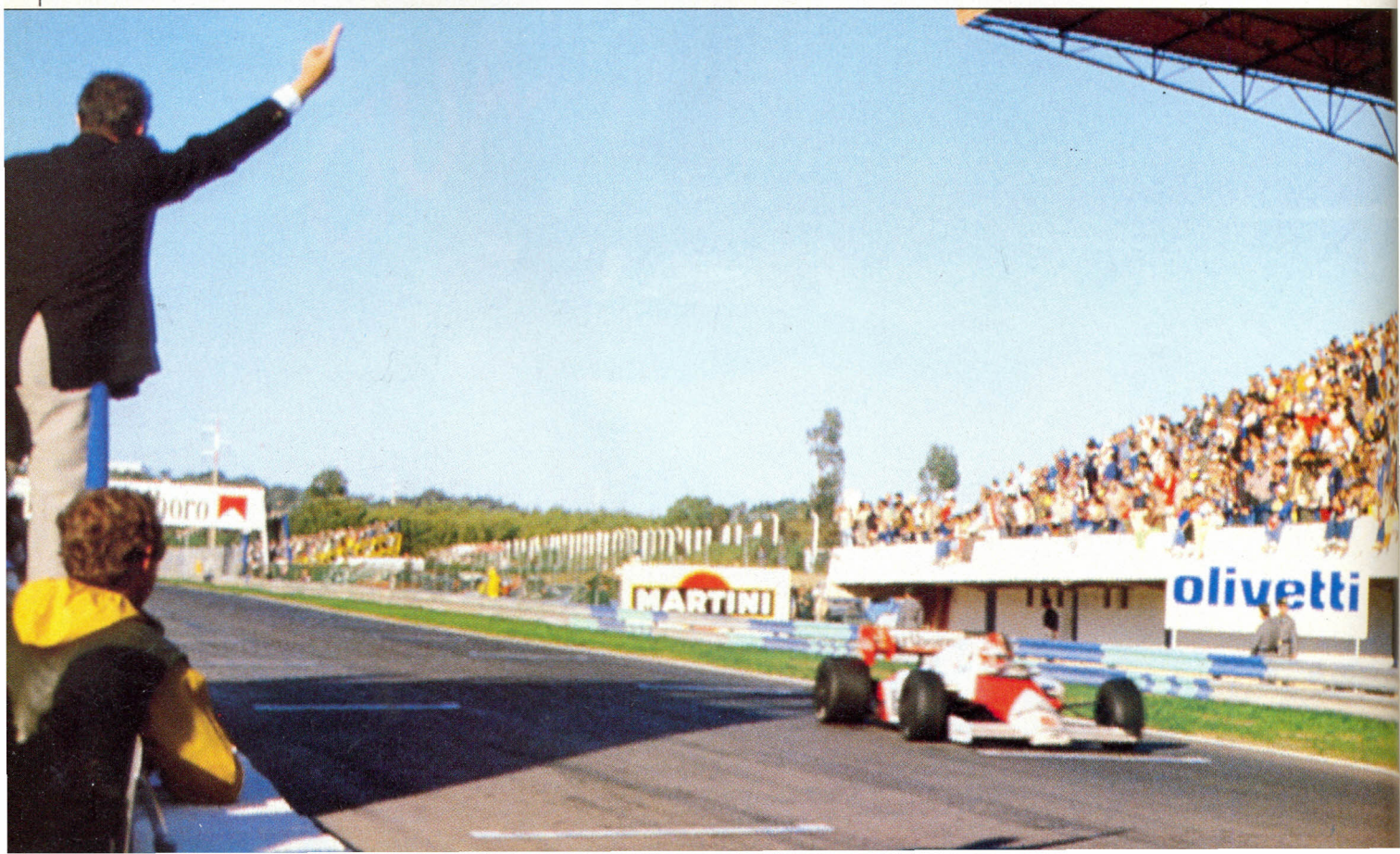


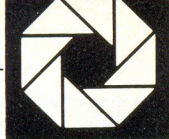
Epilogo iridato

La chiave di volta del mondiale '84 si scopre tra il 52. e il 53. giro quando Mansell, arbitro della situazione in virtù del suo secondo posto, si ritira. Infatti Lauda che ha 3,5 punti di vantaggio su Prost, arrivando terzo perderebbe il titolo.

Al 52. giro, i segnalatori preparano un cartello per Lauda indicandogli la sua terza posizione, ma all'improvviso giunge la notizia del ritiro di Mansell (a sinistra un attimo prima che gli si blocchino i freni (FotoVillani) e un addetto si affretta a mettere fuori il numero due per indicare la seconda posizione (sotto a sinistra). Il giro dopo a Prost viene segnalato Lauda secondo (sotto). Due cartelli, due emozioni opposte (FotografieColombo)

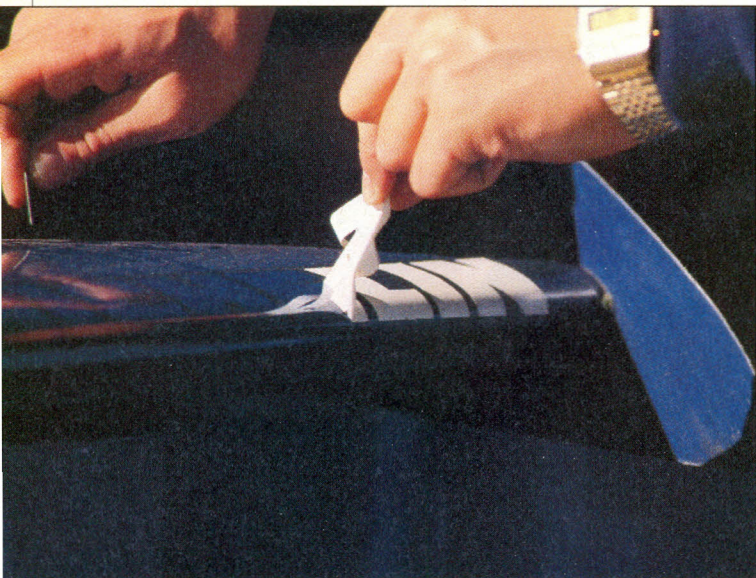






Lui, lei e l'Alain

I due «eroi» del mondiale 1984 recitano l'ultimo atto della loro storia: a sinistra in alto Alain Prost taglia il traguardo primo per la settima volta, mentre Lauda (sotto) pur arrivando secondo, è per la terza volta il numero uno, come mostra la foto emblematica (FotografieColombo). E dopo l'epilogo, Marlene, moglie di Lauda, bacia il marito e abbraccia Prost cercando di consolarlo: è l'innocente triangolo della F. 1. Gloria anche per Senna che festeggia a champagne, insieme ai due supercampioni, il suo terzo posto (FotografieVillani)

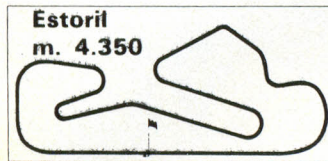


Flash di fine stagione

Il Gp di Portogallo è finito decretando Lauda campione finale. Restano le briciole del pranzo mondiale durato sedici gare: la scritta Michelin, raschiata via dallo spoiler della Brabham di Piquet (a sinistra, Foto Colombo) mentre il brasiliano guarda perplesso (a lato FotoVillani) un pneumatico Pirelli che l'anno prossimo calzerà la sua vettura. E, per sfogare una tensione durata sette mesi, il presidente dell'Alfa, Ettore Massacesi, si abbandona esausto fra le braccia della moglie (sotto, Attualfoto). Dal pianto al sorriso con il party in onore di Lauda (sopra, FotoColombo) dove Mansour Ojeh, patron Tag e novello Cornelia, abbraccia i suoi gioielli (a destra, FotoColombo). Chiude la conferenza stampa di Lauda e l'immagine di due portoghesi... veri, questa volta (FotografieVillani)







Così' (in 27) al via

1. FILA	
7 Alain Prost McLaren Tag 1'21''774	1 Nelson Piquet Brabham Bmw 1'21''703
2. FILA	
6 Keke Rosberg Williams Honda 1'22''049	19 Ayrton Senna Toleman Hart 1'21''936
3. FILA	
12 Nigel Mansell Lotus Renault 1'22''319	11 Elio De Angelis Lotus Renault 1'22''291
4. FILA	
27 Michele Alboreto Ferrari 1'22''686	15 Patrick Tambay Renault 1'33''583
5. FILA	
20 Stefan Johansson Toleman Hart 1'22''942	16 Derek Warwick Renault 1'22''801
6. FILA	
22 Riccardo Patrese Euro Alfa Romeo 1'24''048	8 Niki Lauda McLaren Tag 1'23''283
7. FILA	
23 Eddie Cheever Euro Alfa Romeo 1'24''235	33 Philippe Streiff Renault 1'24''089
8. FILA	
17 Marc Surer Arrows Bmw 1'24''688	5 Jacques Laffite Williams Honda 1'24''437
9. FILA	
18 Thierry Boutsen Arrows Bmw 1'25''115	28 René Arnoux Ferrari 1'24''848
10. FILA	
26 A. De Cesaris Ligier Renault 1'26''082	2 M. Winkelhock Brabham Bmw 1'25''289
11. FILA	
24 P. Carlo Ghinzani Osella Alfa Romeo 1'26''840	25 François Hesnault Ligier Renault 1'26''701
12. FILA	
30 Jo Gartner Osella Alfa Romeo 1'28''229	14 Gerhard Berger Ats Bmw 1'28''106
13. FILA	
10 Jonathan Palmer Ram Hart 1'29''397	21 Mauro Baldi Spirit Hart 1'29''001
14. FILA	
9 Philippe Alliot Ram Hart 1'30''406	

Così (in 17) al traguardo

PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Alain Prost	McLaren Tag	70	1.41'11''753	180,540 kmh	
2. Niki Lauda	McLaren Tag	70	1.41'25''178	180,100 kmh	13''425
3. Ayrton Senna	Toleman Hart	70	1.41'31''795	179,900 kmh	20''042
4. Michele Alboreto	Ferrari	70	1.41'32''070	179,800 kmh	20''317
5. Elio De Angelis	Lotus Renault	70	1.42'43''072	177,800 kmh	1'32''159
6. Nelson Piquet	Brabham Bmw	69	1.41'23''396	177,600 kmh	1 giro
7. Patrick Tambay	Renault	69	1.41'38''454	177,200 kmh	1 giro
8. Riccardo Patrese	Euro Alfa Romeo	69	1.41'56''018	176,700 kmh	1 giro
9. René Arnoux	Ferrari	69	1.42'00''776	176,300 kmh	1 giro
10. M. Winkelhock	Brabham Bmw	69	1.42'08''864	176,300 kmh	1 giro
11. Stefan Johansson	Toleman Hart	69	1.42'16''280	176,100 kmh	1 giro
12. Andrea De Cesaris	Ligier Renault	69	1.42'19''694	176,000 kmh	1 giro
13. Gerhard Berger	Ats Bmw	68	1.42'15''657	173,600 kmh	2 giri
14. Jacques Laffite	Williams Honda	67	1.41'25''759	172,400 kmh	3 giri
15. Mauro Baldi	Spirit Hart	66	1.42'47''056	167,600 kmh	4 giri
16. Jo Gartner	Osella Alfa Romeo	65	1.37'38''502	173,700 kmh	5 giri
17. Eddie Cheever	Euro Alfa Romeo	64	1.41'42''845	164,200 kmh	6 giri

Questi (10) i ritirati

PILOTA	VETTURA	GIRI	CAUSA
Pier Carlo Ghinzani	Osella Alfa Romeo	60	motore
Nigel Mansell	Lotus Renault	52	olio freni
Derek Warwick	Renault	51	cambio
Philippe Streiff	Renault	48	trasmissione
Keke Rosberg	Williams Honda	39	motore
François Hesnault	Ligier Renault	31	problemi elettrici
Thierry Boutsen	Arrows Bmw	24	trasmissione
Jonathan Palmer	Ram Hart	19	cambio
Marc Surer	Arrows Bmw	8	problemi elettrici
Philippe Alliot	Ram Hart	2	motore

I primati

GIRO PIÙ VELOCE IN GARA

Niki Lauda (McLaren Tag Mp 4/2) in 1'22''996 alla media di 188,683 kmh. Non esistono primati precedenti.

PRIMATO SULLA DISTANZA

Alain Prost (McLaren Tag Mp 4/2) 70 giri in 1'22''996 alla media di 180,540 kmh. Non esistono primati precedenti, in quanto questa è stata la prima gara di F. 1 disputata all'Estoril.

Classifiche iridate

MONDIALE PILOTI

Lauda 72; Prost 71,5; De Angelis 34; Alboreto 30,5; Piquet 29; Arnoux 27; Warwick 23; Rosberg 20,5; Mansell, Senna 13; Tambay 11; T. Fabi 9; Patrese 8; Laffite, Boutsen 5; Cheever, Johansson, De Cesaris 3; Ghinzani 2; Surer 1.

MONDIALE COSTRUTTORI

McLaren 143,5; Ferrari 57,5; Lotus 47; Brabham 38; Renault 34; Williams 25,5; Toleman 16; Euro Alfa 11; Arrows 6; Ligier 3; Osella 2.



L'ultimo podio

Con il circuito portoghese si chiude l'avventura mondiale 84. Ricordiamo che l'Estoril è stato inserito in calendario dopo il forfait spagnolo. A inizio stagione, infatti, doveva essere il circuito di Fuengirola ad ospitare l'ultimo Gran Premio, ma problemi organizzativi hanno reso impossibile questo appuntamento. Si chiude così un'altra stagione con Lauda e Prost che festeggiano insieme a Balestre (sopra FotoColombo) la fine d'una avventura, mentre Lauda (a lato FotoAmaduzzi) rende merito al francese

AVVENTURA/Il nostro inviato racconta il suo Faraoni

Sapore di sole

Migliaia di chilometri nel deserto, apparentemente sempre uguale e invece pieno di insidie nascoste, pronte a fermarti quando meno te lo aspetti. Sabbia su sabbia, incidenti e mancate coincidenze, ma soprattutto un «solleone» implacabile che non ti lascia mai

di **Stefano Saragoni** - Fotografie **Dppi**

Un dosso cieco seguito da una curva a gomito affrontata troppo velocemente e la Range Rover sulla quale viaggia il nostro Saragoni si rovescia. Per fortuna non ci sono danni fisici e, il nostro inviato, ancora attonito, cerca di recuperare le sue cose dalla vettura



QUANDO SALGO sull'aereo diretto al Cairo mi fischiano le orecchie. Immagino le «litanie» degli amici (invidiosetti...) in redazione: «Noi qui a sgobbare, e quello se ne va una settimana in vacanza...». Non sono mai stato in Africa e il «Faraoni» è il mio primo rally raid. L'entusiasmo non si placa neppure quando, una volta a destinazione, le lungaggini burocratiche ritardano sensibilmente l'arrivo in albergo. L'indomani la sveglia è alle 3.30. Una volta sdoganati i mezzi arrivati via mare, ci trasferia-

mo in pullman ad Alessandria per la partenza. Il piazzale antistante l'hotel è gremito. Arriva un primo autobus, carica alcuni di noi e se ne va; un secondo arriva mezz'ora dopo, il terzo non arriverà mai. Qualcuno prende un taxi, altri tornano a letto. Si discute animatamente. Alle sei finalmente si parte. Quando arriviamo ad Alessandria troviamo ad attenderci la banda, la TV, le autorità, ma non la nave con le auto, che ha qualche ora di ritardo. Il sole è cocente quando finalmente la carovana lascia il porto. Si tor-

na al Cairo, dove ai piedi delle piramidi si disputa la prima speciale. L'avventura inizia. Non ho un mezzo «mio» a disposizione: solo molte promesse d'aiuto. Franco De Paoli mi invita a salire, se ne avrò bisogno, su uno dei suoi mezzi assistenza. Ma, dopo soli 50 chilometri lo incontro fermo lungo la strada per un guasto all'impianto elettrico della sua Rover. Il mio «autista» si ferma ad aiutarlo: siamo in coda alla carovana e non mi riesce di trovare un passaggio alternativo. Quando arriviamo alle pira-

midi, le moto sono già partite e metà del lavoro è sfumato. Mi consolo fotografando le auto e, forse già intontito dal sole battente, cedo al ricatto di un imbroglione locale che mi vende un portafortuna. Ne avrò bisogno. Domani ci aspetta la tappa più lunga del rally: oltre mille chilometri.

MI ACCORDO, finalmente, per salire sul Torpedo messo a disposizione dei giornalisti dalla Iveco. Si tratta di un inarrestabile mezzo «spaccaossa» guida-

segue



Sapore di sole

segue

to da un francese forse un po' matto, ma ottimo pilota, come avrò modo di scoprire in seguito. Mi sveglia la luce del giorno e realizzo subito di avere perso l'appuntamento con il Torpedo, programmato per le 3.30. Cerco affannosamente l'orologio: ho due ore di ritardo. Infilo i jeans e corro di sotto, ma non c'è nessuno. Era prevedibile. Incrocio due concorrenti, anche loro col sonno pesante. Non posso portarmi: non saprebbero dove ospitarmi. Nel parcheggio c'è ancora qualche auto del-

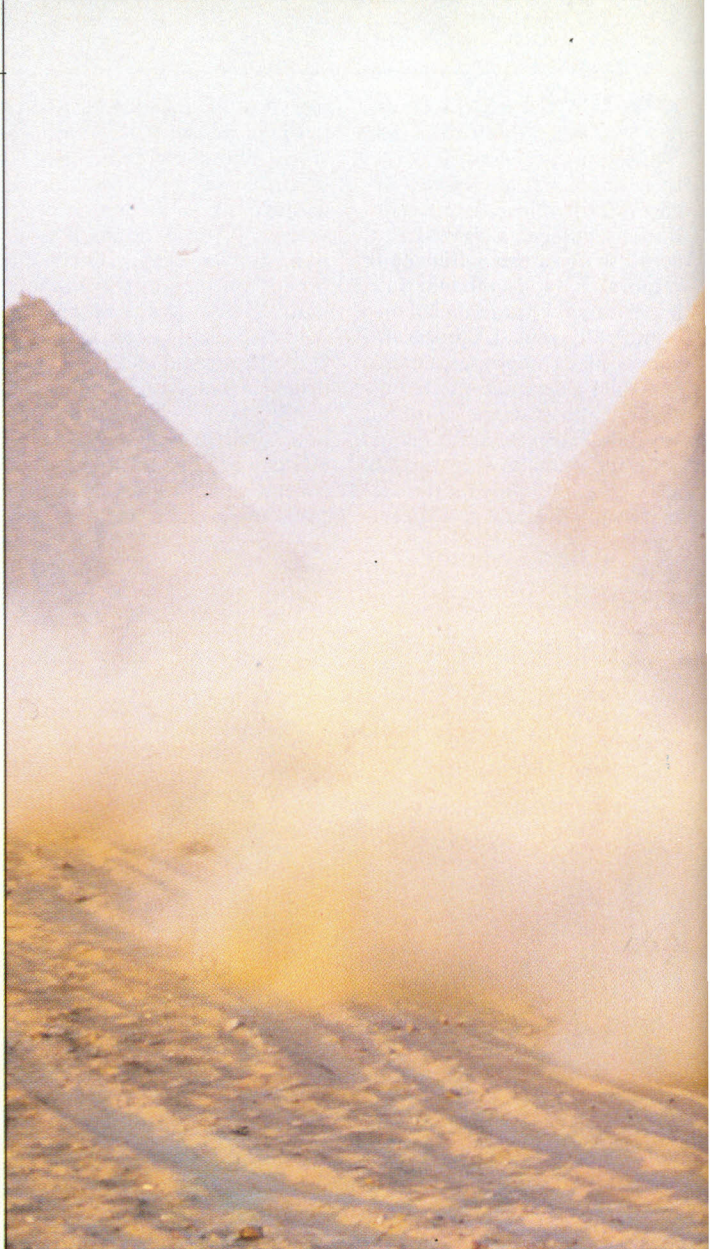
il piede dall'acceleratore e poi di nuovo giù, a tavoletta, tanto è tutta dritta... Dietro uno di questi dossi ciechi finisce la nostra corsa, in una secca curva a destra. Vi arriviamo troppo veloci, e dopo un disperato tentativo di Franco, che è alla guida, di tenere la macchina in strada, usciamo sulla sabbia. C'è un salto di un metro e mezzo e la Range si impunta, si rovescia fermandosi con le ruote all'aria. Siamo un po' «frullati», ma illesi. È andata bene. Per uscire dallo stretto abitacolo impieghiamo una buona decina di minuti, ma con qualche contorsione ce la facciamo.

CI TROVIAMO a piedi, sotto un sole crudele, e quando arri-



l'assistenza, posso ancora sperare. Recupero i bagagli e per mezz'ora buona cerco inutilmente una soluzione ai miei guai finché a togliere le castagne dal fuoco arriva il titolare della Acerbis, una ditta che costruisce parti staccate in materiale plastico per le moto da fuoristrada. Posso salire sulla sua Range Rover. Quando partiamo sono ormai le sette. Siamo in tre e viaggiamo spediti, colmando rapidamente lo svantaggio. Incrociamo i piloti già al termine della prima speciale, e li precediamo all'ingresso della seconda per scattare qualche foto. Quando ripartiamo ci attendono ancora circa 500 chilometri. La strada è una stretta striscia d'asfalto che attraversa un mare di sabbia. Il sole è, al solito, implacabile. Di tanto in tanto qualche dosso ci impedisce di vedere oltre: si solleva un attimo

vano i soccorsi i battiti cardiaci sono ormai tornati alla normalità. Tutte le auto assistenza fanno la nostra stessa strada e non mancano di fermarsi. Gli occupanti scendono incuriositi, ci guardano con un misto di compassione e stupore e commentano che ci è andata proprio bene. La vettura sembra irrecuperabile (e invece con un po' di fatica sarà rimessa in strada) e i miei occasionali compagni di viaggio mi consigliano di proseguire, visto che un francese si è offerto di darmi un passaggio sulla sua Jeep Mercedes. Per quattro ore e passa mi parla di come, partecipando a cinque Parigi-Dakar, egli abbia imparato a orientarsi col sole, e mi tiene costantemente informato sulla nostra posizione. Al traguardo di El Charga arriviamo verso le 22 ma non siamo gli ultimi. Anzi, c'è chi arriverà soltanto a notte fonda,



Le piramidi seguono la gara della Renault 18 4x4 dei fratelli Marreau. Nella foto a sinistra, una assistenza alla Rover 3.5 4x4 Rothmans degli svizzeri Forclaz-Bittel. In basso, una «acrobazia» della Mitsubishi Pajero di Andretto-Tricerri



chi la mattina dopo, e chi non arriverà affatto. Buona parte dei partecipanti ha già appagato la propria sete di avventura e il giorno dopo rinuncerà a raggiungere Abu Simbel, la punta più a sud della gara, per portarsi direttamente a Luxor.

AL TERZO GIORNO finalmente agguanto il Torpedo Iveco. Per arrivare ad Abu Simbel l'unico modo è «sciopparsi» 200 chilometri di speciale nel deserto. Non c'è pista e bisogna orientarsi con la bussola, ma noi chiudiamo la fila e ci basta seguire le tracce sulla sabbia. Dopo una speciale così col Torpedo, le montagne russe sembrano un gioco da ragazzi. Provare per credere... L'indomani ancora una speciale: ancora sabbia e, soprattutto, ancora sole. Per fortuna la prova viene ridotta da 318 a poco più di 100 chilometri, una passeggiata. Fi-

nalmente l'asfalto, troviamo un chiosco che vende Coca Cola e lo prendiamo d'assalto. Non si fa altro che parlare della piscina che ci aspetta a Luxor, ma anche là avrò i miei problemi, dai quali non va esclusa una fastidiosa dissenteria con febbre da cavallo che mi ha da poco colpito. **«Da adesso in poi è tutta discesa»** ho pensato lasciando Luxor per raggiungere il Cairo, questa volta non ho sbagliato di molto; l'unico brivido lo incontro rischiando una decina di volte la pelle sull'affollatissimo «Lungo Nilo» frequentato da camionisti completamente pazzi, ma riusciamo ad arrivare al traguardo solo un paio d'ore dopo i piloti. Ad attenderci c'è ancora una volta l'eccezionale sole africano: è l'unico aspetto dei «Faraoni» che non mi ha lasciato per un attimo. Non sarà facile dimenticarlo... (s.s.)

**AUTO
SPRI
NT**

**SPECIALE
SULLA STRADA**

È apparsa a Vienna, suscitando ammirazione, la «Thema», ambizioso progetto «Lancia» per la conquista del Continente

L'EUROPEA





**Quattro proposte allettanti
(2000 iniezione, 2000 iniezione turbo,
2500 turbodisel, 2800 sei cilindri)
per un mercato che per troppo tempo
è stato dimenticato dalle Case italiane**

di Italo Cucci

VIENNA — Nel parco del Castello di Grafenegg vecchiotti e passerotti soggiornavano indisturbati godendosi un tenero sole autunnale. La mia «Thema» — la versione 6 cilindri che fino a qualche attimo prima aveva urlato la sua gioia di correre sull'autostrada Vienna-Linz — scivolò sull'erba senza muovere fastidio ai padroni dell'oasi, quasi collocandosi con naturalezza nell'ambiente. La osservavo, ferma, stagiarsi sullo sfondo del castello, ammodernato eppur fedele alle antiche forme: proprio come la «Thema», moderna, avveniristica quel che basta, fedelissima nelle forme e nei concetti tecnici ed estetici alla tradizione Lancia. Così, durante una serena parentesi viennese, a contatto con una tradizione mitteleuropea che è stata pian piano adottata dal progresso meno chocante e fastidioso che altrove, abbiamo conosciuto, apprezzato, ammirato l'ultima creatura della Casa di Chivasso, prima sfida al mer-

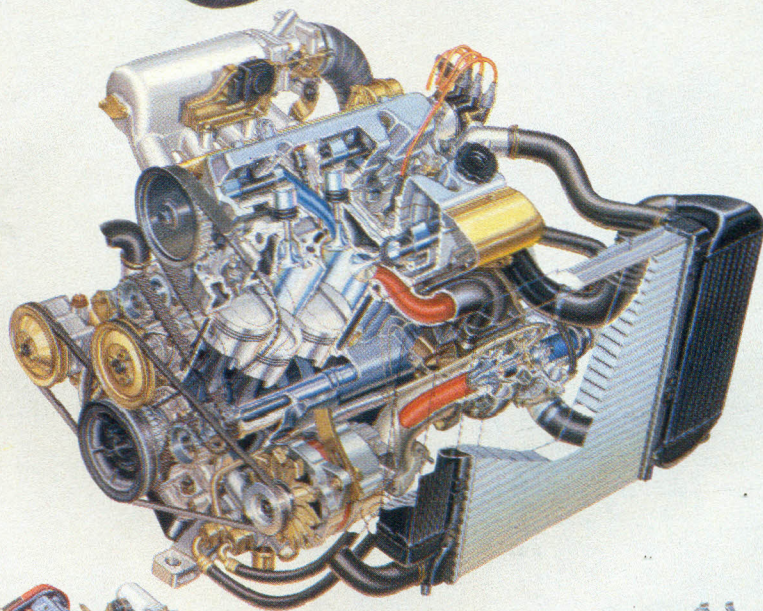
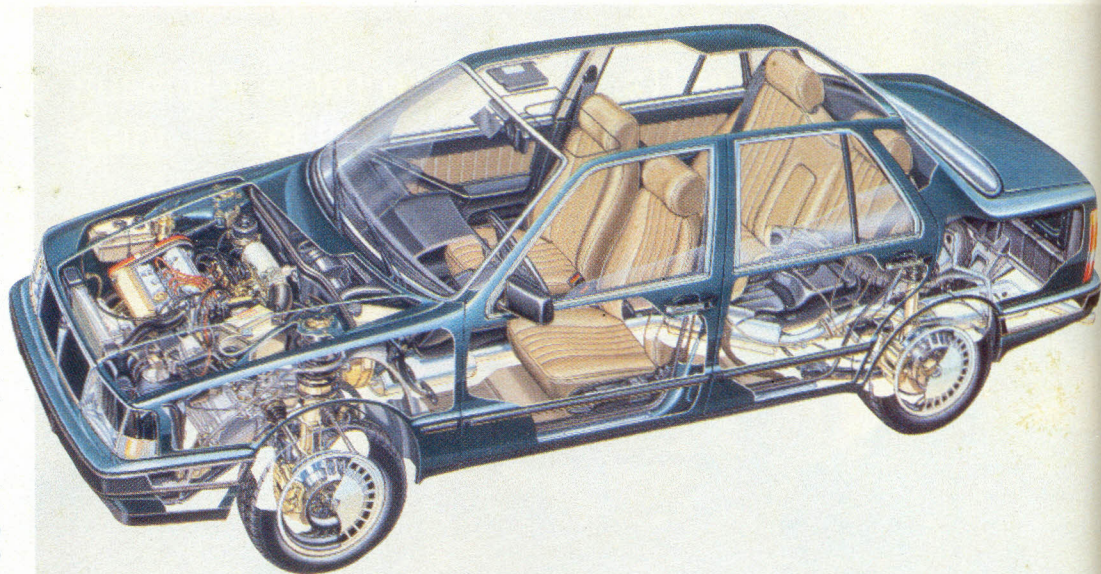
segue

L'europea

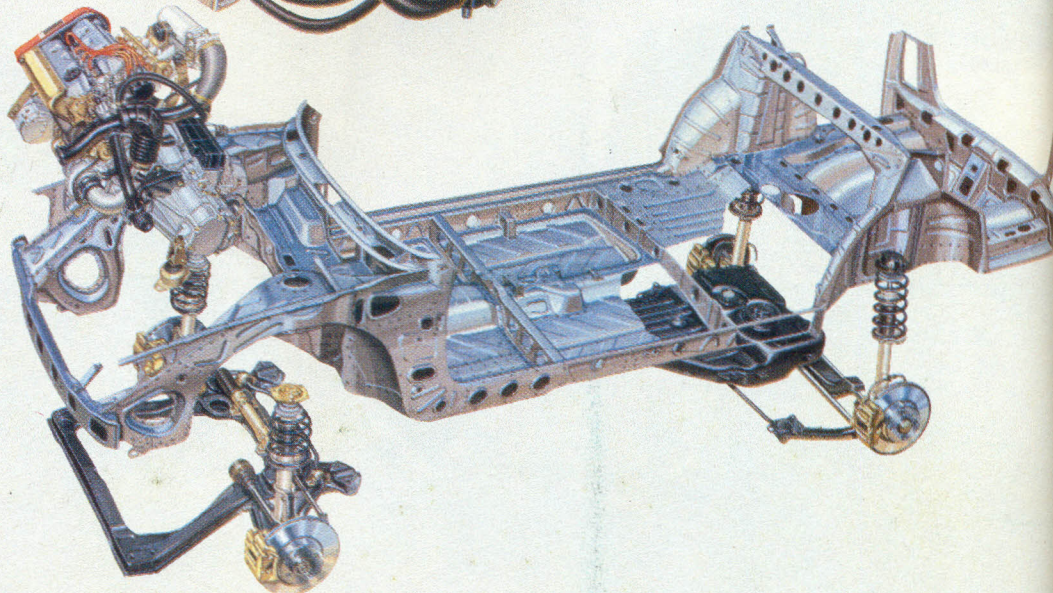
segue

cato europeo delle auto di alto livello portata dall'industria italiana colpevolmente assente, fino a ieri, dal confronto con BMW, Mercedes, Volvo e Audi. Lo stesso ingegner Ghidella, presentatosi al battesimo, teneva a precisare questo ruolo della «Thema», più promozionale che speculativo, una sorta d'avvertimento all'Europa che anche l'Italia, superate le difficoltà degli anni bui, è pronta a recitare la sua parte negli anni d'oro: se verranno, beninteso.

LA «THEMA» ha una linea felice, elegante senza esser pretenziosa, e rispecchia in pieno — proprio per questo senso della misura — i canoni dell'Italian style ormai avviato alla conquista del mondo in tutti quei settori ove sia richiesta abilità artigianale sposata alle più recenti tecnologie e insieme raffinatezza temperata da senso pratico. Insomma: un prodotto del buongusto nostrano, quello che ha portato a trionfare nella moda, nel design, ovunque la sostanza d'un prodotto senta la necessità di vestirsi di forme esteticamente valide, eleganti e non pacchiane, riferite a una ricchezza che nega l'esibizionismo. Troppi complimenti per quest'auto? Aspettate di vederla: l'ammirerete come s'ammira una bella donna. E quando l'avrete conosciuta meglio, come noi che l'abbiamo guidata su strade aspre o filanti, le troverete anche il temperamento giusto per un'italiana che va all'assalto. Già la 2000 iniezione è un ottimo connubio d'eleganza, tecnologia e potenza; la 2000 iniezione turbo una tigre di veluto, la 2500 turbodiesel una sfida alle già celebri concorrenti portata senza risparmio di mezzi; la 2800 6 cilindri, che chiude la gamma delle motorizzazioni «Thema», velocissima, silenziosa, rampante, è l'introduzione al sogno che verrà, alla «Lancia-Ferrari» che porterà sulle strade d'Europa il top dell'esperienza automobilistica italiana. Con enfasi, ma non a sproposito, i pubblicitari Lancia hanno definito la «Thema» una realtà della cultura italiana. Fa piacere riconoscersi in un prodotto che cerca un successo non banale richiamandosi alla genialità italiana. Le premesse per l'affermazione della «Thema» ci sono tutte. La parola, ora, alla strada. □



Sopra, un «trasparente» dove si possono vedere, oltre la linea, anche le più importanti parti meccaniche della nuova Lancia. A sinistra, lo spaccato di una delle quattro motorizzazioni di cui è dotata la Thema: vi sono infatti la 2000 aspirata quella turbocompressa, la 2500 turbodiesel e la 2800 sei cilindri. Sotto, il sistema telaio-sospensioni della vettura torinese.



Quattro le versioni della nuova berlina italiana

Variazioni sul Thema

Il corpo vettura rimane lo stesso, cambiano le motorizzazioni che collocano la nuova Lancia tra i segmenti «E» ed «F» del mercato. Verrà presentata al Salone di Torino

di Carlo Massagrande

VIENNA — Trovare difetti nella Lancia Thema è difficile, forse impossibile: è vero che in queste brevi prove di presentazione stampa si percorre abitualmente un chilometraggio molto limitato che permette di ricavare impressioni solo di carattere generale ma è altrettanto vero che i concetti di base balzano in evidenza anche sulle brevi distanze. Quindi la Thema, la nuova berlina Lancia della gamma alta del mercato, vestita in un abito classico da Giorgio Armani in collaborazione con il Centro stile Lancia, dotata di motori dalle alte prestazioni, con sospensioni ormai collaudatissime, ha tutte le carte in regola per inserirsi in una fascia non facile e impensierire quelle che finora avevano trovato un mercato facilitato dall'assenza proprio della concorrenza italiana. Il cosiddetto segmento E, occupa in Europa, il 15/16%, mentre in Italia questa fascia è meno della metà. Nel 1983, infatti, sono state collocate 93.000 vetture, nel 1984 le previsioni indicano 82.000 auto ma nel 1985 si pensa che queste berline veloci e di classe troveranno 140/150.000 acquirenti di cui 20/25.000 punteranno sulla Thema. E con quattro versioni dalle personalità ben differenziate fra loro e con caratteristiche di clientela differenti, la Thema si posizionerà in 4 fasce di mercato specifiche.

NEL 1979 anno in cui i problemi automobilistici non consigliavano certo ambiziosi progetti, Lancia e Saab si sedettero a un unico tavolo e raggiunsero un accordo relativo allo sviluppo di un progetto comune che avrebbe anche potuto portare a produrre insieme un'unica vettura. Poi le strade si separarono, rimasero gli studi di base, gli scambi di esperienze e così dopo cinque anni di gestazione sono nate due vetture dalle caratterizzazioni nettamente differenti (che in comune ora hanno particolari insignificanti) e cioè la

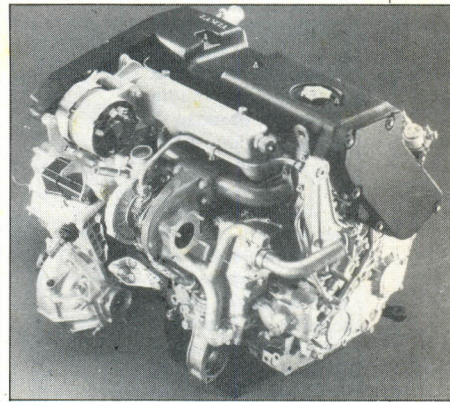
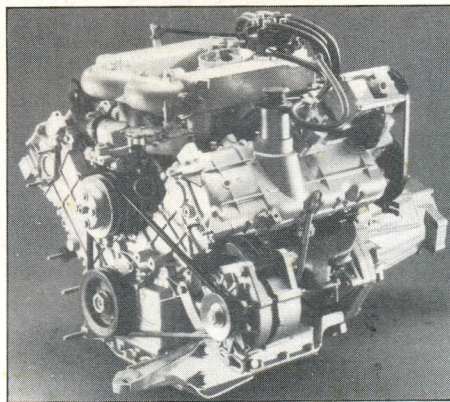
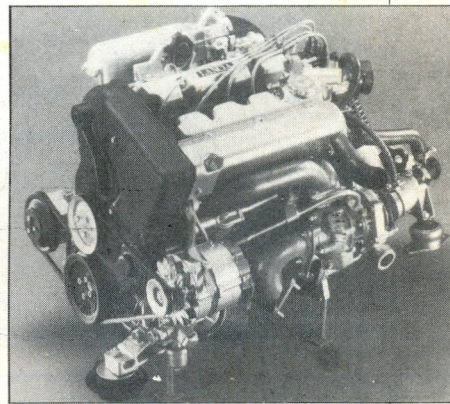
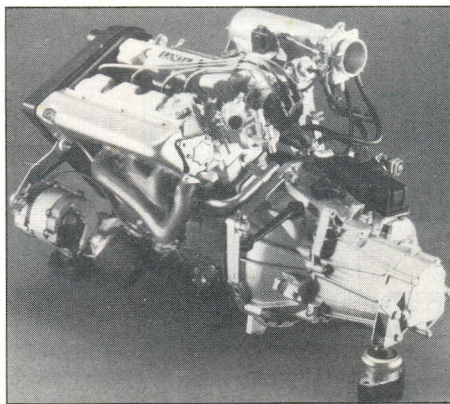
Saab 9000 e la Lancia Thema. Un progetto quello della Thema che è costato alla Lancia circa 650 miliardi così suddivisi: carrozzeria 250, 230 motore, 70 cambio e 100 il processo di sviluppo. Dove verrà prodotta? Allo stabilimento Fiat di Mirafiori, naturalmente, «lancizzato». Nel primo anno sono previste 45.000 vetture, 2/3 per il mercato interno e 1/3 per l'export.

L'ESTERNO. Riconosciamo alla Thema anche un'altra caratteristica: non è fotogenica perché le foto non le rendono quei meriti di linea, di proporzioni, di dimensioni e di volumi che si possono apprezzare vedendola dal vero. Sarà la vedette al prossimo, salone dell'automobile di Torino e i nostri lettori potranno apprezzarla in quella sede. Il cx è notevole addirittura 0,32 ($Cx \times S = 0,66$), ma non si direbbe perché non ha elementi sacrificati come il volume interno e del bagagliaio, o l'inclinazione del parabrezza o l'altezza del padiglione. Il cx non è stato uno degli obiettivi di base. È invece da rilevare la purezza del disegno classico veramente made in Italy, a tre volumi compatta longitudinalmente, della visibilità eccezionale. Abitualmente, non capita in queste prime prese di contatto di sedersi sul divano posteriore: quasi per caso ci siamo trovati in questa situazione e veramente intelligente ci è sembrata la soluzione

tecnologica delle porte avvolgenti sul filo superiore e in basso. Ciò ha consentito la eliminazione dei gocciolatoi, agevolato la silenziosità ma soprattutto l'accessibilità all'interno e, non è poco, offre una visibilità verso l'alto che in un circuito Dolomitico consentirebbe panorami a tre dimensioni. Le porte poi si aprono a 80°, un dato importante per rendere la vettura di rappresentanza e ministeriale. L'angolo di inclinazione del lunotto è notevole ma non esagerato; la linea nel complesso è tale da evitare che il lunotto posteriore sia sede di vortici e quindi di imbrattamento. Fiancata di linea liscia con passaruote abbozzati. Lo spec-

chio retrovisore è a due bracci del tipo Ferrari Testarossa per una minore resistenza all'aria. Il frontale è «sigillato» come si usa dire in termini automobilistici moderni, da guarnizioni che accompagnano la calandra e i gruppi ottici. Cristalli laterali a filo della lamiera e gocciolatoi costituiti da una guarnizione posta sotto le porte avvolgenti quindi totalmente nascosti. Pianale senza sporgenze con vani che accolgono tubo di scarico, ruota di scorta, serbatoio. Ruote con coppe integrali e paraurti anteriore con deflettore sagomato in modo tale da convogliare l'aria verso i fianchi

segue



In alto a sinistra il 4 cilindri bialbero di 1995 cc iniezione. In alto a destra lo stesso propulsore con turbocompressore Garrett. Sopra a sinistra, il 6 cilindri a V di 2849 cc. Sopra a destra il 4 cilindri monoalbero in testa di 2445 cc alimentato a gasolio e turbocompresso KKK con intercooler che sviluppa 100 cavalli a 5750 giri/min

Variazioni sul Thema

segue

e verso la parte superiore della vettura riducendo così il coefficiente di portanza. Anche il paraurti posteriore ha carenatura studiata con funzione aerodinamica. Ne deriva una silenziosità di marcia che si può definire unica anche alle alte velocità, 180 orari per esempio. I paraurti sono a cuscino interno ad assorbimento di energia fino a 5 km/h, verniciati in tinta. Possibilità di scelta fra 14 colori.

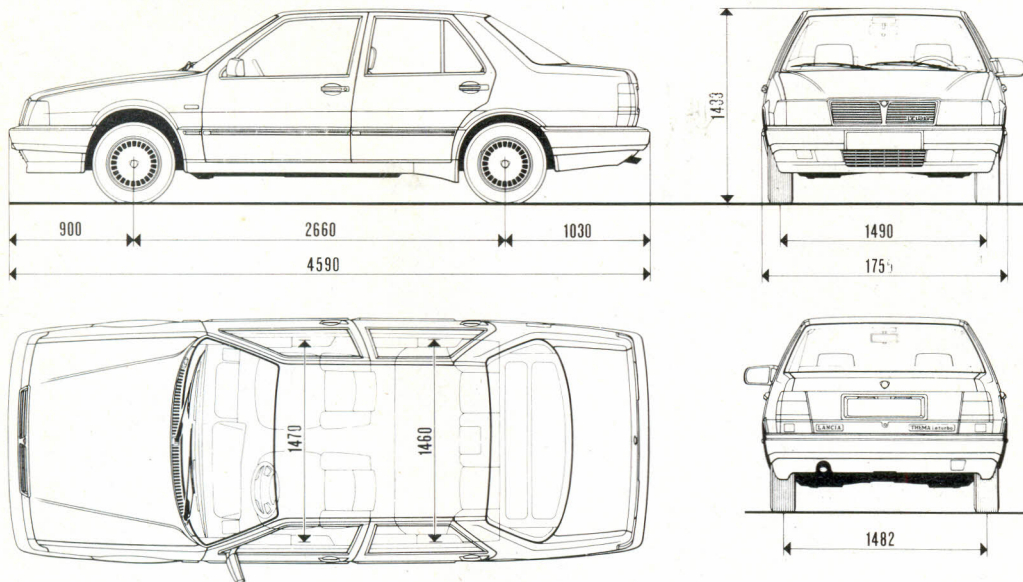
LE MOTORIZZAZIONI. Quattro i motori a cui corrispondono quattro versioni dalle

diverse caratteristiche per clienti diversi ma con un'unica mentalità: prestazioni notevoli. Vanno da 2000 a 2850 cc, da potenze di 100 cavalli (il turbo diesel) a 120, 150 e 165 cavalli: tre versioni benzina la più lenta da 195 km/h la più veloce da 218 orari con una versione diesel 2500 cc, che pone la «Thema turbo ds» in vetta alla graduatoria come la berlina diesel più veloce, da 185 km/h. Tutti in posizione anteriore posti trasversalmente e inclinati in avanti di 20 gradi (i due motori 2000 baricentro più basso, migliore accessibilità). Il motore più rappresentativo è il quattro cilindri due litri, iniezione elettronica e turbocompressore con variatore di coppia. È dotato di due alberi equilibratori controro-

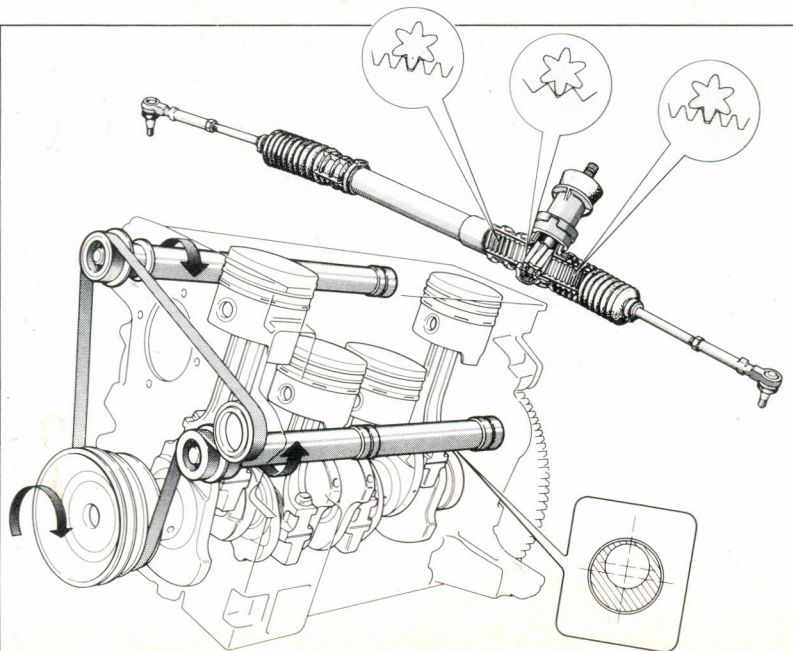
tanti alloggiati ai due lati del monoblocco ad altezze differenti che girano a velocità doppia rispetto all'albero motore, per renderlo più silenzioso e senza vibrazioni (come un sei cilindri), soluzione per la prima volta adottata su una berlina europea. Il variatore di coppia si chiama «overboost» ed è un accessorio di derivazione aeronautica montato anche sui caccia della seconda guerra mondiale: l'«overboost» agisce sulla valvola dei gas di scarico inviati alla turbina, aumentando il volume di questi momentaneamente. Quando con l'acceleratore si chiede al motore la massima potenza, una centralina elettronica chiude un elettrovalvola, il turbo sale di giri e aumenta la pressione di alimen-

tazione variando così per pochi secondi la coppia massima che in questo caso passa da 26 a 29 kg/m rendendo più agevole e quindi più sicuro per esempio, un sorpasso. Le valvole per esempio sono al sodio, di derivazione corse, camere di combustione di nuova concezione realizzate interamente con lavorazione di «utensile» atte a rapporti di compressione particolarmente alti. Ciò per un migliore rendimento. Nuovo anche il disegno per un più efficace effetto «squish» che, dicendola all'italiana, significherebbe una particolare turbolenza della miscela, determinata dalla forma della camera di scoppio, con conseguente possibilità di più accentuate velocità di combustione e quindi di miscele più magre con riduzione dei consumi pur mantenendo invariate le prestazioni.

ANCHE il motore 2 litri iniezione elettronica Bosch senza turbo compressore, è di concezione nuova dalla potenza e dalla coppia non spinte ma regolari nella loro erogazione con consumi specifici contenuti a tutti i regimi. Anche il «cut-off», dispositivo che in fase di rilascio dell'acceleratore chiude gli iniettori, consente notevole risparmio carburante. L'accensione su questo motore, è la Digiplex della Marelli che sostituisce la tradizionale regolazione dell'anticipo con una di tipo elettronico con elevata energia di scintilla, corrente discarica costante, migliore rendimento, minori consumi. Il terzo propulsore a benzina è il collaudato sei cilindri di 2850 cc a V due alberi a camme in testa di produzione europea PRV (Peugeot/Renault/Volvo). Anche questo è posto trasversalmente e segue così la disposizione meccanica della Thema. Realizzato totalmente in lega leggera, è per una fascia particolare di utenza: è forse stato inserito nella gamma, più per un rispetto a lancisti affezionati che per convinzione. È naturalmente stato «curato» in Lancia. Ultimo motore quello a gasolio che pone la Thema al vertice anche di questa categoria. È veramente un piacere guidarla sia in autostrada che in montagna: 2445 di cilindrata 100 cavalli di potenza, turbo compressore KKK e intercooler. Riportiamo due particolari che indicano di per sé il grado di



Sopra, le dimensioni della nuova berlina della Lancia. A destra in alto, una novità sulla Thema i.e. in assenza di servocomando, viene installata la guida meccanica a rapporto variabile per limitare lo sforzo sul volante nelle manovre di parcheggio. A lato lo schema del motore a 4 cilindri due alberi controrotanti disposti sui due lati del monoblocco ad altezze differenziate e opportunamente calcolate. Sono azionati da una speciale cinghia





attenzione tecnologica posto nella realizzazione. Il problema del gasolio, nei climi freddi, è particolarmente sentito per il solidificarsi delle paraffine: anche andando a sciare d'inverno il possessore di un diesel deve porre una maggiore attenzione: su tutte le Thema turbodiesel (di serie cioè) è montato un riscaldamento del filtro con l'abbassarsi della temperatura. Altro dettaglio, di tipica impronta Lancia: è la riduzione del tempo di preriscaldamento per non infastidire l'utente: a zero gradi centigradi, l'attesa è di 6/7 secondi appena. Silenzioso? adatto alla Thema, con rumorosità meccanica molto contenuta: per esempio al coperchio punterie ne è stato aggiunto un secondo, di materiale fonoassorbente.

pressione dell'olio degli ammortizzatori.

IL CAMBIO. È completamente nuovo e il suo studio e progettazione hanno inciso per circa 70 miliardi. A cinque rapporti con la quinta moltiplicata caratterizzata da albero primario allineato all'albero motore. Tre gli aggettivi: preciso, silenzioso, dolce. Sulle due Thema più potenti il 2000 turbo i.e. e 6V, è possibile adottare il cambio automatico a tre rapporti.

LO STERZO. Idroguida di serie sulla Thema ad eccezione della 2000 i.e., ma anche grossa novità tecnica: la guida meccanica a rapporto variabile di produzione «ZF». Il pignone dello

segue

Thema 2.0 ie: vince in ripresa

	THEMA 2.0 IE	ALFA 90 2.0 IE	BMW 520 I	MERCEDES 190 E	VOLVO 740 GLE	AUDI 100 2000 I
N. Cilindri	4	4	6	4	4	5
Cilindrata (cm³)	1995	1962	1990	1997	1986	1994
Potenza max (CV g/m)	120/5250	128/5400	125/5800	122/5100	117/6000	115/5200
Coppia max (Kgm. G/m)	17/3300	17,9/4000	17,3/4000	18,2/3500	16,1/3000	17,3/3500
Trazione	ANT	POST	POST	POST	POST	ANT
Prestazioni						
Vel. max (kmh)	195	192	188	195	177	191
Accelerazioni						
0-100 kmh	9,7	N.D.	11,4	10,5	12,0	10,7
0-1000 m	30,9	30,5	32,6	31,8	34,3	N.D.
Consumi						
● a 90 kmh	6,4	5,8	6,4	6,4	6,8	6,7
● a 120 kmh	8,4	7,6	8,3	8,3	9,3	8,4
● Ciclo	9,6	9,8	11,8	10,3	13,5	11,3
Media ECE	8,1	7,7	8,8	8,3	10,8	8,8
Peso	1120	1090	1220	1100	1285	1250

Thema 2.0 ie: turbo: unica con overboost

	THEMA 2.0 IE TURBO	AUDI 200 TURBO	SAAB 9000 TURBO	MASERATI BI-TURBO
N. Cilindri	4	5	4	6
Cilindrata (cm³)	1995	2144	1985	1996
Potenza (CV g/m)	165/5250	182/5700	175/5300	180/6000
Coppia max (kgm g/m)	26/2500	25,7/3600	27,9/3000	25,8/4400
Coppia max con overboost	29/2750	-	-	-
Trazione	ANT	ANT	ANT	POST
Prestazioni				
Velocità max (kmh)	218	230	220	215
Accelerazioni				
0-100 kmh	7,2	8,2	8,3	6,5
0-1000 m	28,2	28,5	29,0	29,0
Consumi				
● a 90 kmh	6,4	6,9	6,6	11,2
● a 120 kmh	8,4	8,9	8,3	13,4
● Ciclo urbano	9,9	12,8	10,5	17,1
Media ece	8,2	9,5	8,5	14,7
Peso (din) (kg)	1150	1290	1270	1086

Thema 6V: vince in velocità

	THEMA 6V	ALFA 90 2.5	RENAULT 25 V6	VOLVO 760 GLE	BMW 525i
N. Cilindri	6	6	6	6	6
Cilindrata (cm³)	2849	2492	2664	2849	2494
Potenza max (CV g/m)	150/5750	156/5600	144/5500	156/5700	150/5500
Coppia max (kgm. g/m)	24,5/2700	21,4/4000	22,4/3000	24,0/3000	21,9/4000
Trazione	ANT	POST	ANT	POST	POST
Prestazioni					
Velocità max (kmh)	208	203	201	190	201
Accelerazioni					
0-100 kmh	8,2	n.d.	10,0	10,0	9,8
0-1000 m	29,8	29,5	30,7	31,2	31,0
Consumi					
● a 90 kmh	7,2	6,8	7,0	7,9	7,1
● a 120 kmh	8,9	8,9	8,9	10,7	9,2
● ciclo urbano	15,4	12,9	15,4	16,1	13,7
Media ECE	10,5	9,5	10,4	11,6	10,0
Peso	1160	1170	1280	1345	1290

SOSPENSIONI. Scocca rigida di per sé con lunotto e parabrezza incollati, con vantaggi aerodinamici in primo luogo ma anche di migliore rigidità torsionale. Lamiera zincata per il 43% della scocca e particolari accorgimenti anticorrosivi. Sulle sospensioni c'è poco da dire: il concetto è quello Lancia a quattro ruote indipendenti del tipo Mac Pherson: l'ormai classico concetto Lancia, che ha reso celebre la tenuta su strada delle vetture torinesi. Barre stabilizzatrici anteriore e posteriore. Ma a proposito di sospensioni, optional interessante: la sospensione posteriore auto livellante che mantiene costante l'assetto della vettura al variare del carico, con sistema oleopneumatico che regola automaticamente la

Thema Turbo diesel: vince in consumo

	THEMA TURBO DS	AR 90 TURBO DS	BMW 524 TD	MERCES 190 D	CITROEN CX 25 RD TD	RENAULT R 25 DX	VOLVO 760 TURBO D	ROVER 24SD TURBO
N. Cilindri	4	4	6	4	4	4	6	4
Cilindrata (cm³)	2445	2393	2443	1997	2500	2068	2383	2393
Potenza max (CV g/m)	100/4100	110/4200	115/4800	72/4600	95/3700	85/4150	112/4800	91/4200
Coppia max (kgm. g/m)	22,1/2300	24,0/2300	21,4/2400	12,5/2800	22,2/2000	18,5/2000	20,9/2400	19,7/2350
Trazione	ANT	POST	POST	POST	ANT	ANT	POST	POST
Prestazioni								
Velocità max (kmh)	185 178	180	160	174	172	175	165	
Accelerazioni								
0-100 kmh	11,9	n.d.	12,9	18,1	13,3	13,1	13,0	16,0
0-1000 m	33,2	35,0	34,3	38,4	35,1	34,5	34,3	37,7
Consumi								
● a 90 kmh	5,2	5,8	5,2	5,3	5,7	5,2	6,4	6,0
● a 120 kmh	6,9	8,0	7,0	6,9	7,3	6,9	8,8	8,6
● ciclo urbano	8,5	9,0	9,0	7,5	8,6	8,5	9,0	9,4
Media ECE	6,9	7,6	7,1	6,6	7,2	6,9	8,1	8,0
Peso	1240	1250 1300	1110	1405	1230	1400	1350	

Variazioni sul Thema

segue

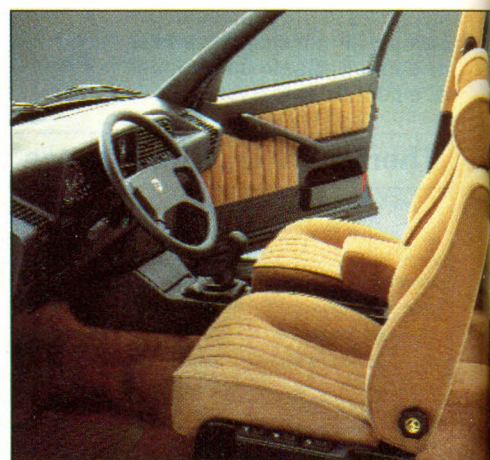
sterzo è a contatto con una cremagliera i cui denti sono a distanza variata, più radi al centro quando si è in rettilineo, più fitti ai lati. È come se variasse in continuazione (accorciandolo) il rapporto di demoltiplicazione della scatola guida. Scopo è quello di limitare lo sforzo nelle manovre di parcheggio e nei percorsi tortuosi a curvatura stretta (in assenza naturalmente del servosterzo).

FRENI. Quattro freni a disco, gli anteriori autoventilati sulla 2000 i.e. turbo e sulla V6, servofreno, regolatore di frenata, sistema idraulico. Impianto uguale per tutti i modelli; sulla Thema (come ormai sulle più prestigiose vetture della fascia alta), è possibile l'adozione dell'ABS cioè dell'impianto frenante antibloccaggio, che diminuisce la pressione su quelle ruote che sono vicine al bloccaggio. Evitare il bloccaggio delle ruote, significa disporre di una frenata più sicura. Ma il sofisticato sistema ABS è anche estremamente sicuro in caso di frenata su fondi a differente aderenza fra lato destro e sinistro o fra ruote anteriori e posteriori, perché livella la pressione, tramite sensori che trasmettono segnali che indicano la tendenza al bloccaggio, a un microcalcolatore. Questi comanda la centralina idraulica che toglie o aggiunge pressione a ciascuna delle quattro pinze freno, a seconda dell'aderenza/suolo, in modo da evitare cioè il bloccaggio. Chiaramente favorisce direzionalità e traiettoria.

L'ABITACOLO. La plancia è del tipo avvolgente per il guidatore e ricorda quella della Bmw. Realizzata in blocco unico in materiale morbido non riflettente ha una precisa funzionalità per l'efficienza dell'impianto di climatizzazione anche per i passeggeri posteriori. La strumentazione è quella classica analogica di grande e immediata visibilità e precisione (non per nulla anche la Citroën dopo le strumentazioni originali a cilindro, sta ritornando ai vecchi quadranti tondi tradizionali).



A sinistra, il frontale e il posteriore della Thema. I quattro modelli vengono differenziati con scritte sulla calandra e vicino al fanale posteriore destro



Visibilità degli strumenti totale: visibilità esterna panoramica, con tergicristallo lato guida del tipo a pantografo che assicura sempre una ben precisa area pulita anche in caso di neve o alle altre velocità. Alzacristalli elettrici anteriormente di serie su tutti i modelli, posteriormente sui più prestigiosi, con una particolarità: funzionano anche con chiave disinserita ma solo nel caso di porta aperta. I comandi sono sistemati sui braccioli, questi di linea semplice ma funzionale. Leva cambio in posizione ottimale, non altrettanto dicasi del posacenere e dell'accendisigari in posizione sotto plancia anteriormente al cambio. Simpatico lo sportellino che ricopre l'impianto radio da sguardi indiscreti. Volante a quattro razze con comando/avvisatore acustico in posizione centrale che si estende fino alle razze e consente così il suo azionamento anche in curva. Sedili di tipo non tendente al morbido ma confortevoli. Sono di tipo a regolazione totale manuale. Longitudinalmente, in

altezza, inclinazione, appoggio lombare. A richiesta questi comandi possono essere a regolazione elettrica (ad eccezione di quella lombare), come pure, a richiesta, sdoppiabile e con schienale ribaltabile quello posteriore. Sempre come optional sui tre modelli a benzina, si può disporre di un sedile posteriore sdoppiato in due poltroncine indipendenti regolabili elettricamente con scorrimento del pianale e inclinazione degli schienali. Materiali di lusso: velluto sulla 2000 i.e. e sulla 2500 turbodiesel, ciniglia sugli altri due modelli. A richiesta alcantara o vera pelle. La climatizzazione e l'impianto di condizionamento sono fra i più sofisticati. Il riscaldatore è manuale, automatico invece di serie sulla Thema 6V che consente di raggiungere la temperatura di riscaldamento impostata e nel minor tempo possibile, in un campo compreso fra i 18 e i 28 gradi centigradi. Naturalmente l'apporto Saab in questo settore avrà avuto il suo peso. Come optional si può disporre di

riscaldatore e di condizionatore automatici. È il massimo del comfort: si imposta la temperatura desiderata e una centralina mette in funzione automaticamente scambiatori di calore, miscelatore aria calda e fredda, sistema di distribuzione e ventilatore con scelta della velocità idonea per la portata necessaria in quel momento. Sistema di distribuzione aria «bilevel» che tradotto, vuol dire aria calda verso il basso e più fresca verso la parte alta del corpo. Diamo alcuni valori limiti raggiungibili dal condizionatore automatico: temperatura esterna +43° C, interna abbassabile fino a 18 gradi; esterna -20° C, interna raggiungibile +23° C.

LE PRESTAZIONI. Abbiamo tenuto per ultima la caratteristica principale della Thema quella di fornire prestazioni eccezionali in ogni versione, prestazioni che riportiamo in tabelle a parte, di confronto con le dirette concorrenti, senza commento perché non ve n'è bisogno.

Carlo Massagrande

Il «corredo» della nuova berlina

Le dotazioni di serie su tutte le versioni

Cambio a 5 marce; impianto frenante a 4 dischi con pinze a guida protetta; cut-off elettronico (esclusa 6 V e turbodiesel); doppio correttore di frenata e servofreno; sospensioni a 4 ruote indipendenti; barra stabilizzatrice anteriore e posteriore; regolazione assetto fari; coppe ruote integrali; paraurti in RIM con assorbimento d'urto integrato; spoiler anteriore sul paraurti; antifurto bloccasterzo; predisposizione per impianto Hi-Fi quadrifonico con cavi an-

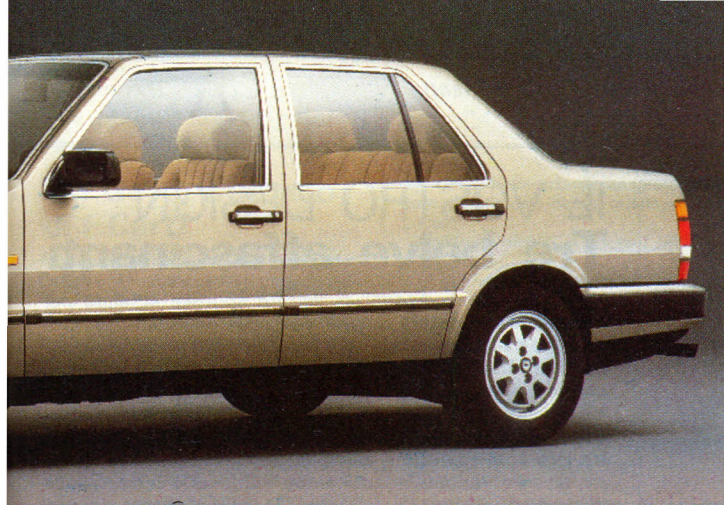
reclinabile; appoggiabraccio sul divano posteriore; rivestimento in moquette del vano bagagli; luce nel vano bagagli; accendisigari anteriore; tasche portaoggetti su schienali dei sedili anteriori; tasche portaoggetti sui pannelli delle porte anteriori; vano portamonete su mobiletto centrale; presa di corrente ai posti posteriori; sedile guidatore regolabile in altezza; sedile anteriore con regolazione lombare (manuale).

Altre dotazioni di serie su alcune versioni e optional sulle altre

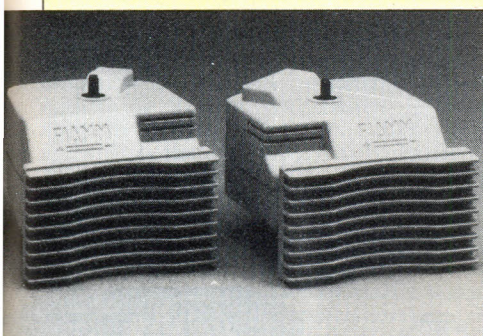
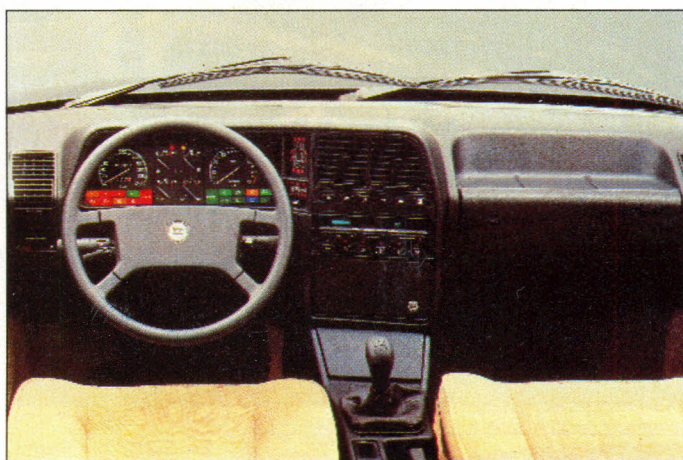
Accensione elettronica Marelli Microplex su 2000 i.e. turbo; accensione elettronica Marelli Digiplex su 2000 i.e.; accensione elettronica transistorizzata su 6 V; econometro su 2000 i.e.; freni a disco anteriori ventilati su 2000 i.e. turbo; Idroguida su 2000 i.e. Turbo, 2500 Turbodiesel e 6 V; guida a cremagliera a rapporto variabile su 2000 i.e.; iniezione elettronica Bosch LE 2-Jetronic su 2000 i.e. e 2000 i.e. turbo; iniezione Bosch K-Jetronic su 6 V; manometro dell'olio su 200 i.e. turbo, 6V e 2500 turbodiesel; ruote in lega leggera su 2000 i.e. turbo; termometro dell'olio su 2000 i.e. turbo, 6 V e 2500 turbodiesel; riscaldatore a controllo automatico su 6 V; proiettori fendinebbia su 2000 i.e. turbo e 6 V; correttore automatico assetto proiettori su 2000 i.e. turbo e 6 V; tergicristallo con intermittenza regolabile su 6 V; alzacristalli elettrici posteriori su 6 V; cristalli atermici più tendine parasole su 6 V; appoggiatesta su sedili posteriori su 2000 i.e. turbo, 2500 turbodiesel e 6 V.

Altro optional

Il sistema frenante con antibloccaggio ABS; le sospensioni posteriori autolivellanti; il condizionatore dell'aria a controllo automatico; il riscaldatore a controllo automatico; il Trip computer più strumentazione solid-state (esclusa 2500 turbodiesel); il cambio automatico (su 2000 i.e. e 6 V); il tetto apribile trasparente a comando elettrico; l'appoggiabraccio sul sedile anteriore; il sedile del passeggero regolabile in altezza; i sedili anteriori riscaldati e termostattizzati; il sedile anteriore con regolazione elettrica in lunghezza - altezza - inclinazione e riscaldamento (su 2000 i.e. turbo e 6 V); sedile posteriore sdoppiato (escluso 6 V); sedile posteriore sdoppiato a comando elettrico (2000 i.e. turbo e 6 V); specchio retrovisore esterno con comando elettrico e disappannamento; vernice metallizzata; cinture sicurezza posteriori automatiche; tergi-lava proiettori; pneumatici maggiorati 195 e 205.



Sopra, la linea filante della nuova Lancia, sotto gli interni e il cruscotto. Questa vettura è costata alla Casa torinese 650 miliardi di lire così ripartiti: 250 per la carrozzeria, 230 per i motori, 70 per il cambio e 100 per lo sviluppo



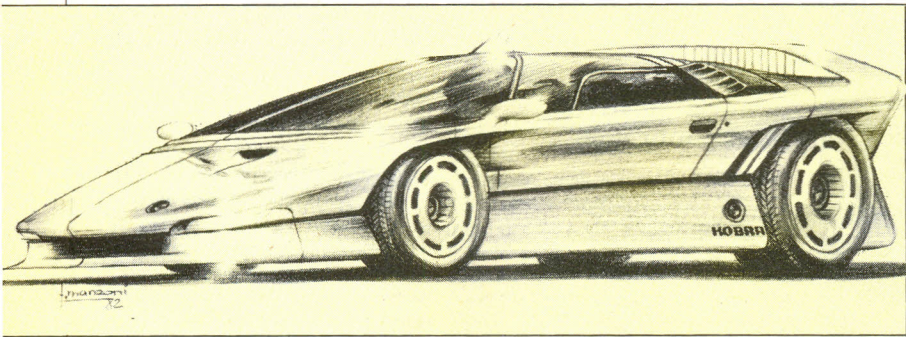
**Thema
si fa
sentire
con
Fiamm**

NON FIGURA nell'elenco degli accessori di serie, ma c'è. Sulla Thema 6V la Lancia ha deciso di montare all'origine una tromba elettronica speciale: la GONG della Fiamm anche questa disegnata da Giugiaro. La Lancia ha scelto la tromba GONG non solo per l'innovazione che questa ha portato nel campo degli avvisatori acustici, ma anche perché la GONG è caratterizzata da una maggiore udibilità rispetto ad altri avvisatori, senza dover ricorrere a potenze acustiche più elevate, aumentando così la sicurezza di guida. L'uso dei componenti elettronici nella costruzione della GONG, permette di avere un suono puro, senza rumori meccanici tipici degli altri tipi di trombe e assicura inoltre una più precisa individuazione della provenienza del suono. La tromba ha due possibilità di uso: con una pressione continua sul pulsante di comando emette un suono con modulazione tipo gong adatto per la sua potenza a percorsi extraurbani in genere; con una pressione leggera e di breve durata sul pulsante emette un suono, adatto al traffico cittadino.

tenna; orologio digitale; contaghiometri giornaliero; contagiri; termometro del liquido di raffreddamento; reostato per illuminazione cruscotto e pulsantiera centrale; volante regolabile in altezza; Control System; test funzionamento principali spie; ventilatore a quattro velocità; spia freno a mano inserita; spia riserva carburante; spia usura freni; spia di anomalie impianto frenante; spia luci anabbaglianti; spia luci abbaglianti; spia fendinebbia; spia retronebbia; spia luci di posizione; cristalli atermici; cinture di sicurezza anteriori automatiche a due posizioni; tergicristallo a 2 velocità più intermittenza; lunotto termico; tergicristallo a pantografo lato guida; chiusura centralizzata porte, baule e sportello carburante; luci di emergenza; parabrezza con doppia fascia: sfumata la superiore, serigrafata l'inferiore; parabrezza laminato; fari allo iodio con parabole bifocali; sicurezza bambini sulle porte posteriori; maniglie su imperiale a scomparsa; serrature esterne con dispositivo antiforzatura; alzacristalli elettrici anteriori; specchio retrovisore esterno regolabile manualmente dall'interno; appoggiatesta sedili anteriori; tre spot di lettura (uno anteriore, due posteriori); illuminazione temporizzata del blocchetto di accensione; cassetto portaoggetti sulla plancia con luce e serratura; sedili anteriori con schienale

SELF SERVICE

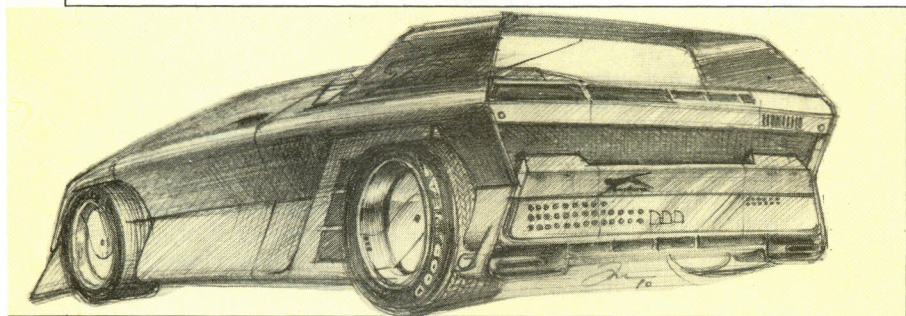
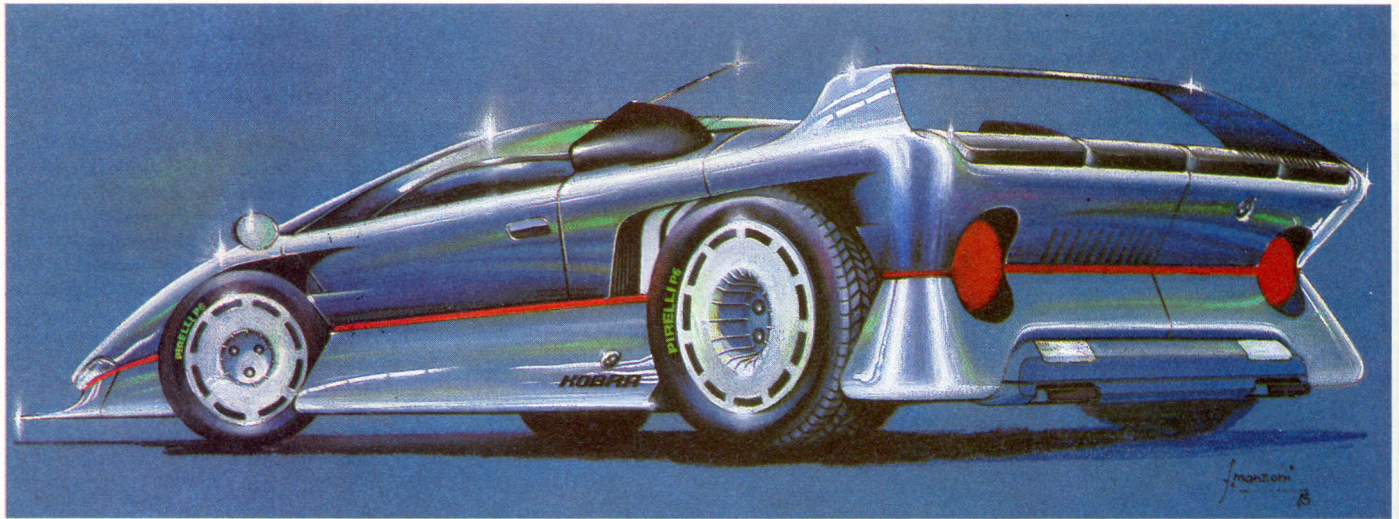
I quesiti, le idee, i disegni, le foto, i suggerimenti: queste pagine sono a vostra disposizione



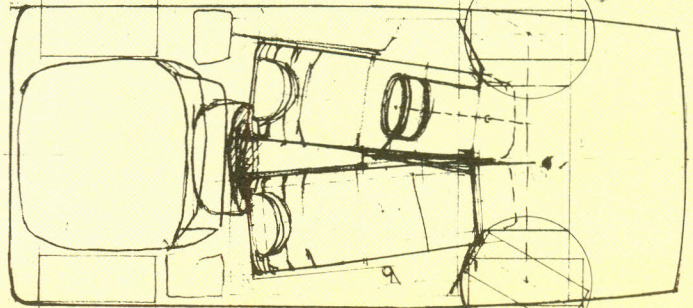
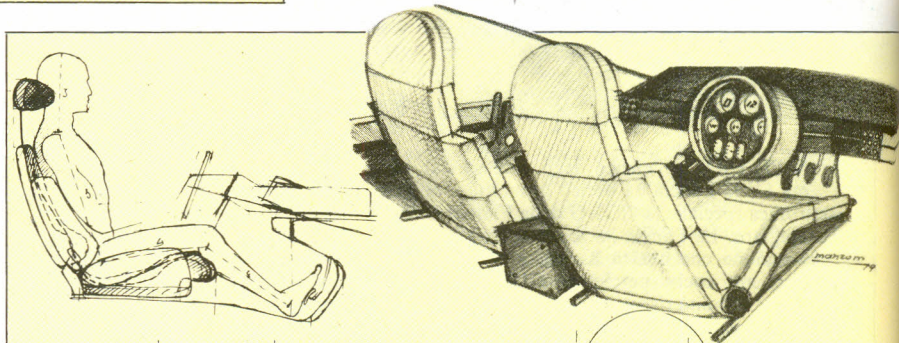
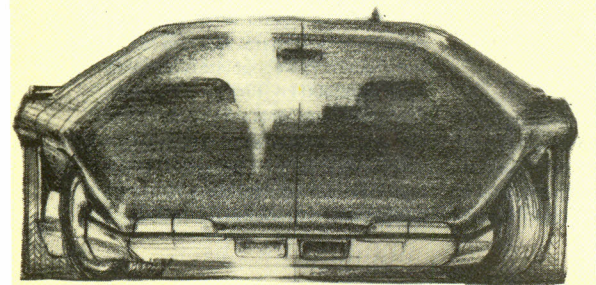
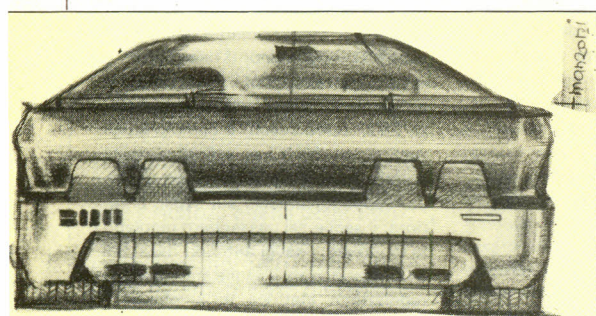
IL VOSTRO DESIGN Tre belve affascinanti

VI INVIO questi disegni di vetture sportive studiate per l'adozione del motore Bmw in posizione posteriore. Oltre al disegno della carrozzeria ho progettato l'abitacolo, preoccupandomi fra l'altro degli ingombri per ottenere il massimo comfort di guida. In quanto al design esterno ho realizzato tre diverse carrozzerie, denominate rispettivamente Kobra, Pantera e Black Devil (Diavolo Nero) che, pur avvicinandosi fra loro come soluzioni aerodinamiche, sono caratterizzate da diverse varianti, mantenendo comunque immutate le dimensioni esterne.

Flavio Manzoni - Nuoro



LA SERIE di disegni che pubblichiamo questa settimana è sicuramente una delle più valide apparse nella rubrica «Il vostro design». Come grafica, soluzioni aerodinamiche e progetto di massima, queste realizzazioni sono di tutto rilievo e hanno il pregio di essere inedite sotto vari aspetti. Per il nostro lettore diciannovenne non si può che prevedere una brillante carriera di designer a cui auguriamo di avere dato un piccolo contributo con la pubblicazione di questi progetti. Dopo avere concesso «in esclusiva» la rubrica a Flavio Manzoni, ci ripromettiamo di farla ritornare presto nelle pagine riservate alla posta, anche perché numerosi altri disegni, fra cui alcuni di ottimo livello qualitativo, attendono ancora di essere pubblicati.



Un GP di Monaco di F. Cart?

Ho saputo delle ultime evoluzioni «dell'affaire Monaco», ossia il nuovo colpo di mano di Balestre e, notando con che decisione il capo supremo della Fisa tenta di ridurre all'impotenza i dirigenti dell'Automobil Club Monaco, mi sorgono spontanee due domande: veramente Balestre sta tutelando gli interessi della Fisa oppure sta facendo di tutto per abbattere le uniche persone che cercano di opporsi al suo potere (vedi Boeri & C)? Come risposta a questa iniziativa se le autorità sportive di Monaco contattassero gli organizzatori del campionato americano Cart, a cui può interessare uno sbocco in Europa, proponendogli di organizzare un GP di Montecarlo di F. Indy, quali potrebbero essere le contromisure di Balestre? Sono curioso di sapere un vostro giudizio su questa idea, anche se ritengo che la faccenda si risolverà nel giro di poco tempo perché i miliardi legati al GP di Monaco sono troppi perché i munifici sponsor della F.1

accettino di rinunciare a una passerella così prestigiosa come quella monegasca.

Emilio Pettinari - Codogno (Milano)

A prescindere dalla decisione presa in questi giorni sulla sorte del GP di Monaco di F.1, di cui avete letto in altra parte del giornale, resta l'interesse di una proposta che definiremmo inedita. Il braccio di ferro fra la FISA e Boeri è chiaramente un'arma a doppio taglio che ha danneggiato entrambi i contendenti, ma soprattutto gli organizzatori monegaschi. La presa di posizione di Balestre è stata dettata dalla possibilità di controllare gli sviluppi della situazione, ma finora è forse sfuggita la possibilità di un'alternativa costituita da un GP di Monaco di F. Cart (in quanto questa associazione è fuori dalla giurisdizione della Fisa). È un'alternativa chiaramente pericolosa per gli organizzatori monegaschi, essendo risaputo che in Europa le grandi folle sono richiamate solo dal fascino della F.1, ma rimane pur sempre un'idea interessante. In un caso del genere è evidente che Balestre e di conseguen-

za anche Ecclestone, oltre a perdere una gara di prestigio, unica al mondo, e i relativi guadagni, dovrebbero accusare un grave colpo al loro prestigio. Anche se l'ipotesi non si concretizzerà mai, uno sbarco in Europa della serie Cart con un simile «golpe» sarebbe sicuramente affascinante, per l'importanza dell'avvenimento sportivo in sé e per le conseguenze che comporterebbe.

La Romagna perde per un reclamo

HO NOTATO che nella vostra cronaca sulla Coppa delle Regioni di karting, disputata a Pinarella il 14 ottobre, non avete citato piloti come Vincenzo Sospiri, campione d'Italia dell'Avenir, autore di due vittorie, e nemmeno avete menzionato i successi di Renzo Navarra (Formula C), di Orsini (100 Nazionale) oltre alle spericolate rimonte di Rossi e di Lanzi, che si è permesso il lusso di strapazzare piloti come Di Ferdinando. Nel vostro articolo non è menzionato nemmeno che il titolo di campioni d'Italia delle regioni è stato sottratto alla Romagna solo a conclusione delle gare, in seguito a una squalifica dovuta innegabilmente a una decisione di parte. Ci sarebbe molto da obiettare su certe squalifiche (vedi Menghin nella 100 Cadetti), ma comunque il reclamo della Romagna ridarà sicuramente alla nostra regione quel successo conquistato dopo una serie di gare combattute duramente sulla pista di Pinarella.

Franco Casetti
San Piero in Bagno (Forlì)

VI INVIO questo comunicato relativo alla 8. Coppa delle Regioni, disputata a Pinarella, che vuole rispondere alle «voci» corse su un reclamo da cui la squadra dell'Abruzzo è invece estra-

nea. A seguito di voci insistentemente circolanti nell'ambiente kartistico, al fine di portare chiarezza e di ristabilire la verità, preciso che l'Abruzzo, vincitore sul campo della 8. Coppa delle Regioni, non ha presentato alcun reclamo contro la squadra Romagna, inerente la gara della classe 100 Nazionale, dalla cui decisione è scaturita la penalizzazione — per scorrettezze — che l'ha privata della vittoria. Tale reclamo è stato presentato dalla squadra della Toscana che si è ritenuta danneggiata dal comportamento del pilota Menghin (Romagna) e che giustamente a suo modo ha ritenuto di reclamare; peraltro si legge dai verbali che effettivamente il pilota romagnolo ha danneggiato il pilota toscano. Vi chiedo quindi di pubblicare questa lettera al fine di ristabilire la verità e con l'intento di tenere buoni rapporti con la Romagna e con tutte le squadre partecipanti alla Coppa FIK.

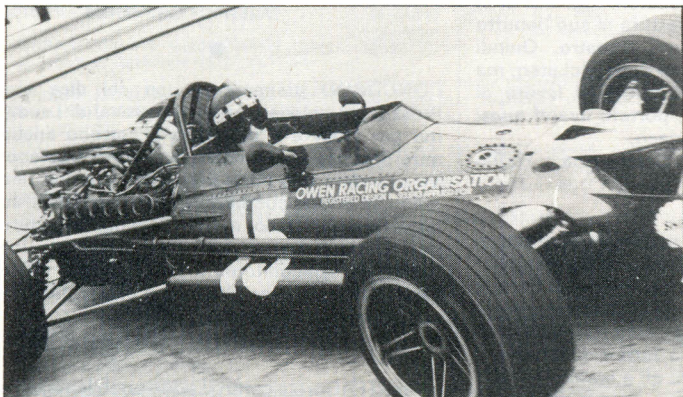
Pino Canci - Pescara

L'8. COPPA DELLE REGIONI è stata in tutte le sue fasi un condensato di bagarre, spettacolarità, episodi polemici, con ripetute minacce di reclami da parte ora di una regione ora dell'altra. Raccontare tutto non era francamente possibile, per cui sono stati «saltati» i nomi di alcuni dei protagonisti delle gare di Pinarella. Purtroppo non è stato chiarito il discusso episodio che ha determinato la classifica finale della Coppa. In merito a questo ci scusiamo con i componenti della squadra romagnola e attendiamo l'esito dell'appello che potrà eventualmente ridare la soddisfazione della vittoria alla Romagna. Pubblichiamo anche la precisazione del team abruzzese in merito all'episodio del reclamo, che rende ancora più evidente con quale spirito battagliero si è disputata la gara.

LA FOTO Il patron Arrows

VORREI CONOSCERE alcune informazioni sul patron della Arrows, Jackie Oliver, come pilota e vorrei vedere una sua immagine in gara nella rubrica «La foto».

Ivan Catiozzo - San Donato (Milano)

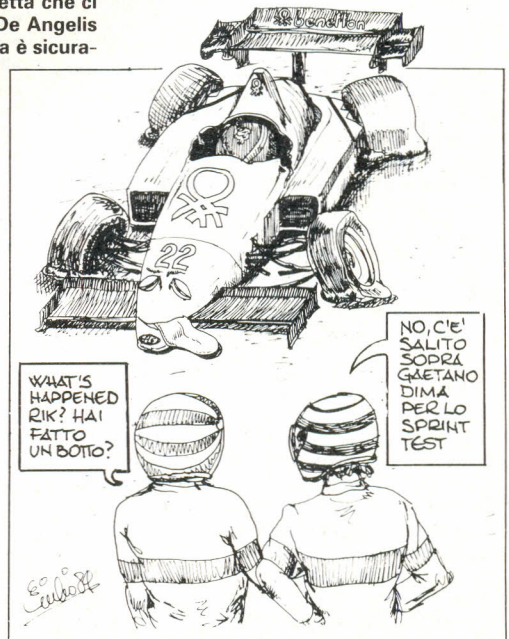


FRA I PILOTI che negli anni Sessanta e Settanta sono passati «dall'altra parte della barricata», divenendo costruttori (fra cui Brabham, McLaren, Fittipaldi, Surtees) c'è anche Jackie Oliver, attuale patron della Arrows, che ha alle spalle una lunga carriera, anche se non al livello degli altri piloti-costruttori. Il suo debutto risale all'inizio degli anni Sessanta con le formule inglesi, ma solo nel 1966 ha cominciato la sua scalata verso le formule maggiori, correndo con la Brabham e la Lotus in F. 3 e passando l'anno seguente in F. 2. Dopo una buona stagione con Chapman nella seconda formula, riuscì a salire nel 1968 in F. 1, al posto dello scomparso Jim Clark. Pur ottenendo alcuni brillanti piazzamenti con la Lotus, la stagione successiva, a causa dell'arrivo di Jochen Rindt, fu quasi costretto a passare alla BRM con cui non riuscì a ottenere risultati. Dopo un'altra stagione deludente con il team inglese rallentò la sua attività in F. 1 preferendo dedicarsi al mondiale marche e alla Can-Am. In quegli anni vinse la «24 ore» di Le Mans nel '69 (mentre nel '71, stabilì il record sul rettilineo delle Hunaudières, superando i 400 kmh con la Porsche 917) e a Sebring, Daytona, Monza e Spa. Nel 1973 tornò a tempo pieno in F. 1 con la Shadow-Ford, classificandosi terzo nel Gp del Canada. Ritornò poi alle gare americane, nel campionato Usa di F. 5000 e nella serie Can-Am, prima di abbandonare le corse e passare anche lui all'attività di costruttore.

Nella foto: Jackie Oliver con la BRM nel GP di Monaco del 1969.

IL VOSTRO HUMOR Alfa kappao

QUESTA È la vignetta che ci ha inviato Emilio De Angelis di Roma. La grafica è sicuramente ottima, ma la battuta originale attribuita a una prova dell'ingegner Chiti la «demolizione» dell'Alfa Euroracing. Dopo lo «Sprint Test» (pubblicato su AS le scorse settimane) del nostro Gaetano Dima, che come mole non ha nulla da invidiare a quella di Chiti, non potevamo non modificare la battuta finale attribuendo al nostro tester lo sconquasso, sperando che l'autore della vignetta e Dima ci perdonino.



IL DITO SULLA PIAGA

Lauda un campione che fa discutere

SU NIKI LAUDA sono stati scritti fiumi d'inchiostro e lo si farà ancora di più dopo la conquista del suo terzo titolo iridato. Ho sempre seguito le polemiche su questo grande campione ma dopo avere letto alcune lettere pubblicate recentemente su AS, fra cui l'ultima del signor Silvio Rosso di Torino, apparsa sul n. 40 di AS, ho deciso di intervenire direttamente esprimendo il mio parere. Innanzitutto occorre precisare che la F.1 deve molto a questo personaggio: molta gente si è avvicinata a questo sport dopo avere sentito che un «tale» Lauda aveva avuto un incidente (al Nürburgring nel '76) ed era in fin di vita e che lo stesso Lauda solo 20 giorni dopo era di nuovo in pista per difendere il suo titolo. Questo può aver scarsa rilevanza al fine di un giudizio sul campione, ma non bisogna dimenticarlo. Circa le considerazioni sulle attuali prestazioni di Lauda va ricordato che la Ferrari non vinceva un titolo da 10 anni e — sarà una coincidenza — ha vinto due mondiali con Lauda, le cui doti di collaudatore sono innegabili. Riguardo alla Brabham-Alfa non si può dimenticare la grossa polemica tra lo stesso Lauda ed Ecclestone, perché il pilota non credeva in quel motore che spesso si rompeva. Passando invece a quest'anno bisognerebbe ricordare una vecchia norma secondo cui non basta vincere una corsa o segnare il giro più veloce per conquistare il campionato del mondo. Il successo finale lo si costruisce di gara in gara e con il proprio contributo allo sviluppo della vettura.

Alberto Chiffi - Foggia

DOPO AVER letto quanto ha scritto Silvio Rosso di Torino nella sua lettera vorrei rispondere ad alcune sue affermazioni su Lauda. Lui dice che il pubblico vuole vedere gareggiare i piloti con grinta, ma io penso che i veri appassionati sappiano apprezzare le doti di ciascun conduttore in quanto ognuno ha delle caratteristiche di guida ben precise. In un GP è bello poter osservare la diversità di stile, che va dalla combattività di Prost, alla spicolatezza di Rosberg, alla grinta di Arnoux e alla «pulizia» di Lauda, ed è bello potere fare questi paragoni. In quanto all'affermazione sul risultato di un ipotetico GP con tutti i piloti su auto identiche, potrebbe si esserci una vittoria di Prost (sempre che concluda la corsa) perché è indubbiamente più combattivo, ma non dimentichiamo che il campionato del mondo non si disputa su una gara ma su sedici e alla fine vince chi ha saputo amministrare al meglio il mezzo a sua disposizione.

Vincenzo Rialdi - Genova

LO SCOPO di chi corre in F.1 non è chiaramente solo quello di partecipare, divertirsi e fare divertire il pubblico, ma è quello di vincere gare e possibilmente il titolo iridato. Non vedo perché si debba scegliere la strada più incosciente per conquistare questi traguardi. Inoltre non confondiamo presunti miti o personaggi amati dal pubblico, con la frase retorica «assi del volante»: la storia sportiva, anche non automobilistica, è piena di atleti simbolo, vere bandiere di lealtà sportiva negli occhi dei tifosi,

ma non per questo si debbono necessariamente considerare assi. Per essere campioni ci vogliono anche dei risultati, dei dati inconfutabili e solo la storia può stabilire chi merita questo appellativo, non il giudizio facilmente influenzabile di una folla che può eleggere un mito, ma non un campione, com'è Niki. Molte volte i due termini vanno poi a braccetto, ma vorrei ricordare l'episodio del Fuji, dopo il quale per molti Lauda si è trasformato da eroe a vigliacco, da uomo coraggioso a coniglio. Eppure in quell'occasione Niki rifiutò le giustificazioni del ritiro proposte da Forghieri e preferì scegliere la strada dell'onestà, dimostrandosi anche in quel caso un campione. In riferimento alle stagioni senza risultati di Lauda va ricordato come molti altri piloti, come Villeneuve nel 1980, o Rosberg e Piquet, anche se in maniera meno evidente, quest'anno, hanno potuto fare ben poco con vetture scarsamente competitive. Per quel che riguarda le critiche a Niki per il suo attacco a Fabi nel GP d'Italia, non bisogna dimenticare che Lauda aveva una vettura con velocità di punta inferiori alla Brabham e ha iniziato un'opera strategicamente perfetta di demolizione psicologica dell'avversario, con una continua serie di sorpassi fintati per costringerlo all'errore. Perché Niki doveva rischiare di compromettere il campionato con un attacco avventato? Nessuno poi discute sulla superiorità della McLaren-Tag, ma ci si ricorda come andava la vettura al suo debutto lo scorso anno? Un vero disastro. Quindi applausi all'ottimo progetto della McLaren, ma togliamoci il cappello di fronte al lavoro di messa a punto di Lauda, portato avanti quasi esclusivamente dall'austriaco.

Davide Sciamanna - Torino

SI PARLA TANTO delle cattive prestazioni di Lauda nelle qualificazioni, ma non dimentichiamo le sue molte pole position con la Ferrari, quando le prove avevano un aspetto più umano e meno esasperato di oggi. Non è colpa sua se allora, partendo davanti a tutti e distanziando il gruppo fin dai primi giri, gli è stato attribuito l'appellativo di «ragioniere». Le sue rimonte di quest'anno non si sembra abbiano nulla a che vedere con questo termine, anzi, se lo fosse stato veramente avrebbe cercato di ripetere quelle pole position per fare la corsa a suo piacimento senza dovere rischiare inutilmente in difficili rimonte.

Luigi Coppola - Cosenza

NON CONDIVIDO quanto è stato scritto contro Lauda in alcune lettere pubblicate su AS, e intendo intervenire sulle affermazioni secondo cui il personaggio Lauda è troppo mitizzato e idolatrato dai mass-media. Ciò corrisponde a verità anche se, almeno in parte, non va a vantaggio di Niki perché, soprattutto dopo il suo rientro nel 1982, è stato sottoposto principalmente da parte della stampa non specializzata a una spietata «mercificazione» da uomo-oggetto, da sbattere in vetrina quando vince e nel dimenticatoio quando perde: un mito da creare e da distruggere con gli alterni risultati delle gare e questo sicuramente non gioca a

favore della sua immagine di pilota. Un altro aspetto che merita di essere messo in risalto, in difesa di Lauda, è quello che molti mass-media parlando di lui basano i loro commenti sulla retorica e le reminiscenze create dall'incidente del 1976 e onestamente penso sia ora di finirlo con questa retorica dell'eroe che dopo avere sfiorato la morte risorge e torna a combattere in pista. Penso questo perché in primo luogo nell'eroe vedo una buona dose in incoscienza, che Niki ha dimostrato di non avere.

Cesare Bergonzoni - Pavia

A PROPOSITO della polemica su Lauda penso che ogni conduttore abbia una propria visione della corsa e un suo stile di guida. I piloti rischiano a ogni curva e non si preoccupano certo di divertire il pubblico con frenate al limite o altro, ma puntano ai loro interessi e al campionato. D'accordo Villeneuve entusiasta per la sua guida spettacolare, ma allo stesso tempo ammira Niki per la sua perfezione di guida. Facendo poi riferimento a un confronto fra i piloti con auto uguali vorrei ricordare il risultato della gara, amichevole ma poi non troppo, disputata al Nürburgring recentemente con le Mercedes 190, in cui, guarda caso, Lauda è terminato secondo alle spalle di Senna.

Massimo Gamborini - Parma

CONCORDO pienamente con chi dice che Prost è più veloce (almeno in prova) di Lauda, ma per vincere il mondiale occorrono anche altre doti che Niki sembra possedere in pieno. Va ricordato che piloti bravissimi ma con una guida fin troppo combattiva non sono riusciti ad aggiudicarsi il titolo, mentre altri hanno potuto fregiarsene proprio quando hanno adottato una tattica da «calcolatore» e si potrebbero citare i nomi di Scheckter, Stewart e anche altri, fra cui, se vogliamo, Piquet.

Flavio Colombo - Biassono (Milano)

LE LETTERE pro e contro Lauda pubblicate nelle scorse settimane hanno trovato una risposta nella «valanga» di parole che ci è stata inviata dai nostri lettori in questi giorni. Pubblichiamo solo delle brevi sintesi di queste alcune lettere, da cui abbiamo tratto gli elementi più significativi su Lauda personaggio e pilota. Questi giudizi si vanno ad aggiungere agli altri che troverete in questo numero di AS e rappresentano un ulteriore capitolo della fantastica e discussa carriera di uno dei piloti su cui si sono spese più parole e molte altre se ne spenderanno ancora in futuro. A questo punto il dibattito è aperto e torneremo sull'argomento anche nelle prossime settimane, con altre vostre valutazioni sul terzo titolo iridato di Niki che, pur sofferto, rappresenta l'ennesima conferma della sua classe. Nel frattempo ringraziamo altri lettori che ci hanno scritto al proposito, fra cui: Aldo Faraghini - Perugia, Leonora Marsili - Rovereto (Trento), Un gruppo di tifosi ferraristi - Pomarance (Pisa), Stefano Forlai - Scandicci (Firenze), Pasquale Mileti - Roccasecca (Frosinone), Aldo Denaro - Avola (Siracusa) e Maurizio Fadini - Udine.



COPPA PEUGEOT TALBOT/Il segreto di Cerulli Irelli

Puliti e vincenti

Assieme a Bacchelli è stato l'unico a non aver commesso errori di guida. L'anno prossimo si ripeterà l'esperimento della Coppa con le Samba Rallye

ERANO RIMASTI solo due «vecchi lupi» a giocarsi il titolo in Coppa Peugeot Talbot 1984 nell'ultima gara di Imola e alla fine l'ha spuntata, come previsto, Francesco Cerulli Irelli che anche nel confronto decisivo con Fulvio Bacchelli è riuscito a sfruttare al meglio la superiorità del suo mezzo e del team, per concludere la gara in quarta posizione, davanti all'avversario diretto. In un campionato in cui la bagarre e la spettacolarità hanno preso decisamente la mano ai concorrenti, che non si sono risparmiati in «numeri» e sportellate, i dominatori sono stati i due piloti più «puliti» di tutta la Coppa. Sia Bacchelli che Cerulli hanno dimostrato ancora una volta come lo spirito troppo battagliero non paghi nei campionati monomarca: una lezione che a quanto sembra non hanno capito altri protagonisti del trofeo, eliminati dalle zone alte della classifica per la loro discontinuità nei risultati. È questo uno dei motivi per cui l'unico ad avere ottenuto più di un successo è stato Cerulli Irelli che in questa stagione di ritorno alle gare, dopo essere stato fra i protagonisti in F. 2, F. 3 e prototipi negli Anni Settanta, ha riconfermato la sua classe, mostrandosi perfettamente a suo agio su vetture di potenza limitata (90 CV) come la Talbot Samba Rallye.

Il campionato promozionale, disputato per la prima volta in Italia, ha avuto il suo punto di forza proprio nelle berlinette francesi. Le armi vincenti si sono dimostrate i costi, in assoluto fra i più bassi di tutti i trofei monomarca, l'ottima affidabilità delle vetture, grazie anche della preparazione limitatissima concessa dal regolamento della Coppa, e un notevole equilibrio tecnico fra le Samba impegnate in campionato, interrotto solo nella

seconda parte della stagione dal dominio della squadra di Cerulli, il team Serattini, che con un perfetto connubio fra l'assetto e il motore preparato dalla Maranello Motors, ha sbaragliato il campo degli avversari.

NEL FINALE lo svantaggio tecnico è stato in parte recuperato da alcuni team e nelle ultime gare si sono inseriti nella lotta per i primi posti piloti come Zadotti (vincitore a Imola), Galluzzo e Baldazzi, anche se i preparatori di Bacchelli e Poli, rispettivamente Giuliano Facetti e Giraldi, non sono riusciti a tornare ai massimi livelli come a inizio campionato. Con i due principali avversari per il titolo in fase di stasi tecnica, non è stato difficile per Cerulli fare suo il titolo, stando bene attento nelle ultimissime gare a evitare la bagarre.

In questa stagione sono emersi numerosi altri piloti, fra cui un paio di giovani promesse, Bertuzzi e Marco Gatti — quest'ultimo vincitore della classifica «Under 23» — che nella prossima stagione dovrebbero essere fra i sicuri protagonisti assieme a Cittadini, Cipolli, Gianniberti, «Toby», Brunori, Campani e agli altri piloti di spicco di questa prima edizione.

Sempre a proposito di Coppa Samba il Tribunale nazionale d'appello ha riammesso in classifica nella gara di Misano dell'11 agosto Galluzzo e Baldazzi, che così ora migliorano la loro posizione in Coppa acquistando il primo 20 punti e il secondo 15. Come si ricorderà dalla corsa erano stati esclusi per irregolarità tecniche il vincitore Magri e Tiziano Serattini, che però non avevano interposto appello al Tnr.

Mario Simoni

Classifica finale della Coppa Peugeot Talbot

CONDUTTORI	MAGIONE 23 aprile	VALLELUNGA 13 maggio	MONZA 27 maggio	VARANO 10 giugno	MUGELLO 15 luglio	PERGUSA 29 luglio	MISANO 11 agosto	MONZA 8 settembre	VALLELUNGA 16 settembre	IMOLA 14 ottobre	TOTALE
1. CERULLI IRELLI	—	—	8	4	22	10	—	20	25	10	99
2. Bacchelli	—	15	20	15	—	—	—	15	12	6	83
3. Baldazzi	3	—	3	20	8	15	15	3	—	4	71
4. Poli	15	22	—	12	—	15	—	—	—	—	64
5. Campani	4	15	—	—	6	4	10	10	—	3	52
6. Galluzzo	—	—	—	—	4	—	20	4	—	20	48
7. Magri	—	—	10	1	18	3	—	—	15	—	47
8. Zadotti	—	—	—	3	3	—	10	—	—	20	36
9. «Cipi's»	—	—	15	—	12	—	—	8	—	—	35
10. Vivarelli	—	—	—	—	—	22	11	—	—	—	33
11. Serattini	8	—	1	3	—	2	—	6	—	12	32
12. Curati	25	4	—	—	—	—	—	—	—	—	29
13. Riccitelli	—	10	—	—	—	1	12	—	—	—	23
14. Cipolli	—	6	—	—	—	—	2	—	6	8	22
14. Cambiaghi	—	—	—	—	10	—	—	2	10	—	22
16. Prati	6	8	—	6	1	—	—	—	—	—	21



Gli organizzatori

«Abbiamo fatto centro al primo colpo»

ABBIAMO chiesto a Umberto Chiarappa, cui fa capo la direzione marketing e sportiva della Peugeot Talbot Italia, un bilancio di questa prima edizione della Coppa.

«Inutile dire che siamo soddisfattissimi. In questo primo anno abbiamo ottenuto un successo e un numero di iscritti pari a quello di altri campionati che da varie stagioni calcano gli autodromi italiani. Come era nei nostri propositi fin dal varo della Coppa siamo poi riusciti a contenere i costi a carico dei piloti, grazie anche all'ottima meccanica delle Samba».

— Quali modifiche sono previste per il prossimo anno?

«Ascolteremo nelle prossime settimane i consigli dei piloti, preparatori e addetti ai lavori per effettuare eventualmente delle modifiche secondarie al regolamento tecnico e sportivo. Ritengo comunque che, visto il successo di quest'anno, non vi sia molto da cambiare.»

— A quando una Coppa Peugeot Talbot con la 205 GTI?

«Per ora alla 205 affidiamo il ruolo di portacolori del nostro Gruppo nei rally, con Pierangela Riva sulla GTI e Gianni Del Zoppo-Betty Tognana sulla Turbo 16. Per quel che riguarda la pista non possiamo al momento fare previsioni, è una scelta che eventualmente coinvolgerà anche le altre nazioni in cui si disputa la Coppa. Certo è che la 205 GTI ha dimostrato delle doti agonistiche notevoli e un campionato con questa vettura sarebbe sicuramente appassionante».

(m.s.)



FRANCESCO CERULLI-IRELLI (Foto Simoni)



Un'immagine emblematica della gara d'euroturismo del Mugello. La Bmw 635 di Stuck precede due Volvo e la vettura vincitrice di Ravaglia. Ovvero il presente e il futuro di questo campionato, che per la prima volta dopo tanti anni nel 1985 non vedrà al via nessuna Bmw ufficiale (Attualfoto)

La Casa tedesca si congeda dall' Euroturismo

L'ultima Bmw

Con la vittoria di Ravaglia-Reuter-Stuck al Mugello il ritiro delle 635 dalle corse lascia ancor più l'amaro in bocca. Il «ds» Stapper accusa i regolamenti e parla di un ritorno in tempi brevi con una 325 turbo. Autosprint, quasi per celebrare l'avvenimento, ha provato la vettura vincente sul circuito toscano

PRESENTE all'ultima gara di euroturismo del Mugello era il direttore sportivo della Bmw Dieter Stapper che aveva disertato la prova del mondiale F.1 dell'Estoril.

— Quale il significato della sua presenza al Mugello?

«Perché questa era l'ultima gara del campionato europeo turismo di quest'anno e l'ultima corsa che la Bmw faceva ufficialmente in questa categoria per almeno un anno o due. Purtroppo non abbiamo avuto nel 1984 la macchina per vincere un titolo, ma solo qualche gara. Siamo stati penalizzati dagli attuali regolamenti del gruppo A. Per vincere ci vogliono almeno 500 CV e anche se la 635 è un'ottima macchina non può usufruire di tale potenza. Ci vorrebbe o una vettura di grossa cilindrata oppure un propulsore turbo montato su un telaio agile e leggero, visto il favorevole rapporto previsto dal regolamento per i turbo

segue

L'ultima BMW

segue

nei confronti degli aspirati». — Qualche giornale, addirittura, aveva riportate dichiarazioni di un eventuale ritiro della Bmw anche dalla F. 1 perché impegnata in ricerche antipollution.

«Noi abbiamo un contratto con la Brabham fino a tutto il 1985. Cosa farà la Bmw dopo, verrà deciso tra un mese, ma io credo che continuerà sicuramente con la F. 1 perché è importante per la ricerca e come immagine. Quest'anno, nonostante le nove pole position, abbiamo perso diverse gare per accessori e particolari difettosi».

— Come sarà la vettura con cui tornerete in euroturismo?

— «O una vettura con una cilindrata alta oppure un quattro cilindri con turbo montato su una carrozzeria leggera (un 325 ndr) di grosse prestazioni». □



SPRINT TEST/Alla guida della Bmw 635 Csi gr.A

Trecento cavalli facili

Nonostante il peso elevato la vettura è stabile e docile in curva. Si spiega così il successo riscontrato tra i piloti privati.

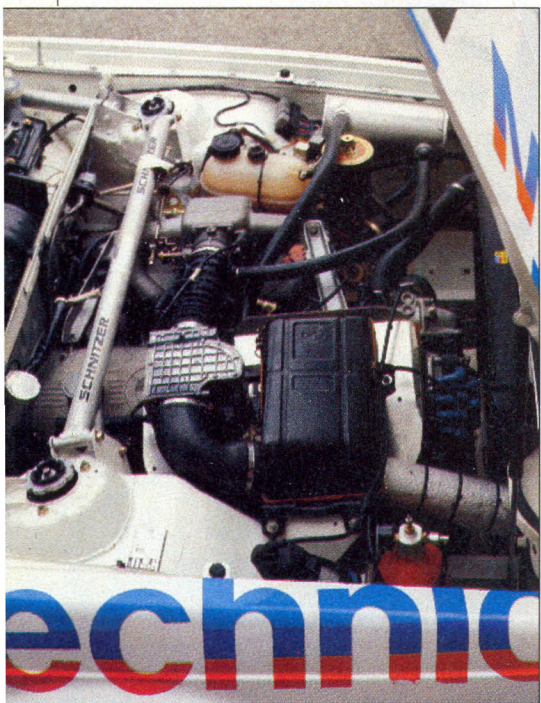
LA SENSAZIONE di solidità della Bmw 635 Csi si sposa bene anche a quella di spazio quando, dopo una rapida presentazione fatta da Roberto Ravaglia, mi infilo tra sedile,

volante molto ravvicinato (almeno questa è la sensazione) al posto di guida e barra di accoppiamento della roll-cage. La pedaliera ha un largo acceleratore che impedisce ogni manovra errata perché facilmente manovrabile. Mancando i sedili e ogni rivestimento, interno, la vettura ha un peso complessivo ridotto di circa duecento chili. I pannelli delle porte, come da regolamento, sono quelli originali tanto è vero che addirittura mantengono l'alza-cristalli elettrico come nelle vetture di serie. Un particolare ci-vettuolo per una macchina da corsa, non c'è che dire. Lo sforzo sul pedale della frizione, nonostante il rapporto tra chili (1200) e i cavalli (300), è simile a quello di una vettura normale anche se per partire senza problemi è necessario tenere il motore ad almeno 5000 giri al minuto. Decisamente duro, invece, il pedale del freno, nella versione Schnitzer senza assistenza, che costringe, per ottenere un rallentamento appena sensibile, a pigiare

con forza. La sorpresa invece viene dal volante, decisamente incredibile. Quello della 635 Csi-Schnitzer è docile da manovrare perché il servosterzo nella versione corsaio la viene mantenuto. La manovrabilità del cambio, che ha la prima in basso a sinistra, invita ad un trattamento distratto per la facilità con cui si inseriscono le marce, ma la «punizione» per un simile atteggiamento cade addosso quando si fa quarta-quinta, in quanto è abbastanza facile sfollare o impuntarsi sulla terza.

LA PERSONALITÀ del Mugello con i suoi saliscendi, le curve veloci che si susseguono e le esse secche simili a lunghe chicane esaltano particolarmente le caratteristiche della 635 Csi, che penalizzata rispetto a Volvo e a Jaguar sulla potenza pura, si vendica egregiamente su quello della stabilità e della maneggevolezza. Il motore con i suoi 300 CV elargiti soprattutto dai 5.000 giri fino ai 6.500, anche se è possibile tirarlo per altri cinquecento giri più «poveri», ha una curva molto omogenea che permette di scaricare la potenza alle ruote senza problemi, grazie anche all'eccezionale assetto molto equilibrato che permette motricità in ogni situazione. Proprio l'abbinamento di queste due caratteristiche permette di definire la particolare personalità della Bmw 635 vettura che fa sembrare poco potente un motore che, bene o male,

Sopra, il nostro Gaetano Dima alle prese con la Bmw 635 Csi del team Schnitzer che ha provato al Mugello. A fianco il sei cilindri bavarese sviluppa, 300 cv una potenza che ormai è giudicata insufficiente per contrastare le altre vetture di gr. A. Sotto, Roberto Ravaglia con il nostro tester al Mugello prima delle prove (foto Oliver)



ha circa il doppio della potenza della versione stradale. L'esaltazione della tenuta di strada è tale che la Bmw pare sottomotorizzata, costringendo il pilota a guidarla di «inerzia», sfruttando cioè al massimo la capacità di percorrere la curva ad alta velocità. Questo è possibile grazie anche a una frenata che per vetture di peso elevato sembra incredibile: alla curva San Donato, alla fine del lungo rettilineo dei box, è stato possibile frenare agli ottanta metri, quasi come con una sport. Dopo una leggera tendenza al sottosterzo in inserimento, caratteristica che mantiene in tutte le curve di «ritorno», la macchina si è stabilizzata rimanendo neutra per tutta la traiettoria restante. In curve come le «esse» è preferibile non prendere cordoli altrimenti la massa della vettura si fa sentire con tutti i suoi effetti negativi innescando ondeggiamenti che paiono non finire mai. In realtà è importante «filtrare» tutti questi «atteggiamenti» e non farsi fuorviare dalla vera indole del mastodonte che rimane generoso e permissivo, anche e soprattutto nei curvoni veloci, quelli in appoggio decisamente i più divertenti, dove un accenno a derapare omogeneamente non viene guastato neppure dalle irregolarità del fondo della pista, che, pur spostando la 635 di qualche metro verso l'esterno, lo fa in condizioni di equilibrio sulle quattro ruote.

LA PROVA. Chi, mettendosi al volante della Bmw 635 Csi gr. A, si attende di avere una visuale perfetta oltre il sedile degli organi meccanici, sbaglia di grosso. Anche se molto bella e di effetto la vettura non è trasparente né eterea, ma robusta, adeguatamente pesante, 1200 chilogrammi, come si conviene a un «mostro» della sua classe. Come abbiamo già ricordato all'interno vi sono particolari che tradiscono l'origine «lussuosa» e d'élite della Bmw, ad esempio gli alzacristalli elettrici. Servosterzo e servofreno, che non è fornito nella versione da noi provata, sono accessori che anche su una vettura da corsa possono esprimere alla perfezione la loro funzione. La guida della 635 gr. A, non lasciatevi impressionare dalle apparenze, è soffice, leggera. A velocità elevata mantiene sicura la traiettoria, nonostante trasmetta ogni minimo rattoppo della pista, incassando, ammorbidendo e stemperando quelle sensazioni «drammatiche» che per un momento fanno pensare al pilota di essere sul punto dell'intraversamento. La 635 è invece sempre molto ben incollata al terreno, anche se le sospensioni «passano» il testimone alla scocca, ovvero tutto il resto del lavoro che non hanno voluto compiere. Il telaio è perfetto e il suo irrobustimento in fase di preparazione è quanto di meglio si possa chiedere. La sensazione di grande sicurezza è infatti data dal roll bar, che oltre a fungere da gabbia protettiva, assolve pure una funzione di irrigidimento, vista la posizione di ogni tubo.

Servizi a cura di
Gaetano Dima

Il parere di Roberto Ravaglia **Bandita la fatica**

ROBERTO Ravaglia al Mugello con una condotta di gara che inequivocabilmente ha messo in luce le indiscutibili doti di questo giovane pilota timido e schivo. Nato a Mestre nel '58, Ravaglia ha iniziato a correre con i kart nel 1973 aggiudicandosi un campionato italiano individuale, un campionato italiano a squadre e facendo un terzo posto al campionato mondiale. Ha debuttato in monoposto con una formula Fiat-Abarth nell'80, messagli a disposizione da Autosprint, quindi l'anno dopo, ha esordito in F3 con Trivellato vincendo una gara e ottenendo 3 secondi posti. Nel 1982 debutta nell'Europeo e fa le sue esperienze internazionali vincendo l'anno dopo a «La Châtre», ottenendo due pole position e numerosi piazzamenti. Quest'anno è stato ingaggiato dalla Bmw. Della vettura dice: «All'inizio della mia esperienza mi reputavo soprattutto un pilota di formula per cui ho potuto verificare subito delle differenze notevoli tra queste monoposto e una vettura come la 635. La guida con servofreno e servo-sterzo non è affatto faticosa ed è buona la frenata anche se non paragonabile a quella di una formula visto i 1200 kg. La maneggevolezza è ottima, quasi un kart. Il motore ha una utilizzazione ottimale di soli 1000 giri perchè sotto è vuoto di cavalli».

Raggiunge i 265 km/h

Motore: 6 cilindri in linea. Ale-saggio x corsa: 92,5 x 86 mm. Cilindrata: 3468 cc; rapporto di compressione: 12,3:1; Potenza massima: 300 cv a 6.600 giri; Coppia massima: 35 kgm a 5.500 giri; Numero valvole per cilindro: 2; Alberi di distribuzione 1 albero a cammes; Sistema di lubrificazione: di serie a carter umido, 6 litri di capacità; Alimentazione: iniezione Bosch Motronic; Raffreddamento: ad acqua con circuito di 12 litri.

Trasmissione: posteriore; Frizione: monodisco Fichtel e Sachs; Cambio: Getrag a 5 marce derivato dalla serie; Rapporti di trasmissione: di tre tipi 3,07 (Brno) 3,45 (Monza, Mugello, Pergusa) 3,91 (Vallelunga); Differenziale: autobloccante Zf.

Telaio: scocca portante; Sospensione anteriore: McPherson; sospensione posteriore: triangolo inferiore a ruote indipendenti; Ammortizzatori: Bilstein; Freni: a disco autoventilanti Lockheed; Servosterzo di serie; Capacità di serbatoio benzina: 120 litri.

Dimensioni: passo 2630 mm; carreggiata anteriore: 1718 mm; carreggiata posteriore: 1727 mm; lunghezza totale: 4755 mm; larghezza totale: 1727 mm; altezza totale: 1030 mm; peso a vuoto: 1200 Kg.

Prestazioni: velocità massima 265 km/h.

Consumo: 45 litri/100 km.

Sede team: Schnitzer GmbH 8228 Freilassing/Obb, Reichnhaller strasse 39; Tel. (08654) 2034-2035. Telex: 056626.

Gli allori di Schnitzer

Abituato a vincere

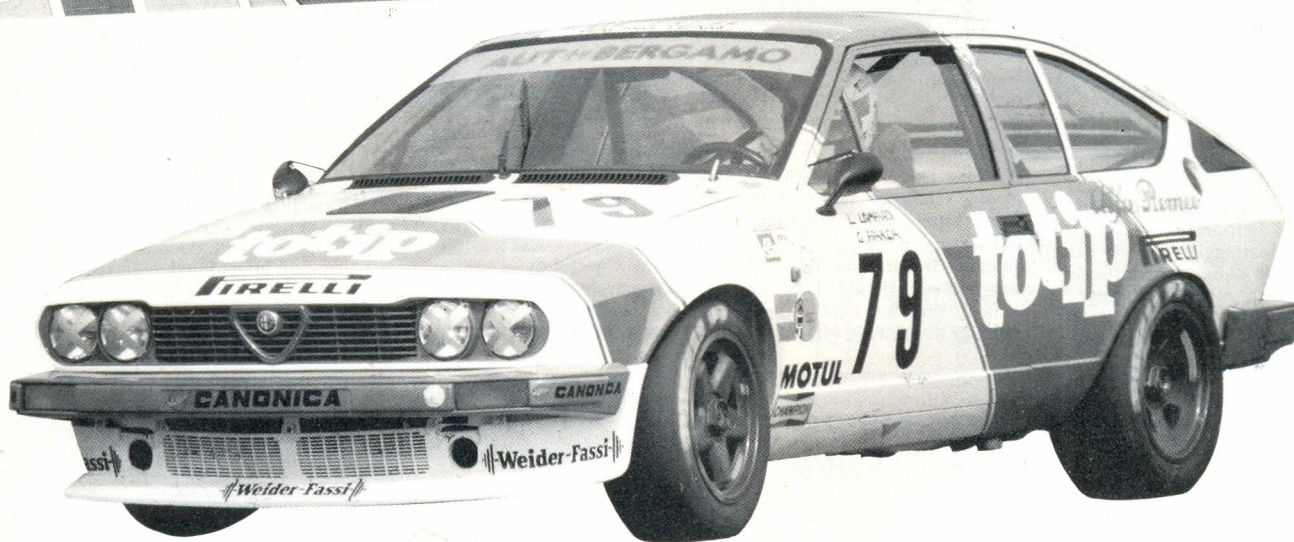
IL TEAM Schnitzer è uno dei due team semiufficiali che godono dell'appoggio diretto della Bmw di Monaco. I team manager è Herbert Schnitzer, concessionario della Bmw che nella sua officina cura normalissimi Bmw stradali e ne prepara altri per i clienti fornendoli di turbocompressori e modifiche aerodinamiche e d'assetto. La squadra che segue l'uropeo è composta da un totale di 27 persone, delle quali 10 sono sempre presenti sui campi di gara. La squadra quest'anno si è schierata con due coupé 635 Csi, in veste di team ufficiale Bmw-Motorsport riuscendo a vincere la gara conclusiva del Mugello con Roberto Ravaglia e Hans Stuck. Schnitzer nella sua carriera ha vinto parecchio. Dal 1967 al 1971 fece incetta di titoli europei, vincendo consecutivamente ben cinque allori nell'uropeo della montagna con Ernst Fürtmayr. Nel 1975 il motore Bmw quattro cilindri preparato dal dinamico manager tedesco vinse il titolo continentale di F. 2 installato sulla Martini di Jacques Laffite. Schnitzer si è aggiudicato anche il campionato tedesco produzione con Harald Ertl nello stesso anno, conquistando un secondo posto nel 1980 con Hans Stuck e un terzo nel 1979 con Manfred Winkelhock. L'anno scorso un coupé 635 preparato da Schnitzer ha vinto il titolo europeo turismo con Dieter Quester alla guida. □



Sopra: la stabilità e la frenata sono le migliori qualità della Bmw 635 Csi gr. A da noi provata all'autodromo del Mugello. A sinistra: le ultime istruzioni prima dell'uso del «mostro», che ha l'unico handicap di non disporre di un numero sufficiente di cavalli (fotoOliver)



ALFA VINCE



Campionato Europeo

L'Alfa Romeo con la GTV 6 2.5 si riconferma anche per il 1984 Campione d'Europa Turismo con 12 vittorie nelle 12 gare in programma. Un titolo che conferma la perfezione meccanica e la tecnologia Alfa Romeo. I motori che trionfano nelle competizioni derivano da quelli montati sulle vetture di serie. Su tutti la stessa impronta che contraddistingue la potenza e l'affidabilità tecnica Alfa Romeo. L'Alfa Romeo, che non partecipa direttamente alle competizioni, ringrazia i piloti, i team e tutti gli sponsor che hanno collaborato alla conquista del titolo.

Campionato Europeo Turismo 1984

Vittorie Alfa Romeo GTV 6 2.5 (2ª Divisione)

1/4	Monza	Drovandi-Zapico	(Autolodi Corse)
8/4	Vallelunga	Cipriani-Toffoli	(Team Biesse)
28/4	Donington	Cremer-Swysen	(Luigi Racing)
13/5	Pergusa	Drovandi-Zapico	(Autolodi Corse)
10/6	Brno	Lombardi-Francia	(Team Biesse)
17/6	Zeltweg	Drovandi-Zapico	(Autolodi Corse)
1/7	Salisburgo	Lombardi-Francia	(Team Biesse)
8/7	Nurburgring	Cremer-Drovandi	(Autolodi Corse)
28-29/7	Francorchamps	Lombardi-Francia-«Tango»	(Team Biesse)
9/9	Silverstone	Lombardi-Francia	(Team Biesse)
23/9	Zolder	Drovandi-Cremer	(Autolodi Corse)
21/10	Mugello	Drovandi-Cremer	(Autolodi Corse)

Classifica marche

1	Alfa Romeo	punti 240
2	Jaguar	punti 195
3	BMW	punti 182
4	Toyota	punti 160
5	Volkswagen	punti 155
6	Volvo	punti 95
7	Audi	punti 83

Alfa Romeo 8 volte Campione d'Europa Turismo

1966 - 1967 - 1969 - 1971 - 1972 - 1982 - 1983 - 1984

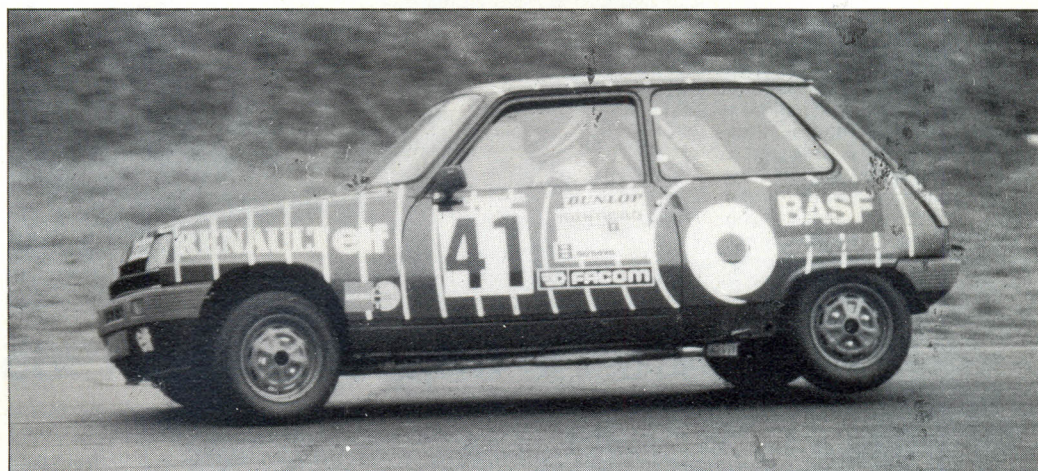
R5 ITALIA/Gran finale (anche europeo) al Paul Ricard

Brand re di coppa

Il milanese ha fatto suo il trofeo con un terzo e un primo posto nelle due batterie. Per irregolarità al turbo penalizzati Salvadori e Zambaiti. Anche Tosolini sotto accusa

LE CASTELLET — Confermando il facile pronostico che lo voleva ormai «scudettato», Marco Brand, con una saggia prima manche ed una sportivissima seconda, nella quale si è gettato all'attacco vincendo con caparbità, si porta a casa il titolo di campione della «Coppa d'oro» Renault 5 Elf, decima edizione ed ultima del glorioso modello «R5 Alpine Coppa». Milanese, 27 anni, con positive esperienze in F. 3, nei rally ed anche in F. 2, il pilota della «Poeta» di Rieti avrebbe potuto limitarsi a vivacchiare anche nella seconda frazione se avesse voluto sfuggire alle verifiche tecniche, in questa occasione particolarmente centrate. Invece ha voluto dimostrare la limpida bontà del binomio uomo-macchina. Era successo infatti che a conclusione di una stagione «turbata» da molti squalificati, molti tempi di prova e molti risultati erano apparsi sbalorditivi e inquinati dal sospetto, ma una geniale intuizione del commissario tecnico italiano Caneschi ha fatto scoprire un altrettanto geniale (ma illegale e maledettamente in odore di frode sportiva) marchingegno nelle vetture della Delta di Salvadori e Zambaiti, formato da un piccolo tappo che bloccava durante la gara lo sfianto della valvola Wastegate aumentando di conseguenza la pressione del turbo, e che poi veniva, al termine della corsa, richiamato all'indietro da un cavo avvolto a un motorino elettronico. Il tutto nascosto all'interno delle tubazioni e assolutamente non visibile. Perdita del 50% dei punti fin qui guadagnati per i due, e malumori negli altri piloti che si sono sentiti truffati. Tutto ciò non ha comunque rovinato la splendida festa organizzata dalla Regie nei tre giorni, con duecento piloti in pista, pranzi, presentazioni di macchine e programmi.

PRIMA MANCHE — Occhi puntati su Roberto Passeri in



LA R5 DI BRAND SU TRE RUOTE (FotoArgenti)

prima fila e su Marco Brand in seconda: il primo ben deciso a vincere a tutti i costi per dare corpo alle sue ultime speranze di conquista del titolo, il secondo con l'obiettivo di non terminare più in là del quarto posto, che gli avrebbe dato la matematica certezza della vittoria finale. Dalla pole position e dalla quarta fila mancano Zambaiti e Salvadori, che non superano la veloce ma efficace verifica tecnica disposta all'ingresso in pista e di cui vi abbiamo già detto. Comunque al primo giro ci pensa Tosolini a mettere d'accordo Passeri e Brand che transitavano nell'ordine dietro a lui, seguiti da Conti, Acco, Gardelli, Milani, Andreani e Dini, mentre Xella rientra ai box per sistemare il frontale della vettura gravemente danneggiato da una delle classiche ammucchiate dei primi giri, nella quale era stato urtato da «Camaleo». Dopo pochi giri il vantaggio dei primi tre aumenta vertiginosamente su un gruppetto al comando del quale ora è Acco, mentre Gardelli perde alcune posizioni per il piegamento delle valvole dovuto ad una sfollata. A meno di metà gara Passeri supera Tosolini e vince così la frazione con Brand felicissimo del suo «matematico» terzo posto. In sede di verifica tecnica post-gara, tuttavia, Tosolini viene escluso dalla classifica per

la pressione del turbo non conforme. Poche centinaia di metri dopo la bandiera a scacchi, con una insolita e pericolosissima procedura, alcuni commissari di percorso con delle bandiere gialle bloccano i piloti lanciati nella volata rischiando di essere investiti e causando un forte tamponamento fra Xella e Conti.

SECONDA MANCHE — Prima fila per Passeri, che deve ancora difendersi dai possibili attacchi di Acco per la definizione della Coppa junior, e per Tosolini, che corre sub giudice per via dell'appello presentato dopo la squalifica. Il più lesto al via è quest'ultimo, ma già al secondo giro Marco Brand lo passa davanti ai box per non venire più ripreso fino al termine, legittimando così la sudata conquista del trofeo. Dietro ai due è sempre Passeri, e più staccato un gruppetto composto da Milani, Conti, Acco, Gardelli, Andreani e Dini si concede all'attenzione della platea, mentre dalle ultime due posizioni dello schieramento Xella e «Camaleo», forse i più assidui in questi dieci anni di coppa, danno lezione su come si risale dal fondo. La gara intanto prosegue con cambiamenti solo nelle posizioni centrali, con Acco dapprima scivolato indietro, poi impegnato in un duro corpo a corpo con Gardelli e Conti.

«Camaleo» a tre giri dal termine è quinto, ma si gira dopo i box sprecando quanto di buono aveva fatto. Buone anche le prove dei giovani al primo anno, come Sandonà e Paravisi.

Roberto Argenti

CORSA ITALIA R5

Ultima gara di campionato

Paul Ricard, 28 ottobre 1984

Le classifiche

Prima manche: 1. Passeri 15 giri in 25'24"94 alla media di 115,54 kmh; 2. Tosolini 25'25"97; 3. Brand 25'26"27; 4. Acco 25'43"48; 5. Conti 25'45"32; 6. Milani 25'51"83; 7. Andreani 25'53"57; 8. Gardelli 26'07"69; 9. Dini 26'09"67; 10. Sforza 26'24"26; 11. Gibbin 26'31"12; 12. Vitale 26'32"51; 13. Bianchini 26'33"36; 14. Sandonà 26'41"90; 15. Paravisi 26'42"58; 16. Xella a 1 giro.

□ Giro più veloce: Tosolini, Brand e Passeri in 1'41"15, media 116,132 kmh.

Seconda manche: 1. Brand 15 giri in 25'22"82 alla media di 15,707 kmh; 2. Tosolini 25'24"98; 3. Passeri 25'25"76; 4. Gardelli 25'48"26; 5. Conti 25'50"00; 6. Acco 25'50"54; 7. Andreani 25'50"94; 8. Xella 25'51"32; 9. Milani 25'52"38; 10. Dini 25'53"14; 11. «Camaleo» 25'57"37; 12. Vitale 26'09"92; 13. Gibbin 26'11"09; 14. Paravisi 26'18"46; 15. Sforza 26'25"23; 16. Sandonà 26'28"67; 17. Bianchini 26'31"17.

□ Giro più veloce: Brand in 1'40"99, media 116,316 kmh.

Classifica finale coppa Italia:

1. Brand p. 98; 2. Passeri 86; 3. Tosolini 68; 4. Acco 60; 5. Gardelli 52; 6. Conti 46; 7. Naddeo 37; 8. Di Riso 34; 9. Pedalà 32; 10. Torelli ed Ercolani 30.

N.B.: La posizione di Tosolini è sub giudice, mentre dalle prime posizioni sono spariti Salvadori e Tosolini poiché per la squalifica in questa gara hanno perso anche la metà dei punti guadagnati in precedenza.

R5 EUROPA

Bleekemolen o Lammers?

LE CASTELLET — Anche nella gara finale di Coppa Europa pronostico rispettato e vittoria dell'olandese Lammers che però deve attendere l'esito del suo ricorso in appello per l'esclusione tecnica subita in settembre a Brands Hatch e che potrebbe fargli vincere il titolo o fargli perdere tutti i 101 punti fin qui conquistati lasciando all'altro al connazionale Bleekemolen. Lammers nelle prime fasi della gara si portava al comando seguito come un'ombra dal sorprendente francese Giroix, che viveva anche il suo momento di gloria quando transitava un paio di volte davanti all'olandese. Dietro, ma sempre più staccati, Schutz, portatosi terzo quando usciva fortunatamente da un gruppo di macchine che lo recedevano, Bleekemolen, Gouhier, Sigala e Larrauri, Cochin e Fuchs che viaggiavano in pochissimo metri col pubblico in piedi. A 4 giri dal termine arrivava l'episodio decisivo per il campionato: Bleekemolen, quarto, si intraversava nella parte mista del tracciato e si faceva passare dapprima da Larrauri, Sigala, Gouhier, Fuchs, e poi, dopo una toccata con Gouhier e con il motore ormai finito, anche da un'altra decina di piloti. Gouhier a questo punto doveva superare Larrauri per vincere il titolo, ma la manovra non gli riusciva e doveva cedere lo scettro per un solo punto. Tuttavia i giochi, terminati sul campo, potrebbero ancora cambiare, se Jan Lammers dovesse ricevere conferma dell'esclusione dalla gara di Brands Hatch.

(r. arg.)

COPPA EUROPA R5

Paul Ricard, 28 ottobre 1984
Ultima gara di campionato

La classifica:

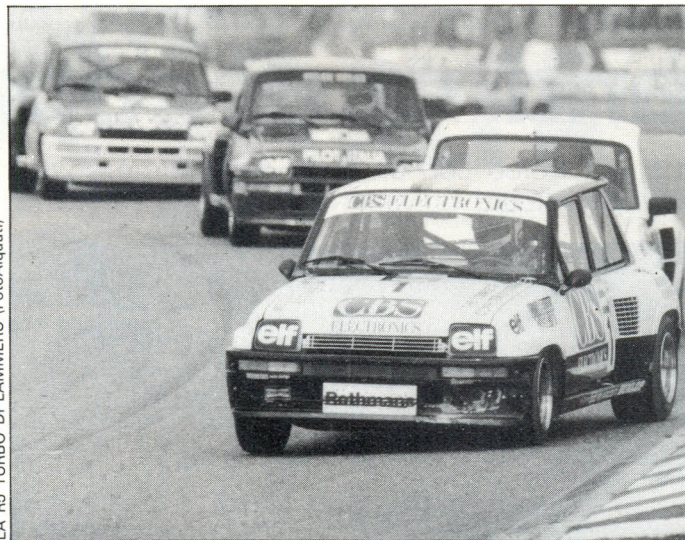
1. Jan Lammers 25 giri in 38'19"63, media 127,703 km/h; 2. Giroix a 5'54"; 3. Schutz a 29'51"; 4. Sigala a 38'05"; 5. Larrauri a 38'53"; 6. Gouhier a 39'21"; 7. Fuchs a 39'62"; 8. Cochin a 39'83"; 9. Krucker a 45'49"; 10. Heger a 46'34"; 11. Von Gartzten a 56'03"; 12. Gabriel a 1'02'21"; 13. Jager a 1'04'68"; 14. Stanjek a 1'05'92"; 15. Trucco a 1'07'23"; 16. Sagne a 1'12'91"; 17. Pareja a 1'14'35"; 18. Bleekemolen a 1'29'27"; 19. Caternet a 1'34'75"; 20. Messaoudi a 1 giro, 21. Bauer a 1 giro, 22. Henkele a 1 giro; 23. Becker a 1 giro, 24. Minden a 1 giro; 25. Rapenne a 1 giro, 26. Di Risio a 5 giri; 27. Taib a 15 giri.

□ Giro più veloce: Giroix in 1'30"98, media 129,114 km/h.

Classifica finale (provvisoria) di coppa: 1. Bleekemolen punti 103; 2. Gouhier, 102; 3. Lammers, 101; 4. Schutz, 92; 5. Sigala, 82; 6. Krucker, 35; 7. Fuchs, 31; 8. Cochin, 29; 9. Trucco, 27; 10. Becker, 25.

■ **COPPA SVIZZERA R5** — L'ultima gara della serie è stata vinta da Roth davanti a Surrer e Walpen.

■ **COPPA AUSTRIACA R5** — L'ultima corsa della serie è andata a Perfler seguito da Schongrundner e Berger.



LA R5 TURBO DI LAMMERS (FotoAlquanti)

Così le Coppe Renault 1985

LE CASTELLET — Com'è ovvio, in occasione delle finali europee, cominciano a circolare le prime notizie sulle novità per il prossimo anno. Dal punto di vista tecnico, per le coppe nazionali verrà usata la nuovissima «GT Turbo Coppa», in vendita soltanto a chi si iscriverà al trofeo: motore di 1.397 cc turbo-compresso, ora disposto trasversalmente, potenza di 115 CV a 5.700 giri, scambiatore di calore aria-aria (altra novità), velocità nell'ordine dei 200 kmh, raffreddamento forzato del carburatore con un ventilatore elettrico, pneumatici slick e rain della Michelin, ammortizzatori De Carbon, peso di 855 kg. Inoltre, per evitare gli spinosi problemi di controllo sorti quest'anno, probabilmente sarà lasciata libera la pressione del turbocompressore, con anche lo «zuccherino» della regolazione manuale dall'interno dell'abitacolo.

LA VETTURA per la Coppa Europa, d'ora in poi «Europa Cup», forse in omaggio all'ingresso della Gran Bretagna nelle coppe nazionali, sarà la nuovissima Alpine V6 2.600 turbo, 200 Cv e velocità di oltre 250 kmh. Il suo calendario, come per gli anni scorsi, seguirà la stagione europea della F.1, più un paio di altre gare.

PER REGOLAMENTO, oltre naturalmente a Marco Brand, un nuovissimo esemplare della Renault 5 GT Turbo Coppa 1985 andrà anche a Roberto Passeri, vincitore della Coppa Junior, e alla concessionaria Poeta di Rieti per il trionfo nella coppa a squadre. Vittoria anche, per completare il quadro, di Giampaolo Passeri (fratello di Roberto) nella coppa dei preparatori.

A PROPOSITO del calendario, ci sono importantissime novità: le finali europee della prossima stagione ritorneranno in Italia, e precisamen-

te il 20 ottobre a Vallelunga. Inoltre pare che il regolamento della Coppa Italia prevederà la possibilità per i nostri piloti di gareggiare e di guadagnare punti anche in tre gare all'estero. Infine rientreranno, in Coppa Italia, le concomitanze con la F.1. Questo il calendario della Coppa Europa:

5 maggio	Imola
19 maggio	Monaco
2 giugno	Spa
30 giugno	Norising
7 luglio	Paul Ricard
28 luglio	24 ore di Spa
4 agosto	Nürburgring
28 agosto	Zandvoort
8 settembre	Monza
22 settembre	Brands Hatch
20 ottobre	Vallelunga

■ **POOL F. 3** — In occasione della riunione dei calendari, si è riunito a Roma il «Pool di F. 3» per discutere i consuntivi 1984 dell'opera promozionale del campionato italiano, svolta dalla Multispe e dall'Agenzia 4. I dati di audience raggiunti nei vari interventi ad opera della Multispe sono stati di 30.400.000 telespettatori sul circuito delle TV private, 4.600.000 spettatori Rai-Tv, 18 milioni di ascoltatori su un circuito di 160 radio private e 3.230.000 lettori tramite la pubblicità a mezzo stampa. Cio nonostante da parte dei rappresentanti dei team non sono mancate le critiche costruttive volte a migliorare il servizio.

■ **SUPERCOPPA** — Il francese Lallier ha vinto al Paul Ricard la gara di Coppa R5 riservata ai migliori rappresentanti dei vari trofei nazionali. Al secondo posto l'altro transalpino Ranucci che ha preceduto l'italiano Passeri. Conti e Brand si sono piazzati rispettivamente sesto e settimo.

FORMULA RENAULT

L'ultima è di Trolle

LE CASTELLET — Visto che Dalmas si era già assicurato il titolo a Albi, l'interesse della corsa si è dunque rivolto sul duello tra Trolle e Giroix per il secondo posto. Al primo dei 25 giri Bourdon, partito dalla prima fila accanto a Giroix, è passato in testa allungando rapidamente fino a 2 secondi di vantaggio su un gruppo composto da Giroix, Bayol, Dalmas, Trolle e Bernard; poi Trolle ha superato Dalmas e poco dopo Dayol. Al 12. giro passando un doppiato, Giroix è andato in testacoda dovendo ritirarsi. Al 15. giro anche Bourdon dopo un testacoda è retrocesso al 5. posto. Dunque a questo punto l'ordine era il seguente: Trolle, Dalmas, Bayol e Robert. I due battistrada hanno proseguito la loro battaglia fino al traguardo, ma Trolle si è imposto conquistando così il 2. posto nel campionato.

René Alezra

F. RENAULT TURBO FRANCESE

Le Castellet, 28 ottobre 1984

Ultima gara del campionato

La classifica: 1. Trolle (Martini Mk41) 34'08"99; 2. Dalmas (Martini Mk 41) 34'10"24; 3. Bayol (Martini Mk 41) 34'15"91; 4. Bourdon (Martini Mk41) 34'18"60; 5. Robert (Martini Mk41) 34'20"13; 6. Bernard (Martini Mk41) 34'20"33; 5. Coudraie (Martini Mk41) 34'26"91; 8. Alesi (Martini Mk41) 34'27"41; 9. Vatat (Martini Mk41) 34'38"73; 10. Bellefroid (Martini Mk41) 34'41"50.

□ Giro più veloce: Dalmas in 1'20"95 alla media di 145,111 kmh.

Classifica finale del campionato: 1. Dalmas 145; 2. Trolle 113; 3. Bayol 87; 4. Giroix 86.

R5 francese

Dutrey campione

LE CASTELLET — Ranucci, Lallier e Pla hanno animato l'ultimo incontro della Coppa francese Renault 5 Elf Turbo, ma il titolo è andato a Jean-Claude Dutrey (32 anni) che ha battuto Bellegarde. Lallier è stato il più lesto al via, ma sin dal 2. giro è passato in testa Pla. Al 7. passaggio Ranucci ha preso il comando, allungando su un gruppo di inseguitori composto da Pla, Lallier e Dutrey. Bellegarde ha seguito come un'ombra Dutrey ma ha dovuto rallentare a causa di noie al motore, e Dutrey ha vinto la coppa grazie al suo 4. posto in gara. (r.a.)

COPPA FRANCESE R5

Le Castellet, 28 ottobre 1984

Ultima gara di campionato

La classifica: 1. Ranucci 33'41"37; 2. Lallier 33'43"32; 3. Pla 33'44"37; 4. Dutrey 33'45"52; 5. Baillat 33'50"64; (1. Trophy Bilstein) 6. Brunis 33'57"40; 7. Bellegarde 33'59"87; 8. Comas 34'00"33; 9. Diebold 34'03"97; 10. Lochar 34'06"91.

Classifica finale di coppa: 1. Dutrey 110; 2. Lallier 98; 3. Bellegarde 96; 4. Ranucci 92; 5. Pla 80.



TRICOLORE F. 3/Battuto Caffi nell'ultima sfida tricolore

Santin in Paradiso

Sull'asfalto viscido di Misano il neo campione italiano ha controllato la corsa giungendo terzo alle spalle del dominatore Tacchino e di Ivan Capelli. Problemi di assetto hanno relegato Caffi al settimo posto. Ottimo il debutto di Larini, quarto

di **Cesare Maria Mannucci**

MISANO — È Alessandro Santin il successore di Ivan Capelli nel tricolore di F. 3. La corsa di Misano, disputatasi in condizioni climatiche terribili, con tutti i piloti partiti con le gomme da bagnato e poi alle prese con un asfalto che via via si asciugava, ha emesso dunque il verdetto finale: che se premia Santin per la sua tenacia, non deve ugualmente suonare per Caffi come condanna. Santin era partito per controllare Caffi, ed è quello che ha fatto per tutta la corsa, rifiutando volutamente la sfida che gli scatenati Apicella e Barbazza gli avevano lanciato a metà corsa. Probabilmente Santin avrebbe avuto la macchina per lottare alla pari

con il dominatore della giornata, quel Gian Franco Tacchino arrivato finalmente alla vittoria dopo un campionato disputato all'insegna della regolarità, ma ha preferito tirarsi in disparte nella giusta valutazione che un campionato vale certamente più di una corsa. Un calvario per Caffi, tormentato subito da un assetto sbagliato che gli ha mandato in crisi le gomme, con il risultato che per il giovane bresciano ogni curva del Santamonica diventava un'avventura. Dopo un buon inizio, Caffi ha dovuto tirare i remi in barca, concludendo al settimo posto una gara cominciata con ben altre ambizioni. A Misano era anche giunto, nella veste del

giustiziere, il campione europeo Ivan Capelli. Il pilota della Martini non è riuscito in due giorni di prove ad adeguare la sua vettura alle gomme del campionato italiano. Partito in sesta fila per la finale, Capelli tirando fuori tutto il mestiere, ha concluso al secondo posto, mancando di un soffio la vittoria per un errore in frenata all'ultimo giro. La gara di Misano ha confermato che il vivaio della F. 3 è più che mai florido. In evidenza si sono messi Apicella, terminato al secondo posto ma poi penalizzato di un minuto per partenza anticipata, e il debuttante Nicola Larini, che non avvertendo nessun timore reve-

renziale ha lottato alla pari con Capelli e Caffi. Conclusione migliore per il team Coloni non poteva esserci, con la doppietta di Capelli nell'europeo e di Santin nel tricolore, mentre Caffi non deve soffrire più di tanto per questa sconfitta, concludendo comunque in maniera positiva la sua prima stagione in F. 3. Per Santin si apre adesso il problema di dare un logico seguito al successo in F. 3. La Formula 3000 dovrebbe essere alla sua portata, con l'augurio che non vada ad ingrossare le file dei vari campioni della F. 3 nazionale bloccati poi per svariate ragioni nell'escalation della loro carriera.

FORMULA 3/La cronaca

Tacchino imprevedibile Caffi, un calvario

Apicella penalizzato per partenza anticipata e protagonista di un duello a ruotate con Barbazza

MISANO — La prima batteria, in base ai tempi di qualificazione, vede in prima fila Santin e Caffi, con il primo in pole-position. Piove e si parte con oltre un'ora di ritardo perché il direttore di gara ha sperato fino all'ultimo in una schiarita. Santin scatta bene e Caffi, all'uscita della curva Misano, va in testa-coda bloccando l'azione di Capelli. I due ripartono attardati e al primo passaggio Santin precede Forini, Giannini e Scapini, mentre lo spagnolo Sala, pure in testa-coda, transita ultimo. Caffi, già attardato per il primo testa-coda, si gira nuovamente alla curva Riccione. Al quinto giro Santin ha già dodici secondi su Forini, a sua volta seguito da Giannini, Jochamowitz, Capelli, Caffi in rimonta dopo i due testa-coda, e Montaldo che si è toccato con Antonioli. Mentre il vantaggio di Santin aumenta su Forini, Giannini è terzo e Caffi ben presto si trova a dover superare Capelli. Gli riesce alla curva Cesenatico e il giro dopo si ripete nello stesso posto al termine del lungo rettilineo su Giannini e Jochamowitz, superati in un solo colpo. A un giro dal termine la situazione vede Santin primo davanti a Forini, Caffi, Giannini, Jochamowitz e Capelli che sul bagnato trova problemi di motricità per la sua Martini. I piloti giungono in tale ordine al traguardo.

PIOVE anche al via della seconda batteria che vede in prima fila Apicella e Tacchino. Apicella va al comando, ma già al terzo giro Tacchino è primo, seguito da Apicella, Mancini, Larini, Barbazza e un sorprendente Verduci. Per un contatto con Marozzo esce intanto Giangrossi. A metà corsa posizioni pressoché invariate vedono Tacchino primo davanti ad Apicella. Staccati di oltre 15 secondi seguono Mancini, Larini, Barbazza, Verduci e Marozzo. Durante il settimo giro, sul rettilineo prima del Tramonto, Barbazza scavalca Mancini e Larini, mentre poco dopo Marozzo supera Verduci in crisi di gomme con la pista che va asciugandosi. Con Marozzo a caccia di Mancini, Apicella nel corso del decimo giro, dopo aver segnato il passaggio più veloce, arriva lungo alla curva Cattolica e retrocede in ottava posizione. Ormai mancano poche battute al termine e Tacchino, solitario, precede Barbazza, Larini e Mancini che, superato alla Cesenatico, da Marozzo, va da solo in testa-coda. Dodicesimo, riuscendo a entrare in finale, è Ermanno Alboreto.

LA FINALE, per timore di un acquazzone improvviso, viene dichiarata gara bagnata e tutti devono partire con gomme rain anche se la

pista si sta asciugando. È Tacchino a prendere subito il comando con Santin, Barbazza, Caffi e Forini nell'ordine, mentre Apicella anticipa la partenza e ciò gli costa un minuto di penalizzazione. Con Forini che si gira una prima volta imitato poco dopo da Verduci, al sesto giro Tacchino è primo, seguito da Santin, Barbazza, Caffi, Forini, Apicella, Larini e Capelli. Al nono giro Apicella, in stupenda rimonta, scavalca Forini e tre giri dopo supera anche Caffi in crisi di guidabilità quando va a scaricare la potenza del suo motore. Capelli ritrova lo smalto della sua Martini e al 19. giro supera Caffi, mentre Apicella si fa sotto a Barbazza. Al 22. giro Santin, visto il vantaggio che ha su Caffi, decide di lasciar passare a mano alzata sia Barbazza sia il penalizzato Apicella, mentre anche Larini supera Caffi. A 8 giri dal termine Apicella e Barbazza fanno a ruotate alla curva Rimini. Il duello prosegue anche nel giro successivo e alla stessa curva Apicella, all'esterno, chiude Barbazza, facendolo volare il musetto. Il giro dopo Capelli supera anche Santin e si mette, a suon di giri veloci, a caccia di Apicella, con Barbazza costretto a rallentare e a lasciar passare al 32. giro anche Santin e Larini. Si arriva così al traguardo dove Tacchino, sempre in testa dall'inizio alla fine, conclude la sua cavalcata, precedendo Apicella che poi si troverà retrocesso in 18. posizione e Capelli che su un podio inaffiati di spumante e illuminato dal lampo dei flash (è già buio) festeggia il primo titolo italiano di Santin, giunto terzo.

Roberto Teso

F. 3 TRICOLORE

Misano, 28 ottobre 1984

Ultima gara di campionato

1. **batteria:** 1. Santin (Ralt-A.R.) 12 giri in 17'44"73 alla media di 141,530 km/h; 2. Forini (Dallara-A.R.) a 9'63; 3. Caffi (Ralt-A.R.) a 10'05; 4. Giannini (Arno-A.R.) a 11'10; 5. Jochamowitz (Ralt-A.R.) a 11'76; 6. Capelli (Martini-A.R.) a 12'16; 7. Montaldo (Ralt-VW) a 32'19; 8. Sulentic (Ralt-A.R.) a 43'23; 9. Perez Sala (Ralt-A.R.) a 58'96; 10. Scapini (Ralt-VW) a 59'21; 11. Frassoni (Ralt-VW) a 1'05'74; 12. Lavaggi (Dallara-Toyota) a 1'07'66; 13. Antonioli (Ralt-VW) a 1'18'80; 14. Maggiorelli (Ralt-A.R.) a 1'21'00; 15. Verna (Ralt-A.R.) a 2'06'50; 16. Carlini (Dallara-Toyota) a 2 giri.

□ Giro più veloce: Caffi in 1'26'93, media 144,447 km/h.

2. **batteria:** 1. Tacchino (Ralt-VW) 12 giri in 17'38"12 alla media di 142,405 km/h; 2. Barbazza (Dallara-A.R.) a 17'59; 3. Larini (Ralt-A.R.) a 18'97; 4. Marozzo (Ralt-A.R.) a 22'62; 5. Verduci (Arno-A.R.) a 26'50; 6. Apicella (Ralt-A.R.) a 30'91; 7. Mancini



(Arno-A.R.) a 31'51; 8. Amati (Ralt-VW) a 50'35; 9. Lanzetti (Ralt-A.R.) a 52'00; 10. Melito (Ralt-A.R.) a 52'46; 11. Tesini (Ralt-A.R.) a 1'11'83; 12. Alboreto (Ralt-A.R.) a 1'12'78; 13. Vergani (Dallara-A.R.) a 1'45'49; 14. Romeo (Ralt-A.R.) a 1 giro.

□ Giro più veloce: Apicella in 1'26'16, media 145,738 km/h.

Finale: 1. G. Franco Tacchino (Ralt-VW) 35 giri in 49'53"66 alla media di 146,806 km/h; 2. Capelli (Martini-A.R.) a 8'00; 3. Santin (Ralt-A.R.) a 15'81; 4. Larini (Ralt-A.R.) a 15'84; 5. Barbazza (Dallara-A.R.) a 18'87; 6. Forini (Dallara-A.R.) a 32'76; 7. Caffi (Ralt-A.R.) a 33'99; 8. Perez Sala (Ralt-A.R.) a 34'20; 9. Montaldo (Ralt-VW)

a 39'34; 10. (Ralt-A.R.) a 43'70; 11. Lanzetti (Ralt-A.R.) a 48'20; 12. Mancini (Arno-A.R.) a 51'74; 13. Frassoni (Ralt-VW) a 54'93; 14. Giannini (Arno-A.R.) a 59'78; 15. Marozzo (Ralt-A.R.) a 1'03'16; 16. Amati (Ralt-VW) a 1'03'32; 17. Melito (Ralt-A.R.) a 1'04'65; 18. Apicella (Ralt-A.R.) a 1'05'10; 19. Verduci (Arno-A.R.) a 1'18'45; 20. Tenini (Ralt-A.R.) a 1 giro; 21. Sulentic (Ralt-A.R.) a 1 giro; 22. Alboreto (Ralt-A.R.) a 1 giro; 23. Lavaggi (Dallara-Toyota) a 1 giro.

□ Giro più veloce: Capelli in 1'23'30, media 150,741 km/h.

Classifica finale F.3 Tricolore

PILOTA	VALLELUNGA (25-3)																TOTALE
	MUGELLO (8-4)	MISANO (23-4)	MUGELLO (13-5)	MONZA (27-5)	MAGIONE (10-6)	VARANO (17-6)	PERGUSA (8-7)	VARANO (16-9)	VALLELUNGA (30-9)	IMOLA (14-10)	MISANO (28-10)						
1. Santin	3	—	9	9	6	—	—	9	—	9	3	4	52				
2. Caffi	—	6	4	6	9	—	6	—	9	6	—	—	46				
3. Tacchino	4	3	6	3	—	—	3	4	6	—	1	9	39				
4. Scapini	—	—	1	—	2	9	9	6	3	—	4	—	34				
5. Forini	—	9	3	—	—	—	4	—	—	1	9	1	27				
6. Barbazza	—	4	2	1	4	3	—	—	—	—	6	2	22				
7. Apicella	—	—	—	4	—	6	—	1	—	4	2	—	17				
8. Voulaz	9	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	12				
9. Famà	6	2	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	11				
10. Mancini	2	—	—	2	—	4	—	1	—	—	—	—	9				
11. Giannini	—	—	—	—	1	—	1	—	4	2	—	—	8				
12. Capelli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6				
13. Cazzaniga	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	3				
Antonioli	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	3				
Larini	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3				
16. Frassoni	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	2				
Vismara	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2				
Sulentic	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2				
Fangio	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2				

LE INTERVISTE/Alessandro Santin

«Il titolo? Lo dedico a papà»

Tacchino: «Ho sempre tenuto giù il piede».

Caffi conferma i contatti con Coloni per il 1985

MISANO — Gianfranco Tacchino è raggiunto sul podio di Misano e dice: «È il primo appagamento di tante fatiche in tre anni di corse, anche sfortunate. È una vittoria che ho voluto a tutti i costi, rischiando anche in due momenti di uscire, ma ho comunque tenuto giù l'acceleratore. Con il motore Volkswagen è difficile guidare su pista umida e viscosa, non si riesce a dosare bene la potenza. A mio avviso, comunque, con pista umida conta molto il pilota, forse più della vettura. E penso di aver dimostrato così di essere degno del terzo posto in campionato».

Santin: «Dedico questa mia vittoria nel campionato italiano a mio padre Nino che per assistere ad un'operazione chirurgica delicata subita in questi giorni da mia madre, non è qui a festeggiare questo mio successo. È stata una vittoria desiderata e sofferta anche perché sinceramente non ho ancora capito perché mi siano stati tolti quei famosi 6 punti al Mugello. In gara non ho avuto alcun problema. Ho controllato in base alle segnalazioni dei box il mio vantaggio su Caffi e nei primi giri ho tenuto un buon ritmo non preoccupandomi di Tacchino; poi a metà gara ho rallentato tranquillamente controllando il mio rivale. Non ho voluto assolutamente rischiare come del resto avevo già fatto ad Imola. La vittoria significa moltissimo perché mi auguro possa aprirmi molte strade interessanti nel campo professionistico. Oltre che a mio padre, questa vittoria la voglio anche dedicare a Coloni e ai miei meccanici, fra cui voglio ricordare l'assente Giorgio Gualino, mio capo meccanico, infortunatosi a un occhio con una scheggia prima della gara di Vallerlunga».

Capelli: «È stato difficile aiutare Santin, anche perché in effetti non ce ne è stato bisogno. L'acqua, arrivata al sabato e poi in gara, ha sconvolto poi i nostri piani. La Martini è assai difficile da mettere a punto e da guidare con pista bagnata. Poi in gara la pista si è asciugata e la Martini, pur con gomme da pioggia, si è confermata la vettura che mi ha permesso di conquistare il titolo europeo ed ho rimontato facilmente. Abbiamo vinto e sono felice che Santin sia il mio successore».

Caffi: «Già in prova erano venuti alla luce problemi di motricità. Quando aprivo il gas la Ralt facilmente sbandava, e in gara, sia in batteria che in finale, si è ripetuto tutto questo. Io

comunque mi ritengo soddisfatto della mia stagione che avrebbe dovuto essere soltanto di esperienza. Ho vinto due gare e tutto il bagaglio mi servirà per cercare di vincere nell'85 il campionato. A Imola si è vociferato di un mio passaggio il prossimo anno al team Coloni, non c'è ancora niente di definito. Potrei restare all'Euro-team, andare da Coloni o valutare anche altre proposte che mi sono state fatte. Certamente disputerò il campionato italiano di formula 3».

(r.t.)

I tempi delle prove

Questi i venti migliori tempi delle prove, disputate su pista bagnata: 1. Santin (Ralt-Alfa) 1'27"34 alla media di 143,769 kmh; 2. Apicella (Ralt-Alfa) 1'27"52; 3. Caffi (Ralt-Alfa) 1'28"04; 4. Tacchino (Ralt-VW) 1'28"16; 5. Perez Sala (Ralt-Alfa) 1'28"80; 6. Larini (Ralt-Alfa) 1'28"96; 7. Capelli (Martini-Alfa) 1'29"00; 8. Mancini (Arno-Alfa) 1'29"21; 9. Jochamowitz (Ralt-Alfa) 1'29"24; 10. Barbazza (Dallara-Alfa) 1'29"88; 11. Giannini (Arno-Alfa) 1'30"04; 12. Giangrossi (Ralt-Alfa) 1'30"05; 13. Forini (Dallara-Alfa) 1'30"06; 14. Marozzo (Ralt-Alfa) 1'30"46; 15. Sulentic (Ralt-VW) 1'30"76; 16. Bertaglia (Ralt-VW) 1'30"98; 17. Scapini (Ralt-VW) 1'31"35; 18. Amati (Ralt-VW) 1'31"38; 19. Antonoli (Ralt-VW) 1'31"44; 20. Verduci (Arno-Alfa) 1'31"51.

■ **FORFAIT** — Gabriele Tarquini, interpellato dal team Bienati per un collaudo della vettura e del motore Lancia, dopo le prove ufficiali ha dato forfait perché ha ritenuto poco competitiva la vettura.

■ **LIVIO** — Ai box di Misano era presente Stefano Livio, che giorni fa ha firmato un'opzione con la Minardi. Livio potrebbe essere uno dei piloti del team Minardi di F. 3000 che l'anno prossimo affiderà all'Arno Racing la gestione delle vetture ex F. 2.

■ **CONTORNO** — La gara di contorno al campionato italiano di F. 3 ha visto al via gli esclusi dalla finale e dalle prove della F. 3 insieme con quattro concorrenti di F. 2000. Fra quest'ultimi si è imposto Merelli su Dallara-Toyota davanti a Ferlito (Ralt) e a Pantano (Dallara), mentre nelle Formula 3 ha prevalso Antonoli (Ralt-VW) precedendo Carlini (Dallara-Toyota) e Maggiorelli (Ralt-Alfa).



Qui sopra il via della finale con Tacchino già al comando davanti a Santin, Barbazza e Forini (Attualfoto). Qui sotto Capelli, secondo al traguardo (FotoOliver). In basso Michele Alboreto assiste il fratellino Ermanno, debuttante in F.3 (Attualfoto)



VELOCITÀ IN CIRCUITO/Trofeo Nappi a Vallelunga

Sanesi di prepotenza

Ha vinto senza discussione la gara unica delle Sport costringendo «Gimax» ad accontentarsi del successo nella divisione turbo. Bell'inizio di Randaccio

VALLELUNGA — Tanto sole, pochi spettatori, ma oltre cento piloti hanno dato vita al tradizionale trofeo Natale Nappi, gara di chiusura dei campionati italiani, organizzata dalla Vesuvio Racing. Le vetture di gruppo 6 hanno fatto da piatto forte della giornata articolata su 9 gare, con temi dominanti che riguardavano l'assegnazione del titolo di gruppo A e le classifiche dei trofei per le Sport e il Gruppo N.

GRUPPO N. La 1. e 2. divisione erano raggruppate in un'unica gara animata più che dalla galoppata

solitaria in testa di Fiorillo dalla lotta tra Agosta e Braga il quale, per far sua la seconda divisione, doveva assolutamente vincere a Vallelunga. Nulla da fare invece per il mantovano, contenuto bene dal siciliano, e che si è ritirato per la rottura di un mozzo lasciando questi vincitore del trofeo grazie alla seconda posizione conquistata alle spalle di Fiorillo. La gara della 3. divisione è stata esaltata invece dalla spettacolare lotta tra Naddeo, in testa fino a cinque giri dalla fine, Giuli e Gaetani, che si era già aggiudicato la vittoria di trofeo. Una gara tirata

sul filo dei centesimi che ha visto l'arrivo in volata con Giuli predominante su Gaetani e Naddeo. Più staccati Pedal, Festuccia e Mariani.

GRUPPO A. Il raggruppamento della 2. e della 3. divisione viveva sul duello a distanza per il titolo italiano tra Ederle (3. divisione) e Anastasi (1.). Ederle ha vinto la sua gara sulla Gtv-Scabbari e anche il titolo. Il pilota lombardo è andato in testa dopo aver superato il suo compagno «Tango» nel finale di una gara che lo ha visto tra i protagonisti con De Gaetano (4.), autore di una bella rimonta.

GRUPPO B. Erano in programma gare di contorno per il gruppo B. La prima è stata la corsa di Rebai che si è imposto sui duellanti Di Gioia e Nataloni (ritirati per la bruciatura della guarnizione della testa). Nella divisione fino a 1500 cc Nardelli aveva la meglio, dopo un bel duello su Naddeo, ingannato anche dai contagiri e dalle segnalazioni. Alla fine della gara i due sono stati verificati su richiesta del terzo, Sigala.

SPORT. Nella gara unica, molto spettacolare e avvincente, condotta dapprima da Randaccio, che dava vita poi con Parpinelli a un duello per la seconda posizione perduta per un testacoda a favore di Veninata e di Barberio, si imponeva prepotentemente Sanesi. «Gimax», dopo un tentativo di portarsi a ridosso del primo per difendere così il suo terzo posto assoluto nella classifica assoluta del campionato sport, si accontentava di consolidare la sua posizione di leader della 3. divisione accontentandosi della 6. posizione.

Gaetano Dima

VELOCITÀ IN PISTA

Vallelunga, 28 ottobre 1984

9. Trofeo Nappi valido per il camp. italiano gr. 6, A, N, B

Le classifiche

GRUPPO 6

Sport Nazionale: 1. Francia (Osella 28 giri in 25'30"64, media 109,99 km/h; 2. Gozzi (Lucchini) 25'31"56; 3. Araldi (Lucchini) 26'08"91; 4. Faggioli (Osella) a 1 giro; 5. Viola (Osella) a 2 giri; 6. Gennari (Chevron) a 4 giri.

□ Giro più veloce: il 28. di Gozzi in 53'31, media 112,774 km/h.

Classe 2000 cc: 1. Senesi (Osella) 25'18"81, media 118,750; 2. Veninata (Osella) 25'51"33; 3. Barberio (Osella) 26'01"95; 4. Ranieri (Chevron) 26'02"05; 5. Parpinelli (Osella) 26'08"98; 6. Vatielli (Osella) a 1 giro; 7. Montini (Osella) a 8 giri.

□ Giro più veloce: il 13. di Senesi in 49'63, media 121,136 km/h.

Classe 2000 cc turbo: 1. «Gimax» (Osella) 25'19"99, media 114,703; 2. Faraci (Osella) a 1 giro.

□ Giro più veloce: il 6. di «Gimax» in 50'59 media 118,837 km/h.

GRUPPO N

Classe 1150 cc: 1. Boccia (A112) giri 29 in 33'36"50 media 86,447 km/h; 2. Tomassetti (A112) a 1 giro; 3. Nerini (A112) a 1 giro; 4. La Notte (Fiat 127) a 1 giro; 5. Manhattan (A112) a 2 giri; 6. Falcone (Fiat 127) a 2 giri; 7. Mangani (A112) a 10 giri.

□ Giro più veloce: il 4. di Boccia in 1'08"08 media 88,307 km/h.

Classe 1600 cc: 1. Fiorillo (Escort) giri 30 in 32'28"47 media 92,534 km/h; 2. Agosto (Escort) 32'38"11; 3. Silvestro (Escort) 33'30"06; 4. Braga (Escort) 33'30"70; 5. Musumeci (Escort) a 1 giro; 6. Rizza (Alfasud) a 1 giro; 9. «Kavas» (Ritmo) a 2 giri.

□ Giro più veloce: il 16. di Fiorillo in 1'04"24, media 93,586 km/h.

Classe 2500: 1. Giuli (A.R.) 30 giri in 32'35"41 media 92,236 km/h; 2. Gaetani (Delta) 32'36"24; 3. Naddeo (A.R. Gtv) 32'36"48; 4. Pedal (A.R. Gtv) 32'46"14; 5. Festuccia (A.R. Gtv) 33'14"86; 6. Marina (A.R. Gtv) 33'18"80; 7. Di Cerminara (A.R. Gtv) a 1 giro; 8. Di Giorgio (Ritmo) a 1 giro; 9. Carlini (Ritmo) a 1 giro; 10. Filippone (Delta) a 8 giri; 11. Santariero (A.R. Gtv) a 10 giri; 12. De Vivo (Delta) a 14 giri.

□ Giro più veloce: il 16. di Pedal in 1'03"92 media 94,202 km/h.

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Baldazzi (Talbot) 30 giri in 31'38"47, media 95,003 km/h; 2. Gradoli (Golf Gti) 31'55"26; 3. «Vagabondo» (Alfasud) 32'00"11; 4. Anastasi (Alfasud) 32'02"26; 5. Zappala (Alfasud) 32'30"24; 6. Selletti (A.R.) a 1 giro; 7. Faro (Fiat 127 S) a 2 giri; 8. Casarano (A112) a 2 giri; 9. Eccel (Renault Alpine) a 2 giri; 10. Gargiulo (A112) a 2 giri; 11. Serafini (Fiat 127) a 2 giri; 12. Volanti (A112) a 2 giri; 13. Pochini (Fiat 127) a 4 giri; 14. «Leo» (A112) a 4 giri.

□ Giro più veloce: il 6. di Baldazzi in 1'02"09 media 98,827 km/h.

Classe 2500: 1. Ederle (A.R.) 30 giri in 31'11"92 media 96,350 km/h; 2. «Tango» (A.R. Gtv) 31'12"08; 3. Castaldelli (Ritmo) 31'20"11; 4. De Gaetani (A.R. Gtv) 31'35"82; 5. Nocchi (Ritmo) 31'50"20; 6. Della Rica (A.R. Gtv) 31'54"14; 7. Zanni (R5 T.) 32'11"24; 8. Franzese (Ritmo) a 1 giro; 9. Marchiol (Ritmo) a 11 giri.

□ Giro più veloce: il 16. Di «Tango» in 1'00"30 media 99,701 km/h.

Classe oltre 2500: 1. Volpe (Ford Capri) 29 giri in 31'39"59; media 91,78 km/h.

□ Giro più veloce: il 25. di Volpe in 1'03"00 media 95,428 km/h.

GRUPPO B

Classe 1500 cc: 1. Nardelli 28 giri in 28'36"59 media 98,064 km/h; 2. Naddeo 28'37"03; 3. Sigala 28'46"32; 4. Bertolini 29'02"54; 5. Campani 29'03"66; 6. Lorenzi 29'03"92; 7. «Giorda» 29'12"10; 8. Spoldi 29'26"29. (Tutti su Alfasud S).

□ Giro più veloce: il 14. di Sigala in 1'00"10 media 100,033 km/h.

Classe 1600 cc: 1. Terracina (Fiat X 1/9) 25 giri in 29'11"93 media 85,791 km/h.

□ Giro più veloce: il 2. di Terracina in 1'04"70 media 92,921 km/h.

Classe oltre 2500 cc: 1. Rebai (Porsche) 30 giri in 28'33"99 media 105,228 km/h; 2. Di Gioia (Lancia) 28'41"13; 3. Nataloni (Lancia) a 9 giri.

□ Giro più veloce: il 16. di Gioia in 55'39 media 108,539 km/h.

GRUPPI 2 E 5

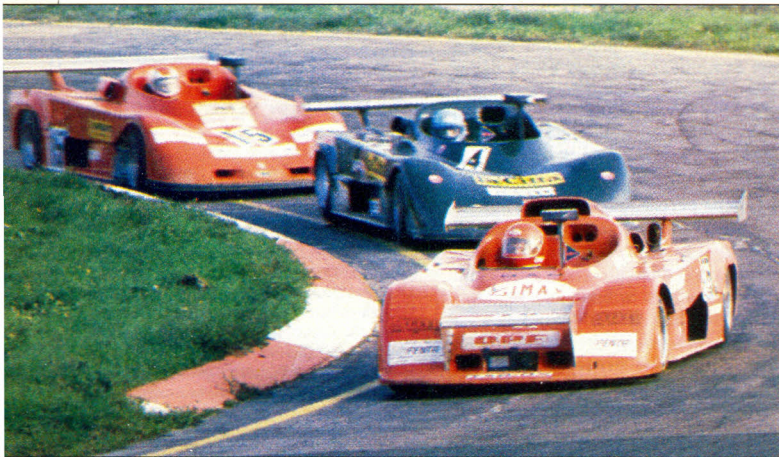
Classe 700: 1. Dolciami (Fiat Ritmo) 12 giri in 12'20"95 media 97,367 km/h; 2. Sasso (Fiat Ritmo) 12'31"23; 3. Bonetti (Alfa Romeo) 13'27"91; 4. Di Fiore (Fiat 126) a 1 giro; 5. Campanile (Fiat 126) a 1 giro; 6. De Roit (Fiat 126) a 6 giri.

□ Giro più veloce: il 2. di Dolciami in 59"84 alla media di 100,468 km/h.

GRUPPI 4 E 5

Classe oltre 700: 1. Stanco (Ford Escort) 12 giri in 13'10"35 media 91,281 km/h; 2. Giammusso (Alfa Romeo) 13'10"77; 3. Jork (Fiat X 1/9) a 1 giro; 4. Fiordeliso (Alfa Romeo) a 1 giro; 5. Di Fulvio (Fiat 128) a 3 giri; 6. Mittiga (Abarth).

□ Giro più veloce: Stanco in 1'02"04 media 96,905 km/h.



«Gimax», vincitore con l'Osella-Carma della sua divisione, precede Faggioli (Osella-Alfa Romeo), giunto quarto nella Sport Nazionale, e Veninata. Sotto: Nardelli guida davanti a Naddeo la gara di contorno per le gruppo B 1500. (FotografieAttualfoto)



VELOCITÀ IN SALITA/Trofeo Costa del Sud

Baribbi... capo a Teulada

TEULADA. Ezio Baribbi ha iscritto per la prima volta il suo nome nell'albo d'oro della Costa del Sud, cronoscalata definita «splendida» per la validità del percorso e la bellezza dei luoghi, chiudendo in pratica la stagione agonistica isolana 1984. Baribbi ha avuto il compito oltremodo facilitato dalla assenza di Benny Rosolia, rimasto a «piedi» per il mancato arrivo della macchina. Il pilota bresciano ha domato senza molta fatica Gianni Ceraolo della Ateneo Corse e Giovanni Paganucci giunti nell'ordine alle spalle. Primo dei sardi Ignazio Sechi con l'Osella 1600, classificatosi quarto. Tra le prove di maggiore rilievo quella di Tore Mannu con la Fiat Abarth 131 e l'ottimo tempo realizzato da Gianni Cossu (con la Ritmo 1150) il quale è riuscito ad

aggiudicarsi l'intero gruppo 2. Cossu è, a detta di molti tecnici, uno dei giovani più promettenti dell'ultima generazione di piloti sardi. Indicativa inoltre è stata la prova di Sergio Farris, neo vincitore del trofeo della montagna gruppo 5 della la zona, classificatosi con la Ford Escort 1600 preparata dal siciliano Filippo Ferrano al nono posto in «generale».

Gianni Olandi

VELOCITÀ IN SALITA

Salita di Capo Teulada

1. Trofeo Costa del Sud

Teulada, 28 ottobre 1984

Le classifiche

Assoluta: 1. Ezio Baribbi (Osella Pa10 2000) in 3'04"6 km/h 94,582; 2. Gianni Ceraolo (Osella Pa10 2000) 3'12"8; 3. Giovanni Paganucci (Osella Pa10 2000) 3'14"; 4. Ignazio Sechi (Osella 1600) 3'22"7; 5.

Adriano Parlamento (March 2000) 3'26"5; 6. Kikko Tornatore (Chevron 1600) 3'29"; 7. Alberto Albanti (Porsche) 3'35"7; 8. Tore Mannu (Fiat Abarth 131) 3'36"1; 9. Sergio Farris (Ford Escort 1600) 3'37"1; 10. Ignazio Sunda (AMS 1600) 3'38"9.

GRUPPO N

Classe 1000: 1. Zefferino (Fiat Panda 45) 4'34"8; 2. Malis (Fiat Uno) 4'39"2; 3. Cellino (Fiat Panda 45) 4'58"6.

Classe 1150: 1. Pesarin (A112) 4'11"9; 2. Zedda (A112) 4'20"1.

Classe 1300: 1. Ponzos (Samba Rally) 4'07"6; 2. Leone (Samba Rally) 4'18"8; 3. Piredda (Opel Corsa) 4'40"8.

Classe 1600: 1. Falla (Ritmo 105) 4'02"7; 2. Fenu (Peugeot 205) 4'05"5.

Classe 2000: 1. Sechi (Fiat Abarth 125) 3'54"3; 2. Ventre (Ritmo 130 Abarth) 3'58"7; 3. Pani (Ritmo 130 Abarth) 4'06"5; 4. Carlini (Ritmo Abarth 130) 4'10"3.

GRUPPO 3

Classe 2000: 1. Bruno Aceto (Lancia Beta Montecarlo) 4'21"4.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Spiga (A112) 4'11"; 2. Picci (Fiat 127 Sport) 4'21".

Classe 1300: 1. Alborno (Ford Escort) 7'37"7.

Classe 1600: 1. Serra (Golf GTI) 3'47"3; 2. Mellis (Golf GTI) 3'48"4; 3. Sarigu (Golf GTI) 3'48"7; 4. Scalas (Fiat Ritmo) 3'51"5; 5. Sesti (Golf GTI) 3'52"6.

Classe 2000: 1. Gilberti (Opel Ascona) 3'52"3; 2. Multineddu (Alfetta GTV) 3'55"2; 3. Faedda (Fiat Abarth 130) 4'02"2.

CALENDARIO CSAI/Assegnate le gare del 1985

Aumentano premi (e tasse)

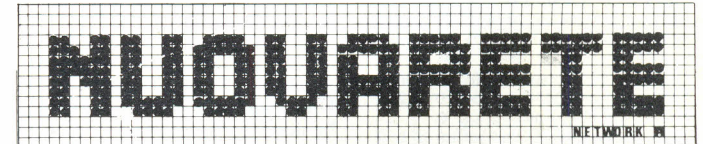
ROMA — La settimana scorsa sono stati discussi i calendari della prossima stagione di corse. Il 1985 sarà per i piloti un anno in cui sicuramente i costi subiranno un aumento. Chi parteciperà ai campionati italiani dovrà pagare il doppio delle tasse d'iscrizione 1984 (da 100 a 200 mila lire). È stato un passaggio obbligato, secondo l'esecutivo Csaì, per aumentare i montepremi delle corse. Non meno difficile si presenta la situazione per gli organizzatori i quali, per questo motivo, oltre alle spese di organizzazione, dovranno mettere a disposizione 11 milioni di montepremi per le gare di velocità di Produzione (A, B, N da quest'anno) e 10 milioni per le gare di Campionato Sport, contro i contributi forniti agli stessi dalla Csaì che variano dai 3 ai 5 milioni a seconda della grandezza del circuito. Le gare del F. 3 sono le uniche che «tirano» e sono appetite dagli organizzatori, ma autodromi privati in difficoltà (come Magione) per averne una hanno dovuto accettare la «promozione-ricatto» di iscriverne almeno una gara d'altissimi campionati. Una soluzione accettata da Magione malvolentieri soprattutto dopo che per anni questo autodromo, allora in condizioni più floride, ha sostenuto e contribuito a far sopravvivere manifestazioni che tutti rifiutavano. Comunque per le gare «appestate» la parte del leone l'ha fatta Pergusa che ne ha iscritte 3 per il Campionato Sport e 4 per quello di produzione. Di ottima sa-

lute gode invece la velocità in salita che ha visto aumentare il numero di gare iscritte. Le salite sono ben 15 in più del 1984 molte di esse al nord, a dimostrazione che non sono la panacea del sud. Le gare club, suddivise tra Vallelunga (9) Magione (5) e Pergusa (4), registrano il nuovo fenomeno di corse di «breve» durata (2 ore per quattro appuntamenti a stagione) che la scuderia Vesuvio iscriverà in un prossimo futuro.

RALLY. Più macchinosa la bozza dei calendari rally che debbono tenere conto di date fisse per i Cir e nell'ambito della stessa zona del fatto che due rally internazionali non possono disputarsi a meno di 14 giorni l'uno dall'altro. I rally di coefficiente 4 e 3 debbono godere addirittura di tre settimane di «riposo». Per questo motivo la bozza del calendario sarà la più soggetta a variazioni in sede di sottocommissioni. È ovvio purtroppo che secondo l'uso italiano queste date subiranno spostamenti e altre ne verranno aggiunte nel corso dell'anno. Su queste bozze, comunque, entro due settimane si dovrebbero stilare i calendari definitivi. (g.d.)

TUTTI I CALENDARI SU AUTOSPRINT 45

Nel prossimo numero di Autosprint pubblicheremo in un inserto da conservare tutti i calendari 85 nazionali e internazionali.



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; CAMPORBASSO: 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.

AUTOCROSS Valfredini campione d'Italia

VILLESSE — L'ultima prova del Campionato Italiano disputatosi a Villesse e organizzata dai «pilotti autocross isontini» ha visto in finale l'ex aequo tra Valfredini e Romagna, ma per un gioco degli scarti di difficile interpretazione, la vittoria (e il titolo 1984) è andata a Valfredini in campo col suo 131 Abarth 2000. Un altro pretendente al titolo, Gastone Foralosso, rientrava alle gare con una contusione alle costole: non ha quindi potuto dare il meglio di se stesso. Via libera dunque a Valfredini, lanciato verso il titolo italiano 1984. E comunque del campione uscente, Romagna, il giro più veloce della giornata in 9'26". Tra i migliori anche Barbon con un ottimo 9'33. (g.c.)

AUTOCROSS

Villesse, 28 ottobre 1984

Ultima gara del campionato

Le classifiche

Classe A: 1. Faraon 9'44"5; 2. Carron 9'52"7; 3. Zaccaron 9'53"6; 4. Lazzari 10'13"2; 5. Gallon 10'17"2; 6. Galiazzi 10'23".

Classe B: 1. Scariot 9'46"8; 2. Marchesan 10'01"1; 3. Rossetti 10'10"1; 4. Cazzola 10'19"3; 5. Silvestri 10'26"2; 6. Fergotto 10'28"6.

Classe C: 1. Romagna 9'26"; 2. Barbon 9'33"; 3. Gava 1'04"4; 4. Pinci 10'14"2; 5. Braga 10'15"8; 6. Ca'vallini 1'32"6.

Classe D prototipi: 1. Valfredini 9'35"6; 2. Foralosso 9'43"4; 3. Zoppetti 1'15"5; 4. Meri 10'18"7; 5. Tringali 10'39"3; 6. Loro a 1 giro.

Concluso il Trofeo Aci Latina

LATINA — Con la gara di domenica si è concluso il 2. Trofeo Aci Latina che ha visto vincitori Del Vicario per la classe 1000, Rosella per la classe 1500 e Pavanelli per la classe 3000. Vincitori di categoria nella gara di domenica sono stati rispettivamente De Riso, Rosella e Consoli.

AUTOCROSS

Latina, 28 ottobre 1984

2. Trofeo Aci Latina

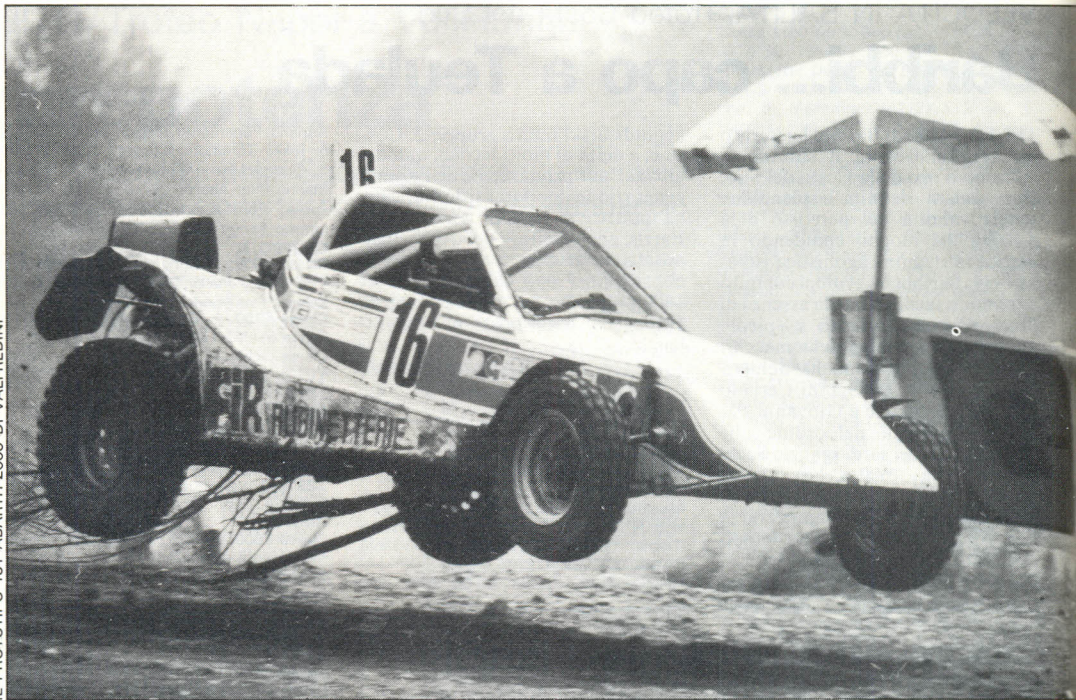
Ultima gara del campionato

Le classifiche

Classe 1000: 1. De Riso (Fiat 600) 8'58"8; 2. Del Vicario (Fiat 500) 8'59"4; 3. Guerzi (Prinz 1000) 9'12"6; 4. Savelli (Fiat 850 Moretti) 9'20"6; 5. Bacilieri (Fiat 500) 9'21"4; 6. Lombardi (A 112) 9'39"4.

Classe 1500: 1. Rosella (Fiat X 1/9) 8'24"8; 2. Barfi (R5) 8'29"3; 3. Cestra (Porsche) 8'33"3; 4. Spagnol (Simca Rally 1000) 9'30"4; 5. Cavaricci (Simca Rally 1000) 9'33"7; 6. Consoli a 1 giro.

Classe 3000: 1. Consoli (Beta Montecarlo) 8'38"4; 2. Pavanelli (Porsche) 8'39"3; 3. Diveroli (Porsche) 8'40"3; 4. Arceri (Porsche) 8'47"4; 5. Arduini (VW Porsche) 9'20"6; 6. Nanni (BMW 323i 4 ruote) 8'46"5 con 7 giri su 8.



IL PROTOTIPO 131 ABARTH 2000 DI VALFREDINI

SUPERSLALOM SAMBA/Bibbiano-Pecorano

L'ultima è di Edmondo

PIACENZA — Il Super Slalom Samba Rally ha chiuso i battenti con la «Bibbiano-Pecorano», ultima gara della stagione per il circuito Sportivo gli Amici del Moscato. Una magnifica giornata autunnale ha accolto, dopo giorni di pioggia, una ottantina di piloti che si sono sfidati davanti ad un pubblico molto numeroso. Con Cesari presente solo in veste di spettatore, il successo è andato a Edmondo su Lancia La Ronde davanti a De Micheli, che ha ottenuto qui il suo miglior risultato, a degno coronamento di una stagione in crescendo, culminata con la vittoria nel trofeo Csaì di slalom. Zezza su Stratos è arrivato terzo completando l'affermazione del Team Supergara. Un Ottimo Guidotti ha vinto il Gruppo N e Luisella Fava la classifica femminile, mentre ha stupito Labirinti, all'esordio col prototipo Abarth La Ronde con il quale ha ottenuto il 2. miglior tempo assoluto, penalizzato però da alcuni birilli.

SLALOM

Bibbiano, 28 ottobre 1984

Trofeo Utensileria Dodi

Finale Super slalom Samba Rally

Le classifiche

Absoluta: 1. Edmondo (Lancia La Ronde) 148,26; 2. De Micheli (Alpine Renault) 150,38; 3. Zezza (Lancia Stratos) 151,18; 4. Barbero (Fiat X 1/9) 152,19; 5. Raso (Alpine Renault) 157,05; 6. Cardone (Alfasud Turbo) 159,14; 7. Labirinti (Fiat X 1/9 La Ronde) 160,33; 8. Gastaldi (Kadett Gte) 160,51; 9. Rosso (Abarth 1000 Ots) 161,39; 10. Patete (Fiat X 1/9) 161,96.

GRUPPO N 3

Classe 1150: (tutti su A112 70 HP) 1. Guidotti 162,66; 2. Lanzone 168,91; 3. Accorsi 173,21; 4. Sacchetto 173,71; 5.

Signorelli 174,25; 6. Rovei 174,42; 7. Bechis 175,15; 8. Gattone 177,14; 9. Fava 178,10; 10. Orsolani 178,47; 11. Lucarella 179,27; 12. Cena 182,00; 13. Cesana 184,04. **Classe 1300:** (tutti su Samba Rally) 1. Sirio 164,42; 2. Brambilla 179,30; 3. Melia 187,88.

Classe 2000: 1. Coruzzi (Ritmo 105) 170,44; 2. Lovati (Talbot Ti) 172,83; 3. Sandini (Kadett Gte) 192,44; 4. Barbieri (Fiat X 1/9) 192,66.

GRUPPO SPECIALE

Classe 1000: 1. Rosso (Abarth 1000 Ots) 161,99; 2. Timossi (A112 Abarth) 164,33; 4. Salino (Fiat 700) 170,59; 4. Politi (Fiat 800) 172,46; 5. Fracchi (A112 Abarth) 175,82; 6. Bonetto (A112 Abarth) 197,81; 7. Lazzarini (A112 Abarth) 200,52; 8. Pirovano (A112 Abarth) 206,56.

Classe 1150: 1. Zanchetta (A112 70 HP) 178,64; 2. Romani (A112 70 HP) 180,26; 3. Cigala (A112 70 HP) 182,08; 4. Baldini (Fiat 127 Sport) 184,45; 5. Fariolo (Fiat 128) 185,41.

Classe 1300: 1. De Micheli (Alpine Renault) 150,38; 2. Pachete (Fiat X 1/9) 161,96; 3. Cazzaniga (Simca Rally 2) 164,45; 4. Pozzoni (Fiat X 1/9) 178,44; 5. Chiesa (Alfasud Ti) 180,32; 6. Lombardi (Alfasud Ti) 195,86; 7. Balletti (Simca Rally 2) 202,42; 8. Bardoni (Simca Rally 2) 225,14. **Classe 1600:** 1. Raso (Alpine Renault) 157,05; 2. Brandinoli (Talbot Ti) 162,12; 4. Ponte (Alpine Renault) 167,07; 4. Pietta (R 5 Alpine) 168,49.

Classe 2000: 1. Edmondo (Lancia La Ronde) 148,26; 2. Barbero (Fiat X 1/9) 152,19; 3. Gastaldi (Kadett Gte) 160,51; 4. Zavattoni (Kadett Gte) 162,81; 5. Gianniberti (R5 Alpine Turbo) 168,42; 6. Bardoni (Kadett Gte) 178,67; 7. Zanchetta (Kadett Gte) 180,55; 8. Pisaniello (Kadett Gte) 188,21; 9. Martinelli (Fiat 124) 190,19; 10. Cafasso (Fiat 131 Abarth) 199,37.

Classe 3000: 1. Zezza (Lancia Stratos) 151,18; 2. Ballestin (Lancia 037) 165,62; 3. Cazzaniga (Talbot Lotus) 169,78.

Classe 3000 Prototipi: 1. Cardone (Alfasud Turbo) 159,14; 2. Labirinti (Fiat X 1/9) 160,33; 3. Mozzone (Fiat Woodstock) 165,08; 4. Bersano (Fiat 126) 166,81; 5. Furiani (Fiat 850) 188,69; 6. Ramella (Fiat 500) 200,20.

■ **MOTOR SPORT RALLY** — Apertasi sabato 27 ottobre, si concluderà il 4 novembre la quarta edizione di Motorsport Adriatico organizzato ad Ancona. Oltre a ospitare varie rassegne comprese fra la mostra di auto d'epoca e il modellismo, fra il motocross e le gare di regolarità, il Motorsport Adriatico offre anche un corso per aspiranti rallisti.

Serena in Cina

Il presidente della CSAI Fabrizio Serena partirà in questa settimana per un viaggio in Cina. Serena che come presidente della Telespazio, l'ente che gestisce le comunicazioni internazionali via satellite, accompagna il ministro delle telecomunicazioni Gava avrà in quell'occasione anche un incontro con i responsabili dello sport cinese.

■ **CSAI.** Il prossimo Comitato Esecutivo della Csaì si terrà il 16 novembre a Torino in occasione del Salone dell'Automobile. Nell'ordine del giorno ancora una volta il Nuovo Ordinamento della CSAI che verrà poi discusso dal Consiglio dell'ACI in dicembre.

■ **205 IN ROSA.** Al Rally di Monza la Peugeot porterà tre 205 gruppo N da affidare ad altrettanti equipaggi femminili. Le signore in questione saranno: Galli-Gremignani, Peroni-Cressi e Pilchard-Vittadello.

Al Rally dell'Autodromo con lo sconto AS

Ultimo appuntamento stagionale con gli amici dell' **AUTOMOBILE CLUB DI MILANO** per il «7. Rally dell'Autodromo di Monza» in programma nei giorni 3 e 4 novembre 1984. Anche in questa occasione ai **Soci del Club e ai lettori di AUTOSPRINT** saranno offerte le rituali facilitazioni, ovvero:

● **Soci del Club di età inferiore agli anni 14:** ingresso gratuito a presentazione della tessera 1984 alle biglietterie di Vedano e Santa Maria alle Selve;

● **Altri Soci e lettori:** speciale sconto di **L. 1.000** sul prezzo del biglietto d'ingresso a presentazione della tessera (Soci) o del presente tagliando (lettori) alle biglietterie di Vedano e S. Maria alle Selve.

Il biglietto d'ingresso è valido per qualsiasi ordine di posti.

Oltre alle suddette facilitazioni, ai cinque Soci del Club qui sotto elencati verranno consegnati i **TAGLIANDI BOX** che potranno essere ritirati dagli ingressi a partire dalle ore 8 di sabato 3 novembre presso il capo servizio ai cancelli di Vedano. I soci sono: 1) **Allegri Carlo** - Via Parini, 5 - 43100 Parma; 2) **Bonaccorsi Aldo** - Via Val Maira, 115 - 00141 Roma; 3) **Mantone Francesco** - Via Licase - 84060 Ogliastro Marina (SA); 4) **Quartaroli Cinzia** - Via Geroldi, 40 - 26010 Bagnolo Cremasco (CR); 5) **Taddeo Franco** - Via Aurelia, 29 - 17029 Varigotti (SV).

SLALOM/Foglianise

Ritorno di Maggio

BENEVENTO — Dopo una lunga parentesi, e dopo aver messo a posto il proprio motore, Vincenzo Maggio (Fiat X 1/9) non ha perso l'occasione per ricordare a tutti che negli slalom meridionale è uno di quelli che contano. Ha infatti vinto piuttosto agevolmente la seconda edizione dello slalom a Foglianise, ottenendo anche il miglior tempo in entrambe le manches. Ma se il potentino non ha avuto difficoltà ad imporsi è stata la sua macchina a dargli nel corso della gara non pochi problemi, in alcuni tratti a causa del cambio, è stato costretto a una guida funambolica per reggere con una mano il volante e l'altra la leva del cambio. Anche per Marco Guidotti non tutto è andato liscio: nella prima Manchesi si è girato realizzando un tempo francamente mediocre; nella seconda, pur guidando con maggiore accortezza, ha rischiato di compromettere tutto con un accenno di testacoda poco prima dell'arrivo. Questa volta Pericla Minghini (Fiat 500/1000) certamente non poteva sperare di più, troppo il dislivello di pochezza fra lui e chi lo ha preceduto. Nonostante questo ha fatto una ottima gara e, dopo aver rinunciato alla prima manche a causa di problemi meccanici è andato a conquistare il terzo assoluto con la seconda. Benedetto D'Innocenzo è apparso un po' sottotono in questa gara e solo sette centesimi di secondo lo hanno costretto ad accontentarsi del quarto posto assoluto.

Bruno Duval

SLALOM

Foglianise (BN), 28 ottobre 1984

2. Slalom a Foglianise

Gara nazionale valida per il campionato centro-sud

Le classifiche

Absoluta: 1. Maggio (Fiat X 1/9 2'13"60; 2. Guidotti (Beta Mc) 2'18"40; 3. Minghini

(Fiat 500/1000) 2'20"57; 4. D'Innocenzo (R5 turbo) 2'20"64; 5. Di Lillo (Kadett GTE) 2'21"78; 6. Luguori (Fiat 500) 2'22"21; 7. De Maio (Alfasud) 2'22"75; 8. De Gregorio (Fiat 126) 2'23"45; 9. M. Turco (Fiat 500) 2'23"68; 10. Caporali (Beta Mc) 2'25"26.

GRUPPO N-1-3

Classe 1150: 1. Aiezza 2'23"63; 2. Petrillo 2'39"36; 3. Del Pizzo 2'41"31; 4. Blasi 2'44"44; 5. Nappo 3'38" (Tutti su A112).

Classe 1300: 1. Tufino 2'30"56; 2. M. Natale 2'31"00; 3. De Lucia 2'34"48 (tutti su Simca R2).

Classe 1600: 1. Milano (Fiat X 1/9) 2'30"46; 2. Esposito 2'32"79; 3. Berni 2'35"79; 4. Vollero 2'37"14; 5. Maresca (Ritmo 105) 2'38"20; 6. Marchesini (Alfasud) 2'53"00. (Gli altri su Golf Gti).

Oltre 1600: 1. Defalco (Beta Mc) 2'28"33; 2. Cordò (A.R. Gt) 2'34"28; 3. «Smai» (Ritmo) 2'36"76.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Luguori 2'22"21; 2. De Gregorio (Fiat 126) 2'23"45; 3. Turto 2'30"32; (gli altri su Fiat 500).

Classe 1000: 1. Turco 2'23"68; 2. Covino 2'30"19; 3. Grasso (A112) 2'30"51; 4. Tosti (Fiat 500) 2'35"63; 5. Monaco 2'36"27; 6. Forni (Fiat 500) 2'39"07. (Gli altri su Fiat 126).

Classe 1150: 1. Vinaccia (A112) 2'27"17; 2. Scolaro (Fiat 128) 2'30"25; 3. Longobardi (Fiat 127) 2'31"66; 4. Pistone (Audi 50) 2'54"57.

Classe 1300: 1. De Maio (Alfasud) 2'22"75; 2. Forgiame (Simca R2) 2'27"55; 3. Catalano (Simca R2) 2'29"02; 4. Rastelli (Fiat 128) 2'35"67; 5. Ambrosone (Alfasud) 2'48"74.

Classe 1600: 1. Maggio 2'13"52; 2. Santagata (Simca R2) 2'31"47; 3. Rapetti 2'45"22; 4. Funaro 3'03"73. (Gli altri su Fiat X 1/9).

Classe 2000: 1. Guidotti (Beta Mc) 2'18"40; 2. D'Innocenzo (R5 Turbo) 2'20"64; 3. Di Lillo (Kadett Gte) 2'21"78; 4. Ciardiello (Escort) R5 2'51"48.

Classe 3000: 1. Caporali (Beta Mc) 2'25"26; 2. Scialla (Kadett GTE) 2'33"47; 3. Giordano (Ascona) 2'44"87; 4. De Luca (Beta Copuè) 2'47"17.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Minghini 2'20"57; 2. D'Urso 2'28"61. (Entrambi su Fiat 500/1000).

Classe 3000: 1. Laurenza (Rally 2) 2'27"23; 2. Derosa (Fiat X 1/9) 2'31"72; 3. Barbone (Fiat 850/1300) 2'52"25.

Ogni settimana lo sport si legge a colori



**AUTO
SPRINT**

DOMENICA
4
NOVEMBRE

7. Rally dell'Autodromo



**SCONTO
1000 LIRE**

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

I regali di... San Marino

IL GRAN PREMIO di San Marino da quest'anno, entra a far parte dei regali di... Natale. La Sagis, infatti, a partire dalla metà del prossimo mese di novembre metterà in vendita i biglietti per il Gp San Marino di F. 1 del 1985. Quali i motivi che hanno spinto l'ente di gestione dell'autodromo di Imola ad operare con tale tempestività? La passione per i motori in Italia è davvero notevole. Così, trovando spunto da alcune richieste, la Sagis ha pensato di fare cosa gradita permettendo a chi ne abbia voglia di acquistare i biglietti e «usarli» come regali di Natale.

	Venerdì	Sabato	Domenica
Tribuna A	11.500	40.000	140.000
Tribuna B	» 11.500	17.500	90.000
Tribuna C	» 11.500	17.500	90.000
Tribune D-E-F	» 11.500	17.500	80.000
Tribuna G	» 11.500	17.500	60.000
Tribuna H	» 11.500	17.500	50.000
Tribuna I	» 11.500	30.000	90.000
Tribuna L	» 11.500	17.500	60.000
Tribuna M	» 11.500	30.000	90.000
Prato	» 11.500	17.500	17.500

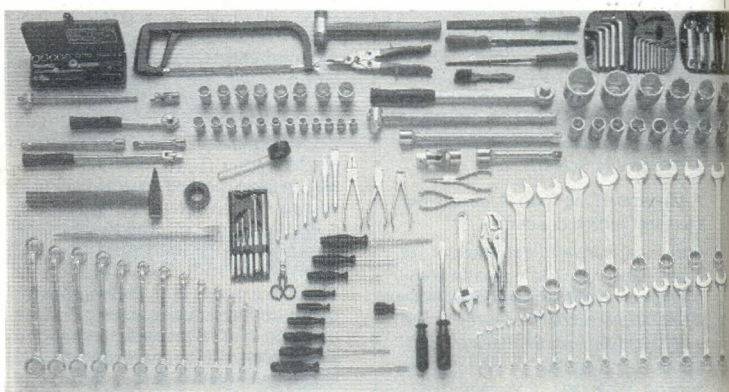
Abbonamento per 3 giorni settore poltrone - Tribuna Centrale (A) Lire 200.000

Una iniziativa per gli appassionati di tecnica

PRONTI VIA! Dopo lo spoglio delle centinaia di lettere giunte ad AS, siamo finalmente in grado di dare il via alla fase conclusiva del nostro concorso in collaborazione con la USAG, nota Casa produttrice di utensili, apparso sul N. 27 di AS. Tra i tantissimi quesiti giunti in Redazione, abbiamo circoscritto la scelta a una serie di domande tra le quali — a insindacabile giudizio del Direttore di AS — vi sarà quella «più interessante» e quindi meritevole di vincere la cassetta USAG e i 171 utensili. Molte sono state le domande meritevoli di essere pubblicate sulla nostra rivista: nei limiti concessi dallo spazio destinato alla rubrica, iniziamo oggi una serie di «botta e risposta» riservandoci di comunicarvi, nei prossimi numeri il nome del vincitore della cassetta USAG e quello del socio del Club che sarà invitato a visitare la sede della Ferrari a Maranello.

I misteri dell'officina

Si vince questa cassetta Usag e 171 utensili

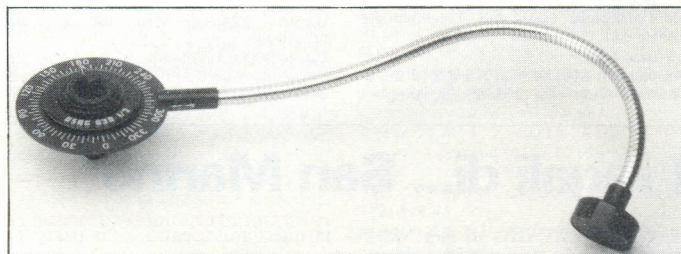


ECCO UNA DELLE DOMANDE PRESCELTE

È possibile smontare l'albero motore senza dover aprire il motore?

domanda formulata dal lettore MAURO STIMA di Cagliari

L'operazione dello smontaggio dell'albero motore, è sempre estremamente delicata. Non solo non è fisicamente estraibile senza aprire il motore, ma è opportuno che il motore stesso sia smontato in ogni particolare. Nella fase di rimontaggio si raccomanda estrema cura nel serraggio delle viti, ed in particolare di quelle del volano, delle teste di biella, dei cuscinetti di banco e della testata. Nel serraggio di dette viti, è ormai superato il sistema che



prevede il solo impiego delle chiavi dinamometriche. I libretti di istruzioni delle vetture di recente progettazione, prevedono anche un'operazione a **CONTROLLO D'ANGOLO**. Tecnicamente infatti, il semplice serraggio per mezzo di chiave dinamometrica si dimostra insufficiente per la sensibile influenza del coefficiente di attrito sulla lettura della chiave stessa.

IL SISTEMA A CONTROLLO

D'ANGOLO consiste nel bloccaggio finale delle viti, con verifica sul goniometro, della loro rotazione reale. L'utilizzo della chiave dinamometrica si limita così alla sola operazione di preserraggio a basso valore di coppia. Ogni vite ha propri valori di precarico e rotazione, stabiliti dalle Case automobilistiche per i diversi modelli di motore. La chiave **USAG 830 1/2"** diventa lo strumento ideale per razionalità e precisione nella fase di CONTROLLO D'ANGOLO.

Ricordate il regolamento?

RICORDATE il regolamento del concorso? Su Autosprint n. 27 è stato pubblicato integralmente. Per rinfrescarvi la memoria, ripresentiamo qui una breve sintesi degli articoli 3, 4 e 5.

Partecipano al concorso coloro che, usando l'apposita scheda, hanno fatto pervenire entro il 28 settembre 84 un quesito riguardante i motori.

A giudizio insindacabile del Direttore di AS, sarà scelta la «domanda più interessante» e all'autore di questa sarà assegnato il premio consistente in «una cassetta USAG mod. 527 M mm con 171 utensili per meccanici».

Tra i partecipanti-Soci del Club AS 84, infine, sarà estratto a sorte un nominativo al quale sarà offerta una visita alla sede della Ferrari di Maranello.



Bizzari vincitore della gara riservata ai kart della classe 125 Intercontinentale C. Il toscano si è imposto in entrambe le finali precedendo sempre De Angelis
(FotoPaterlini)

KARTING/Trofeo delle Industrie Bizzari due su due

PARMA — 124 piloti hanno partecipato alla 4. prova (riservata alla classe 125) del 14. Trofeo delle Industrie. Senza storie la 125 promozionale dove Filippini si è imposto in entrambe le finali sempre seguito da Sala, Ferrando e Pontara. Vittoria di Di Ferdinando nella 125 Junior, alle sue spalle bella lotta per la seconda posizione tra Grossi, Mellini e Biagini nell'ordine al traguardo. Donati si è aggiudicato la finale dei Minikart davanti a Foré mentre più distanziati sono giunti De Lorenzi e Trecca. La 125 Intercontinentale C è stata vinta da Bizzardi; il toscano si è imposto in entrambe le finali precedendo sempre De Angelis. Per la terza posizione finale si è dovuto far ricorso al ballottaggio con i tempi di qualifica-

zione: Tornieri e Chiodi, classificati nell'ordine, hanno ottenuto entrambi un terzo ed un quarto posto.

NELLA FORMULA C si è assistito a due finali entusiasmanti: la prima è stata decisa all'ultima curva, quando Zazzaroni, al comando, è stato tamponato da Tarquini: i due allargandosi hanno permesso a Calcinari di passare e vincere davanti a Zazzaroni, giunto (senza un carburatore) e Tarquini. Nella seconda finale Tarquini ha sempre mantenuto il comando davanti a Zazzaroni fino al settimo giro quando la gara è stata sospesa poiché mancava l'ambulanza, impegnata a trasportare all'ospedale Claudio Fanton, coinvolto in un incidente alla partenza.

Giovanni Paterlini

Scarselli e Perna finale ai punti

SIENA — Conclusione sul kartodromo 2000 di Ampugnano del 2. Torneo città di Siena. L'ultima, delle quattro giornate di gara, doveva designare i vincitori del torneo nelle classi 125, intercontinentale C 100 Nazionale e nella 125 Formula C, mentre per le altre categorie tutto era già stato deciso dalle gare precedenti. Nella 125 Intercontinentale C il favorito Bertelli ha perso proprio in quest'ultima prova l'occasione di aggiudicarsi il torneo. Dopo aver rotto il motore da gara nelle prove della mattina, Bertelli ha dovuto correre con un motore piuttosto stanco, che non gli ha consentito di contrastare Perna il quale si è così aggiudicato la gara e il trofeo di classe. Ultima giornata decisiva anche nella 100 Nazionale con Scarselli e Aldinucci in lotta fino al traguardo alle spalle dell'esordiente Alfieri che ha vinto la gara. Scarselli, giungendo secondo, ha vinto il torneo. Nella 125 Formula C la vittoria è andata a Lorenzi mentre Placuzzi, favorito della vigilia, si è dovuto presto arrendere per noie meccaniche. Nelle altre classi vittoria di Faralli e Gioni, con tre vittorie su quattro gare, rispettivamente nella 125 Junior e nella 100 Cadetti, mentre Torsellini è riuscito a fare ancora meglio vincendo tutte e quattro le gare nella 100 Avenir.

Luca Bartolini

KARTING

Kartodromo 2000, 28 ottobre 1984

2. Torneo città di Siena

Le classifiche

100 Cadetti: 1. Giomi; 2. Giuggioli; 3. Ragnini.

100 Avenir: 1. Torzellini F.; 2. Bonini; 3. Davi.

100 Nazionale: 1. Scarselli M.; 2. Aldinucci; 3. Porciani.

125 Junior: 1. Faralli; 2. Pellegrini; 3. Sani.

125 Formula C: 1. Lorenzi; 2. Galiano; 3. Montemurro.

125 Intercontinentale: 1. Perna; 2. Bertelli; 3. Pennuti.

KARTING

Pista S. Pancrazio, 28 ottobre 1984

14. Trofeo delle Industrie

Le Classifiche

Minikart: 1. Donati; 2. Foré; 3. De Lorenzi; 4. Trecca; 5. Ruggeri; 6. Guarnieri; 7. Margutti; 8. Giustizieri; 9. Parrilla S.; 10. Di Gesualdo; 11. Scannavin; 12. Garbelli; 13. Colombini; 14. Bonaventi; 15. Veronesi; 16. Bertoli; 17. Spagni; 18. Cazzago.

125 Promozionale: 1. Filippini; 2. Sala; 3. Ferrando; 4. Pontara; 5. Fontanesi; 6. Pergreffi; 7. Mutti; 8. Artoni; 9. Chesini; 10. Forzi; 11. Il Nonno; 12. Medici; 13. Soregotti; 14. Franceschini; 15. Brocchetta.

125 Junior: Di Ferdinando; 2. Grossi; 3. Mellini; 4. Biagini; 5. Casini; 6. Brigatto; 7. Zamboni; 8. Ferrari; 9. Maragna; 10. Bugatti; 11. Comini; 12. Mazzacani; 13. Molteni; 14. Calvagni; 15. Pacilio; 16. Costa; 17. Ferrari; 18. Belpietro; 19. Nicoli; 20. Marchesi; 21. Bignami; 22. Bonetti; 23. Botto; 24. Galdini; 25. Sanguolo; 26. Ruggi; 27. Ferrari.

125 Intercontinentale C: 1. Bizzardi; 2. De Angelis; 3. Tornieri; 4. Chiodi; 5. Torsellini; 6. Grossi; 7. Bonetti; 8. De Gasper; 9. Miotti; 10. Filini; 11. Pulliero; 12. Buttiero; 13. Corradini; 14. Saitta; 15. Badoni; 16. Marchina; 17. Dalla; 18. Tassara; 19. Baratto A.; 20. Fanton G.; 21. Baratto M.; 22. Ghina.

125 Formula C: 1. Tarquini; 2. Zazzaroni; 3. Calcinari; 4. Piccini; 5. Capitelli; 6. Mazzola; 7. Sassi; 8. Temponi; 9. Bertuzzi; 10. Cantoni; 11. Zanettin; 12. Fanton C.; 13. Lorenzi; 14. Degli Esposti; 15. Todini; 16. Bettini; 17. Galfré; 18. Navarra; 19. Fanton M.; 20. Cantarelli; 21. Rettore.

CALENDARIO

1 novembre

Kartodromo Sagittario

Latina

● A-B

Pista S. Pancrazio

Parma

● A-B

Pista Azzurra

Bologna

● C

4 novembre

Pista Fasano

Brindisi

● A-C

Pista S. Pancrazio

Parma

● C

Pista Azzurra

Bologna

● A

Pista Ariccia

Ariccia

● A-C-60 cc

PURIFICATORE PER AUTO

COLFCAR

il contro-dori.

PRESSO TUTTI
I PUNTI VENDITA
SPECIALIZZATI

NOVAKEM IMPORT-EXPORT

44100 FERRARA - ITALY - VIA CESARE GORETTI, 37 - TEL. 0532/96818

STAFFONE PUBBLICITAVE

MESSINA/Addio CIR per Tabaton-Tedeschini

Runfola non sbaglia

Vittoria Lancia in Sicilia, ma è quella dei coniugi siciliani perché ancora un incidente ha penalizzato la 037 favorita

MESSINA — L'ottava prova del Campionato Italiano Rally Internazionali (C.I.R.) è stata determinante ai fini della classifica finale del campionato. A Messina, su un percorso molto guidato ed impegnativo, hanno vinto i palermitani Ninni e Donatella Runfola con una Lancia 037, «aiutati» in questo successo dai contrattenti occorsi ai favoriti Tabaton-Tedeschini in gara con la Lancia Olio Fiat. Il pilota genovese nel corso della quarta prova, quando era saldamente al comando con 48" di vantaggio sui fratelli Boretti, era protagonista di una toccata dopo che la luce interna di bordo verso il fine prova era andata in avaria provocando un attimo di distrazione a Tedeschini, che, al buio saltava una nota chiamando una «destra veloce» al posto di una «media più». Nella toccata veniva danneggiata la sospensione anteriore sinistra proprio prima del trasferimento in cui non era possibile fare assistenza perché precedente un riordino. I tre controlli orari successivi erano molto «tirati», quindi Tabaton per poter sistemare la vettura era costretto a pagare ripetutamente minuti di ritardo fino a collezionarne venti, precipitando al sesto posto assoluto (mentre in base alla somma tempi delle prove sarebbe risultato poi primo con circa 8' di vantaggio sui coniugi Runfola). Nella stessa prova speciale risultata fatale a Tabaton-Tedeschini, uscivano di strada i fratelli Boretti che avevano dimostrato di essere i più veloci dopo l'equipaggio ufficiale «Junior Team», lasciando così via libera ai piloti locali.

CON RUNFOLA si sono distinti il messinese Bosurgi, secondo al traguardo, all'esordio con una Lancia 037 affittata da Volta e «Bronson» che, malgrado la rottura di un uniball della sua Ferrari sulla prima p.s., si è mantenuto davanti al lombardo Beretta (Lancia) classificandosi terzo. In gruppo A Fabbri-Cecchini, pur con un problema al retrotreno che li ha assillati fin dall'inizio gara, hanno avuto vita facile andando a punteggio pieno ed incrementando così il proprio vantaggio alla testa del Cir, mentre in gruppo N si è registrato il ritiro sia di Maneo-Zangrandi (autori di una ottima prestazione) che comandavano la classifica e sono usciti di strada, sia di Canobbio-Martinelli che hanno rotto un tubo dei freni nella stessa prova (11.a) che ha visto lo stop di Maneo. La vittoria è andata quindi al messinese Bombaci che aveva sorpreso piacevolmente inserendosi nella lotta tra i due tradizionali avversari con ottimi tempi che gli avevano permesso di mantenersi davanti allo stesso Canobbio. In campo femminile, ritirate sulla prima p.s. Bignardi-Galleni per rottura della guarnizione della testa della loro Opel Manta, Gremignani-Bosca hanno portato la Talbot Samba del Jolly Club a punteggio pieno consolidando il proprio vantaggio nella classifica di campionato.

A MESSINA erano impegnati anche due equipaggi selezionati dalla iniziativa «Ford cerca un campione» che dovevano giocarsi, sotto gli occhi di Mauro Pregliasco (scelto come giudice) la partecipazione al prossimo Rally di Montecarlo. Sia Folco Zambelli che Bozzi hanno ottenuto sempre ottimi tempi. Il primo malgrado due forature, era riuscito a concludere la gara, il secondo ha dovuto cedere le armi di fronte all'ammutolimento del motore della sua Escort. A fine gara è giunta però per Carlo Micci la

doccia fredda in quanto il reclamo di un locale ha fatto notare ai commissari tecnici che Zambelli e Bozzi avevano utilizzato i cerchi in alluminio, che non sono previsti dalla «fiche» nazionale. Micci ha presentato appello quindi la classifica rimane sub-judice, mentre Pregliasco annuncerà in occasione del Salone di Torino quale dei due piloti è stato scelto per disputare il Montecarlo. I piloti hanno tutti elogiato all'unanimità il percorso di questo Rally Città di Messina, mentre un coro unanime di proteste si è levato nei confronti del servizio di cronometraggio che non è stato all'altezza di un rally di campionato italiano con le ambizioni future di alto coefficiente come il «Messina». Gli errori di cronometraggio sono stati infatti frequenti e sono stati l'unico neo di una organizzazione orchestrata perfettamente dal direttore di gara Vicio Aquila.

Roberta Gremignani

Rally Cir

Messina, 28 ottobre 1984

6. Città di Messina

8. gara del campionato italiano rallies internazionali

Le classifiche

Assoluta: 1. Runfola-Poli (Lancia Rally) in 2.56'55"; 2. Bosurgi-Mondello (Lancia Rally) a 4'18"; 3. «Bronson»-Di Prima (Ferrari 308) 5'09"; 4. Beretta-Pozzi (Lancia Rally) 7'12"; 5. Anastasi-De Pasquale (Opel Ascona 400) 9'37"; 6. Tabaton-Tedeschini (Lancia Rally) 13'57"; 7. «Regan»-Mauro (Porsche 911) 17'07"; 8. «Barret»-«Davis» (Porsche) 18'36"; 9. Fabbri-Cecchini (Fiat Ritmo 130) 18'59"; 10. Bombaci-Toscana (Ritmo 130) 25'45".

GRUPPO N

Classe 1600: 1. Abate-Greco (Ford Escort XR3) in 3.35'09"; 2. Minissale-Mangano (Alfasud Ti) a 8'45"; 3. Bruno-Furina (Fiat Ritmo 105) 16'20".

Classe 2000: 1. Bombaci-Toscana in 3.22'40"; 2. D'Aquisto-Micales a 48"; 3. Barbita-Campochiaro a 3'13"; 4. Profeta-Palmeri 9'02"; 5. Sardinia-Sardina 17'16"; 6. Villari-Romeo 17'19" (tutti su Fiat Ritmo 130).

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Galipò-Calabria (Fiat 127 S) in 3.35'37"; 2. Rao-Moleti (A 112) a 27"; 3. Lo Cascio-Graziano (id.) a 54'58".

Classe 1300: 1. Garuffi-Garuffi (Alfasud Ti) in 3.47'44"; 2. Battaglia-Cannone (Ford Escort) a 25'39"; 3. Settimo-Zito (Alfasud) 55'58".

Classe 1600: 1. Oliva-Bonafede (Ford Escort) in 3.41'57"; 2. Sortino-Sortino (Citroën-Visa) 51"; 3. Gremignani-Bosca (Talbot Samba) 12'14".

Classe 2000: 1. Fabbri-Cecchini (Fiat Ritmo 130) in 3.15'54"; 2. Guttuccio-Rizzo (A.R. Alfetta GTV) a 16'37"; 3.



Col sesto posto di Messina Tabaton piange per l'ennesimo campionato che si vede sfuggire

Fedele-De Savo (Opel Kadett GTE) 24'16"; 4. Russo-Genovese (A R Alfetta GTV) 27'10"; 5. Rossitto-Romano (Opel Kadett GTE) 30'10".

Classe 2500: 1. Capra-Arnone Renault 18 TD in 3.41'52".

GRUPPO B

Classe 3000: 1. Runfola-Poli (Lancia Rally) in 2.56'55"; 2. Bosurgi-Mondello (Lancia Rally) 4'18"; 3. «Bronson»-Di Prima (Ferrari 308) 5'09"; 4. Beretta-Pozzi (Lancia Rally) 7'12"; 5. Anastasi-De Pasquale (Opel Ascona 400) 9'37"; 6. Tabaton-Tedeschini (Lancia Rally) 13'57"; 7. «Regan»-Mauro (Porsche 911 SC) 17'07"; 8. «Barret»-«Davis» (Porsche 911 SC) 18'36".

Classifica del CIR dopo 8 gare

1. Fabbri-Cecchini p. 135; 2. Maneo-Zangrandi 122; 3. Tabaton-Tedeschini 86; 4. Boretti-Boretti 80; 5. Dalla Pozza 47.

Classifica Coppa Csa femminile

1. Gremignani p. 95; 2. Bignardi 60; 3. Contardi 15.

Memorial Bisulli

ORGANIZZATO dal locale «Rally Driver Team», si terrà domenica prossima 4 novembre a S. Arcangelo di Romagna (Forlì) il 2. Memorial Bisulli intitolato al compianto rallista Giulio Bisulli, recentemente scomparso. La manifestazione prevede una gimkana e un raduno di vetture Fulvia Hf con la partecipazione anche dei club Stratos e Cooper. Inoltre è assicurata la presenza di parecchi piloti e vetture partecipanti al Rally di San Marino. La gimkana è aperta a tutti e dispone di un montepremi di circa un milione e mezzo di lire; per le adesioni, telefonare allo 0541/636047. L'intero ricavato del Memorial Bisulli sarà devoluto in beneficenza, precisamente al centro Anti Tumori di Forlì.

Fabbri-Cecchini e la Ritmo a un passo dal titolo CIR

MESSINA — I romagnoli Paolo Fabbri e Paolo Cecchini sono ormai ad un passo dalla conquista del titolo Cir. Un titolo che premia sia la loro regolarità che l'affidabilità della Ritmo 130 preparata da Albanese che ha sempre visto il traguardo; un titolo che è stato permesso dal particolare regolamento di campionato che premia le classifiche parziali di gruppo (ed il gruppo A è risultato il gruppo meno combattuto) piuttosto che la classifica assoluta. Maneo-Zangrandi, grandi protagonisti del gruppo N, hanno visto sfumare quasi totalmente le chances di vittoria

con il ritiro di Messina (il primo della stagione), ma meritano ugualmente un plauso per essere riusciti, da privati, a reggere per otto gare il ruolo di contendenti al titolo agli equipaggi «ufficiali» della Grifone. Tabaton-Tedeschini, che erano i favoriti sulla carta si sono quindi visti sfuggire un altro titolo italiano (dopo quello dell'82) pur conquistando finora quattro vittorie assolute in una stagione che li ricorderà però di più per il brillante quarto posto ottenuto con saggezza al Rally di Sanremo che non per la partecipazione a questo tanto criticato e bizzarro Cir.



Col quinto posto in Catalogna la Mandelli esulta per l'ennesimo campionato che fa suo

Chiusura svedese Torph vince tra tanti illustri ritiri

LUND — Lars-Erik Torph, il tre volte campione svedese junior, si è aggiudicato l'ultima prova del campionato svedese rally disputatosi attorno a Lund, nel sud del Paese, sabato 27 ottobre. Il suo compagno di marca Opel Ascona, Mats Jonsson è arrivato soltanto a quattro secondi, tenendo a bada il vincitore del Gr. A Gunnar Pettersson alla guida di una Audi 80 Quattro giunto a 8" dal secondo. I favoriti assoluti Kalle Grundel su VW Golf GTI e Ola Stromberg su Saab 99 Turbo, entrambi senza possibilità di vincere il titolo, si sono ritirati dopo cinque delle quindici speciali della gara svoltasi interamente su sterrato su una distanza di 120 km dopo essersi strappati a vicenda le ruote in una collisione... Mikael Ericsson con la sua Audi 80 Quattro è stato l'unico pilota a sfidare Bjorn Johansson dell'Opel Dealer Team per il titolo gr. A, però una foratura gli è costata tre minuti, permettendo a Johansson di piazzarsi comodamente all'ottavo posto e assicurarsi il titolo. Sebbene sia arrivato soltanto 5., Ingvar Carlsson alla guida di una BMW, ha conquistato il titolo nazionale gr. 2 davanti a Torph e Jonsson. Thorbjorn Edling ha conquistato la terza vittoria consecutiva per la Mazda nella categoria fino a 0,65 CV per kg del gr. A, però il titolo è andato a Leif Asterhag che era tornato in fretta dal Sud Africa per piazzare la sua Toyota Starlet al 5. posto nella sua classe. I suoi avversari nella lotta per il titolo Roger Ericsson (Subaru 1800 4x4) e Jan Sellholm (Toyota Starlet) hanno entrambi terminato la notte nella foresta...

Thomas Lindberg

HOEST-SVAEGEN

Lund, 27 ottobre 1984

Ultima prova del campionato rally svedese

La classifica: Las-Erik Torph (Opel Ascona) 1.21'35"; 2. Jonsson (Opel Ascona) a 0'04"; 3. Pettersson (Audi 80 Quattro) a 0'11"; 4. Nilsson (Opel Ascona) a 0'43"; 5. Carlsson (BMW 320) a 1'00"; 6. Eriksson (Opel Kadett 1800 GTE) a 1'00"; 7. E. Johansson (Saab 99 Turbo) a 1'41"; 8. B. Johansson (Opel Ascona) a 1'58".

Classifica finale del campionato:

GR. A: 1. Bjorn Johansson 46 punti; 2. Pettersson 45; 3. Stromberg 39.

National (gr. 2): 1. Ingvar Carlsson 54; 2. Torph 48; 3. Jonsson 44.

GR. A fino a 0,065 CV/kg: 1. Leif Asterhag 51; 2. Ericsson 46; 3. Allansson 41.

CATALOGNA/Mandelli-Borghgi ancora europee

Servia sa aspettare

Un semiasse elimina Zanini e dà via libera alla Manta 400 dell'idolo locale. Il ventiduenne Sainz completa la festa Opel

BARCELLONA — La prova è la numero 26. Ne mancano 5 al termine Catalogna Europeo. Antonio Zanini con la Ferrari della Pro. Motor. Sport ha appena sferrato l'attacco decisivo al catalano Servia con la Manta preparata da Conrero. Guida ora la corsa per 9 secondi. La prova «costa d'els Gats»: in catalano «gats» significa gatto, e Zanini si ricorderà amaramente d'ora in avanti di questa strada. Solo pochi chilometri ed un semiasse cede di colpo. Un k.o. che significa per il pilota Ferrari dover ancora tribolare per vincere il campionato spagnolo. Per Zanini e la Ferrari (seguita da Fabio Penariol) questa prova europea (proiettata a coefficiente 4 per il prossimo anno) è risultata costellata di tanti inconvenienti. Prima il tergiocristallo fuori uso per la pioggia, poi l'assetto anteriore troppo morbido (gli hanno montato molle più dure dopo la prima notte), poi ancora 30 secondi pendenti ad inizio della terza prova della seconda tappa dove il motore non voleva saperne di andare in moto. Quando nell'uragano pareva apparisse il sereno, la resa finale.

STRADA QUINDI spianata per Servia che ha avuto sempre l'oculatezza di non tentare il tutto per tutto. Ha approfittato inizialmente dei guai al rivale, l'ha lasciato scatenare e dopo il suo ritiro ha amministrato il vantaggio non permettendosi il minimo errore. Una corsa praticamente perfetta. L'inferiorità tecnica della macchina su queste strade selettive è stata parificata da un saggio guidare. Impeccabile la Manta di Conrero. Secondo, a pieno merito, giunge il madrilenone Sainz, un giovane di 22 anni di belle speranze. Ha corso tutto il campionato con una Renault 5 e per l'occasione ha avuto a disposizione una Manta 400 della General Motors Spagna. Un debutto molto soddisfacente che probabilmente gli apre delle porte interessanti in Opel Spagna per la prossima stagione. Da queste parti è valutato una sicura promessa in un panorama che non offre da anni nomi nuovi. Ha dovuto inizialmente vedersela con Ortiz, in possesso di una buona R5 Turbo della Renault spagnola, accreditata di 300 cavalli. Ortiz a metà gara ha dovuto subire la superiorità del giovane rivale, accontentandosi del terzo posto ai danni di Pons con una Lancia 037 prima evoluzione. Questa macchina è stata noleggiata per la corsa ed ha denunciato i tanti problemi tecnici di un mezzo che ha corso molto. Pons è partito decisamente con il coltello tra i denti (il trentaduenne spagnolo è un grosso rivale di Zanini) dovendo però recedere dalle velleità verso la fine.

AL QUINTO POSTO assoluto concludono le «prime donne» italiane, ovvero Antonella Mandelli e Tiziana Borghi con la 037 seconda evoluzione del Jolly Club-Totip. Il piazzamento è sufficiente per scavalcare la francese Mouton nell'europeo femminile e (a meno di un non

prevedibile interessamento dell'Audi) per candidare le due italiane nell'ennesima vittoria. La corsa della Mandelli è stata giudiziosa; solamente un errore «tattico» nella prova più lunga quando sono state montate delle slick ed invece l'asfalto era bagnato, poi il consolidamento della quinta piazza che l'era in fondo l'obiettivo primordiale. Sotto lo striscione d'arrivo le due donne (molto amate dal pubblico spagnolo) hanno ricevuto un grosso tributo di simpatia popolare. Con Carlo Capone vincitore assoluto (del tutto assente a Barcellona come l'altro l'antagonista Toivonen, tutto preso da grossi problemi fisici) dunque la Mandelli conferma ulteriormente lo strapotere italiano nel campionato europeo. Per il sesto e settimo posto la lotta ha toccato toni «casalinghi» fra i rivali di sempre Feryancz e Frigola, sulle R5 turbo. Alla fine l'ha spuntata la macchina della Rothmans, ma il duello è stato tutto da seguire. Ottavo posto assoluto per la piccola Samba ufficiale spagnola di Moratal. Al nono posto un'altra creatura di Conrero, la Manta gr. A di Arque.

ADESSO il campionato spagnolo (visto che l'europeo in questa corsa interessava solamente la rincorsa della Mandelli) si giocherà tutto nelle restanti due prove, una delle quali proprio in casa di Servia. Prevedibile protagonista a Barcellona, Fernandez, con la Porsche Rothmans, è mancato all'appuntamento proprio alla vigilia. Pilota e navigatore sono incappati in un violentissimo cappottamento autostradale con la Bmw 2200 che usano come muletto. Il pilota ha riportato la frattura di un paio di costole. Peggio sta il navigatore, Sala, che ha riportato contusioni alle vertebre. All'altezza della situazione è stata l'organizzazione (Reial Automobil Club de Catalunya) che guarda già alla qualifica per il prossimo anno. Hanno vinto la lotta sotterranea con i rivali del Costa Brava, sollevando qualche perplessità. Proprio come a casa nostra...

Giovanni Bertizzolo

EURORALLY

Barcellona, 26-27-28 ottobre 1984

20. Rally di Catalunya

Prova valida per il campionato europeo coefficiente 3.

Le classifiche

Absoluta: 1. Servia-Sabater (Opel Manta 400) 4.57'49"; 2. Sainz-Lopez (Opel Manta 400) 5.00'15"; 3. Ortiz-Barrera (Renault 5 Turbo) 5.02'48"; 4. Pons-Grane (Lancia Rally) 5.07'24"; 5. Mandelli-Borghgi (Lancia Rally) 5.12'47"; 6. Feryancz-Tandari (Renault 5 Turbo) 5.16'10"; 7. Frigola-Bou (Renault 5 Turbo) 5.16'41"; 8. Moratal-Rodriguez (Talbot Samba) 5.22'07"; 9. Arque-Romani (Opel Manta GTE) 5.28'21"; 10. Santacreu-Santacreu (Opel-Ascona) 5.31'0"; 11. Bassas-Mas (Renault 5 Alpine) 5.35'17"; 12. Candela-Villalba (Golf GTi) 5.40'33"; 13. Holke-Puigdemoglas (Ford Escort) 5.46'13"; 14. Alfina-Ferrer (Talbot Samba) 5.46'23"; 15. Argenta-Arauzo (Talbot Samba) 5.53'27".

Campionato europeo: 1. Capone punti 428; 2. Toivonen 369; 3. Demuth 200; 4. Servia 192; 5. Frequelin 174.

Campionato spagnolo: 1. Zanini 1189 punti; 2. Servia 1053; 3. Santacreu 926; 4. Candela 879.

TUTTERALLY

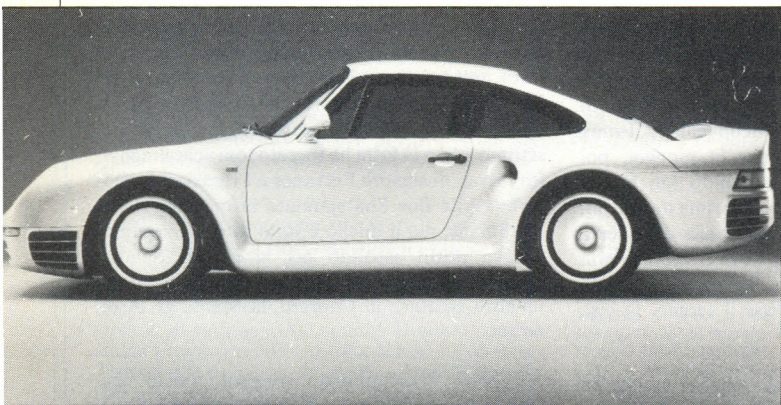
Avrà 700 cavalli la nuova gr. 3 tedesca

Porsche 4x4 da far paura

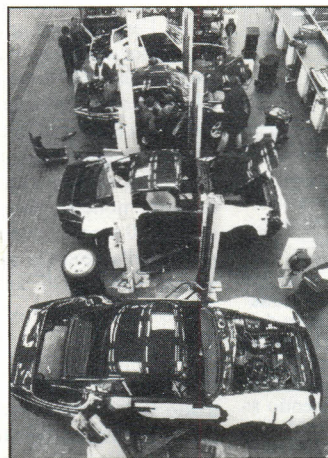
STOCCARDA — È attualmente in fase di realizzazione la serie di duecento esemplari necessari per ottenere l'omologazione della nuova Porsche 959, che oltre a essere la nuova «arma» di mercato sarà anche la gruppo B presentata dalla Casa tedesca il prossimo anno. Come già giù volte anticipato in passato, la Porsche 959 gr. B verrà impiegata anche nei rally. Sarà, ovviamente una quattro ruote motrici, ma con la grande particolarità — suggerita anche dalle esperienze fatte alla scorsa Parigi-Dakar con la 911 — della ripartizione della po-

tenza fra avantreno e retrotreno variabile a seconda delle condizioni di strade incontrate. Il pilota potrà anche beneficiare di un nuovo sistema di antislittamento che eviterà il pattinamento delle ruote al momento dell'accelerazione. Novità anche per le sospensioni, ognuna delle quali sarà dotata di due ammortizzatori comandati elettronicamente per la variazione della altezza dal suolo della vettura, con una escursione massima di 45 millimetri. Grazie a un computer di bordo l'assetto

della vettura sarà poi regolato a seconda della velocità di marcia. Il motore sarà un sei cilindri turbo-compresso in grado di offrire circa 400 cavalli di potenza già nella versione da strada mentre per le gare si parla di oltre 700. La serie delle prime 200 vetture attualmente in realizzazione dovrebbe essere conclusa circa in primavera, dopo di che sarà possibile ottenerne l'omologazione. La si dovrebbe vedere in gara già in qualche appuntamento del prossimo anno. (h. j. t.)



Così si presenta la fiancata della nuova Porsche 959 da strada (sopra). A destra, una immagine del reparto di montaggio della Casa



Ragnotti «re» di Francia

JEAN RAGNOTTI e Pierre Thimonnier (nella foto) e la loro Renault 5 Turbo «Tour de Corse» sono, dopo il Rally di Antibes del 14 ottobre, i nuovi campioni francesi rally. La loro stagione '84 è stata ricca di ottimi risultati, fra i quali troviamo il 5. posto al Rally di Portogallo mondiale, 3. al Tour de Corse mondiale, 7. al Mille Pistes, 1. al rally Monte Bianco, 1. al Tour de France Automobile e 4. al Rally di Antibes. Ora saremo anche al via del Var.

Dal Galles al Kenya in 205

ARI VATANEN ha provato con la sua Peugeot 205 turbo 16 in Galles, fino all'inizio della scorsa settimana, in preparazione del Rally Rac mondiale di fine novembre. Il lavoro era centrato soprattutto sullo sviluppo di pneumatici e sospensioni. Al termine, Ari ha confermato che tutto era andato per il meglio. «La vettura è stupenda — ha detto — è maneggevole quanto una normale trazione posteriore ma offre i vantaggi di trazione di una quattro ruote motrici. Penso che al Rac abbiamo molte possibilità di andare molto bene». In questi giorni il team Peugeot con Vatanen e Nicolas è in Kenya, a provare gli sterrati del Safari del prossimo aprile. Il test africano è iniziato sabato 27 e finirà il 4 novembre.



RALLYE DE SAN REMO
RALLYE DE MONTE CARLO
RALLYE DE SUEDE/RALLYE DU PORTUGAL
RALLYE DE L'ACROPOLE
RALLYE D'ARGENTINE
RALLYE DES 1000 LACS

1^{er} VATANEN-HARRYMAN
(sur Peugeot 205 turbo 16 - Michelin)

MICHELIN: La technique qui gagne.

Troppe per ricordarle

ALL'INDOMANI del Rally di Sanremo, vinto da Ari Vatanen con la Peugeot 205 turbo 16 gommata Michelin, sul quotidiano sportivo francese «L'Equipe» è apparsa questa pubblicità della Casa transalpina di pneumatici. Sette Bibendum rappresentano le altrettante vittorie ottenute nel mondiale rally da vetture con pneumatici Michelin. Peccato però che gli ideatori siano caduti in un piccolo errore: i successi gommati Michelin nel mondiale '84 sono stati infatti finora otto, e non sette come raffigurato nel disegno. Manca il riferimento al Rally di Nuova Zelanda, vinto dalla Audi Quattro di Stig Blomqvist, ovviamente gommata Michelin. Evidentemente l'annata '84 tra F.1 e rally è stata così ricca di gioie che ci si possono permettere sconti...

Nel 1986 nuova Nissan gruppo B

La Nissan ha confermato di essere in fase di studio per la realizzazione di una nuova gr. B per i rally. «Il progetto è fermo per ora alla valutazione di diverse idee — ha affermato Yoshio Namba, presidente della Nissan Motor Sport International recentemente costituita — presto inizieranno i primi test e speriamo che la nuova versione della vettura apparirà nei rally nella stagione '86». La Nissan 240 è, come si ricorda, l'unica vettura rimasta nel giro dei rally mondiale con trazione sulle sole ruote posteriori e motore aspirato. La Casa giapponese sta ora puntando la propria attenzione sul turbo e sulle quattro ruote motrici, già presenti in modelli di serie.

Anche la Opel sta definendo la nuova gruppo B Kadett, ma a motore centrale!

RÜSSELSHEIM — Nel reparto ricerca e sviluppo della Opel sta attualmente nascendo il primo studio della nuova gruppo B da rally. La vettura assomiglierà alla nuova Kadett già omologata in gruppo A, ma con telaio tubolare e carrozzeria in fibra di carbonio. Avrà, come ormai è d'obbligo, la trazione sulle quattro ruote, molto probabilmente con distribuzione della potenza variabile fra avantreno e retrotreno, come si è scelto per la nuova Posche 959. Il motore 4 cilindri di 2100 cmc con turbo compressore dovrebbe

sviluppare, nella versione da rally, sui 400 cavalli, ma i tecnici della Casa tedesca non hanno ancora deciso quale sarà la sua sistemazione. Quasi sicuramente, sull'onda dei successi della nuova Peugeot 205, si sceglierà la posizione posteriore-centrale. Lo studio della nuova Opel dovrebbe essere terminato per la fine di novembre. Verrà poi presentato al consiglio di amministrazione della Casa, che sceglierà se portare avanti o no il progetto anche valutando i limiti delle capacità produt-

tive e operative, già impegnate nella realizzazione di una nuova vettura di serie a catalizzatori. È certo comunque che la nuova Opel gr. B non gareggerà prima del 1986. La dovrebbe guidare Rauno Aaltonen che si occuperà anche dello sviluppo collaborando con Karlheinz Goldstein, responsabile del settore sviluppo vetture da rally della Casa, recentemente distaccato dal direttore sportivo Tony Fall dalla squadra da competizione. (h.j.t.)



Histoire d'Ô gala di chiusura

SI È CONCLUSO con una serata di gala e con la consegna dei premi, il tutto offerto ovviamente da Lancome. Il primo Rally O, disputato in Sardegna dal 5 al 7 ottobre e riservato a equipaggi femminili su Citroën 2 CV Charleston, ha visto la vittoria di Paola Zuncheddu e Paola Caporali (nella foto). L'iniziativa voluta da Lancome, che aveva lo scopo di avvicinare il mondo femminile al fenomeno rallistico, ha avuto quindi pieno successo, e già si pensa all'edizione '85. Alle spalle delle vincitrici, si sono classificati gli equipaggi Tempestini-Galliani, Austoni-Arienta, Biella-Terziotti e Romolini-Pizzinato.

A Torino si vedrà la Ford Gr. B

IL PROGETTO Ford RS 200, attesissimo da tutti gli appassionati, ha ottenuto via libera dai massimi dirigenti della Casa e la vettura farà la sua prima uscita pubblica in occasione del prossimo Salone di Torino. Il progetto è già in fase molto avanzata (anche Stewart l'ha già guidata...) e tutto lascia prevedere che l'omologazione sarà chiesta per l'aprile '85.

Tour d'Europe per tedeschi

HANNOVER - Al volante di una Ford Sierra XR4i i favoriti tedeschi Holger Bohne-Jürgen Jahns si sono imposti nel 27. Tour d'Europe, che ha attraversato dal 12 al 21 ottobre tutta l'Europa. Con 405 punti di distacco si sono classificati al secondo posto Honrad-Meditz alla guida di una Audi Quattro. Problemi organizzativi hanno caratterizzato questa maratona, come per esempio alla frontiera tra la Cecoslovacchia e l'Ungheria dove i funzionari della dogana hanno fatto perdere molto tempo ai concorrenti con la conseguente cancellazione di una speciale successiva. «Siamo impotenti di fronte a questo genere di problemi. Nonostante le nostre insistenze, i doganieri non erano disposti ad accelerare le procedure», ha spiegato il direttore della manifestazione, Hans-Joachim Klein.

La classifica: 1. Bohne-Jahns (Ford Sierra XR4i) 9348 punti; 2. Honrad-Meditz (Audi Quattro) 9721; 3. Von der Graben-Benthaus (Opel Manta 400) 10591. (h. j. t.)

Ecco i primi al via del Rac '84

1 Blomqvist	Audi Quattro
2 Vatanen	Peugeot 205 T16
3 Mikkola	Audi Quattro
4 McRae	Opel Manta 400
5 Waldegaard	Toyota Celica T.
6 Mouton	Audi Quattro
7 Salonen	Nissan 240 RS
8 Eklund	Toyota Celica T.
9 X - X	
10 Mehta	Nissan 240 RS

Tre 959 Porsche a Dakar

LA PORSCHE sta attualmente lavorando su tre 959 gr.B destinate alla Parigi-Dakar '85. Solo il mese prossimo si deciderà con quale motore equipaggiare le vetture: non si tratterà del biturbo normalmente montato sulla 959, ma un normale propulsore aspirato, preferibilmente soprattutto in virtù dei minori consumi. Il bis '84 è prenotato.

Aosta Cir ultime iscrizioni

PARTIRÀ alle 00,01 di domenica 18 novembre, per concludersi alle 16 dopo 13 prove speciali, il Rally della Valle d'Aosta, nona e penultima gara del campionato Cir. Le iscrizioni alla gara si chiudono venerdì 2 novembre, e vanno inviate a: Ac Aosta, C.so Battaglione Aosta 101, Aosta. Casella postale 155. Il numero telefonico è: 0165/40.908.

San Marino si «chiude» il 3 novembre

I DISGUIDI postali stanno mettendo in crisi gli organizzatori del Marlboro San Marino rally, gara di chiusura del campionato «open». Per questo la chiusura delle iscrizioni è stata prorogata al 3 novembre. Si sa intanto che Cunico, che doveva essere in gara con una Ferrari, ha dovuto rinunciare in quanto è saltata la trattativa con uno sponsor.

■ **MOTORING A BELLUNO** — È nata il 19 ottobre scorso la sezione bellunese del Motoring Club, fondata a Sernaglia della Battaglia (TV) e già protagonista di una parte importante nel motorismo veneto. La sezione di Belluno del Motoring Club, organizzatore, fra l'altro, del rally prima serie della Marca Trevigiana, è stata inaugurata alla presenza della «crema» rallistica veneta. C'erano infatti Vudafieri, «Lucky», Basion, Bettega, Chantal Galli e Luisa Bosco, intervenuti a un incontro durante il quale è stato proiettato un filmato sul recente rally iridato di Sanremo.

■ **NARDIN 2CV CROSS** — Si è corso il 30 settembre scorso sulla nuova pista di Chignolo Po la finale del Trofeo 2CV Cross '84. La gara è stata vinta da Luciano Cortellazzo, mentre Mirko Nardin, giungendo secondo, si è aggiudicato il campionato battendo così Alessandro Ciccarelli, in lotta con lui per la vittoria finale fino all'ultima gara. Classifica finale: Nardin 297 punti, Ciccarelli 280, Ricaboni 265, Bovetto 256.

■ **MONACI A MONZA**. Monaci, il giovane pilota della «4 Rombi» rivelatosi quest'anno nel Cir, disputerà probabilmente il Rally di Monza con la Ritmo gruppo N in coppia con il piacentino Cigala che sostituirà Bisol, chiamato recentemente sotto le armi.

■ **CHANTAL UNO**. Chantal Galli Biasion, che ricordiamo campionessa femminile A 112 lo scorso anno ed è attualmente navigatrice di Pierangela Riva, intende tornare al volante personalmente nell'85. Disputerà il Trofeo Uno, in coppia con Antonella Severi.

■ **ITALIA D'AVORIO** — Due piloti italiani parteciperanno al prossimo Rally Costa d'Avorio (30/10-4/11), undicesima prova del campionato mondiale piloti rally. Si tratta di Riccardo Garosci e Alfredo Tosca: in coppia rispettivamente con Romanelli e Cavajoni, guideranno due Range Rover appositamente preparate per la durissima gara. Le vetture sono state preparate nell'officina Maxcar Boneschi di Melegnano e correranno con l'appoggio delle società Leasing Milano, Ovrarn e Gomme Lolli, sempre di Milano.

■ **RADIO RALLY** — Dopo il lavoro di cronaca effettuato ai rally mondiale Mille Laghi e Sanremo, Radio Tele Magia di Frosinone (93.300, 102.800 e 103.200 Mhz in Fm) si collegherà, sabato 3 e domenica 4 novembre, con il Rally Costa d'Avorio che vivrà in quel periodo le sue fasi finali. I collegamenti saranno alle 8,30, 12,30 e 16,30, e saranno radiodiffusi anche da Radio Pontina di Latina e Radio Grosseto.

RALLY 1. SERIE/Contestazioni a Mantova

Calderoli, primo dei superstiti

MANTOVA — È finito in una sequela di contestazioni il terzo rally organizzato dalla Mantova Corse, valevole per il campionato italiano rally nazionali 2. zona, coefficiente 3, per il trofeo Visa e per il trofeo rally su terra. La gara, iniziata alle 5,01 del mattino di domenica 28 ottobre, si è snodata su un percorso irto di insidie che la maggior parte dei concorrenti non ha saputo superare dovendosi così piegare alla «terra mantovana» che anche quest'anno, come già nelle passate edizioni, ha decimato i concorrenti dell'odierna edizione. Come già il primo rally del Veneto, anche qui a Mantova le prove speciali si presentavano miste, con una prevalenza netta (70%) in sterrato e per il resto in asfalto. Il vincitore di questo «rodeo» mantovano è stato Calderoli su Porsche 930 Turbo, anche se non è stato solo il percorso di gara a far soffrire il bravo portacolori della Mantova Corse. A metà giornata infatti era Spisz, su Manta GTE gr. A, a dominare la gara, ma, pare (e la cosa non è poi stata chiarita fino in fondo anche se i reclami si sono susseguiti fino a tarda sera) che per un errore dei cronometristi, Calderoli fosse stato prima danneggiato e poi avvantaggiato in seguito a revisione dei cronologici, di circa 2 minuti. La direzione di gara ha valutato fino a tardi la situazione dando poi il verdetto finale che vedeva Calderoli-Amati vincitori, su Porsche, del Rally di Mantova. Terza una Ferrari 308 GTB che solo Bertone sa come ha fatto a portare tutta intera alla fine del terribile percorso, reso ancora più accidentato dalla pioggia caduta copiosa per tutto venerdì notte.

C'È DA DIRE però che se Calderoli ha vinto la gara, il vero dominatore del rally è stato Orlando Redolfi, vincitore di ben sette prove speciali e costretto al ritiro a causa della rottura dell'impianto di alimentazione della sua Porsche. Fra le note, ancora da ricordare l'ottima gara di Fabrizia Pons, ormai diventata beniamina della provincia mantovana che le ha attribuito manifestazioni d'affetto e di simpatia. La Pons, alla guida di un'Audi 80-Quattro gr. N, si è classificata decima assoluta, vincendo il gruppo N con 30 secondi di vantaggio su Ferraro che, la sua Ritmo 130, non è proprio andato a passeggio. Solo la sua professionalità, oltre ad un po' di fortuna, le hanno permesso di risolvere questo ed altri problemi che una vettura giovane per il rally, oltre che per il chilometraggio, ha presentato. Anche il trofeo Visa è stato animato di contestazioni, così che alla fine tutti

sono andati in verifica, eccetto due, ma uno dei verificati, per evitare di fare vincere uno di questi due a seguito di una possibile esclusione, ha sporto reclamo a sua volta per altezza irregolare delle ruote di questi due concorrenti. Al termine il vincitore è risultato Fortunati che così porta a casa il trofeo Visa 1984. Tra le uscite di strada da segnalare l'incidente di Dallasta che, pur uscito senza alcun incidente, si è invece visto ridurre la sua auto ad un rottame dall'uscita consecutiva di altri 3 concorrenti che non hanno

risparmiato neppure un parafrangente della sua vettura in sosta.

Giovanni Bevilaqua

RALLY 1. SERIE

Mantova, 28 ottobre 1984

Rally di Mantova

Le classifiche

Classifica assoluta: 1. Calderoli-Amati (Porsche 930 Turbo) 1.52'12"; 2. Spisz-Rebessi (Opel Manta GTE) 56"; 3. Bertone-Coggiola (Ferrari 308 GTB) 5'45"; 4. Dionisio-Puzzolo (Opel Kadett GTE) 6'17"; 5. Maneo-Manzoni (Ford Escort) 6'40"; 6. Caviglia-Valicanone (Porsche 911) 8'31"; 7. Cavagna-Senecci (Opel Kadett GTE) 8'42";

RALLY 2. SERIE/Coppa Faenza

Sassi... in testa

FAENZA. Sassi non ha impiegato molto tempo per rifarsi della sfortuna patita poche settimane fa a Cesena, quando era stato costretto ad abbandonare la gara mentre era al comando. Ha voluto rifarsi nel modo migliore, non accontentandosi di vincere il 1. Trofeo «Renault Romagna», organizzato dal «Faenza rally team», ma dominandolo in lungo e in largo. Sassi ha infatti vinto ben quattro delle sei prove speciali in programma lasciando gli avversari a lottare per le posizioni di rincalzo. Il pilota spezzino, che nella vita fa l'istruttore di guida, in coppia con Trentalancia non ha però avuto vita facile. Al volante della sua Golf Gti ha dovuto lottare continuamente con i rivali, tanto che alla fine del rally solo quattro secondi gli hanno permesso di battere il sorprendente Gianni Cerioli, secondo al traguardo sulla Ritmo gr. A di Giovanardi. Terzi, e sfortunati a causa di due intrasversate di troppo, sono stati Scarpelli-Gaeta con l'Alfetta Gtv.

Dario Ballardini

RALLY 2. SERIE

Faenza, 28 ottobre 1984

1. Trofeo Renault Romagna

Le classifiche

Absoluta: 1. Sassi-Trentalancia (Vw Gif Gti) 9'31"; 2. Cerioli-Gozzi (Ritmo Abarth 130) 9'36"; 3. Scarpelli-Gaeta (Alfetta Gtv) 9'44"; 4. Borghi-Terron (Opel Manta) 9'44"; 5. Biondi-Tessi (Ritmo 75 945"); 6. Bongiovanni-Bongiovanni (Opel Kadett Gte) 9'46"; 7. Zaghini-Guidi (Vw Golf Gti) 9'48"; 8. Ravaoli-Ravaoli (Ritmo Abarth 130) 9'48"; 9. Berti-Tognarini (Alfasud) 9'50"; 10. Campori-Gentili (Alfasud) 9'51".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Conti (A 112 70 HP) in 11'01"; 2. Amadori (A 112 70 HP) a 1"; 3. Simonetti-Ravegnini (A 112 70 HP) a 8"; 4. Miglioli (Fiat 127 Sport) a 10"; 5. Bede-Crocco (A 112 70 HP) a 13"; 6. Danielli-Melloni (Fiat 127 Sport) a 17"; 7. Errani (A 112 70 HP) a 23"; 8. Canepar-Tinkhausen (Fiat 127 Sport) a 35".

Classe 1300: 1. Piva-Venturi (Talbot Samba) a 5"; 2. Brusoni-Lecchi (Talbot Samba) a 5".

Classe 1600: 1. Sanesi-Dugini (Ford Escort XR) in 10'41"; 2. Cavoli-Pancaldi (Ford Escort XR) a 9"; 3. Liverani-Cervellati (Talbot Ti) a 53"; 4. Pullè-Candoni (Talbot Ti) a 56".

Classe 2000: 1. Ravaoli (Ritmo 130) in 9'48"; 2. Linari-Chiti (Ritmo 130) a 25"; 3. Mammì-Bonoburini (Ritmo 130) a 35"; 4. Motti-Pelloni (Ritmo 130) a 53"; 5. Morritsch-Padoin (Ritmo 130) a 1'02"; 6. Marconi-Munarini (Ritmo 125) a 1'18"; 7. Succi-Nattivini (Ritmo 130) a 1'35"; 8. Russi-Monari (Ritmo 130) a 1'45".

Classe oltre 2000: 1. Garavini-Carpa (Delta HF) in 9'52"; 2. Torreggiani-Serri (Delta HF) a 42".

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Pini-Glorean (Fiat 127 Sport) in 11'03"; 2. Comastri (Fiat 127

Sport) a 11"; 3. Piva-Grassi (A 112 70 HP) a 22".

Classe 1300: 1. Berti-Tognarini (Alfasud 1500) in 9'50"; 2. Campori-Gentili (Alfasud 1500) a 1"; 3. Randi-Billi (Talbot Ti) a 10"; 4. Moretti-Amadori (Vw Golf Gti) a 30"; 5. Comotti-Cabrini (Talbot Ti) a 30"; 6. Bentivogli-Ciocognani (Alfasud 1500) a 54"; 7. Davanzo-Davanzo (Talbot Ti) a 58"; 8. Paderni-Paderni (Renault Alpine) a 1'01"; 9. Gollner (Alfasud 1500) a 1'03".

Classe 1600: 1. Cerioli-Gozzi (Ritmo 130) in 9'36"; 2. Scarpelli-Gaeta (Alfetta Gtv) a 8"; 3. Borghi-Terron (Opel Manta) a 8"; 4. Bongiovanni-Bongiovanni (Opel Kadett Gte) a 10"; 5. Guizzaro-Venturi (Ritmo 130) a 30"; 6. Pellizzari-Zuliani (Opel Manta) a 38"; 7. Franzoso-Menesello (Opel Manta) a 42"; 8. Santi-Pini (Opel Manta) a 50"; 9. Giovacchini-Orignoc. (Triumph D.) a 1'40".

GRUPPO 2

Classe 1000: 1. Arfili (Vw Golf) in 10'25"; 2. Bondi-Baronio (Fiat 127) a 20"; 3. Turci-Borghesi (A 112 70 HP) a 30"; 4. Barbieri-Zecchi (A 112 70 HP) a 1'17"; 5. Deri (A 112 70 HP) a 1'57".

Classe 1150: 1. Bertaccini (Alfasud) in 9'58"; 2. Berretti (Alfasud) a 19"; 3. Zoli (Alfasud) a 25"; 4. Muccioli-Ceredi (Ford Escort) a 32"; 5. Minghelli-Caselli (Alfasud) a 53"; 6. Cavani-Zanotti (Alfasud) a 2'41".

Classe 1300: 1. Sassi-Trentalancia (Vw Golf Gti) in 9'31"; 2. Biondi-Lessi (Ritmo 75) a 14"; 3. Zaghini-Guidi (Vw Golf Gti) a 17"; 4. Zavarini (Alfasud) a 20"; 5. Travagin (Renault 5 Alpine) a 26"; 6. Santolini-Zavoli (Ritmo 75) a 28"; 7. Furlani-Rizzi (Ford Escort Rs) a 32".

GRUPPO B

Classe 2000: 1. Pancaldi-Malmusi (Fiat X 1/) in 10'41"; 2. Marcon-Tamplinizza (Fiat X 1/9) a 10"; 3. Babina-Lolli (Fiat X 1/) a 1'09".

GRUPPO 4

Classe 2000: 1. Simoncelli-Campana (Fiat X 1/9) in 9'54".

9. Barbarigo-Verdoia (Porsche 911) 10'48"; 10. Pons-Bianchi (Audi 80/Quattro) 10'53".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Borghi-Casini (A 112 Abarth) 2.10'35"; 2. Cavenaghi-Squinzi (A 112 Abarth) 6'59"; 3. Gambini-Sivieri (Fiat 127) 11'02"; 4. Di Pasquale-Orsi (A 112 Abarth) 16'05".

Classe 1400: 1. Fortunati-Mattoli (Citroën Visa GT) 2.05'50"; 2. Minuti-Nolli (Talbot Samba) 2'38"; 3. Mazzoli-Morandini (Opel Corsa) 2'43"; 4. Lucianatelli-Gola (Citroën Visa GT) 3'07"; 5. Ceccanti-Giovanelli (Citroën Visa GT) 3'22"; 6. Melano-Miglietti 3'34"; 7. Scazzoli-Vittori (Opel Corsa) 4'21"; 8. Grassi-Cardone (Citroën Visa GT) 5'26"; 9. Colombi-Noti (Citroën Visa GT) 5'46"; 10. Vial-Costa 5 Citroën Visa GT) 6'59"; 11. Negro-Fumi (Citroën Visa GT) 8'57"; 12. Monti-Cavacchioli (Opel Corsa) 9'50"; 13. Tartarolo-Laganon (Opel Corsa) 18'59".

Classe 1600: 1. Cacciami-Lazzerini (Peugeot 205 GT) 2.16'42"; 2. Rossi-Martino (Ford Escort) 5'23"; 3. Tucceri-Tavernese (Ford Escort XR3) 10'50"; 4. Cavallo-Alessi (Fiat Ritmo 105) 15'43".

Classe 2000: 1. Ferrario-Riva (Fiat Ritmo 130) 2.03'35"; 2. Dall'Olio-D'Auria (Fiat Ritmo 130) 1'55"; 3. Industrioso-Remelli (Fiat Ritmo 130) 11'15"; 4. Guglielmi-Montagnini (Alfetta GTV 6) 16'11"; 5. Porrini-Porrini (Fiat 131 Racing) 16'16".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Fusi-Boschetto (A 112 Abarth) 2.10'24"; 2. Sangermani-Carabelli (Fiat 127 Sport) 14'35"; 3. Bonichini-Tanchella (A 112 Abarth) 25'36".

Classe 1300: 1. Giovanoli-Noé (Alfasud Sprint) 2.06'48"; 2. Mazzetti-Landolina (Alfasud TI) 3'33"; 3. Muscolino-Berva (Alfasud TI) 4'28"; 4. Azzone-Ruzzon (Alfasud Sprint) 12'23".

Classe 1600: 1. Bergomi-Don (Alfasud Sprint) 2.05'53"; 2. Di Giacomo-Torcoli (Golf GTi) 3'44".

Classe 2000: 1. Spisz-Rebessi (Opel Manta GTE) 1.53'08"; 2. Rocchieri-Abate (Opel Ascona 2000) 14'55"; 3. Vitelli-Gandola (Opel Kadett GTE) 23'21"; 4. Galvagni-Poioni (Opel Ascona 2000) 29'48"; 5. Ferini-Nachieri (Opel Ascona) 1'09'17".

GRUPPO B

Classe 2000: 1. Maneo-Manzoni (Ford Escort) 1.58'52"; 2. Gussoni-Colombo (Renault 5 Turbo) 7'44"; 3. Lieto-Martini (Ford Escort RS) 17'28".

Classe oltre 2000: 1. Calderoli-Amati (Porsche 930 Turbo) 2.52'12"; 2. Bertone-Coggiola (Ferrari 308 GTB) 5'45"; 3. Barbarigo-Verdoia (Porsche 911) 10'48".

GRUPPO 2

Classe 1150: 1. Acerbi-Bonardi (Fiat 127) 2.11'01"; 2. Corchi-Catalussi (A 112 Abarth) 3'53"; 3. Castagno-Rossi (Fiat 127) 8'08"; 4. Silocchi-Bertoletti (Peugeot 104 ZS) 10'49"; 5. Novelli 10'49"; 5. Novelli-Braghiroli (A 112 Abarth) 16'56".

Classe 1300: 1. Ferri-Tosi (Alfasud TI) 2.17'10"; 2. Mandarini-Bagioli (Alfasud TI) 1'59"; 3. Cattellari-Cattellari (Alfasud TI) 9'33".

Classe 1600: 1. Alberici-Del Prete (Talbot Sunbeam TI) 2.15'05"; 2. Calza-Mistri (Vw Scirocco) 1'12"; 3. Visentini-Visentini (Talbot Sunbeam TI) 14'10".

Classe 2000: 1. Dionisio-Puzzolo (Kadett GTE) 1.58'29"; 2. Cavagna-Senecci (Kadett GTE) 2'25"; 3. Galli-Corbellini (Opel Ascona) 6'48"; 4. Maino-Flegli (Kadett GTE) 10'02"; 5. Garbin-Folgia (Opel Kadett GTE) 13'20"; 6. Rossi-Canevari (Kadett GTE) 13'31"; 7. Lozza-Fiorenzi (Opel Manta) 13'52"; 8. Negro-Turchi (Kadett GTE) 17'05"; 9. Bucci-Macchi (Kadett GTE) 18'08"; 10. Stanca-Negro (Fiat 131 Racing) 21'45".

GRUPPO 4

Classe oltre 2000: 1. Caviglia-Valicanone (Porsche 911) 2.00'43".

SCUOLA RALLY AS-OPEL/Il felice esordio agonistico dei vincitori

Un sogno lungo un anno

Erano al prima serie di Follonica con una Manta Gte messa a disposizione dalla GM Italia: Barbero e Antonelli, pilota e navigatore, hanno chiuso in positivo. Ora pensano già al futuro

FOLLONICA - Sei prove speciali su asfalto da ripetersi due volte. Quello di Follonica, un prima serie disputato il 14 ottobre scorso, non era un rally particolare. Il mattino, alla partenza, c'era però chi aveva la sensazione di affrontare, di lì a poco, una avventura del tutto eccezionale Francesco Barbero, di Aosta e Pietro Antonelli, di Castiglione dei Pepoli in provincia di Bologna, sei mesi fa certamente non immaginavano che avrebbero disputato insieme, su una Opel Manta Gte, il rally di Follonica. Poi gli avvenimenti e le coincidenze hanno iniziato a dire la loro. I due, ovviamente non sapendo uno dell'altro, hanno deciso di partecipare alla estrazione a sorte dei nominativi prescelti a frequentare la scuola rally organizzata in collaborazione da Opel e Autosprint. Sorteggiati, Francesco e Pietro si sono poi trovati insieme durante il corso, che hanno seguito tanto bene da risultare al termine equipaggio vincitore. «**Ho deciso di inviare il tagliando per la selezione alla scuola rally senza convinzione: non avrei mai immaginato di essere io uno dei prescelti**», ha detto Antonelli. «**Quando ho letto che la posta in palio era la partecipazione a un corso di guida rallistica — gli fa eco Francesco Barbero, il pilota — e il premio per i vincitori sarebbe stato una prima serie con i mezzi messi a disposizione dalla Opel-GM, ho deciso di tentare. Ma chi avrebbe mai immaginato che il sogno si realizzasse...**»

Sogno o no, Francesco e Pietro si sono trovati, il 14 ottobre scorso, pilota e navigatore di una Opel Manta Gte iscritta a un rally «vero», con tanto di avversari, cronometraggio ufficiale e strade chiuse al traffico. Per la verità, i due — che devono proprio essere baciati dalla fortuna... — l'esordio l'avevano già fatto al Rally dei Monti Dauni, un seconda serie organizzato in Puglia il 17 giugno scorso, una settimana dopo il termine della scuola rally, facendo peraltro ottima figura con la Opel Corsa messa a disposizione dall'Ac locale. Ma era il Rally di Follonica l'obiettivo numero 1.

«**La settimana precedente — afferma sorridendo Pietro, il navi-**



LA MANTA DI BARBERO ANTONELLI A FOLLONICA (attualfoto)

gatore — eravamo “quasi” calmi. Abbiamo deciso, Francesco e io, di passare la vigilia della gara a Cecina, dove ci ha ospitato Catia Creatini, nostra compagna alla scuola rally. Abbiamo presto ritrovato l'atmosfera “goliardica” che c'era al corso, organizzando cene e serate insieme e divertendoci molto. Ma non abbiamo mai dimenticato perché ci trovavamo lì. Abbiamo preso le note del percorso con una normalissima Fiat Uno, e abbiamo poi provato “tirando” un po' con la A 112 di Catia. Quando, il sabato, è arrivata la Manta, la nostra emozione ha rotto gli argini...» Era venuto il momento di fare sul serio, e i due ragazzi non si sono fatti pregare.

«**Già alla prima speciale abbiamo iniziato ad avere le prime difficoltà — racconta Francesco, il pilota — La prima marcia del cambio era in basso a sinistra, con le altre velocità posizionate di conseguenza e quindi diversamente dalla posizione del cambio sulle normali auto di serie. A fine speciale, abbiamo subito controllato il nostro distacco dalle altre Manta: eravamo certi di avere preso molti secondi, e ci siamo molto meravigliati nel constatare che eravamo andati circa sullo stesso loro passo. Solo la Manta di**

Milanesi era decisamente più veloce di noi, e infatti ha concluso primo di gruppo con quasi due minuti sul secondo».

— Quanto ha contribuito l'emozione a influenzare la vostra efficacia in gara?

«**Guarda — conferma Francesco — c'è stato un po' di smarrimento dei primi momenti, causato dalla posizione delle marce prima, dalla vibrazione della vettura in frenata poi, ma eravamo partiti per arrivare in fondo, senza quindi prendere rischi eccessivi. Abbiamo anche fatto tanti errori: avremmo dovuto cambiare i pneumatici alla partenza della sesta speciale, ma non lo abbiamo fatto e ci è toccato di disputare le tre seguenti in condizioni certo negative. Abbiamo sbagliato un sacco di cose, insomma, ma non ci siamo mai persi d'animo, né ci siamo fatti prendere dalla tensione. Scherzavamo, a ogni curva che ci sembrava riuscita bene esultavamo come se avessimo vinto una speciale...**»

«**È stata una esperienza straordinaria anche per il rapporto che si è immediatamente creato con i nostri avversari — è Pietro ora a parlare — c'era chi ci faceva i complimenti, chi ci dava consigli su come affrontare una speciale o l'altra. È stato bello: la fine del**

rally è arrivata fin troppo presto».

Si è detto poi, alla fine, che il quarto posto dei due ragazzi nella classe 1600 del gruppo A era stato ottimo, specie se si considera che il distacco dai terzi era stato di soli ventidue secondi: giusto il tempo per ripartire in seguito al testacoda — per fortuna innocuo — nel quale erano incappati in una delle ultime speciali. Ora i due non riescono a non pensare al futuro. Barbero, il pilota, attende ora delle risposte da alcuni sponsor, e potrebbe gareggiare l'anno prossimo con una Opel Ascona, forse con l'aiuto della Chieri corse. Antonelli, il navigatore, è stato ora invitato a correre con un pilota che aveva interrotto l'attività qualche anno fa. Ma non è escluso che i due si possano ancora trovare insieme su una vettura da corsa. «**Anche se non perfetta come la Manta messaci a disposizione dalla GM Italia — affermano i due — ma può darsi che qualcuno abbia la possibilità di aiutarci a portare avanti un programma di qualche rally nazionale. Speriamo**».

Eventuali sponsor interessati a legare il proprio nome a due probabili «assi» del futuro, sono avvisati... □

Alla luce dei fatti adesso Capone (Studio 83) farebbe meglio a mangiarsi le mani... Con le sue dichiarazioni prima di Cipro si è chiuso tutte le porte. Anche per Vudafieri, a lato, (Attualfoto) dopo il divorzio dal Jolly si profilano tempi duri. Ora si parla di un interessamento Peugeot, così come è certo che al Rac dovrà incontrarsi con Richards per correre in Porsche



SONO PROPRIO finiti i bei tempi per i campioni dei rally. O almeno così pare. Carlo Capone, ormai sicuro campione europeo dopo il forfait di Henri Toivonen, non si può certo dire abbia serie garanzie per l'85. Le cose non stanno molto diversamente per Adartico Vudafieri, «quasi» padrone del titolo Open d'Italia, pluricampione tricolore ed europeo nell'80, e ora senza un certo programma per l'anno prossimo. E mica per loro decisione personale, anzi: tanto Capone quanto Vudafieri, riusciti quest'anno nel loro impegno principale, desiderano un '85 ad ancora più alto livello, eccome. Ma allora quali sono i fatti che hanno portato a questa situazione? Chi ha preso il loro posto nei piani dei rispettivi team? Quali sono, insomma, le ragioni di un «mercato piloti» mai rivelatosi tanto movimentato come quest'anno? È forse meglio partire dall'inizio. Proprio in senso cronologico, giacché gli spostamenti, gli accordi e i litigi, gli «scoop» rallistici caratteristici di questa fase della stagione, poggiano tutti su una base di fatti avvenuti già varie settimane fa. Facciamo quindi questo passo indietro. Circa a metà settembre, Carlo Capone, in quel momento del tutto incerto di come sarebbe finito l'europeo, diffonde una notizia che molti definiscono incredibile. «Sono stanco di gareggiare come ho fatto fino adesso — sostiene, in sintesi, il pilota — l'anno prossimo o sarò con un team ufficiale o, piuttosto, mi ritirerò dalla attività. Ritengo mi spetti: non credo di dovere più dimostrare i miei mezzi».

HA L'EFFETTO di una bomba e le conseguenze — almeno così sembra — non si fanno attendere. Il team Tre Gazzelle con il quale Capone disputa l'europeo annuncia, una settimana dopo, che il suo pilota per il campionato continentale '85 sarà Mauro Pregliasco. L'ingaggio del «vecchio» pilota da parte di un team membro dello Junior Team solleva parecchi interrogativi, presto sciolti dalle dichiarazioni ufficiali. È lo sponsor West — si dice — a volere un pilota di sicura esperienza per i programmi '85. Per questo la scelta è caduta su di lui. A fianco di Pregliasco, la Tre Gazzelle annuncia intanto che sarà Harri Toivonen (fratello minore di Henri) a guidare la Ritmo gruppo A nell'europeo. Gabriele Noberasco, protagoni-

segue

MERCATO RALLY/A piedi gli eurocampioni Capone e Vudafieri!

Polvere di stelle

Difficile per loro trovare adesso una squadra. Con Cerrato al Jolly Club continuano i trasferimenti clamorosi dopo i passaggi di Pregliasco e Bettega (in comproprietà) alla Tre Gazzelle. Biasion, invece, ci ha ripensato e ha firmato ancora per il Jolly Club

di Roberto Boccafogli





La via del West

Giorgio Leonetti ha vinto la sua battaglia. La sua Tre Gazzelle, nata tra lo scetticismo generale, si è portata a casa quest'anno un titolo europeo e si presenta nell'85 con uno squadrone da far invidia non solo agli altri teams semiufficiali, ma anche a molte squadre ufficiali. Gente come Bettega e Pregliasco sono oltre che una garanzia un fiore all'occhiello, e Harri Toivonen con la Ritmo Gr. A nel programma continentale, faranno sicuramente la gioia di tutti quegli organizzatori del calendario europeo che potranno avere il team al via, con gran gioia della West, di uno sponsor cioè che da qualche anno investe parecchio nei rallies (prima si chiamava R6, non va dimenticato) e che alla lunga sta raccogliendo i frutti di quanto seminato. Se oggi l'Italia può schierare a fianco del celeberrimo e sempre esemplare Jolly Club un'altra squadra di questo livello è proprio segno che i più bravi siamo noi. E all'estero, ormai, si stanno convincendo tutti.





gramma la Tre Gazzelle si è poi assicurata, anche se in compartecipazione con il team Martini ufficiale, le prestazioni di Attilio Bettega, che oltre a un programma ridotto (per forza di cose) con la 037 Martini sarà nell'85 impegnato in qualche gara europea con i colori della West, ma con una vettura di provenienza Abarth.

DOPO LA Tre Gazzelle, è ora il turbo del Jolly Club. Il team di Roberto Angiolini ha fatto il colpaccio la scorsa settimana, assicurandosi i favori di Dario Cerrato. Se ne parlava da tempo, soprattutto perché i programmi Opel dell'anno prossimo non consentono al pilota un vero programma '85. Ora è sicuro: e quello che ha dimostrato quest'anno con la Manta 400 di essere uno dei nostri piloti più in forma disputerà il campionato europeo '85 con i colori della Totip, oltre a qualche gara valida per l'Open. Al suo fianco il Jolly Club è riuscito a tenere Massimo Biasion. Anche nel caso di Miki c'erano non poche perplessità, dopo che il pilota aveva accettato la «corte» di David Richards che lo aveva invitato a provare la Porsche in vista di un possibile accordo. All'inizio della scorsa settimana, Miki, tornato da un incontro con Richards e dall'aver provato la Porsche gr. B di Toivonen in Inghilterra e la nuova Porsche che farà la Parigi-Dakar in Germania, ha deciso per un nuovo sì al team di Angiolini, dopo avere raggiunto un accordo economico che fino a poco tempo prima sembrava arduo ottenere. Biasion e Cerrato quindi, e Vuda?

L'UNICO ad avere perduto qualcosa in questo «folle» mercato sembra proprio lui. Limitazioni di budget la dicono chiara sul fatto che ben difficilmente il Jolly Club avrebbe potuto organizzare una terza vettura per lui. Il pilota c'è, ovviamente, rimasto molto male, e il suo '85 appare ora più probabile in prospettiva non italiana, per esempio con il team Rothmans di David Richards. Ma non solo: Vuda potrebbe anche guidare quella Peugeot 205 turbo 16 che — si dice — potrebbe affiancare quella del già confermato Gianni Del Zoppo nelle gare italiane. Saranno i prossimi giorni a chiarire tutti questi dubbi rimasti. Per «sistemare» il resto dei nostri piloti, bisogna guardare anche in casa Audi. Due dovrebbero essere le Quattro «corte» portate in Italia dal team gestito da Emilio Radaelli. La

Le principali squadre italiane '85

	chi c'era	chi si sarà
Lancia Martini	Alen Bettega Herni Toivonen	Alen Bettega Henri Toivonen
Jolly Club	Biasion Vudafieri	Biasion Cerrato
Tre Gazzelle	Capone Noberasco	Bettega Pregliasco Herri Toivonen
Peugeot	Del Zoppo	Del Zoppo Vudafieri?
Audi Italien team	Cinotto	Demuth Cinotto
Pro.Motor.Sport	«Lucky»	«Lucky»

In questo momento Cunico ha in mano un volante, ma non ancora una vettura, a sinistra (BelleEpoque). In compenso anche i «pezzi da 90» come Bettega e Pregliasco sono venuti a rinforzare i team semiufficiali, sotto a sinistra (Actualfoto e Studio83), rendendo ancor più limitati i posti a disposizione. Cerrato comunque, a destra (Studio83) ha trovato una guida al Jolly Club e passerà dalla Manta 400 alla Lancia 037 facendo in qualche modo ritorno al Gruppo Fiat da cui era uscito tre stagioni addietro



Polvere di stelle

segue

sta dello stesso programma quest'anno, si trova così senza una guida in gr. A, senza però ancora avere trovato ciò che desidera, e cioè un programma, anche se non completo, con una valida guida in gr. B. In questa direzione, Leonetti ha annunciato pochi giorni fa di essere alla ricerca di una soluzione per Noberasco, da lui molto stimato anche in considerazione della bella stagione fatta con la Ritmo. Ma se per «Nobe», come vedremo, ci sono ora altre possibilità, lo stesso pare non si possa dire per Capone, che ora sembra proprio a piedi e senza particolari prospettive, almeno in tempi stretti. A fianco di questo pro-

prima sarà sicuramente affidata al tedesco Demuth, con lo stesso Radaelli come navigatore. La seconda ha come pilota più probabile Michele Cinotto, che disputerà con una Quattro il San Marino della prossima settimana. Se la candidatura Cinotto dovesse cadere, pronti a raccogliere il suo posto sono Noberasco e Caneva. Il primo potrebbe, grazie a uno sponsor consistente, disputare così un programma di sicuro interesse, così come il secondo, che la scorsa settimana è stato però consigliato da Radaelli di continuare a interessarsi ad altri programmi, date le scarse possibilità di attuazione del programma. Vittorio Caneva continuerà così con la Visa del team di Maurizio Verini, affrontando un programma non ancora del tutto definito anche per ragioni di sponsor. Per la seconda Audi si

era fatto anche un altro nome: quello di Andrea Zanussi, sul cui ritorno alle gare si parla ormai da tutta l'estate.

RIMANE la Bologna Corse. Il team di Costanzo non ha ancora nessuna base sicura per il prossimo anno: non si sa se lo sponsor Goldie continuerà, né, in caso positivo, se lo farà con loro. La conseguenza più immediata riguarda il futuro di Franco Cunico. Il pilota veneto non ha, a tutt'oggi, ancora la minima certezza in ottica '85, non essendo stato contattato — lo afferma lui stesso — dalla Bologna Corse né da altre squadre. Il grosso comunque è fatto. Piazzati i nomi «top», al mercato rally non resta ora che trovare una sistemazione ai tanti piloti che probabilmente solo nel corso dell'inverno sapranno cosa li attende. (r.b.)

MONDIALE RALLY/Costa d'Avorio: partenza il 31

Sigillo africano per Stig

Per coronare il secondo titolo l'Audi insegue il primo successo in Africa con Mikkola e Blomqvist. Sarebbe facile, se non fosse per Mehta...



SE NON FOSSE per la presenza delle Audi, si farebbe fatica a riconoscere nel 16. Rally Costa d'Avorio la undicesima e penultima sfida del mondiale piloti. Escluse infatti le Quattro tedesche, affiancate da una Nissan 240 RS affidata al kenyota Mehta, al via di Abidjan, alle 17 di mercoledì 31 ottobre, non ci sarà nessuna delle «regine» del campionato che sta per finire. Non ci saranno le Lancia Rally, la cui trasferta in Costa d'Avorio avrebbe avuto il solo fine di permettere a Markku Alen di lottare per il titolo piloti, e nemmeno le Peugeot 205, che dopo due successi nei due ultimi rally iridati ha ora preferito trasferirsi armi e bagagli in Kenya, dove in questi giorni Vatanen e Nicolas stanno provando gli sterrati del Safari. A Ingolstadt si è quindi deciso di mandare alla avventura africana due vetture: una Quattro «corta» per Blomqvist, che avrà il compito di verificare matematicamente il proprio titolo iridato piloti, e un «lunga» per Mikkola, che la Casa tedesca vuole al secondo posto finale della graduatoria iridata. Sfumata la minaccia Alen — fuori gioco avendo ora solo i venti punti di una eventuale vittoria al Rac di fine novembre per colmare lo svantaggio di ventitré nei confronti di Blomqvist — Stig potrebbe venire raggiunto in classifica solo dal compagno Mikkola. Ma le decisioni di casa Audi sono più che chiare: anche se Hannu dovesse vincere in Costa d'Avorio, magari rispondendo a un ritiro di Stig, a Ingolstadt ci si organizzerebbe in modo da «fermare» Mikkola.

QUELLA DELLE AUDI non sarà comunque una passeggiata. Primo almeno una volta in quasi tutti i rally del mondiale, il team di Ingolstadt non è ancora mai riuscito a imporsi in una delle due «classiche» africane: Safari e Costa d'Avorio. Per questo motivo, una vittoria all'arrivo di Abidjan, domenica prossima, avrebbe per l'Audi un valore particolare. Ma non sarà così facile. Anche senza le avversarie di sempre Lancia e Peugeot, le Quattro se la dovranno vedere con la Nissan del «re» dei rally africani Shekhar Mehta. «Forte» di una scontata inferiorità tecnica della sua Nissan nei confronti delle Quattro tedesche, Mehta potrebbe venire alla fine premiato dal fatto che il Costa d'Avorio è una vera e propria gara di durata, in cui arrivare al traguardo significa quasi matematicamente andare a punti. Mehta lo sa, e lo sanno anche i numerosi equipaggi di «seconda fila» che saranno al via al volante delle varie Manta 400, Mitsubishi Lancer turbo o addirittura Peugeot 504 versione pick-up, contendendosi la supremazia del campionato nazionale della Costa d'Avorio del quale il rally iridato è quinto e penultimo appuntamento. (r. b.)



Gran polverone dalla Nissan di Mehta, sempre protagoniste in Africa, al Safari '84: ci si confonderanno anche le Quattro in Costa d'Avorio? (FotoCockpit)

Le classifiche

PILOTI (dopo 10 gare)

1. Blomqvist	(Audi)	p.113
2. Alen	(Lancia)	90
3. Mikkola	(Audi)	86
4. Bettega	(Lancia)	49
5. Biasion	(Lancia)	43
6. Vatanen	(Peugeot)	40
7. Waldegaard	(Toyota)	28
8. Röhrh	(Audi)	26
9. Salonen	(Nissan)	21
10. Ragnotti	(Renault)	20
11. Eklund	(Audi)	18
Nicolas	(Peugeot)	18

MARCHE (dopo 9 gare)

1. Audi	p.133	7. Opel	37
2. Lancia	118	8. Volkswagen	34
3. Peugeot	56	9. Subaru	11
4. Renault	55	10. Alfa Romeo	9
5. Toyota	46	Fiat	9
6. Nissan	38	Ford	6

Gli orari

Mercoledì 31 ottobre

Partenza 1. tappa (Abidjan) ore 17.00

Giovedì 1 novembre

Arrivo 1. tappa (Yamoussoukro) 10.18

Distanza totale: 1101 km, con 16 controlli orari

Venerdì 2 novembre

Partenza 2. tappa (Yamoussoukro) 00.01

Arrivo 2. tappa (Yamoussoukro) 13.30

Distanza totale: 1242 km, con 17 controlli orari

Sabato 3 novembre

Partenza 3. tappa (Yamoussoukro) 9.00

Domenica 4 novembre

Arrivo 3. tappa (Abidjan) 10.30

Distanza totale: 1763 km, con 21 controlli orari

I «top» al via

1. Blomqvist-Cederberg	(Audi Sport Quattro)
2. Mehta-Combes	(Nissan 240 RS)
3. Mikkola-Thorszelius	(Audi Quattro)
4. Ambrosino-Ambrosino	(Opel Manta 400)
5. Salim-Salim	(Mitsubishi Lancer turbo)
6. Asséf-Asséf	(Mitsubishi Lancer turbo)
7. Gachan-Gachan	(Citroën Visa)
8. Mehta-Thatti	(Nissan 240 RS)
9. Choteau-Choteau	(Audi Quattro)
10. Yace-Yace	(Mitsubishi Lancer turbo)
11. Horsey-Horsey	(Peugeot 504 pick-up)
12. Decome-Decome	(Mitsubishi Lancer turbo)
14. Thibaud-Thibaud	(Mitsubishi gr. A)
15. Molinie-Molinie	(Toyota Celica gr. A)
16. Vanhecke-Vanhecke	(Talbot Samba gr.A)

Gli organizzatori

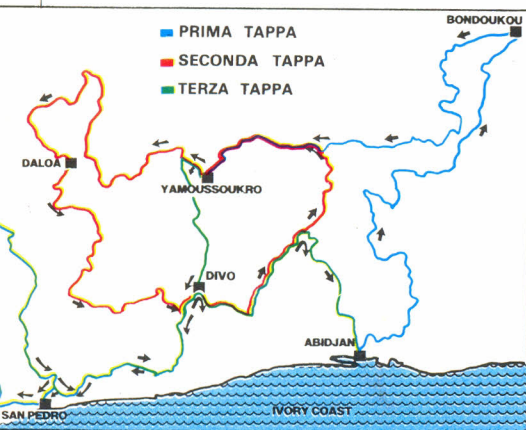
Fédération Ivoirienne de Sport Automobile et engins assimilés (Fisa), BP 3883, CI Abidjan 01, Costa d'Avorio. Tel. 322978. Telex 3476 - 3781.

I «numeri»

Ore effettive di corsa: **39 e 30'**

Ore di riposo fra le tappe: **50 e 10'**. Compresa le soste a Bondoukou (1. tappa), Daloa e Divo (2. tappa) e San Pedro (3. tappa)

Distanza complessiva: **4106 km, con 54 controlli orari**



DOVE CORRIAMO

Calendario sportivo dall'1 all'11 novembre 1984

kits aerodinamici
bubble-car
personalizzazioni sportive

1-2 novembre

Oman Rally
R ●●● N-A-B
Oman Automobile Association -
Po Box 402 - MUSCAY (Oman)

1-15 novembre

Rally «Raid» d'Algeria
R ●●● N-A-B
ASAI - Esplanade de l'Aérogare -
93350 LE BOURGET (Francia)

2-4 novembre

Rally du Condroz
R ●●● N-A-B
(coeff. 1)
Campionato europeo piloti rally
Motor Club de Huy - Chaussée
Napoléon 5/6 - 5200 HUY
(Belgio)

Semperit Rally

R ●●● N-A-B
OEAMTC/Zveivercin Baden -
Josefstr. 12 - 2500 BADEN bei
WIEN (Austria)

Corse a Suzuka: F.2 e endurance giapponese

VC ●●● F.2-C1-C2-B
Honda Land Co. Ltd - 2-6-20
Yaesu - Chuo-ku - TOKYO
(Giappone)

3 novembre

Endurance a Kyalami
VC ●●● C1-C2-B
Campionato mondiale endurance
Sport Car Club of South Africa -
Po Box 3085 - JOHANNESBURG
(Sudafrica)

3-4 novembre

Selangor GP a Shah Allam
VC ●●● F/M
The Automobile Association of
Malaysia - Po Box 34 Petaling
Jaya - SELANGOR (Malaysia)

Criterium des Cevennes
R ●●● N-A-B-T-GT4
ASA de l'Herault - Place d'Aviler -
34000 MONTPELLIER (Francia)

Rally dell'Autodromo di Monza
R ●●● N-A-B
AC Milano - Corso Venezia 43 -
20121 MILANO

Rally Coppa Limbara
R ● N-A-B
AC Sassari - Viale Adua 32 -
07100 SASSARI

4 novembre

Due Ore di Vallelunga
VC ● S6-A-N-B-S5-T2-GT4
(gara ad inviti)
Vesuvio Racing - Via Baffi 2 -
80133 NAPOLI

Salita S. Gregorio-Campupomo
VS ● N-A-B-C-T2-GT4-S6
AC Cagliari - Via E. Carboni Boi -
09100 CAGLIARI

Slalom a Ottaviano
SI ● N-A-B-VS
Rombo Team Campania - Casella
Postale 2310 - 80100 NAPOLI
(AD)

Slalom Tornanti di Schignano
SI ● N-A-B-VS
Sport Promo Service - Via S.
Trinità 25 - 50047 PRATO
(Firenze)

8-11 novembre

Rally di San Marino
R ●●● N-A-B
(coeff. 3)
Campionato europeo
FAMS - Via IV Giugno 124/57 -
47031 SERRAVALLE (Repubblica
San Marino)

9-10-11 novembre

Finali Challenge FISA a Siena
R ● N-A-B
FISA - Via di Città 25 -
Segreteria - 53100 SIENA

10-11 novembre

Corse ad Hockenheim
VC ●●● N-A-B-C-F3-FF-FSF-R5-
VW
Rheintal MSC im ADAC e V -
Schanzerstr. 12 - 6833
WAGHAUSEL (Germania)

GP Cart a Las Vegas
VC ●●● F.Cart-FSV
SCCA - 6750 South Emporia
Street - ENGLEWOOD Col. 80112
(USA)

Rally Köln-Arhweiler

R ●●● N-A-B
ADAC Nordrhein e V -
Altenburgerstr. 375 - 5000 KOLN
51 (Germania)

11 novembre

Gara Club a Magione
VC ●●● N-A-B-C-Formule varie
Scuola H. Morrogh - Casella
Postale 8 - 06063 MAGIONE
(Perugia)

Trofeo INA Assicurazioni a Vallelunga

VC ● tg
Salerno Corse - Casella Postale
155 - 84100 SALERNO

Slalom a Ercolano

SI ● N-A-B-VS
Scud. Caserta Corse - Corso
Giannone 110 - 81100 CASERTA

Autogimkana del Catenaccio a Mezzano

AG ● tg
Team Dradiauto - 48010
MEZZANO (Ravenna)

Le gare rinviate e annullate

3-4 novembre	RALLY DEI LESSINI	rinv. a d.d.d.
	RALLY DELL'IRPINIA	rinv. a d.d.d.
4 novembre	SLALOM A TEANO	rinv. a d.d.d.
11 novembre	CORSE A CALDER	rinv. al 18 novembre

I saloni europei dell'auto

14-25 novembre	Torino	Salone Internazionale
17-25 novembre	Roma	8. Rassegna Motoristica Romana
7-16 dicembre	Bologna	Motor Show

TELE SPRT
(051) 455448
è il vostro numero
di riserva quando
trovate occupato
il **453333**

LEGGENDA

●●●	Internazionale
●●●	Nazionale a part. straniera
●●●	Nazionale
A	Gruppo A
A 112	Autobianchi A 112
AC	Autocross
B	Gruppo B
C	Gruppo C
D	Gruppo D
DGT	Dragster

F1	Formula 1	FSV	Formula Super Volkswagen	S6	Vetture sport
F2	Formula 2	FR	Formula Renault	SA	Vetture elaborate
F3	Formula 3	FRE	Formula Renault Europa	SL	Slalom
F4	Formula 4 FIK	FV	Formula Volkswagen	STK	Stock car
F2000	Formula 2000	GT3	Gran Turismo di serie	T1	Turismo di serie
FAt	Formula Atlantic	GT4	Gran Turismo speciale	T2	Turismo di serie
FF	Formula Ford 1600	IMSA	Vetture GT USA	tg	Tutti i gruppi
FFiat	Formula Fiat	R	Rally	VC	Velocità in circuito
FL8	Formula libera	R5	Renault 5	VE	Vetture d'epoca
FP	Formula Panda	R5t	Renault 5 turbo	VS	Velocità in salita
FS	Fuoristrada	RC	Rallycross	VG	Velocità su ghiaccio
FSF	Formula Super Ford	S5	Vetture silhouette		

AUTOSPRINT - Il settimanale da corsa - Anno XXIV N. 44 del 30/10-5/11 1984
CONTI EDITORE S.p.A. - Direttore responsabile ITALO CUCCI

PREZZI ALL'ESTERO: Australia Doll. 4,50 - Austria Sc. 60,00 - Belgio Bfr. 77,00 - Canada C. Doll. 3,50 - Danimarca Dkr. 26,00 - Francia Fr. 16,00 - Germania Dm. 7,50 - Grecia Dr. 270,00 - Inghilterra Lgs. 1,60 - Lussemburgo Lfr. 22,00 - Malta Cm. 45 - Olanda Hfl. 7,70 - P.to Monaco Fr. 16,00 - Spagna Pts. 265,00 - Svizzera Sfr. 5,00 - Svizzera Canton Ticino Sfr. 4,20 - Sud Africa Rand 3,95 - USA Doll. 2,75. MODALITÀ DI PAGAMENTO: a) vaglia postale - b) assegno bancario - c) versamento sul c.c. postale n. 244400, da intestare a Conti Editore S.p.A., via dell'Industria 6 - 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna). Numeri arretrati, il doppio del prezzo di copertina.

AUTOSPRINT ALL'ESTERO: Argentina: Viscontea Distribuidora S.C.A. Calle la Rioja 1134/56, Buenos Aires; Arabia Saudita: Al-Khazindar Establi. P.O. Box 157, Jeddah; Australia: Speedimpex Australia PTY. Ltd., 160-166 - Sussex - Street - Sidney; Austria: Morawa & Co., Wollzeile, 11, 1010 Wien 1; Belgio: Agency & Messageries de La Presse S.A., Dept. Publications 1, Rue de La Petite-Île 1070 Bruxelles; Brasile: Livraria Leonardo da Vinci Ltda., Rua Sete de Abril, 127, 2º Andar, S/22, San Paolo; Canada: Speedimpex Distribution Inc., 155 Deerhide Crescent, Unit 5, M9M-2Z2, Toronto, Ont.; D.P.E. distribution de Presse Europeen Inc., 9875 L'Esplanade, H3L-2X2, Montreal, Que.; Danimarca: Dansk Bladdistribution, V/Mogens Schroeder 5, Rosenborggade 1130 Copenhagen; Ecuador: Oviedo Ermanos, Agencia De Publicaciones S.A. Chimborazo Sill Y Luque, Guayaquil; Francia: C.C.E.I., 107, rue Réaumur, 75002 Paris; Francia del Sud: Presse Diffusion S.A., Rue de Millio, Monaco Principato; Germania: W.E. Saarbach G.m.b.H., Postfach 10 16 10, Follenstrasse, 2, 5000 Koeln, 1; Grecia: The American Book & News Agency 387, Vouliagmenis Avenue, Ilipoupolis-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, Bôte Postale 2022, 1022 Luxembourg; Malta: Miller Distributors Ltd., M.A. Vassalli Street, Valletta; Olanda: Van Ditar 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, 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-Agency AG, Sevogelstrasse, 34, 4002 Basel/Svizzera; Svizzera Canton Ticino: Melisa S.A., Via Vagezzi 4, 6901 Lugano; Turchia: Yabancı Basın Tevziat, Barbaros Bulvarı 51, Besiktas-Instanbul; Uruguay: D.I.S.A., Julio Herrera Y Obes 1626-28-30, Montevideo; Julio Nunez, Avenida Gonzalez Ramirez 1393, Montevideo; U.S.A.: Speedimpex U.S.A. Inc., 23-16 40th Avenue, Long Island City N.Y. 11101; Venezuela: Editorial Ca. Calle Negrin, Ed. Davolea, Planta Baja, Caracas.

PUBBLICITÀ: Concessionaria: A. Manzoni & C. S.p.A. via Villorosi, 13 - 20143 Milano - Tel. (02) 83 872 FILIALI: 40121 Bologna, Via dei Mille, 16 - Tel. (051) 261218 - 225609; 16129 Genova, Tel. (010) 369347; 80121 Napoli, Via Medicina, 17 - Tel. (081) 312297 (5 linee); 35100 Padova, Via Pellizzio, 15 - Tel. (049) 35515 - 35559; 90141 Palermo, Via Messina, 3 - Tel. (091) 589111; 00186 Roma, Via del Corso, 207 (P.zza Colonna) - Tel. (06) 6794091 - 6783051; 10128 Torino, Via Montecuccoli, 6 - Tel. (011) 51.75.86-7-8. E altre filiali in Italia.

Articoli, foto e disegni non richiesti, anche se non pubblicati, non verranno restituiti - Copyright «Autosprint» 1984.

WE

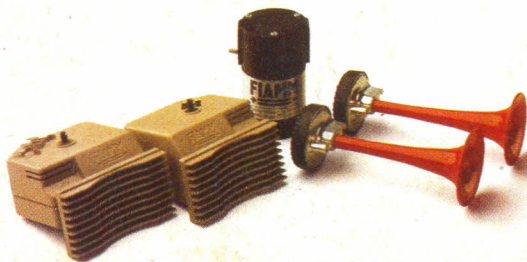


**IN AEROPORTO L'ENERGIA
E' GARANTITA DA FIAMM.**

COME NELLA TUA AUTO.



Ci sono situazioni in cui l'elettricità non deve mancare mai.
Per questo Fiamm costruisce accumulatori che assicurano l'energia di riserva.
Sono più di 40 anni che Fiamm si occupa di energia, in tutti i settori e su ogni tipo di mezzo.
Oggi Fiamm è la batteria d'avviamento più acquistata d'Italia e anche la maggiore industria mondiale di avvisatori acustici.



FIAMM
+ -
Ci puoi contare.

