

AUTO SPRINT

38

IL SETTIMANALE DA CORSA
Anno XXV - N. 38 - 17-23 settembre 1985 - L. 1.800
Sped. in abb. postale gr. 11/70

CLAMOROSO
LA RENAULT
NON SMETTE?

Foto Amaduzzi



DALLA DISFATTA FERRARI
ALLA LOTUS DI SENNA

CRONACA NERA

La FIA e la FISA hanno deciso sul Gp Sudafrica

SI CORRERA'

I VERTICI della Fia, Federazione Internazionale dell'Auto, hanno deciso che il Gp del Sudafrica si disputi regolarmente, come già da tempo previsto dal calendario, il 19 ottobre prossimo. Lo ha reso noto, nella giornata di sabato 14 settembre, il presidente della Fisa, J.B. Balestre, che ha letto un comunicato nel corso di una conferenza stampa. «La Fia, fondata 81 anni fa, è costituita dagli Automobil club nazionali di 93 paesi, che si sono dati gli statuti e i regolamenti che ogni paese membro deve rispettare, pena l'esclusione. La Fia ha sempre rispettato l'art. 2, che vieta ogni discriminazione per ragioni politiche o di razza, o religione. Poiché nessuno dei club nazionali dei paesi aderenti ha chiesto sanzioni contro l'Automobil club Sudafricano, o l'annullamento della prova di F.1 e che solo i Governi di Francia e Finlandia hanno domandato di trasferire o spostare la prova la Fia ha confermato la prova, avendo avuto garanzie dell'Automobil Club Sudafricano sulla sicurezza del pubblico e dei partecipanti. Soltanto una evoluzione delle condizioni di sicurezza potrebbe indurre la Fia a prendere decisioni straordinarie». In riferimento alla rinuncia della Renault, Balestre ha sottolineato che sono sufficienti 12 vetture al via perché un Gp abbia validità mondiale, cosa già verificatasi nel Gp di San Marino '82 quando al via furono solo 14 vetture, per il boicottaggio attuato di alcune squadre. È stato anche specificato che né il presidente della Fia, né quello della Fisa hanno il potere di annullare arbitrariamente questo Gp. Il comitato esecutivo Fia ha ritenuto che la violazione dell'art. 2 avrebbe creato un grave incidente, capace di aprire la porta a pressioni politiche di qualsiasi natura e che la cosa avrebbe condotto alla dissoluzione ed alla scomparsa della Fia stessa con conseguenze più gravi di quelle del boicottaggio delle Olimpiadi di Mosca. Balestre ha sottolineato che la situazione in Sud Africa viene tenuta sotto controllo da tre ispettori e che non c'è una data limite, per un eventuale annullamento del Gp per cause di forza maggiore, quali uno sciopero generale oppure il rifiuto da parte del Governo di Pretoria di concedere i visti d'ingresso ai giornalisti accreditati Fisa.



Jean-Maria Balestre durante la conferenza stampa a Spa riguardo il Gp del Sudafrica

DUNQUE in Sudafrica, a meno di un precipitare della situazione tale da non garantire per la gente del Circus della F. 1 la sicurezza personale o anche soltanto il diritto di recitare il proprio ruolo (caso dei visti ai giornalisti di Paesi contrari al regime del posto), si correrà. Lo hanno stabilito con non poche difficoltà morali, ma pur nell'intento di rispettare le regole che stanno alla base dei due organismi, la Fia (la Federazione Internazionale dell'Automobile) e la Fisa (la Federazione Internazionale dello Sport Automobilistico). E questa decisione, anche se il fatto può sembrare sgradevole, è l'unica che il massimo organismo automobilistico e la sua diretta emanazione sportiva potevano prendere. Fia e Fisa in passato, ma anche recentemente, hanno sempre preteso che lo sport non si confondesse con la politica. Addirittura il Safari, uno dei rally mondiali di maggior prestigio, ha rischiato quest'anno la sua validità per il titolo mondiale, se in Kenya, come volevano i politici locali, non fossero stati ammessi alla partenza quei conduttori che in passato avevano gareggiato in Sudafrica. Ovvio, quindi, la risposta di Balestre a chi si aspettava clamorose dichiarazioni. Il suo è stato un «mantenete le posizioni» su una linea che vede il Gran Premio di Kyalami nella stessa ottica del primo gennaio di quest'anno o degli anni passati. L'apartheid esiste oggi come esisteva allora. Scandalosa oggi come ieri. Deprecabile oggi come ieri. Inumana e ingiusta oggi come ieri. Di diverso ci possono essere solo le condizioni ambientali relative alla sicurezza della manifestazione. Una volta stabilito che queste non sono in pericolo, tutto il resto è sin vergognoso che diventi oggetto di scoperta nel settembre del 1985.

EPPURE è accaduto. Come era inevitabile perché l'automobilismo è uno sport di grande successo, ma non ha il pedigree degli sport nobili. Questi ultimi hanno tutta una storia in commistione, voluta o forzata, con la politica. Adesioni sorprendenti o boicottaggi di comodo si sono sprecati. Logico che per chi è uso a trattare con questo modo di fare sport sembri curioso il modo d'intendere lo stesso sport da parte degli altri. Per un parlamentare in cerca di popolarità di facile presa chiedere «un gran gesto» a Ferrari è sin troppo banale. Ancor più ovvio indignarsi per la sua coerenza. D'altronde chi si meraviglia o si offende è certo uno che crede che le Olimpiadi siano con la «o» maiuscola se giocate in Russia e con la «o» minuscola se giocate negli Stati Uniti. E viceversa, naturalmente. In Sudafrica c'è qualcosa da abolire, questo sì, e in fretta. Ma non è certo il Gran Premio.

Carlo Cavicchi

L'opinione di Ferrari

Riproduciamo la lettera che Enzo Ferrari ha indirizzato a Eugenio Scalfari, direttore di «la Repubblica». In essa il costruttore spiega il suo punto di vista sul Gran Premio del Sudafrica.

Caro direttore, in questi giorni mi trovo coinvolto in una polemica sulla partecipazione al Gran Premio del Sudafrica e si pretenderebbe da me, fra tante responsabili e autorevoli incertezze, una decisione che non mi compete.

È una polemica ricorrente, bisogna precisare, perché fa presa su molte, diverse situazioni. Questa volta, di nuovo, presenta innovazioni giustificative che sfiorano l'ironia su uno sfondo socialmente tragico.

A chi mi ha sollecitato ho risposto che la Ferrari si atterrà alla decisione della Federazione internazionale sportiva dell'automobile, con la quale ho nel 1984 sottoscritto un impegno per il campionato mondiale Formula 1 1985 che la vincola alla presenza a tutte le gare che tale Federazione organizza e disciplina. Se si dovesse seguire il ragionamento di chi vorrebbe usare lo sport come arma di pressione politica, occorrerebbe interrogarsi: perché correre quel Gran premio d'Europa, che Roma ha rifiutato per il 1985, in Inghilterra, quando si legge in prima pagina di «la Repubblica»: «Il pugno della Thatcher sui negri di Birmingham, Liverpool e Bristol»? Perché nel 1986 andare in un Paese dell'Est come Budapest?

E i perché, mutando i fattori, continuerebbero all'infinito, e in qualsiasi circostanza il comportamento della Ferrari sarebbe deplorabile da parte dei protestatari di turno.

No, non sono d'accordo. Il mio «distintivo» fra sport e politica è fondamentale: sono nato e cresciuto educandomi alla fratellanza fra tutte le genti predicata dalle Olimpiadi di Atene, Londra, Stoccolma, all'inizio del secolo, e ho constatato il risultato della interferenza politica nelle due ultime edizioni, a Mosca e Los Angeles, rafforzando così la mia convinzione che quando la politica investe lo sport finisce per snaturarlo. Io credo fermamente che lo sport sia al di sopra, meglio al di fuori di qualsiasi contesa politica, per profonda che essa sia.

Per questo ideale ho vissuto, cercando sempre di adeguarmi alle realtà del presente, e anche questa volta saprò obbedire alle disposizioni di chi deve decidere, sia la Fisa, o il Coni, o il Cio, o il ministero degli Esteri, ma senza rinunciare ai miei principi.

Cordialmente

Enzo Ferrari

SOMMARIO

36
Cart: vecchi cacciatori sulle orme di un giovane leone



FORMULA 1

| | |
|-------------------------------------|----|
| Il Gp del Belgio dai nostri inviati | 5 |
| Il contagiri di Monza | 28 |

IL PERSONAGGIO

| | |
|-------------------|----|
| Alessandro Santin | 42 |
|-------------------|----|

SPECIALI

| | |
|--|----|
| Storiche: 3 giorni di ricordi | 32 |
| Cart: volata finale | 36 |
| Alfa party a Laguna Seca per i 75 anni | 70 |
| F.3: lotta a tre per il titolo | 74 |

SULLA STRADA

| | |
|--------------------------|---------|
| Il Salone di Francoforte | 100-109 |
|--------------------------|---------|

RALLY

| | |
|----------------------------------|----|
| Trofei d'Italia: Nord chiama Sud | 92 |
|----------------------------------|----|

74
Formula 3: alla vigilia di Imola Forini, Barbazza e Caffi dicono...



LE GARE DELLA DOMENICA

| | |
|------------------------------------|-------|
| Euroturismo a Nogaro: ancora Rover | 98 |
| Domenica Sprint | 83-91 |

RUBRICHE

| | |
|----------------------|-----|
| Tuttevelocità | 25 |
| Controcorsa | 27 |
| Leggiamo per voi | 31 |
| Self service (posta) | 78 |
| Auto compravendita | 80 |
| Tuttekarting | 82 |
| Tutterally | 97 |
| Tuttestero | 110 |
| Dove corriamo | 111 |

100
Tecnologia e raffinatezza protagoniste al Salone di Francoforte



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

AUTO SPRINT

n. 38 Anno XXV 17-23 settembre 1985

Direttore responsabile
CARLO CAVICCHI

Caporedattore
Roberto Guglielmi

Inviati speciali
Marino Bartoletti
Giancarlo Cevenini

Capi servizio
Daniele Buzzonetti
Alfredo Maria Rossi

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

Impaginazione
Morena Albertini, Giordano Capelli,
Franco Rossi

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

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

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

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

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

FIEG AUTOSPRINT
IL SETTIMANALE DA CORSA
FONDATO NEL 1961

CONTI EDITORE

Direttore editoriale
ITALO CUCCI

Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 696

Minuto per minuto il dramma della Ferrari

SPA — Il dramma scoppia poco prima del via. Alboreto fa un giro prima di schierarsi sulla linea di partenza. Alle sue spalle si «incolla» Prost. Michele fa finta di rientrare ai box ma invece compie un altro giro. E Alain sempre dietro. Ma quando «Albo» finisce questa seconda tornata arriva il colpo di scena: dalla Ferrari schierata sulla linea di partenza esce un gran fumone nero. Intervengono i meccanici e si accorgono che c'è stata una perdita d'olio che ha corroso la guarnizione di una candela e il motore è andato a fuoco.

ORE 13,42. Michele scende precipitosamente dalla vettura e, seguito dai meccanici, da Piccini e Gardella, corre ai box dove riposa malinconicamente il «muletto». Ma è la macchina vecchia! Non importa, i meccanici la preparano in pochi attimi. Alboreto si riveste e parte di nuovo verso lo schieramento. Mancano 11 minuti al via. Intanto gli addetti riportano la vettura «malata» sul van Ferrari.

ORE 13,50. Non appena posizionata la vettura sullo schieramento, Michele abbandona nuovamente la Ferrari. Sotto lo sguardo interdetto dei presenti si lancia in direzione dei box. Mentre corre si slaccia il casco che abbandona su un muretto. Prende quello di riserva, ma indossatolo non torna in pista. No, si dirige verso il van Ferrari, sale rapido le scale e sparisce.

ORE 13,56. Alboreto riappare dopo 6 minuti con il casco in mano e corre a perdersi verso la pista. Ma cos'è successo? «Nulla, — dice Michele — avevo la visiera sporca di benzina e sono andato a sostituirla». Le sue parole si perdono fra le grida «Dai Michele» e il rumore dei motori che ringhiano sentendo l'approssimarsi della partenza. E via con il giro di ricognizione.

ORE 14,04. Scatta il verde al semaforo di Spa: i due ferraristi partono molto bene. Alboreto a metà circuito è terzo, poi scivola quarto. Johansson sembra in giornata e aggredisce la pista. Ma la corsa di Michele dura solo tre giri, poco più di sei minuti e la frizione esplode. Forse è montata male. Ora le speranze di tutti sono puntate su Johansson.

ORE 14,19. La pista si va asciugando rapidamente e Johansson si ferma ai box per sostituire le gomme. La fretta, così com'è cattiva consigliera, è anche foriera di pasticci. Nella concitazione la vettura di Stefan viene sistemata male e cade dal cavalletto. Viene risolledata a mano e finalmente, dopo un cambio di pneumatici soffertissimo, Johansson può ripartire. Ma anche per lui il sogno dura un attimo. Al settimo passaggio, infatti, il motore tradisce il biondo ferrarista e con lui anche le ultime speranze del Cavallino.

Giancarlo Cevenini

di Daniele
Buzzone

Al via di Spa
Senna è velocissimo
come al solito
e passa tutti:
cederà il comando
della gara solo
per pochi minuti
a De Angelis, dopo
il cambio-gomme
(FotoVillani)

SPA — Quando domenica mattina la pioggia ha iniziato a cadere sulle Ardenne, Ayrton Senna ha sorriso. Nella sua mente c'era ovviamente il ricordo del Gp del Portogallo, dominato con l'asfalto trasformato in un fiume. D'altronde i vari pronostici a premio, attualmente di moda nelle sale-stampa dei Gp, non lasciavano dubbi: il giovane brasiliano era il netto favorito. Ma Senna ha confermato non solo di essere un «mago della pioggia»; anche con le gomme slicks il suo è stato un dominio assoluto

IN COPERTINA/Gioia e amarezza nella grigia giornata di Spa: da una parte Senna conferma le sue grandi doti sul bagnato; dall'altra Alboreto, ritiratosi dopo tre giri, dà l'addio al titolo mondiale con un Prost terzo che gioca prudentemente alla... Lauda

ACQ

e in pratica la vittoria non è mai stata messa in dubbio. E finalmente sul gradino più alto del podio è salito un possibile «disturbatore» della cavalcata iridata di Prost; uno di quei piloti dei quali si diceva che avrebbero potuto «coprire» involontariamente le spalle a Michele Alboreto nelle occasioni poco favorevoli. Peccato che questa volta non fosse necessario data la giornata tutta da dimenticare per la Ferrari. Ora il titolo iridato è sempre più vicino a Prost che in Belgio non ha fatto molto per meritar-

lo ma è possibile dargli torto? Ha corso di rimessa soprattutto quando ha saputo che Alboreto era fuori gara ed ha comunque portato a casa quattro punti. Certo, alcune curiosità restano: ad esempio, se Prost fosse stato costretto ad attaccare, avrebbe potuto contrastare il passo di Senna? Soprattutto con l'asfalto bagnato le prestazioni delle vetture tendono ad avvicinarsi e dunque la McLaren non poteva a quel punto conservare la solita supremazia. Ed è su

segue



UA FORTE

Acquaforte

segue

questa base che Senna ha compiuto un piccolo capolavoro; con l'asciutto certi vantaggi tecnici sono incolumabili anche con ploti di grandissima classe mentre con pista bagnata e magari con gomme slicks certi exploit sono ancora possibili. Ed è stato al 22. giro che Senna si è reso protagonista dell'episodio che ha dato il volto definitivo al Gp. Con le gomme slick e l'asfalto quasi asciutto, Senna era al comando davanti a Mansell, Rosberg e Prost, quando una nuvola passeggera ha riportato l'acqua sulla pista. Non è durata molto ma quel tanto che basta per rendere inguidabili le macchine senza gomme «rain». I tempi si sono improvvisamente alzati ma contro il 2'12"410 di Senna, Mansell e Rosberg hanno risposto con 2'14"977 e 2'14"060 rispettivamente mentre Prost si è portato addirittura

ra a 2'17"915. Una enormità che conferma il valore del pilota brasiliano, qualche volta irruento e un tantino polemico non sempre con ragione ma in grado di «inventarsi» soluzioni da grande campione. Come in prova a Monza e il sabato pomeriggio proprio a Spa, quando ha ottenuto il secondo tempo dello schieramento con gomme usurate già a metà percorso e nonostante una vistosa sbandata alla Source. Un peccato che il motore Renault non abbia permesso a Senna di essere più spesso protagonista: il campionato sarebbe stato di sicuro più divertente.

A TRE GP dal termine, Prost si sente dunque sempre più vicino al titolo. La matematica non ha ancora messo fuori Alboreto ed anche a Brands Hatch il francese non dovrà accontentarsi solo di un piazzamento per disputare i successivi Gp del Sudafrica (se si farà) e dell'Australia con la «corona» già in testa.



L'ingegner Ghidella, al box della Minardi non «vede» il faticoso cambio gomma al box Ferrari (FotoAttualfoto) sulla vettura di Johansson che subito dopo, poi, romperà il motore (Colombo). In alto, Prost non è andato oltre il terzo posto nonostante Mansell, che l'ha preceduto, sia finito in testacoda. Ma al francese servivano i punti



Dietro le quinte del Gran Premio del Belgio

Ghidella preferisce Minardi

SPA — All'ultimo momento al Gp del Belgio è comparso anche l'ingegnere Vittorio Ghidella, amministratore delegato della Fiat-Auto. Una presenza alla quale si è fatta l'abitudine perché Ghidella è un vero appassionato della F. 1 e naturalmente tifa per la Ferrari. Questa volta però ha preferito non seguire la corsa dal box di Maranello, anzi si è tenuto piuttosto distante. Per carità, nessuna contrarietà ma resta il fatto che Ghidella in una giornata nera per la Casa di

Maranello è stato «ospite» del box Minardi, esattamente dalla parte opposta del lungo «corridoio». Solo di rimbalzo ha vissuto le vicissitudini di Alboreto e Johansson mentre ha avuto modo di complimentarsi con i responsabili della Minardi e della «Motori Moderni» che «nel loro piccolo» sono usciti dalle Ardenne con una piccola-grande soddisfazione. È troppo azzardare che l'ing. Ghidella ha preferito concedersi una giornata da appassionato piuttosto che soffrire «in

diretta» una delusione che era nell'aria quando Alboreto è stato costretto a prendere il via con un «muletto» non all'altezza? Sperando ovviamente in una pronta resurrezione della Ferrari ma a Spa si è divertito soprattutto con l'esibizione di Senna sul bagnato. Quel Senna che tra l'altro si è prontamente riscattato della «sciocchezza» commessa a Monza al via, quando è entrato nella terra in variante nell'assurdo tentativo di passare Rosberg. □





Solo un fatto straordinario potrebbe però mutare una situazione ormai preordinata e d'altronde non c'è nemmeno bisogno di sottolineare ancora una volta che la McLaren della seconda parte della stagione '85 lascia spazio a qualcuno solo in condizioni particolari. In prova con l'asciutto, Prost è stato perfino disarmante, tanto è stato minimo lo sforzo per ottenere una pole-position che gli altri piloti di punta si contendevano con una guida al limite. In gara poi non ha voluto rischiare e per la verità è emersa più la macchina che la classe del francese. Ma ultimamente l'ex-sfortunato ha mutato un po' tattica. In Olanda non ha voluto rischiare il sorpasso con Lauda mentre a Monza è partito con gomme inadatte a contrastare il dominio di Rosberg, interrotto solo da un guasto. In Belgio l'acqua non lo ha visto determinato più di tanto e poi con l'asciutto (a quel punto tutti i «piloti Goodyear» avevano gomme «C» semimorbide ed i «Pirelli» le «3» altret-

tanto semi-morbide) non ha potuto o voluto tentare rimonte. Fatto sta che Mansell, sempre brillante in questa occasione ed anche Rosberg finché non è stato costretto a ricambiare le gomme, erano davanti a lui senza problemi.

LA FERRARI in Belgio è stata invece protagonista solo in prova mentre la gara si è risolta del tutto negativamente. Una grossa delusione perché il levigatissimo asfalto di Spa aveva di colpo fatto dimenticare i guai registrati negli ultimi Gp in fatto di tenuta di strada. In Germania, Alboreto aveva vinto grazie all'asfalto privo di gobbe ed alla conformazione del circuito, senza curve velocissime. Una situazione che poteva ricrearsi a Spa, dato il tracciato non velocissimo in assoluto. E invece tutto è andato storto ma sono state anche prese decisioni sconcertanti. A Modena infatti era stato impartito l'ordine di utilizzare in prova



Sursum cordola

LA PIOGGIA, caduta abbondante sul circuito di Francorchamps, ha creato qualche problema. Alle 13,30, l'arbitro, signor Bruynseraede, ha convocato i capitani delle squadre e presa la vettura di Boutsen (belga e quindi ospitante) l'ha fatta rimbalzare tre volte come da regolamento prima di consentire l'inizio. Della pioggia ha fatto le spese anche Martini che non ha potuto indossare la macchina buona: «E se poi me la bagni?», gli ha detto Minardi. Il costruttore romagnolo era anche arrivato in ritardo alle prove di venerdì: era rimasto a Pennabilli per la fiera dell'antiquariato, la sua nuova passione. Interrogato in proposito, Minardi ha detto testualmente «**Questi marchingegni Moderni non mi convincono...**». Al momento della premiazione, quando Senna è salito sul podio, hanno suonato il nuovo inno brasiliano: «**E se piove e tira vento|gli altri fuori e Senna dentro...**». Ha potuto esordire Danner che ha ricevuto una superlicenza ma comunque senza confronto rispetto a quella goduta da Arnoux, che è a casa ormai da dodici gare. Dopo il Gp del Belgio, ha rilasciato una dichiarazione anche Luciano Lama: «**Nelle prossime trattative sindacali — ha detto il leader della Cgil — chiederemo che lo stipendio non sia più pagato il 27: non arriva mai**». Qualche equivoco al box Ferrari al momento della sosta di Johansson: prima i meccanici avevano capito che si dovesse cambiare la macchina e tenere le gomme; poi volevano a tutti i costi dargli indietro otto pneumatici più piccoli. Laconico Alboreto al momento di scendere dalla sua vettura: «**Un Belgio...co dura poco**». Alla Ferrari, intanto, dopo la zona, hanno adottato anche i ritiri ma, e qui sta la novità, anziché precampionato in campionato. Sotto inchiesta la vettura di De Angelis: Balestre, confidenzialmente JMB, ha scoperto che di quella roba, che dice sempre Elio, il motore non si può fare.

Alfredo Maria Rossi

sia la 156 ultima versione che quella «vecchia» con la quale Alboreto aveva ottenuto il miglior tempo nel Gp di maggio, poi non disputato. Con il risultato che si è perso del tempo inutilmente e per tre giorni è stato poi conservato un «muletto» superato come prestazioni. C'è da domandarsi se non fosse possibile allestire un «muletto» ultima versione, a parte la sconcertante mancanza di indicazioni, messe in evidenza da una simile scelta. Fatto sta che quando domenica a un quarto d'ora dal via, Alboreto ha davvero avuto necessità di utilizzare la vettura di riserva, è scoppiato il dramma. Michele era visibilmente contrariato perché sapeva di dover correre con uno svantaggio e nella successiva rottura della frizione può non essere estranea una preparazione non proprio curatissima. Inoltre lo stesso muletto era preparato per l'asciutto. La Ferrari non è uscita bene dal Gp del Belgio e forse non è stato fatto tutto per favorire una differente soluzione del campionato. Si è visto nei primi giri con asfalto bagnato che Johansson (ottimo questa volta anche in prova) teneva il ritmo dei primi ed era d'altronde tranquillamente quarto. Poi la rottura del motore, ennesima di una catena fin troppo sconcertante, ha mandato in fumo anche questa possibilità. Davvero un peccato perché le premesse erano ben diverse. □



Appena uscita dal tornantino della Source, pochi metri dopo il via, la Brabham di Piquet prima si intraversa e poi completa il suo testacoda. Eccola, a lato, ormai girata, con Prost che è appena passato e con le due Ferrari di Alboreto e Johansson costrette a una «schivata» da brivido (Attualfoto). In basso: l'attimo della violenta toccata della Ram di Alliot, ovviamente subito ritirato (FotoAmaduzzi)



LA CRONACA/Gran Premio bagnato, Senna scatenato

Samba della pioggia

Il brasiliano della Lotus corre più forte di tutti sotto l'acqua e precede Mansell e Prost che vede l'iride avvicinarsi perché Alboreto segna il passo con un altro ritiro

di Mike Andrews

SPA - È una pioggia insistente e fitta quella che sveglia il «circus» della F.1 la domenica mattina del Gran Premio. Il warm-up si effettua con l'asfalto completamente bagnato ed è Mansell a svettare su tutti in (2'25"462), a cominciare dalle Lotus di De Angelis (2'26"491) e Senna (2'26"732). Grossi problemi si preannunciano per Michele Alboreto che scende dalla sua Ferrari alle 10.20, dieci minuti prima del termine delle prove, con problemi all'iniezione e una perdita di olio. Un guaio che, purtroppo, è destinato a ripetersi. A circa tre quarti d'ora dal via cessa di piovere e nel cielo si apre qualche squarcio. Sfortunatamente, il miglioramento delle condizioni atmosferiche non è foriero di buone novità per i colori italiani: sono in difficoltà sia De Angelis sia Alboreto. Il romano è andato dritto dopo il Raidillon nel giro di ricognizione a causa dei freni bloccati, danneggiando leggermente il muso della sua 97/T. La squadra si agita e prepara il muletto, ma Elio parte ugualmente, sistemata la monoposto, con la sua vettura. Sta decisamente peggio Michele Alboreto che si presenta sulla griglia di partenza col posteriore in fiamme, a ripetizione di quanto avvenuto nel warm-up mattutino, e che investe anche un operatore della televisione, portato via a braccia. Il guasto all'iniezione, oltre ad avere inondato di benzina la visiera del pilota mette ko la versione rinnovata della sua 156/85. Il milanese è costretto a recuperare in fretta e furia il muletto, la solita, vecchia monoposto e a partire con quella: un duro colpo alle residue ambizioni iridate. Il via viene dato alle 14.04 con tutte le monoposte dotate di gomme «rain». La partenza migliore è di Ayrton Senna che si avventa in testa al tornante della Source davanti a Piquet, Mansell, Alboreto, Johansson e Rosberg. Il

brasiliiano della Brabham commette però un grosso errore, finendo in testacoda davanti al gruppo all'uscita della curva. È lo scompiglio generale: le due Ferrari evitano di misura la Brabham all'interno mentre Mansell perde due posizioni e altri, tra cui Rosberg e Surer, sono costretti a passare sull'erba all'esterno della pista. Nel corso della prima tornata Mansell riesce a ripassare sia Johansson sia Alboreto che erano riusciti a superarlo nel parapiglia creatosi.

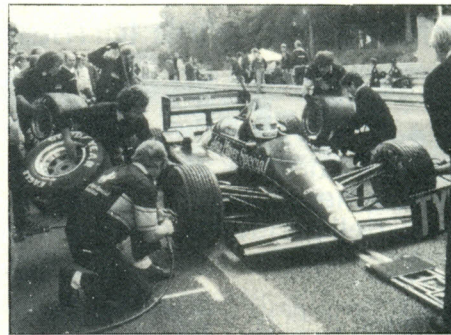
Al primo passaggio sul traguardo Senna ha già più di un secondo di vantaggio su Prost, seguito poi da Mansell, Alboreto, Johansson, Boutsen, Rosberg, De Angelis, Berger, Warwick, Fabi, Ghinzani, Tambay, Streiff, Surer, Piquet, Patrese, Cheever, Laffite, Brundle, Rothengatter e Martini. A un giro di distacco c'è la Zakspeed di Danner, partito dai box con il «muletto». Alboreto è in crisi con la frizione e nel corso del

2. giro deve cedere le armi a Johansson, Boutsen, Rosberg e De Angelis mentre nelle retrovie Tambay ha ragione di Ghinzani. Non piove più ormai da un pezzo e la pista comincia a presentare il classico «binario» asciutto. Rosberg è il primo a prendere la via dei box al termine del secondo passaggio per montare, come tutti i piloti Goodyear, quattro «C» intermedie slick. Il terzo è un giro infausto per Alboreto che termina la sua gara, con la frizione fuori uso, all'uscita di Pouhon. Davanti, Mansell ha ragione di Prost nel corso dello stesso giro mentre più dietro sia Striff sia Surer hanno avuto ragione della coppia Toleman composta da Fabi e Ghinzani. Poco dopo è la volta di Piquet a infilare la corsia dei box per il cambio gomme. La situazione davanti è stabile, con Senna, Mansell, Prost, Johansson, Boutsen e De Angelis nell'ordine. Al termine del quinto

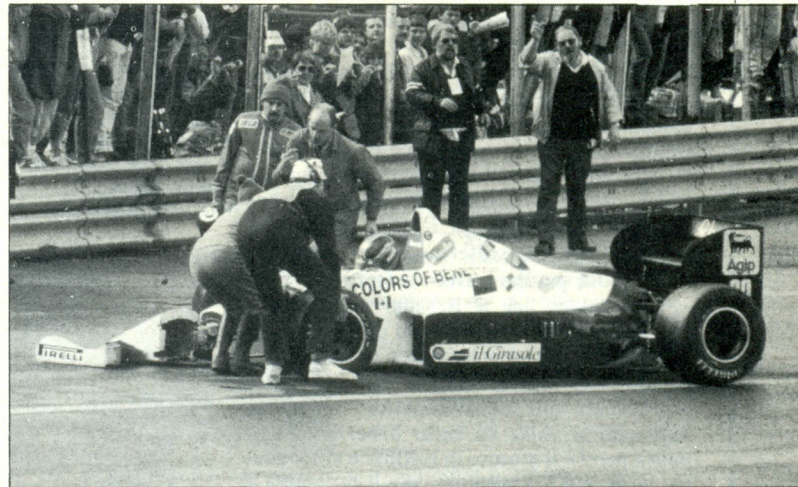


Il momento chiave della corsa **Additivo all'acqua**

SPA — Con le gravi difficoltà create alla Lotus dai motori Renault, difficoltà mostrate in più di un'occasione, era inevitabile che ci volesse un'altra giornata particolare per mettere Ayrton Senna nella condizione di potersi aggiudicare un Gran Premio. L'occasione, dopo il felice show acquatico dell'Estoril, è venuta anche a Spa e il brasiliano della squadra degli eredi di Colin Chapman non si è certo fatto pregare per coglierla al volo. Sul bagnato i consumi sono notevolmente ridotti e, una volta tanto, la Lotus ha potuto mettere sul piatto della bilancia, quasi a parità di motore (meno handicappato del solito), il formidabile telaio della 97T, riconosciuto tra i migliori del gruppo, oltre alle indiscutibili doti di guida del suo pilota. Un successo che non fa una grinza ma che probabilmente non sarebbe finito, con la pista asciutta, nell'albo d'oro della leggendaria squadra inglese senza le mutevoli condizioni atmosferiche. Le Williams e anche le McLaren, grazie ai loro motori, sono complessivamente in grado di marciare a ritmi superiori di quelli della Lotus, «azzoppata» inevitabilmente dal sei cilindri Renault, deludente anche nella rinnovata versione Ef 15. Questo non toglie certo nulla agli indubbi meriti di Senna, pronto ad approfittare come un falco dell'occasione presentatagli dal destino. È stato infatti quando la pista si è bagnata, verso il 22. giro, che il brasiliano ha acquisito il vantaggio utile per distanziare le Williams che gli stavano dando la caccia. Lo stesso è avvenuto per un ulteriore spruzzo verso il 35. giro, quando i giochi erano già comunque fatti. Vorrà dire che Brands Hatch, un'altra località tradizionalmente piovosa, Ayrton si porterà uno stregone pellerossa. E che il cielo gliene possa mandare tanta... □



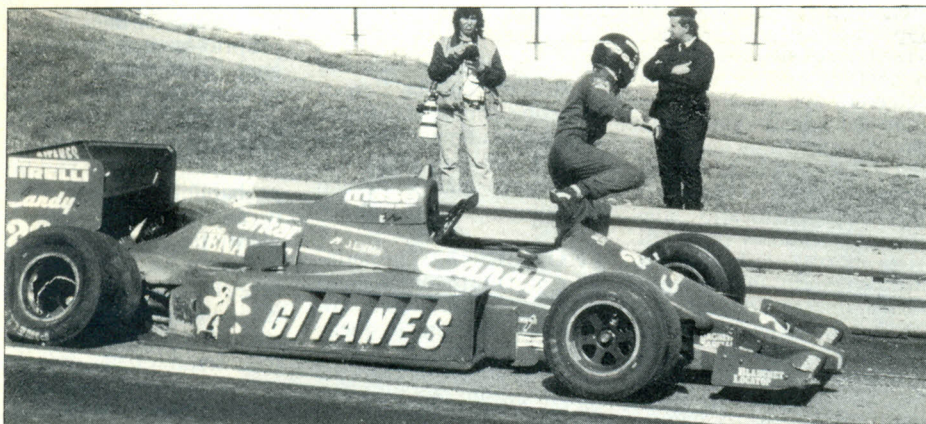
Cambio di gomme per De Angelis, a lato, che non sa ancora di essere atteso al ritiro per rottura di una turbina (Attualfoto). Ritiro anche per Ghinzani, sotto, dopo una toccata, mentre Laffite, in basso, sbatte all'uscita della Source (Foto Amaduzzi)



giro è la volta di Johansson di fermarsi per il cambio dei pneumatici: la monoposto numero 28, in una giornata decisamente nera per i colori della Ferrari, cade anche dai cavalletti per ripartire con un ulteriore ritardo! Lo svedese rientra in pista all'11. posto, giusto prima di finire in testacoda a causa della rottura del motore e abbandonare la sua vettura all'esterno di Les Combes. Nel frattempo nei box è rientrato anche Tambay, mentre Ghinzani è fuori gara per un'uscita di pista. Alla fine dell'ottavo giro tocca a Senna, Mansell e Prost rientrare nella pit-lane per il cambio gomme, quasi in contemporanea. In testa va momentaneamente De Angelis mentre l'inglese della Williams, uscito dalla corsia prima del brasiliano, tenta invano di resistere alla Lotus, senza successo. Senna è scatenato e al nono passaggio, alla staccata di Les Combes, infila De

Angelis riportandosi al comando. Elio, superato anche da Mansell, entra nei box alla fine del 10. giro per il cambio gomme. Nel frattempo dalle retrovie è rinvenuto fortissimo Keke Rosberg che dalla 22. posizione occupata al momento della sua sosta è risalito sino alle spalle di Senna e Mansell. Esce di pista anche Alliot con la Ram. Esaurita la serie dei cambi di pneumatici, la situazione si stabilizza all'11. giro con Senna che precede Mansell. Più staccato è Rosberg, con Prost alle calcagna. Prost attacca, o almeno tenta di farlo, Rosberg, ma il finlandese resiste e Alain preferisce lasciar perdere, complice anche la pioggia che è tornata a cadere sulla pista. Nel frattempo abbandona la corsa anche De Angelis, vittima della rottura di una turbina all'inizio del 17. giro. E fuori anche Danner col motore ko. La pioggia si infittisce ulteriormente e del fatto ne approfitta

nel 22. giro Senna per aumentare il suo vantaggio su Mansell mentre Rosberg fa altrettanto con Prost. Dietro, Piquet si è liberato di Fabi e Warwick passa Tambay che ha la quinta marcia che non entra, prima di ritirarsi al 24. giro per la rottura dello stesso rapporto. Al 26. giro torna a uscire il sole ma non porta buono alle Alfa Romeo di Cheever e Patrese, con l'italoamericano che si ritira col cambio rotto. Patrese entra ai box con problemi di iniezione e cinque giri più tardi è costretto a sua volta all'abbandono. Rosberg si avvicina pericolosamente a Mansell, tra l'altro handicappato da un forte dolore a una costola contusa a Monza. La battaglia in famiglia per il terzo posto ha termine al 32. giro, con il finlandese che ha un problema ai freni ed è costretto a rientrare al box il giro seguente. Mansell, che ha preso un margine di sicurezza, è comunque autore di una disgressione nella sabbia all'esterno di Les Combes, conclusasi senza ulteriori danni. Rosberg torna in corsa al quarto posto. Boutsen ha problemi al differenziale ed è costretto al ritiro al 41. giro mentre poco prima Laffite, appena uscito dai box con le gomme fredde, finisce contro il rail all'uscita della Source. Piquet ha ragione di Warwick per il quinto posto ed è un cielo finalmente sgombro di nuvole quello che accoglie l'abbassarsi della bandiera a scacchi. Senna, nonostante alcuni spegnimenti intermittenti del propulsore Renault, vince così il secondo Gran Premio della sua carriera davanti a Mansell, Prost e Rosberg, mentre doppiati finiscono nell'ordine Piquet, Warwick, Berger, Surer e Streiff. Termina la sua corsa anche la Minardi di Martini, classificata dodicesima a cinque giri. È purtroppo il miglior risultato dell'automobilismo italiano nel Gp del Belgio... □



LE INTERVISTE/Senna tormentato dal motore che si spegneva

«Che sofferenza»

Il pilota brasiliano ora andrà a riposarsi in Brasile. Nigel Mansell, a causa del cattivo bilanciamento della vettura, ha sofferto del riacutizzarsi del dolore al petto conseguenza dell'incidente di Monza. Prost si è solo curato di arrivare a punti

di Giancarlo Cevenini

SPA - Ormai a Senna hanno appioppato diversi soprannomi: «Mago della pioggia», «Cyclon», «King of the rain», ma sta di fatto che i due Gp disputati sotto l'acqua li ha vinti entrambi lui.

«È stata una vittoria diversa dall'altra ottenuta in Portogallo — ci dice — là c'era il fascino della prima volta, qui a Francorchamps è stata per me una vittoria sofferta, mi sono dovuto fermare a cambiare le gomme e quando sono ripartito ho dovuto passare Mansell, e credimi non è stato facile, una vittoria bella, ma sofferta».

— Ayrton, perché ha tanta fretta?

«Parto subito per il Brasile, sono stanco dell'Europa, vado a riposarmi un po' nel mio paese, ritornerò qualche giorno prima del GP d'Europa a Brands Hatch».

— Parliamo un po' della gara...

«Quando si vince va tutto bene, ho avuto paura perché il motore in rettilineo si spegneva, ho levato il limitatore, ma il problema è rimasto».

— Come è stata la gara?

«Tirata in tutte le fasi, soprattutto nella metà e verso la fine, perché io ho sempre dovuto andare al massimo per tenere il vantaggio che avevo su Mansell entro i limiti di sicurezza».

— E se non avesse piovuto?

«Non so come sarebbe andata la gara senza la pioggia, per noi è stato certamente un vantaggio, sono partito bene, mi sono staccato subito fin dai primi giri quando tutti avevano il pieno di benzina e sono riuscito a mantenere il distacco nonostante la rimonta di Mansell».

Mansell è arrivato secondo, dopo essere stato protagonista di una bellissima lotta con il compagno di squadra Rosberg.

— Come è andata questa tua gara?

«Una gara dura. Avevo un dolore al petto dopo l'uscita di pista alla curva grande di Monza domenica mattina prima della gara per lo scoppio di un pneumatico, un dolore che si è riacutizzato qui a Francorchamps. Ora rientro a Londra, credo di avere una costola incrinata, andrò a farmi fare delle lastre».

— E perché si è riacutizzato il dolore?

«Molto probabilmente perché per tre giorni ho dovuto guidare una macchina non ben bilanciata».

— Come mai tutti quei testa coda, e quel salto di chicane?

«Causa il bilanciamento errato fra i freni anteriori e quelli posteriori, ho rischiato molto».

— Momenti difficili in gara?

«Sì, quando ad un certo momento una parte

di pista era bagnata e l'altra era asciutta. Devo aggiungere però che i commissari di gara sono stati molto bravi con le segnalazioni».

Prost, è contento, ormai si sente il titolo in tasca. Hai rallentato vistosamente e lasciato andare Rosberg? Perché?

«Non c'erano ragioni che rischiasse inutilmente, dopo avere visto Alboreto fermo. Il mio solo obiettivo era quello di arrivare in zona punti».

— Il prossimo appuntamento è Brands

Hatch, un tuo giudizio?

«Brands Hatch è favorevole alla Mc Laren, Ferrari dovrà fare dei miracoli per vincere là».

— Imprendibili le Williams?

«Rispetto alla mia Mc Laren erano troppo veloci in rettilineo».

— Un giudizio sulla tua vettura?

«Fantastica e perfetta in tutto, una vettura nata per vincere».

— Il titolo?

«Aspettiamo, aspettiamo...».



Prost sul podio riceve i complimenti di Mansell sotto lo sguardo benevolo di Senna: il brasiliano ha vinto la gara ma il francese ha forse vinto il mondiale (FotoVillani)

Se la Ferrari non aderirà al boicottaggio contro il Sudafrica I sindacati minacciano il blocco

SPA — La componente sindacale della fabbrica di Maranello (ma non i meccanici del reparto corse...) ha minacciato di impedire alla Ferrari la partecipazione al Gp d'Europa a Brands Hatch e a quello d'Australia a Adelaide se la Casa non si schiererà apertamente a favore del boicottaggio della prova sudafricana del mondiale. Tale minaccia verrebbe attuata non montando il materiale necessario alle trasferte. Già dal punto di vista sportivo, la Ferrari sta attraversando un momento estremamente delicato e certo il fatto che i sindacati tentino di imporre con la forza del ricatto il loro volere (venerdì 13 c'è già stata una fermata di 15 minuti

che però non ha interessato il reparto corse) non semplifica certo la situazione. Nel corso della settimana sono previsti diverse riunioni per appianare la questione e permettere la conclusione di una stagione già abbastanza tormentata che la Ferrari vorrebbe tentare di salvare battendosi al meglio contro la McLaren sia per il mondiale piloti che per quello costruttori.

LE OMBRE che si proiettano sul futuro immediato della Ferrari non sono comunque inferiori a quelle lanciate dall'esito estremamente negativo del Gp del Belgio disputato sulla pista di Francorchamps. Nessu-

no riteneva possibile che potesse verificarsi una giornata più nera di quella già tanto tetra di Monza eppure, qui in Belgio, è accaduto. Per colmo d'ironia, è stata proprio la pista che a giugno, in occasione del poi rinviato Gp belga, aveva evidenziato una netta supremazia della Ferrari sulla McLaren, a sancire l'addio, probabilmente definitivo, a ogni speranza di riscatto. In questi tre mesi, mentre la McLaren ha proseguito, e bene, la sua strada la Ferrari ha conosciuto una situazione di stallo che ha invertito i termini della situazione: sempre crisi e esaltazione ma a ruoli rovesciati. □



Alboreto dopo l'ennesimo stop Siamo rimasti tre mesi indietro

SPA - La gara è ancora in pieno svolgimento, ma alla Ferrari c'è aria di smobilitazione, l'ing. Ghidella arrivato, all'improvviso all'ultimo momento se ne sta ai box Minardi!!! Sotto la tenda Ferrari i due piloti aspettano a piè fermo i giornalisti che vogliono sapere. Dice Alboreto: «È stata certamente una débâcle: ho dovuto partire con la macchina vecchia e già questo era un handicap insormontabile perché il muletto non era pronto per la gara. È poi esplosa la frizione, ma se anche non fosse successo non avrei avuto soddisfazioni da questa gara».

— Come spieghi questo stop della Ferrari proprio nel momento più

importante della stagione, quando ci si sta giocando il titolo?

«Non so cosa dire, siamo rimasti fermi e gli altri hanno progredito: noi siamo rimasti a giugno, gli altri sono ovviamente in settembre».

— Il titolo mondiale?

«Per l'amor di Dio, non ci penso: come stanno andando le cose come potrei farlo? Comunque spero ancora di vincere qualche gara, almeno questo: mi piace salire sul podio».

— Come giudichi oggi, alla luce degli ultimi due appuntamenti, il momento Ferrari?

«Facile: noi siamo rimasti fermi al Nordamerica, siamo almeno tre mesi indietro. Abbiamo avuto problemi di motori; ci siamo fissati a cercare le ragioni di questi problemi e gli altri sono andati avanti: non solo ci hanno raggiunto, ma ci hanno superato». Stefan Johansson è attorniato da giornalisti svedesi venuti a vederlo correre qui a Francorchamps, ma non si sono divertiti come non si sono divertiti le «Falangi Ferrariste» venute fin qui o davanti alla tv in Italia.

— Che cosa è successo?

«Semplice: è esploso il motore».

— Cosa hai pensato quando ai box per cambiare le gomme la macchina è caduta dal cavalletto?

«Nulla, cosa volevi che pensassi: sono incidenti che possono capitare».

— Quei pochi giri fatti come sono andati?

«Il telaio mi sembrava buono sotto l'acqua, ma poi il motore mi ha tradito, così per me è finito tutto».

— Keke Rosberg, come sempre splendido, alla fine è quarto. Cosa è successo, Keke?

«Avevo una macchina difficile da guidare perché sovrasterzante, poi mentre ero in bagarre con il mio compagno di squadra Mansell si è rotta la presa d'aria e mi sono dovuto fermare ai box perdendo la posizione a favore di Alain».

— Qualcosa da rimpiangere?

«Sì, se fossi partito subito con le slick come volevo fare avrei potuto fare meglio, ma non ho avuto il coraggio». A tenere alto il morale e il vessillo italiano sono state le Minardi e il bravo Martini. Sentiamo cosa ha da dirci il pilota:

«Sono contento di aver finito la gara e di essere dodicesimo, Minardi mi ha imposto di partire con il muletto, così ho fatto, forse con la mia vettura avrei potuto fare un tantino meglio». Per la cronaca, Minardi ha voluto che il suo pilota corresse con il muletto, perché con lo stato della pista era possibile fare un testa-coda e rovinare la macchina e la Minardi non poteva permetterselo, perché quest'altra settimana deve fare delle prove comparative a Misano. □



È tornata la pioggia, e Senna in alto (foto Villani) è tornato sul podio. Ancora uno stop per Johansson al centro, (foto Amaduzzi) e Alboreto. A destra: Piccinini parla con Ducarouge: un sogno oppure una speranza? (Foto Colombo)



LE PROVE/Spa, ora senza buche, dice Prost

Re del biliardo

L'equilibratissima McLaren domina sul manto rifatto ma senza troppa aderenza. Un po' meglio le Ferrari, ma non abbastanza

SPA - Rifatto completamente il manto stradale nelle curve dopo la tragica esperienza dello scorso maggio, il tracciato si è rivelato mediamente più lento, anche tenendo conto del progresso raggiunto dalle vetture negli ultimi quattro mesi. «Ora il tracciato è perfetto — ha commentato Piquet —. È un vero piacere guidare perché non c'è il minimo avvallamento; la macchina è sempre appoggiata al terreno e non si conoscono salti. Però il manto è cambiato, non ha più l'aderenza di prima. Mancano le buche ma è molto più scivoloso». Un bel tracciato dunque, pur con i dubbi favoriti dai recenti incidenti che hanno coinvolto Stefan Bellof e Palmer nella gara endurance. Per questo motivo i piloti di F.1 hanno chiesto di aggiungere una doppia fila di pneumatici prima del guard-rail che divide la pista dal tragico muro nella tribuna sopra il «Raidillon», dove ha trovato la morte il povero Bellof. Altri pneumatici sono stati posti al termine della via di fuga delle curve più pericolose, compresa quella che ha visto l'incidente di Palmer.

IL TRACCIATO trasformato in un biliardo ha finito per favorire al termine delle prove la vettura più equilibrata, cioè la «solita» McLaren-Porsche. Alain Prost è apparso relativamente impegnato sia il venerdì sia il sabato, tanta è stata l'adattabilità della monoposto bianco-rossa al tracciato. Il motore non ha mai permesso a Prost di raggiungere prestazioni eccezionali, sia in accelerazione prima del traguardo sia al termine del rettilineo in salita che segue il «Raidillon», ma proprio la «fluidità» del propulsore V6 Porsche si è rivelata fondamentale. Il tracciato di Spa è infatti abbastanza anomalo: non ha rettilinei lunghissimi che possono favorire i motori-bomba tipo Bmw o Honda, e anche le curve non favoriscono in definitiva i propulsori da mille e passa cavalli ma «sgraziati» nella erogazione della potenza. A Spa infatti le curve non sono velocissime come a Zeltweg e Silverstone, ma si percorrono a una velocità medio-alta: l'ideale per l'equilibrio della McLaren. Prost ha ottenuto 1'56"563 il venerdì e 1'55"306 il sabato: tempo inferiore a quello ottenuto da Alboreto nelle prove di maggio. Il pilota della Ferrari aveva ottenuto 1'56"046, mentre in questa occasione sabato ha girato in 1'56"021.

IN QUESTA ottica si inserisce l'errore della Ferrari, che ha portato a Spa due vetture ultimo tipo oltre alla «vecchia» 156 che aveva ottenuto il tempo in maggio. Una scelta che evidenzia una certa carenza di dati indicativi e infatti si è rivelata subito sbagliata. Alboreto è stato costretto a perdere gran parte della sessione libera di venerdì per provare una vettura «obsoleta», tanto che nelle prove ufficiali ha lavorato un po' in fretta. Senza contare che, in pratica, la Ferrari era senza muletto «muletto», e infatti quando nelle «libere» di sabato Johansson è stato costretto a sostare ai box per oltre un'ora a causa di un problema all'iniezione, il «muletto» è rimasto

all'interno del box con le ruote smontate. Il tracciato liscio come il vetro ha però favorito la «nuova» 156, che non ha accusato i problemi di «pompaggio» sui dossi accusati in Olanda e nemmeno i costanti guai alle gomme riscontrati a Monza. A Spa, nelle prove ufficiali Johansson ha utilizzato sia il venerdì sia il sabato per tre volte i due treni di gomme da qualifica e Alboreto ci è riuscito il venerdì. Da citare infine il solito «giro-monstre» di Senna, che ha ottenuto il secondo tempo contando molto anche sulla guida e superando anche una sbandata incredibile alla «Source».

Daniele Buzzonetti



Prost intervistatissimo dopo la «pole», sopra, mentre Lauda aveva già lasciato Spa e la sua McLaren, sotto, era rimossa con la gru (Villani). Ancora una volta le Brabham più veloci «di punta» in prova: a destra, Surer in pieno controsterzo (FotoColombo)



Lauda «out» il venerdì

Williams crisi anche di motore

McLAREN — Il miglior tempo in tutte e quattro le sessioni di prova: questo è stato il biglietto da visita di Alain Prost. Lavoro di messa a punto sempre molto calmo sulla McLaren, che è risultata veloce anche con le gomme «C» (semimorbide) utilizzate nelle prove non ufficiali. Prost ha ottenuto i tempi con una velocità massima sempre sensibilmente inferiore ad altre vetture di punta, sia in accelerazione sul traguardo sia al termine del lungo rettilineo in salita. A Spa però la «morbidezza» del motore Porsche è risultata fondamentale nei lunghi curvoni dove un motore «brutale» comporta una guida poco redditizia. Prost ha anche superato senza problemi due disavventure nelle prove libere del sabato: perdita di olio dal cambio sul «muletto» e guai al semiasse di destra sulla vettura da gara. Lauda è uscito di scena il venerdì nelle prove libere per incidente causato da bloccaggio dell'acceleratore a Stavelot, e dunque il team ha poi lavorato in pieno per il francese.

TYRRELL — Ancora una sola vettura in pista per Martin Brundle. Il venerdì il francese ha accusato prima noie ai freni nelle prove libere, poi è uscito di strada in quelle ufficiali con guai al musetto e alla parte sinistra dell'avantreno. Buona comunque la velocità massima della Tyrrell, che però anche sabato ha dimostrato grossi problemi di adattabilità ai curvoni.

WILLIAMS — Leggermente in crisi in fatto di motore (le velocità, soprattutto nell'ultima sessione di prove,



Per ottenere il secondo miglior tempo del venerdì, Johansson non ha risparmiato alcuni «numeri» come quello della foto a lato... Le prove di Senna erano invece iniziate con due motori rotti, sotto, poi Ayrton si è ripreso il sabato con un super-tempo che gli è valso la prima fila a fianco di Prost (Fotografie Villani)



non erano all'altezza della tradizione '85), le Williams hanno dimostrato soprattutto carenze in fatto di assetto. Il venerdì Rosberg e Mansell hanno utilizzato in qualifica sia gomme «C» sia le morbide «E» e il primo ha fatto anche un terzo tentativo montando le «C» dietro e le «E» davanti. Sabato i due piloti hanno lavorato molto in funzione della gara, rinunciando un po' a possibili exploit e inoltre, nella qualifica, Mansell ha accusato prima problemi alla frizione per trovare poi due piloti lenti al Raidillon, con conseguente rallentamento.

BRABHAM — Venerdì, nelle prove libere, sembrava che niente andasse bene sulla vettura da gara e sul «muletto» di Piquet che ha rinunciato ai tempi, tanto che nella sessione ufficiale è comparso un equilibrio sorprendente. Purtroppo, con il primo treno di gomme Piquet ha accusato la rottura del motore e ha sfruttato il secondo set con il muletto equipaggiato con motore senza turbina speciale. Anche senza maxi-pressione il brasiliano è però arrivato a una velocità eccellente e alcuni team hanno rilevato per lui anche una punta di 332 kmh sul rettilineo che precede i box, dato superiore di 10 kmh alle velocità massime degli altri. Ottimo anche il tempo e Nelson ha poi spiegato che sulle curve medio-veloci il motore «normale» offre una migliore guidabilità grazie alla coppia più in basso. E d'altronde il sabato, con il motore da qualifica, la velocità massima è rimasta pressoché invariata anche perché a Spa non esiste un rettilineo decisamente lungo par dare modo al Bmw di scatenarsi. Comunque Piquet non è riuscito mai a trovare un buon equilibrio per sfruttare sia le gomme normali sia quelle da qualifica. Surer a sua volta ha sottolineato che dal Gp d'Olanda ha un telaio con un problema non risolto.

RAM — Tre vetture per un solo pilota: Alliot. Il francese il venerdì è



riuscito a guidare senza accusare rotture del motore in serie. Lavorando finalmente (se non per la prima volta...) sull'assetto, la Ram è risorta e Alliot ha ottenuto il 13. tempo.

LOTUS — Disastro iniziale per la Lotus: venerdì De Angelis ha completato le prove libere con il «muletto» per rottura del differenziale mentre Senna ha fatto solo due giri per rottura del motore. Poi De Angelis non ha potuto fare molto a causa dell'assetto, invariato da Monza, e il brasiliano ha accusato un'altra rottura del motore. Il sabato Elio è stato penalizzato dal motore non cambiato dal giorno precedente mentre Senna ha azzeccato un giro eccellente pur dovendo completarlo con le gomme dietro degradate.

RENAULT — A Spa i motori Renault «ufficiali» hanno messo in mostra una buona accelerazione ma una velocità massima non eccezionale.

ARROWS — Eccellenti, considerato il team, le prestazioni di Boutsen e Berger in prova. Grazie anche ai motori Bmw preparati da Mader, pur se Boutsen ha ottenuto il tempo con motore «da corsa» per rottura di

quello «da tempo». Berger il sabato ha girato poco per rottura del motore nelle qualifiche e lo stesso era capitato a Boutsen il giorno prima.

TOLEMAN — Con velocità massime «scoraggianti», Fabi e Ghinzani hanno però trovato eccellente l'assetto della vettura in curva. Fabi ha utilizzato un motore Hart da qualifica (ma con pressione debole) mentre il secondo pilota aveva il motore normale. Ghinzani avrebbe però migliorato il tempo se non fosse stato fermato dall'esplosione del motore di Berger.

EURO-ALFA — Inizialmente inguidabile per l'assetto, le Alfa Romeo hanno successivamente migliorato ma Cheever è stato sfortunato il sabato: nelle prove libere il motore ha accusato una perdita di olio e nelle prove ufficiali Eddie è salito in macchina solo a venti minuti dal termine della sessione con un assetto non favorevole. Patrese è riuscito a regolare un po' meglio la macchina ed è stato premiato con un 15. posto ottenuto con grande caparbiata.

OSELLA — Debuttante a Spa, Rothengatter ha pensato soprattutto a

imparare la pista, poi, nell'ultima sessione prove, avrebbe potuto migliorare il tempo se non avesse sbagliato un cambio di marcia.

LIGIER — Il venerdì Laffite è stato bloccato per tre volte dalla rottura di una turbina (due volte sulla sua macchina e una su quella di Streiff con la quale si è qualificato) mentre sabato ha ottenuto il 17. tempo pur se il comportamento della vettura è stato giudicato «brutale» sui curvoni. Streiff invece è stato protagonista di un «botta e risposta» con Tambay: in successione si sono ostacolati a vicenda.

FERRARI — Dopo avere perso inutilmente oltre un'ora per provare la vettura del «record di maggio», Alboreto non ha avuto molto tempo a disposizione per regolare la 156 in assetto da tempo. Nel suo giro record, è stato poi ostacolato platealmente da Danner, tanto che Michele al termine delle prove era piuttosto contrariato. Meglio di lui ha inizialmente fatto Johansson, pur lamentando un vistoso sottosterzo e mancanza di aderenza in uscita dai curvoni. Sabato lo svedese ha perso quasi tutta la sessione «libera» per guai all'iniezione mentre Alboreto ha lavorato molto per la gara e con buoni tempi con il pieno. Ha poi ottenuto il 6. tempo, lamentandosi molto per il traffico ma evidenziando un certo progresso nell'assetto: unica sua preoccupazione, la gomma posteriore destra. Da notare una velocità non eccezionale in fase di accelerazione (254 kmh contro i 266 di Piquet) e solo leggermente migliore a pieno gas. I dati però confortavano la Ferrari nelle prove con serbatoi pieni.

MINARDI — Martini ha accusato un grave sovrasterzo unito a un rapido degrado delle gomme.

ZAKSPEED — Il debuttante Danner ha avuto a disposizione motori senza iniezione elettronica. Il tempo è stato ottenuto venerdì. □



EDDIE CHEEVER/Il Gran Premio visto da dentro

Mansell dei miracoli

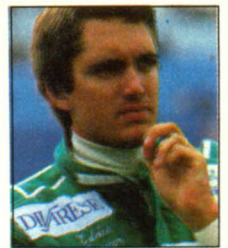
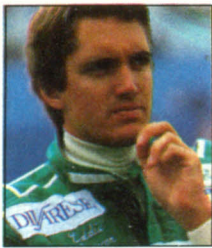
SPA — Non mi arrendo ma sono «quasi convinto» che questa stagione 1985 possa portarmi solo una piccola soddisfazione morale. Alludo alla mia battaglia, combattuta per poter modificare la macchina di quest'anno secondo certe indicazioni positive della stagione precedente. A Spa una perdita di olio non mi ha permesso di presentarmi nell'ora di prove del sabato al meglio della condizione, ma quello che ha

potuto fare Riccardo è la dimostrazione che se fossimo partiti in maniera diversa, noi dell'Euro-Alfa, avremmo raggiunto qualche risultato. D'altronde io stesso in gara, sono riuscito a dimostrare quello che vale la macchina «vecchia» ag-

giornata secondo le indicazioni del famoso test di Monza. E qui in Belgio le cose sarebbero andate anche meglio se avessi girato di più in prova. Ma ormai sono rassegnato a dovermi fermare continuamente al box e soprattutto i problemi con la centralina dell'iniezione elettronica sono per me ricorrenti. Ma, ripeto, in gara sono stato almeno in una piccola parte ripagato. Già all'inizio, con le gomme da bagnato, ero

riuscito a tenere un ritmo abbastanza buono; poi mi sono fermato al box per mettere le gomme da asciutto un po' prima degli altri. Sono infatti entrato al settimo giro, quando l'asfalto era ancora piuttosto bagnato, ma nelle mie condizioni non potevo certo correre al risparmio. Era l'unico sistema per cercare un minimo di risultato anche se poi non sono stato aiutato dalla fortuna. Una volta tornato un pista, non è che potessi guidare in tutta sicurezza, ma la macchina era comunque domabile. Stavo perfino divertendomi perché avevo ingaggiato un duello con Warwick e Tambay. Anzi il muso della mia Alfa era proprio attaccato al «sedere» delle Renault di Tambay quando il mio cambio ha iniziato a crearmi problemi. Peccato, un'altra delusione, ma per alcuni giri sono stato settimo assoluto, una posizione che non molto tempo fa era impensabile per noi dell'Alfa Romeo-Euroracing, se non in piste particolari e alludo soprattutto a quelle cittadine. Vale a dire che la macchina rinnovata va bene e che occorre svegliarsi prima per arrivare a certe conclusioni pur se la sequenza delle gare non favorisce i cambiamenti durante l'anno. Per quanto riguarda il campionato, devo, purtroppo per il mio amico Michele Alboreto, sottolineare che certe previsioni erano state fin troppo ovvie. Ma evidentemente c'è anche una «fortuna» per i piloti, quella che non ha certo favorito Prost nelle scorse stagioni. Lui infatti fa

punti con una regolarità sconcertante, mentre la Ferrari per la seconda volta di fila si è fermata per guasto meccanico. Un fatto non «impossibile» nelle corse, ma che forse con la Ferrari si sperava non dovesse verificarsi. Qui in Belgio Prost non ha vinto, ma ha naturalmente cercato di portare a casa, comunque, un risultato che lo avvicina sempre più al titolo. Lui ce l'ha messa tutta e la sua vettura è un vero sogno per qualsiasi pilota in questo momento. Una situazione chiara, ormai da qualche Gp, anche se Alboreto ha fatto davvero l'impossibile per spezzare la supremazia McLaren-Porsche. A Spa però ci sono stati degli altri protagonisti ed è giusto sottolineare la bella gara di Senna, ma sotto certi aspetti ancor di più quella di Mansell. La Lotus, soprattutto sul bagnato, è apparsa probabilmente più «guidabile» e Mansell ha dovuto fare dei miracoli per contenere la potenza del motore Honda. Ma ormai è bene pensare alla prossima stagione e credo che potrà dare qualche notizia molto presto. I miei contatti stanno prendendo la strada finale e il «piccolo enigma» verrà presto risolto. □



Settimo immediatamente alle spalle di Tambay, Eddie Cheever era ormai a un passo dalla zona punti prima che il cambio della sua Euro Alfa lo costringesse al ritiro (Foto Amaduzzi)



Spa-Francorchamps
m. 6940

Circuito: Spa-Francorchamps

Spettatori: 18000

Organizzatore: Automobile Club de Belgique-
rue d'Arlon 53 - 1040 Bruxelles - Tel. 2300810
- Telex 24146

Condizioni atmosferiche: Sole e coperto in
prova - variabile in gara

Distanza: 43 giri pari a km 298.420

Organizzazione: 8

Partenza: ore 14.00

Sicurezza: 8

Così (in 24) al via

| 1. FILA | |
|---|--|
| 2 Alain Prost McLaren MP4-2B 1'55"306 | 12 Ayrton Senna Lotus 97 T 1'55"403 |
| 2. FILA | |
| 7 Nelson Piquet Brabham BT 54 1'55"648 | 27 Michele Alboreto Ferrari 156/85 1'56"021 |
| 3. FILA | |
| 28 Stefan Johansson Ferrari 156/85/B 1'56"585 | 18 Thierry Boutsen Arrows A8 1'56"697 |
| 4. FILA | |
| 5 Nigel Mansell Williams FW 010 1'56"727 | 17 Gerhard Berger Arrows A8 1'56"770 |
| 5. FILA | |
| 11 Elio De Angelis Lotus 97 T 1'57"322 | 6 Keke Rosberg Williams FW 010 1'57"465 |
| 6. FILA | |
| 19 Teo Fabi Toleman TG 185 1'57"588 | 8 Marc Surer Brabham BT 54 1'57"729 |
| 7. FILA | |
| 15 Patrick Tambay Renault RE 60/B 1'58"105 | 16 Derek Warwick Renault RE 60/B 1'58"407 |
| 8. FILA | |
| 22 Riccardo Patrese Alfa Romeo 184/85 T 1'58"414 | 20 Piercarlo Ghinzani Toleman TG 185 1'58"706 |
| 9. FILA | |
| 26 Jacques Laffite Ligier JS 25 1'58"933 | 25 Philippe Streiff Ligier JS 25 1'59"245 |
| 10. FILA | |
| 23 Eddie Cheever Alfa Romeo 184/85 T 1'59"370 | 9 Philippe Alliot RAM 03 1'59"626 |
| 11. FILA | |
| 3 Martin Brundle Tyrrell 014 2'00"950 | 30 Jonathan Danner Zakspeed F.1 2'05"059 |
| 12. FILA | |
| 24 Huib Rothengatter Osella FA 1 G 2'05"776 | 29 Pierluigi Martini Minardi M 185 2'06"007 |

Così (in 13) al traguardo

| PILOTA | VEETTURA | GIRI | TEMPO | MEDIA | DISTACCO |
|------------------------------|-----------------|------|-------------|-------------|----------|
| 1. Ayrton Senna | Lotus 97 T | 43 | 1.34'19"893 | 189,811 kmh | — |
| 2. Nigel Mansell | Williams FW 010 | 43 | 1.34'48"315 | 188,863 kmh | 28"422 |
| 3. Alain Prost | McLaren MP4-2B | 43 | 1.35'15"002 | 187,981 kmh | 55"109 |
| 4. Keke Rosberg | Williams FW 010 | 43 | 1.35'35"183 | 187,320 kmh | 1'15"290 |
| 5. Nelson Piquet | Brabham BT 54 | 42 | 1.34'26"129 | 185,193 kmh | a 1 giro |
| 6. Derek Warwick | Renault RE 60/B | 42 | 1.34'43"615 | 184,623 kmh | a 1 giro |
| 7. Gerhard Berger | Arrows A8 | 42 | 1.35'12"208 | 183,699 kmh | a 1 giro |
| 8. Marc Surer | Brabham BT 54 | 42 | 1.35'12"415 | 183,693 kmh | a 1 giro |
| 9. Philippe Streiff | Ligier JS 25 | 42 | 1.35'44"995 | 182,651 kmh | a 1 giro |
| 10. Thierry Boutsen | Arrows A8 | 40 | 1.30'43"474 | 183,589 kmh | a 3 giri |
| 11. Jacques Laffite | Ligier JS 25 | 38 | 1.26'31"062 | 182,890 kmh | a 5 giri |
| 12. Pierluigi Martini | Minardi M 185 | 38 | 1.34'25"948 | 167,561 kmh | a 5 giri |
| 13. Martin Brundle | Tyrrell 014 | 38 | 1.35'52"430 | 165,042 kmh | a 5 giri |

Questi (11) i ritirati

| PILOTA | VEETTURA | GIRI | CAUSA |
|---------------------------|-----------------------|------|---------------------|
| Huib Rothengatter | Osella Fa 1 G | 37 | Cambio |
| Riccardo Patrese | Alfa Romeo 184/85 T31 | | Impianto elettrico |
| Eddie Cheever | Alfa Romeo 184/85 T26 | | Cambio |
| Patrick Tambay | Renault RE 60/B | 24 | Cambio |
| Teo Fabi | Toleman TG 185 | 23 | Blocco acceleratore |
| Elio De Angelis | Lotus 97 T | 17 | Motore |
| Christian Danner | Zakspeed F.1 | 16 | Motore |
| Philippe Alliot | RAM 03 | 10 | Incidente |
| Stefan Johansson | Ferrari 156/85/B | 7 | Motore |
| Piercarlo Ghinzani | Toleman TG 185 | 7 | Incidente |
| Michele Alboreto | Ferrari 156/85 | 3 | Frizione |

I giri più veloci

| PILOTA E VETTURA | GIRO | TEMPO | MEDIA KM/H |
|------------------------------------|------|----------|------------|
| Prost McLaren MP4-2B | 38 | 2'01"730 | 205.241 |
| Surer Brabham BT 54 | 42 | 2'02"266 | 204.341 |
| Piquet Brabham BT 54 | 35 | 2'02"655 | 203.693 |
| Rosberg Williams FW 010 | 40 | 2'03"363 | 202.524 |
| Mansell Williams FW 010 | 37 | 2'03"479 | 202.334 |
| Senna Lotus 97 T | 40 | 2'03"700 | 201.973 |
| Berger Arrows A8 | 41 | 2'04"142 | 201.253 |
| Streiff Ligier JS 25 | 38 | 2'04"685 | 200.377 |
| Laffite Ligier JS 25 | 35 | 2'04"835 | 200.136 |
| Fabi Toleman TG 185 | 18 | 2'06"350 | 197.736 |
| Brundle Tyrrell 014 | 37 | 2'06"557 | 197.413 |
| Cheever Alfa Romeo 184/85 T | 20 | 2'06"658 | 197.256 |
| Warwick Renault RE 60/B | 20 | 2'06"697 | 197.195 |
| Boutsen Arrows A8 | 30 | 2'07"488 | 195.971 |
| Tambay Renault RE 60/B | 20 | 2'07"582 | 195.827 |
| Patrese Alfa Romeo '84/85T | 18 | 2'08"113 | 195.015 |
| De Angelis Lotus 97 T | 16 | 2'09"675 | 192.666 |
| Danner Zakspeed F.1 | 16 | 2'11"835 | 189.510 |
| Martini Minardi M 185 | 38 | 2'15"557 | 184.306 |
| Rothengatter Osella FA 1 G | 32 | 2'19"005 | 179.735 |
| Alliot RAM 03 | 7 | 2'22"744 | 175.027 |
| Johansson Ferrari 156/85/B | 3 | 2'24"045 | 173.446 |
| Ghinzani Toleman TG 185 | 3 | 2'29"896 | 166.676 |
| Alboreto Ferrari 156/85 | 3 | 2'30"110 | 166.438 |

I primati

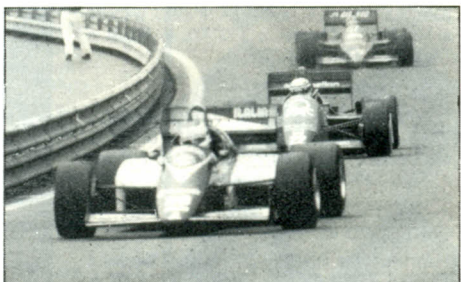
PRIMATO SULLA DISTANZA

Il record della corsa è rimasto imbattuto: appartiene a Alain Prost (Renault RE 30) che il 22/5/1983 percorse 40 giri + 660 m (*), pari a 278,620 km, in 1.27'11"502 alla media di 191.729 km/h.

PRIMATO SUL GIRO

Alain Prost (McLaren MP4-2B) ha ottenuto il nuovo record percorrendo il suo 38 giro in 2'01"730 alla media di 205.241 km/h. Il vecchio record apparteneva a Andrea De Cesaris (Alfa Romeo 183) che il 22/5/1983 ottenne 2'07"493 alla media di 196,218 km/h.*

* il via fu dato 660 metri prima della linea d'arrivo e il circuito misurava 6949 metri anziché 6940



Martini, qui davanti a Patrese (FotoAmaduzzi)
alla fine sarà dodicesimo, un buon risultato



SENNA



MANSELL



PROST

Classifiche iridate dopo 13 gare

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

MONDIALE PILOTI

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|--|--|--|----|----|
| 1. Prost | 9 | — | — | 9 | 4 | — | 4 | 9 | 6 | 9 | 6 | 9 | 4 | | | | 69 | 69 |
| 2. Alboreto | 6 | 6 | — | 6 | 9 | 4 | — | 6 | 9 | 4 | 3 | — | — | | | | 53 | 53 |
| 3. Senna | — | 9 | — | — | — | — | — | — | — | 6 | 4 | 4 | 9 | | | | 32 | 32 |
| 4. De Angelis | 4 | 3 | 9 | 4 | 2 | 2 | 2 | — | — | 2 | 2 | 1 | — | | | | 31 | 31 |
| 5. Johansson | — | — | 1 | — | 6 | 6 | 3 | — | — | 3 | — | 2 | — | | | | 21 | 21 |
| Piquet | — | — | — | — | — | 1 | 9 | 3 | — | — | — | 6 | 2 | | | | 21 | 21 |
| Rosberg | — | — | — | — | 3 | 9 | 6 | — | — | — | — | — | 3 | | | | 21 | 21 |
| 8. Lauda | — | — | 3 | — | — | — | — | — | 2 | — | 9 | — | — | | | | 14 | 14 |
| 9. Mansell | — | 2 | 2 | — | 1 | — | — | — | 1 | — | 1 | — | 6 | | | | 13 | 13 |
| 10. Tambay | 2 | 4 | 4 | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | — | | | | 11 | 11 |
| 11. Laffite | 1 | — | — | 1 | — | — | — | 4 | 4 | — | — | — | — | | | | 10 | 10 |
| 12. Boutsen | — | — | 6 | — | — | — | — | — | 3 | — | — | — | — | | | | 9 | 9 |
| 13. Warwick | — | — | — | 2 | — | — | — | 2 | — | — | — | — | 1 | | | | 5 | 5 |
| Surer | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | — | — | 3 | — | | | | 5 | 5 |
| 15. De Cesaris | — | — | — | 3 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | | | 3 | 3 |
| Arnoux | 3 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | | | 3 | 3 |

MONDIALE COSTRUTTORI

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------|---|----|---|---|----|----|---|---|---|---|----|---|---|--|--|--|----|----|
| 1. McLaren | 9 | — | 3 | 9 | 4 | — | 4 | 9 | 8 | 9 | 15 | 9 | 4 | | | | 83 | 83 |
| 2. Ferrari | 9 | 6 | 1 | 6 | 15 | 10 | 3 | 6 | 9 | 7 | 3 | 2 | — | | | | 77 | 77 |
| 3. Lotus | 4 | 12 | 9 | 4 | 2 | 2 | 2 | — | — | 8 | 6 | 5 | 9 | | | | 63 | 63 |
| 4. Williams | — | 2 | 2 | — | 4 | 9 | 6 | — | 1 | — | 1 | — | 9 | | | | 34 | 34 |
| 5. Brabham | — | — | — | — | — | 1 | 9 | 4 | — | 1 | — | 9 | 2 | | | | 26 | 26 |
| 6. Renault | 2 | 4 | 4 | 2 | — | — | 1 | 2 | — | — | — | — | 1 | | | | 16 | 16 |
| 7. Ligier | 1 | — | — | 4 | — | — | — | 4 | 4 | — | — | — | — | | | | 13 | 13 |
| 8. Arrows | — | — | 6 | — | — | — | — | — | 3 | — | — | — | — | | | | 9 | 9 |
| 9. Tyrrell | — | 1 | — | — | — | 3 | — | — | — | — | — | — | — | | | | 4 | 4 |

I pesi dopo la gara

| VETTURA | PILOTA | PESO |
|-----------------|--------------|------|
| Osella FA 1 G | Rothengatter | 626 |
| Minardi M 185 | Martini | 608 |
| Ligier JS 25 | Streff | 602 |
| Tyrrell 014 | Brundle | 600 |
| Williams FW 010 | Rosberg | 594 |
| Arrows A8 | Berger | 580 |
| Williams FW 010 | Mansell | 576 |
| Renault RE 60/B | Warwick | 574 |
| Brabham BT 54 | Piquet | 574 |
| McLaren MP4-2B | Prost | 570 |
| Lotus 97 T | Senna | 566 |
| Brabham BT 54 | Surer | 554 |

Le cifre iridate

■ **SULLA PISTA** bagnata di Spa, Ayrton Senna si è confermato l'attuale specialista della pioggia vincendo con ampio margine un gran premio che lo ha visto sempre al comando. Il brasiliano è al secondo successo in 27 partecipazioni soltanto. Per la Lotus questa in Belgio è la 75. vittoria, l'ottava in quella nazione, mentre i motori Renault sono al 18. successo, secondo in terra belga.

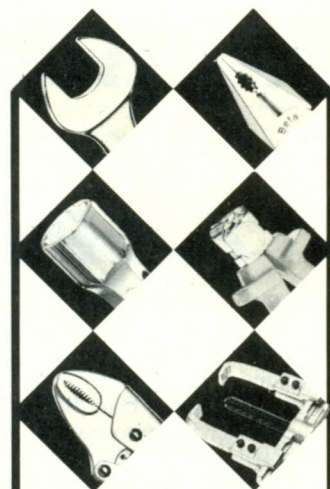
■ **ALAIN PROST** ha rafforzato la sua posizione di leader della graduatoria provvisoria, pur avendo abbassato a 5,30 l'eccezionale media punti/gara. Per trovare un pilota laureatosi campione del mondo con una migliore, si deve andare indietro fino al 1971, quando Jackie Stewart vinse il titolo su Tyrrell-Ford alla media di 5,73 punti. Anche la McLaren, pur costretta a schierare al via una sola monoposto, ha aumentato il suo vantaggio sulla Ferrari nel campionato costruttori, raggiungendo la media di 3,32 punti/partecipazione.

■ **NON SEMBRA** consona alle tradizioni sportive della Casa, l'opposizione della Ferrari alla partecipazione di John Watson al gran premio del Belgio alla guida della McLaren Porsche. Evidentemente a Maranello si conosce bene il possibile valore di un pilota di riserva: il piazzamento di Mario Andretti nel 1982 è stato infatti indispensabile per la vittoria della Ferrari nella Coppa dei costruttori di quell'anno, proprio ai danni della McLaren.

■ **A SPA** si sono interrotte due serie favorevoli ai colori italiani: dopo 17 gare utili consecutive nessun pilota italiano ha conquistato punti e la Ferrari, dopo 15 gran premi terminati in zona punti, ha dovuto registrare il ritiro delle sue monoposto.

■ **ESORDIO MONDIALE** per Christian Danner, nato a Monaco il 4 aprile 1958; il giovane bavarese — che ha fatto salire a 34 il numero dei partecipanti al campionato in corso — è il 36. pilota tedesco a prendere parte alle gare di campionato dall'inizio della serie.

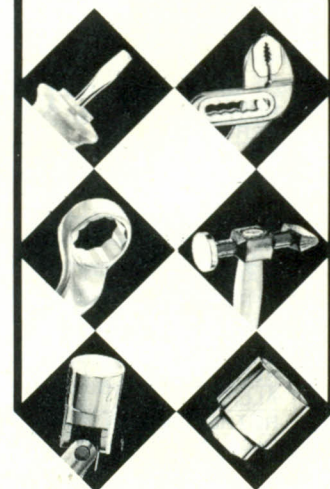
Mauro Mori



Beta
UTENSILI

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

Beta
UTENSILI



Alboreto e Johansson non si fanno la guerra:
non ne hanno il tempo (FotoVillani)

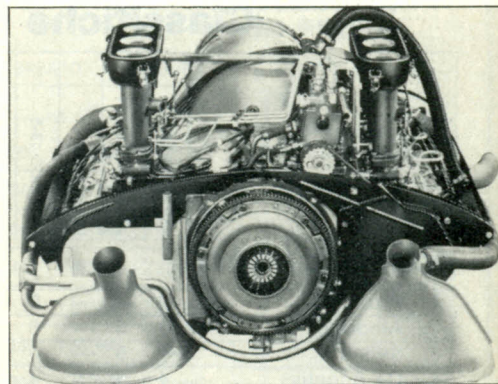
A Weissach nasce un motore aeronautico

La Porsche ora vola

SPA — La Porsche sta facendo un motore per l'aviazione: sarà un motore derivato dal 6 cilindri boxer che da sempre equipaggia la Porsche 911, e che sarà adattato e sviluppato a Weissach e Zuffenhausen per un piccolo aereo ma soprattutto sarà fatto come motore per un elicottero di medie prestazioni. Certamente questa bella, intramontabile Porsche 911 e il suo boxer non finiscono mai di stupire e questo 6 cilindri che ha fatto scuola nel mondo delle G.T. e nelle corse, sta ancora vivendo momenti di gloria: lo si è visto a Francoforte sulla nuovissima 959 in versione definitiva che eroga

450 CV per il futuro gr. B, e ora si viene a sapere che equipaggerà anche aerei ed elicotteri, scusate se è poco. La notizia è stata commentata da Peter Schutz, presidente della Porsche, che ha anche rivelato come un motore del genere sia potenzialmente un grosso «business» per la Casa di Stoccarda negli anni '90. Il progetto va avanti negli uffici studi Porsche, e la Casa tedesca sta esaminando tutti gli aspetti commerciali di uno sforzo del genere nel campo dell'aviazione leggera e degli elicotteri nel contesto di un grosso affare commerciale. Lo stesso Schutz ha fatto poi sapere

Ecco il motore 6 cilindri boxer della Porsche nella versione a iniezione per la 911, risalente al 1968. Ora diventa un motore da aereo



che il nome del successore di Jon Nedelcu, capo delle vendite della Casa tedesca, sarà reso noto nei prossimi 12 mesi. Bisogna sapere in questo contesto di motori per aviazione, che il compianto Colin Chapman aveva progettato un piccolo motore da 25 Cv di potenza per equipaggiare un aereo

dell'aviazione leggera, e stava studiando un altro motore con cui equipaggiare un altro piccolo aereo leggero a due posti. Il primo progetto è andato avanti anche dopo la sua scomparsa e presto dovrebbe essere omologato, mentre il secondo si è fermato con la sua morte. (g. cev.)

Piove e Senna straripa

Che l'acqua porti poi tanta fortuna agli sposi resta da dimostrare: quello che è invece certo è che l'acqua, se cade su un autodromo in occasione di un gran premio di Formula 1, porta evidentemente fortuna a Ayrton Senna che nel secondo Gp umido ha infatti colto la sua seconda vittoria. Ovviamente i voti dei giornalisti hanno premiato questa sua

abilità, attribuendogli il massimo dei voti. Da notare come Prost, una volta tanto che si comporta da furbo, ovvero sfata tante leggende sul suo conto, si vede viceversa «punito» nei voti, anche se riesce a mantenere la testa della classifica generale. Continua la scivolata di Alboreto, che si vede sorpassare anche da Rosberg.

| | G. Cevenini (Autosprint) | S. Cuti (L'Unità) | M. Doodson (Chequered Flag) | E. Graf (Sport) | C. Chiavegato (La Stampa) | F. Crispolti (Il Tempo) | R. D'Ulisse (Corriere dello Sport-Stadio) | J. Lengyel (O Globo) | E. Zigliotto (Rombo) | J. Rives (L'Equipe) | G. Baccini (Il Messaggero) | Totale punti Gp Germania |
|--------------|-----------------------------|----------------------|--------------------------------|--------------------|------------------------------|----------------------------|--|-------------------------|-------------------------|------------------------|-------------------------------|-----------------------------|
| SENNA | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 110 |
| ROSBERG | 8 | 7 | 9 | 8 | 8 | 8 | 9 | 9 | 7 | 8 | 8 | 89 |
| MANSSELL | 8 | 7 | 7 | 8 | 8 | 7 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 85 |
| BOUTSEN | 8 | 7 | 8 | 7 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 7 | 7 | 84 |
| WARWICK | 8 | 7 | 7 | 8 | 7 | 8 | 7 | 8 | 6 | 7 | 7 | 80 |
| PIQUET | 10 | 8 | 7 | 6 | 6 | 9 | 9 | 9 | 5 | 5 | 5 | 79 |
| PROST | 8 | 7 | 8 | 7 | 8 | 7 | 7 | 6 | 7 | 6 | 7 | 78 |
| TAMBAY | 8 | 6 | 8 | 8 | 7 | 6 | 6 | 7 | 6 | 7 | 7 | 76 |
| DE ANGELIS | 6 | 6 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 8 | 6 | 7 | 6 | 74 |
| CHEEVER | 4 | 5 | 5 | 6 | 6 | 6 | 7 | 7 | 6 | 8 | 8 | 68 |
| BERGER | 7 | 6 | 7 | 6 | 6 | 5 | 6 | 6 | 8 | 5 | 6 | 68 |
| TEO FABI | 6 | 6 | 7 | 6 | 6 | 6 | 6 | 7 | 6 | 5 | 5 | 66 |
| LAFFITE | 6 | 5 | 7 | 6 | 5 | 5 | 6 | 6 | 5 | 6 | 6 | 63 |
| SURER | 5 | 5 | 6 | 5 | 5 | 5 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 61 |
| JOHANSSON | — | — | 8 | 7 | 6 | 7 | 6 | 6 | 6 | 7 | 6 | 59 |
| PATRESE | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 6 | 6 | 6 | 6 | 5 | 6 | 59 |
| MARTINI | 6 | 6 | 2 | 3 | 5 | 8 | 7 | 4 | 6 | 5 | 6 | 58 |
| STREIFF | 5 | 4 | 5 | 5 | 6 | 6 | 5 | 5 | 6 | 5 | 5 | 57 |
| BRUNDLE | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 6 | 5 | 5 | 6 | 5 | 5 | 55 |
| DANNER | 4 | 4 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 6 | 5 | 6 | 54 |
| ALBORETO | — | — | 7 | 7 | 7 | 8 | 6 | 6 | 6 | 6 | — | 53 |
| ALLIOT | 4 | 4 | 5 | 4 | 5 | 6 | 5 | 5 | 5 | 6 | 4 | 53 |
| ROTHENGATTER | 4 | 4 | 4 | 3 | 5 | 4 | 5 | 4 | 6 | 3 | 4 | 46 |
| GHINZANI | — | — | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 4 | 42 |

| | | |
|------------------|------|-------|
| 1. Prost | 1061 | (1.) |
| 2. Senna | 1053 | (2.) |
| 3. Rosberg | 1002 | (4.) |
| 4. Alboreto | 992 | (3.) |
| 5. De Angelis | 956 | (6.) |
| 6. Lauda | 887 | (5.) |
| 7. Mansell | 827 | (8.) |
| 8. Piquet | 822 | (7.) |
| 9. Johansson | 785 | (9.) |
| 10. Warwick | 779 | (10.) |
| 11. Boutsen | 746 | (12.) |
| 12. Laffite | 741 | (11.) |
| 13. Tambay | 717 | (14.) |
| 14. Brundle | 706 | (13.) |
| 15. Berger | 613 | (15.) |
| 16. Cheever | 590 | (18.) |
| 17. Surer | 584 | (17.) |
| 18. De Cesaris | 532 | (16.) |
| 19. Patrese | 524 | (19.) |
| 20. Teo Fabi | 483 | (20.) |
| 21. Alliot | 402 | (21.) |
| 22. Martini | 331 | (23.) |
| 23. Ghinzani | 282 | (24.) |
| 24. Palmer | 276 | (22.) |
| 25. Rothengatter | 219 | (25.) |
| 26. Streiff | 103 | (29.) |
| 27. Hesnault | 60 | (26.) |
| 28. Danner | 54 | (32.) |
| 29. Baldi | 53 | (27.) |
| 30. Acheson | 52 | (28.) |
| 31. Jones | 18 | (30.) |

CLAMOROSO/Ecco come la Renault resta in Formula 1

Cambia solo il nome

SPA — Il direttore sportivo della Renault, Jean Sage, non si vuole rassegnare al fatto che il giallo team di Francia si ritiri dalle corse. Insieme a Gerard Ducarouge, attuale direttore tecnico della Lotus, e Jean-Pierre Jabouille, ex pilota Renault, sta tentando di rilevare il team che a fine anno dovrebbe chiudere. Sage, Ducarouge e Jabouille acquisterebbero la Renault per poi gestirla in proprio come minimo per due anni, vale a dire fino al 1987. I motori sono assicurati per il biennio perché la Renault deve continuare a fornirli per contratto alla Lotus e svilupparli. Tutta la manovra, finora fatta in grande segreto, Autosprint è in grado di svelarla con tutti i suoi retroscena. La squadra come si sa, ha annunciato la chiusura. Ora l'operazione dovrebbe svolgersi in questo modo:

① Il team verrebbe rilevato da Jean Sage e da Jean-Pierre Jabouille.

② Lo sponsor principale di questa operazione dovrebbe essere la Elf che già si era proposta per pagare il 70% delle spese Renault purché questa rimanesse in Formula 1.

③ Acquistato il team da Sage e Jabouille, Gerard Ducarouge, (che non ha mai firmato materialmente il contratto con la Lotus che quest'ultima gli ha proposto), lascerebbe il team per passare con Sage e Jabouille alla ex-Renault come comproprietario al 50 per cento e come direttore tecnico.

④ Via Ducarouge dalla Lo-

I NUOVI PADRONI: Sage e Jabouille
GLI SPONSOR: la Elf al 70% più l'apporto di alcuni americani
I PILOTI: Ayrton Senna e Patrick Tambay
IL TECNICO: Ducarouge che diventerebbe anche comproprietario del team
I MOTORI: ovviamente Renault
LE GOMME: ancora Goodyear
IL NOME: Elf di sicuro e poi un altro



Warwick precede Tambay durante il Gp del Belgio: il primo si classificherà al sesto posto, mentre Patrick dovrà ritirarsi al 24. giro per la rottura del cambio. Sarà quest'ultimo il pilota del team che nascerà dalle ceneri della Renault (Foto Villani)

tus, il contratto di Senna è impugnabile, perché non ci sono più le garanzie tecniche che Senna aveva voluto ad inizio anno e così anche Senna abbandonerebbe la Lotus e passerebbe alla «nuova Renault» (chiamiamola così). Non a caso Senna è infatti partito, subito dopo la gara di Francor-

champs, per il Brasile a cercare sponsor per questa operazione. Operazione che se andrà in porto, con un'accoppiata come Senna-Ducarouge, il meglio possibile oggi in F.1 come pilota e come tecnico, non faticerà certamente a trovare sponsor, a parte il fatto che il budget, come già detto,

sarebbe in grande maggioranza coperto da Elf.

⑤ L'operazione, se andrà in porto, sarà sicuramente un'operazione che avrà successo, perché si ricreerà praticamente una nuova Lotus. Ducarouge non faticherà molto a fare una macchina nuova partendo da quello che ha già fatto la Lotus: il motore è sempre quello, vale a dire il Renault, le gomme saranno sempre le Goodyear, il pilota è lo stesso che ha vinto domenica a Francorchamps, quindi un'operazione che vista sotto tutte le luci possibili non può sbagliare, perché gli ingredienti sono gli stessi del cocktail che c'è alla Lotus oggi. A fare coppia con Senna rimarrebbe Tambay che porterebbe degli sponsor americani.

⑥ A tutto ciò bisogna poi aggiungere che Ducarouge ha sempre dichiarato che la sua massima aspirazione era di avere un team tutto suo, ora c'è la possibilità a portata di mano, c'è tutto pronto. Inoltre la Renault è disposta a vendere il materiale che ha per poco o niente, tanto diventerebbe solo materiale da museo entro poco tempo. La Renault si farebbe pagare solo i motori, visto che tra l'altro di questi ce ne sono tanti, e per una volta la Renault potrebbe ricavarne un beneficio finanziario. L'operazione che vi anticipiamo in queste pagine è in pieno svolgimento. Vedremo nelle settimane prossime gli ulteriori sviluppi.

Giancarlo Cevenini

GP BELGIO

Più grave del previsto l'incidente a Niki Europa senza Lauda

NIKI LAUDA dovrà molto probabilmente dare forfait oltre che al GP del Belgio anche a quello d'Europa a Brands Hatch fra 15 giorni per l'incidente occorsogli durante la prima sessione di prove non valide per lo schieramento di venerdì mattina. A Blanchimont al posto numero 23, praticamente alla curva di Stavelot ad una velocità stimata in circa 150 Km/h, alla McLaren del campione del mondo è rimasto bloccato l'acceleratore, la vettura è uscita di traiettoria ed ha terminato la sua corsa contro il guard-rail danneggiando le sospensioni anteriori. Nell'urto Lauda ha subito un contraccolpo al polso della mano destra, che subito si è dimostrato molto doloroso. A Francorchamps non c'era il suo massaggiatore personale Willy Dungle, il quale era rimasto a Vienna perché ammalato, così Niki si è fatto accompagnare a Bruxelles dove ha preso il suo Citation II ed è andato a Vienna. Qui Dungle gli ha riscontrato una lussazione al polso, uno stiramento di un legamento, e la probabile rottura di un altro.

Lauda dovrà restare ingessato per tre settimane. Mercoledì, sarà sottoposto a radiografie più precise, ma difficilmente il campione del mondo sarà in gara a Brands Hatch. Ron Dennis, il team manager della McLaren ha rintracciato il suo ex pilota John Watson a Stoccarda e lo ha fatto venire a Francorchamps di corsa, perché voleva fargli guidare la monoposto di Niki. Per sostituire l'austriaco, però, era necessaria la firma di tutti i direttori sportivi delle squadre, e la Ferrari, per bocca di Marco Piccinini, ha detto che non avrebbe firmato l'autorizzazione.

«**HA FATTO BENE** — ha detto, commentando, Ron Dennis — **io avrei agito nella stessa maniera**». Nel frattempo era arrivato Watson, ma gli è stato comunicato che non avrebbe potuto correre perché la Ferrari non aveva autorizzato la sostituzione. Watson si è consolato rimanendo a bordo pista a vedere le prove e la gara. (g.cev.)

DOPO aver dato assicurazioni che il Gp del Sudafrica di F. 1, si farà il presidente della Fisa non ha voluto dire nulla per quanto riguarda la gara di endurance che è stata invece annullata, così come è stata annullata la gara di endurance che si doveva disputare a Brisbane in Australia. A proposito di questa manifestazione, gli organizzatori erano disposti a farla sul circuito di Surfer's Paradise, ma quest'ultimo non è stato omologato per gare internazionali.

È STATA cambiata, anche se ufficialmente non è stato comunicato, la data della gara di F. 3000 di Curacao che si doveva svolgere il 6 ottobre giorno del Gp. d'Europa a Brands Hatch. Si dovrebbe disputare la settimana dopo, il 13 ottobre quindi.

FINO a ieri il circuito di Spa Francorchamps era ritenuto uno dei più sicuri. Ora, dopo la morte di Bellof e l'incidente di Palmer, in endurance i piloti si sono ricreduti e hanno chiesto e ottenuto che nei due punti dove sono avvenuti gli incidenti, gli organizzatori mettessero dei vecchi pneumatici davanti al guardrail.

ALAIN Prost ha a sua disposizione uno stupendo elicottero della Tag, un velivolo da 3 milioni di dollari (sei miliardi di lire) con i colori verdi della multinazionale con cui è atterrato nello spiazzo davanti all'Hotel Post House di Herstal, la cittadina vicina a Liegi famosa per la sua fabbrica di armi Browning. A malincuore, il francese è dovuto andare in macchina sabato mattina perché la nebbia impediva all'elicottero Tag di decollare con il minimo di sicurezza garantito.



JEAN MARIE Balestre aveva detto tempo fa che nel 1986 non si sarebbero effettuate prove sugli autodromi della F. 1. Ma ora, come spesso gli accade, il presidente della Fisa ha fatto marcia indietro ed ha autorizzato sessioni le settimane precedenti ai Gran premi di San Marino, Gran Bretagna, Francia, Brasile e Austria. Da notare che il 90% di questi autodromi appartiene a Bernie Ecclestone. Sarà un caso?

ECCLESTONE si è sempre battuto a favore dei meccanici, in special modo quando chiesero in diverse occasioni che le toilette dei box fossero gratis, e così è stato ad esempio a Monza. L'organizzazione di Francorchamps, nel suo deficitario Gp, ha invece deciso di far pagare ben 250 lire a tutti coloro che si servivano delle toilette poste sotto ai box. Un modo come un altro per cercar di guadagnare qualcosa in più...

EDDIE Cheever è stato sfortunato nella prima sessione di prove del venerdì mattina. L'americano del'Euro-Alfa Romeo stava andando molto forte, mettendo a punto la monoposto quando, all'improvviso, si è rotto il cambio proprio davanti ai box. Cheever è riuscito a rientrare, seppur contromano, facendo risparmiare tempo ai meccanici che in pochissimi istanti hanno sostituito le parti avariate.

Ritirata la patente a Jones

È COSTATO caro a Alan Jones l'aver bevuto qualche bicchierino di troppo. Il pilota della Beatrice è stato infatti condannato dal tribunale di Londra alla sospensione della licenza di guida per un anno. L'ex campione del mondo era stato tempo fa fermato da una pattuglia della polizia stradale in chiaro stato di ubriachezza. Un concessionario d'automobili di Londra ha affermato, a difesa di Jones, di avere versato dentro a un bicchiere di aranciata una dose... sostenuta di vodka che unita agli altri alcoolici bevuti dal pilota, nel corso di un

party in onore della nazionale australiana di cricket, lo avrebbero portato allo stato di eccessiva allegria riscontrato dagli agenti della stradale. Jones, comunque, non corre molti rischi circa la sua carriera. Potrà infatti partecipare alle corse del mondiale di F. 1 grazie alla licenza statunitense, concessagli qualche mese addietro, quando corse una gara del campionato di F. Cart. In caso contrario potrebbe chiedere clemenza alla commissione sportiva australiana, che a discrezione, può permettere di correre con... patente sospesa.



Niki Lauda, sopra, si defila dai box con una vistosa fasciatura al polso sinistra. Raggiunta Vienna, il campione del mondo è stato ingessato. Forse dovrà saltare anche il prossimo G.P. (Foto Villani). A sinistra: per rendere più sicura la zona dove è morto Bellof i piloti avevano chiesto che fossero sistemate queste vecchie gomme (FotoColombo)



A destra, Alain Prost a Spa ha ottenuto la seconda pole position dell'anno, aggiudicandosi la Vespa del Trofeo Piaggio (FotoColombo)
A lato, Tambay, con una pila sul casco per difendersi dalla nebbia (Amaduzzi)

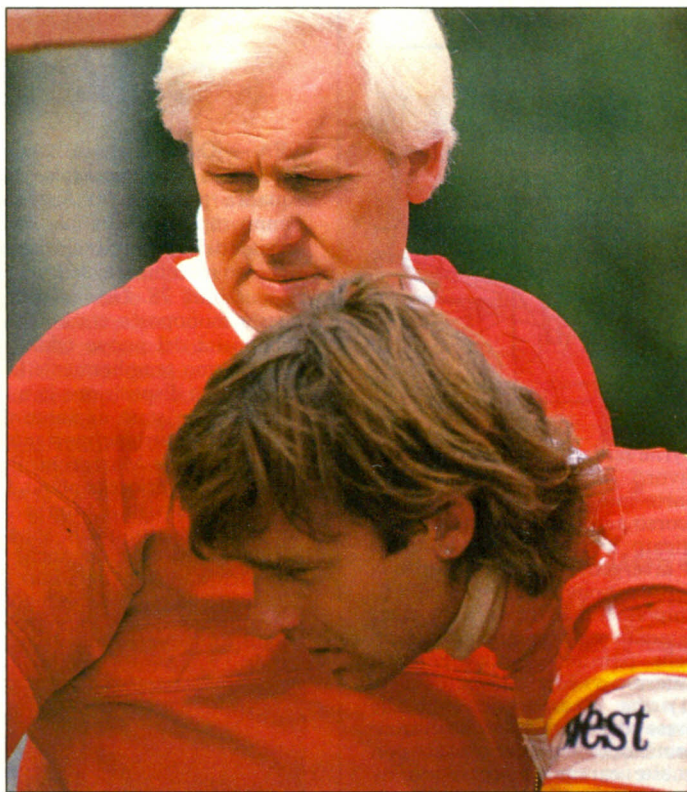
Sotto, Christian Danner ha debuttato in F.1 con la Zakspeed, Più che per le sue prestazioni ha fatto colpo per l'orecchino d'oro che portava al lobo sinistro. Pare si tratti del primo della storia della F.1. Escluso quello della Lombardi ovviamente (FotoAmaduzzi)



LA PRIMA sessione di prove non valida per le qualificazioni di sabato mattina è stata ritardata di un'ora per la fitta nebbia che gravava sul circuito. Per ingannare l'attesa, Tambay ha fatto montare sulla sua Renault di F.1 due fari antinebbia ambedue funzionanti, poi salito a bordo si è sistemato il casco in testa sul quale aveva fatto applicare una pila elettrica come i minatori. Inutile dire che è stato lo scherzo che più ha avuto successo.

IN FATTO di scherzi, per tenere alto il morale del team, Johansson non è certo secondo a nessuno, a parte le barzellette che racconta sulla Ferrari e sugli altri team. Recentemente si è messo a fare l'ululato della sirena della polizia con molto realismo appena vede l'uomo di fiducia di Ecclestone, Alec Whittaker che gira per i box a controllare i pass delle persone che non conosce e a buttare fuori quelli che non sono autorizzati. Johansson ha chiesto a Whittaker come mai sabato a Monza ha lasciato circolare liberamente l'avvocato Agnelli, nonostante questi non avesse nessun biglietto che lo autorizzasse a girare per i box...

FUOCO ai box di Francorchamps al venerdì e al sabato durante le prove. Ad iniziare è stato il box Lotus, quando un meccanico maneggiando benzina, causa una scintilla, ha fatto prendere fuoco ad un bidone che era a terra. L'incendio è stato prontamente domato dagli addetti agli estintori. Al sabato mattina invece è stato il box Ferrari a vedere il fuoco, sprigionatosi dal motore della vettura di Johansson. Anche in questo caso i meccanici di Maranello, prontamente intervenuti, hanno domato le fiamme.



GLI ORGANIZZATORI del Gp del Belgio a Francorchamps, istigati da Bernie Ecclestone, hanno fatto causa al padrone del ristorante che si affaccia sulla curva della Source perché questi affittava la terrazza del locale a coloro che andavano a mangiare durante la corsa. I fortunati si godevano da un posto stupendo le fasi più belle del Gp senza spendere nulla. Il proprietario del ristorante è stato trascinato davanti al tribunale civile di Vervieres, ma il giudice gli ha dato ragione.

LA FISA ha comunicato all'ambasciata Sudafricana a Parigi i nomi dei giornalisti abitualmente accreditati alle gare di F.1, affinché la stessa li comunicati a Johannesburg, per far sì che i giornalisti eventualmente siano protetti e facilitati nel loro lavoro.

LA MINARDI il 26 e 27 settembre sarà a Misano per effettuare dei collaudi di aerodinamica e motore in vista degli ultimi tre Gran Premi iridati. A mettere a punto la monoposto romagnola sarà, come al solito, Pier Luigi Martini.

LA MICROMAX è l'ultimo sponsor, in ordine di tempo, ad essere entrato in F.1. Lo ha fatto attraverso il marchio della «Stirella», il soffiavapore molto popolare tra le casalinghe italiane e straniere. Il simbolo della Stirella, un draghetto, appare ora sulla carrozzeria dell'Osella di Rothengatter, che così ha aggiunto un altro sponsor a quelli già esistenti.

TYRRELL E RAM hanno corso a Spa con una sola vettura. Ken Tyrrell non ha raggiunto un accordo con Thackwell che doveva debuttare sulla vettura del compianto Bellof morto proprio a Spa venti giorni fa. Sulla Ram c'era solamente Alliot; Acheson è stato appiattato perché Hart è rimasto praticamente senza motori dopo la moria di Monza dove la Beatrice ne ha rotti 4 e la Ram 5. Hart pensa sia una questione di benzina e ha portato a Spa del nuovo carburante che ha dato alla Ram per fare dei test. Per quanto riguarda la defezione di Acheson, John Mc Donald ha avvisato la Fisa che non poteva farlo correre per cause di forza maggiore (mancanza di motori) e così ha evitato la multa di 20.000 dollari prevista dal Patto della Concordia a chi non schiera i piloti annunciati a inizio anno.

IL «TORNADO», l'aereo multi-ruolo in dotazione alle forze della Nato ha distratto i componenti delle squadre di F.1 il venerdì mattina. Il velivolo, infatti, ha sorvolato il circuito compiendo delle autentiche prodezze che hanno lasciato senza fiato quanti si trovavano nell'autodromo belga. Per parecchi minuti molti si sono dimenticati che le vetture di F.1 stavano girando...

LA TECNICA/Da Brands Hatch nuove limitazioni Fisa ai team

Stop alle prese mobili

Da questa stagione molte squadre di primo piano avevano montato prese d'aria ai freni che in realtà assolvevano a funzioni aerodinamiche. Saranno vietate dal prossimo Gran Premio

Testi e disegni di **Giorgio Piola**

SPA — In Belgio, finalmente, i commissari tecnici delle Fisa hanno deciso di regolamentare l'uso delle prese d'aria dei freni. In passato vigeva un «gentleman agreement» fra i vari costruttori per non esagerare nelle sofisticazioni e nelle dimensioni di questi accessori, ma visto che un po' tutti in questi ultimi tempi avevano fatto i furbi, è stato necessario riunire a Spa i team manager e stabilire ulteriori limitazioni.

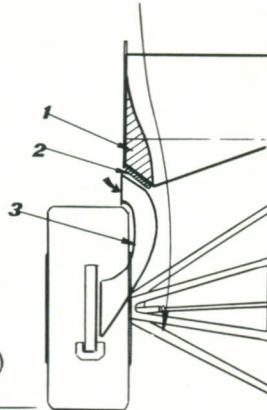
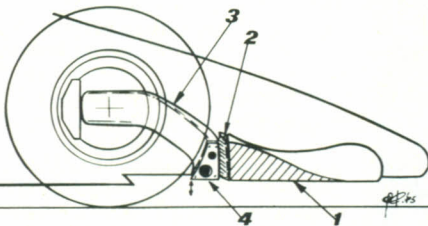
solo all'interno di una fiancata, se proprio avesse una certa qual influenza aerodinamica creerebbe uno scompensamento con l'altra fiancata che ne è priva. Completamente diverso il discorso delle prese d'aria dei freni. Alcune di queste sono state studiate in galleria del vento con lo scopo principale di incrementare: l'efficienza aerodinamica dell'avantreno. È il caso specialmente della **Toleman** dove Rory

L'ALTRO caso più evidente è quello della **McLaren** che ha introdotto in Olanda una presa d'aria per i freni che va a coprire completamente il cerchione in modo da eliminare qualsiasi turbolenza nociva. Vi avevamo già proposto questo particolare nell'analisi tecnica di quella gara. In effetti la vera presa d'aria per i freni (1) è molto più piccola mentre lo schermo che la copre va oltre il cerchione dietro (2) e

sporge dalla ruota stessa (3) nella parte anteriore. La **Williams** ha introdotto a Silverstone una presa che va a pescare l'aria molto in basso e sporge notevolmente dalla ruota nella parte anteriore in modo da formare un tutt'uno con la paratia laterale degli spoiler anteriori. Il primo in assoluto a fare «il cattivo» è stato comunque Gustav Brunner che ha presentato la sua Ram all'inizio dell'anno con due enormi paratie

TOLEMAN

Il progettista **Rory Byrne** ha studiato queste prese d'aria molto sofisticate che hanno scopi aerodinamici per migliorare le prestazioni della vettura.



Autosprint aveva già a più riprese evidenziato come ormai alcune macchine avessero delle prese d'aria dei freni talmente elaborate da poter essere considerate a tutti gli effetti dei dispositivi aerodinamici mobili. Dispiace, come al solito, che i responsabili alle verifiche abbiano lasciato talmente correre in passato da arrivare a questo punto. In Austria era stato Gordon Murray a denunciare gli abusi di molti suoi colleghi. Il progettista della Brabham aveva infatti dotato le sue monoposto di due piccole paratie verticali regolabili dal pilota per parzializzare o meno lo scambiatore di calore. Subito i verificatori avevano gridato allo scandalo ed allora Murray aveva replicato che ben più gravi erano le infrazioni sulle prese dei freni ed aveva ragione. La piccola paratia ha il solo difetto di essere mobile ma in quanto ad avere influenza aerodinamica è un'altro discorso. In pratica svolge il compito di un nastro isolante staccabile applicato allo scambiatore di calore: inoltre essendo

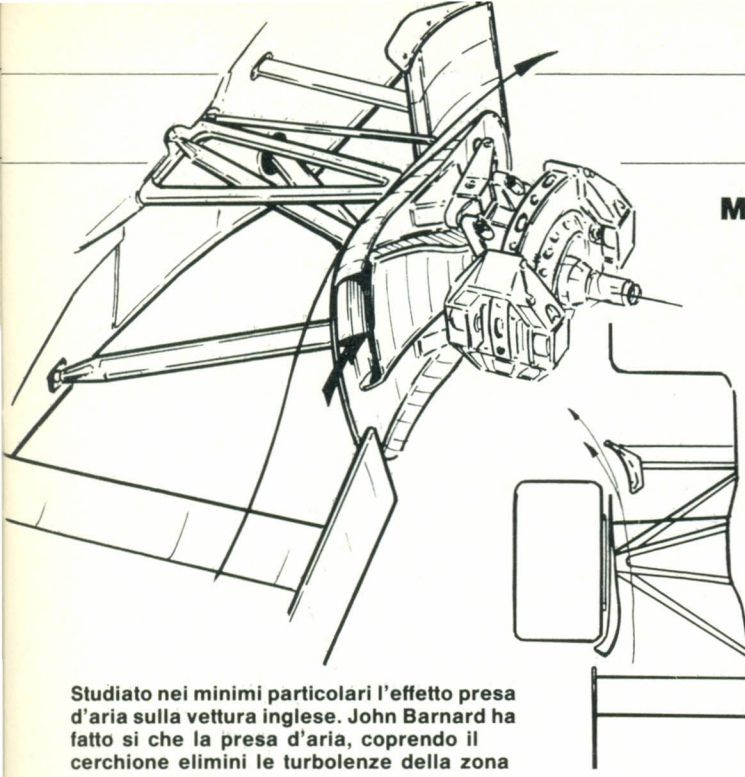
Byrne ha fatto veramente un bel lavoro. Le prese d'aria fanno parte integrante di tutto un discorso aerodinamico molto sofisticato, a cui è interessato anche il divergente applicato sotto la vettura e che abbiamo illustrato ampiamente. Come si vede chiaramente nei disegni all'interno delle paratie laterali dei baffi anteriori vi sono due carenature (1) che lavorano insieme alle prese dei freni (3) che vanno praticamente a finire a pacco con queste carenature in modo da non avere interruzioni nella vena fluida. A questo scopo applicate alle carenature (1) vi è della gommapiuma (2) proprio per avere un sigillo perfetto. Chiaro che tutto questo, è fatto per ottenere dei benefici aerodinamici. Inoltre sia le carenature che le prese sono state realizzate con diversi profili tali da adattarsi alle esigenze di tutti i circuiti. Infine, le piccole paratie che formano la bocca di entrata dalle prese stesse (4) sono regolabili in altezza tali da lavorare al massimo dell'efficienza.

L'anziano «mulino»

SPA — Ovviamente in Belgio sono state portate le stesse vetture di Monza, salvo qualche eccezione. Invece del solito schema squadra per squadra analizzeremo solamente le situazioni che hanno rappresentato una variazione rispetto alla corsa italiana. Iniziamo dalla Ferrari che ha riservato la sorpresa di portare, anche se come macchina di scorta, un telaio vecchio tipo e precisamente la macchina 78. Desiderio di fare dei confronti sulla pista dove questa monoposto era andata molto forte, non sicuri forse della superiorità del nuovo telaio? Difficile dare una risposta precisa. Registriamo semplicemente la presenza della 78, mentre Alboreto aveva a sua disposizione la n. 85 e Johansson la 83. Su queste due vetture sono state aggiunte delle canalizzazioni che, dalle prese d'aria per le turbine, portano aria agli ammortizzatori posteriori, fabbricati dalla Marzocchi. Entrambi i piloti hanno poi utilizzato l'alettone posteriore triplano, tipo Toleman abbinato ai corti profili estrattori già visti a Monza. Da rilevare che il profilo centrale è sdoppiato mentre quello superiore è in tre pezzi e quello inferiore è singolo. Modificato anche l'impianto di lubrificazione, già in precedenza oggetto delle cure dei tecnici di Maranello. Alboreto ha poi usato la piccola minigonna sotto il musetto che abbiamo illustrato nel disegno apparso il numero scorso.

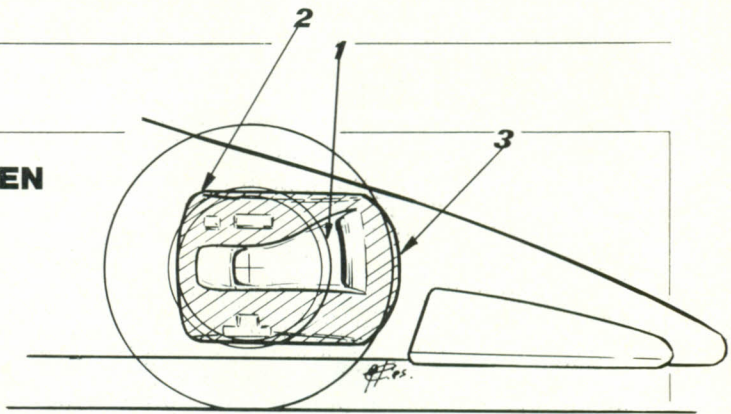


A Spa Alboreto ha utilizzato sulla sua Ferrari questa minigonna anteriore vista in precedenza a Monza (Foto Amaduzzi)



MCLAREN

Studiato nei minimi particolari l'effetto presa d'aria sulla vettura inglese. John Barnard ha fatto sì che la presa d'aria, coprendo il cerchione elimini le turbolenze della zona

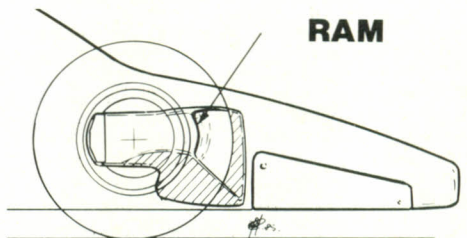


ai lati delle prese d'aria dei freni come è evidente nel disegno di profilo. Anche la Ferrari è tra le vetture criticate dai commissari della Federazione come pure la Tyrrell, la Minardi e la Euroracing. Tutte e quattro hanno infatti delle prese d'aria che sporgono nella parte anteriore dalla ruota in modo da andare a chiudere il varco fra paratie laterali degli spoiler e la gomma stessa. Vediamo quali sono le

nuove norme Fisa: 1. le prese d'aria non devono essere più alte di 28 cm; 2. non possono avere una larghezza maggiore a 12 cm; 3. nella parte posteriore non devono coprire il cerchione; 4. nella parte anteriore non devono sporgere dalla ruota. Le otto scuderie, McLaren, Ferrari, Toleman, Ram, Tyrrell, Euroracing, Williams e Minardi hanno tempo fino a Brands H. per modificare le prese per i freni.

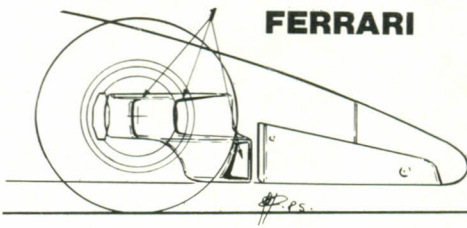
etto» di Alboreto

IN McLAREN poche le novità. Sempre presenti le grosse prese d'aria dei freni oggetto, insieme a quelle di altre squadre, finalmente dell'attenzione dei tecnici della federazione (come scriviamo a parte). Nuove le barre antirollio anteriori in titanio e diverse le paratie laterali degli spoiler anteriori leggermente piegate all'interno nella parte inferiore. Sulle **Brabham**, oltre alle minigonne sotto al muso già viste a Monza ed utilizzate sempre solo da Piquet, sono ricomparse le piccole paratie azionabili dal pilota al centro di polemiche in Austria. Servono per parzializzare o meno lo scambiatore di calore nella fiancata di sinistra. Sempre da questo lato è stata ricavata una presa d'aria circolare per raffreddare la valvola di sovracompressione. A disposizione della squadra vi erano le nuove paratie laterali, molto grandi, dei baffi anteriori, non usate in prova. Le **Lotus** sono apparse tutte e tre con le sospensioni posteriori del tipo convenzionale e non quella sperimentale provata in Austria e a Monza. Senna e De Angelis hanno utilizzato la soluzione del doppio alettone posteriore con due profili nel piano mediano. Le **Arrows** avevano dei nuovi musci con piccole minigonne nella parte inferiore, seguendo quindi la moda Toleman. Come vettura di scorta è stato fatto venire il telaio n. 1 per sostituire il 2 danneggiato a Monza. Boutsen è passato sulla n. 4 mentre Berger ha preso la 5 con il nuovo telaio. Novità alla Ram non tanto per quanto riguarda le vetture quanto per la benzina utilizzata (come scriviamo a parte) che ha risolto i problemi di detonazione del 4 cilindri Hart nella sua ultima versione. Alla **Renault** Tambay è passato sulla vettura n. 8, Warwick sulla 3 mentre la vettura di scorta era la 6. Piccole novità alla **Tyrrell** dove ora tutte e due le monoposto hanno le fiancate più corte di circa 20 cm; solo una macchina ha invece la nuova sospensione posteriore vista a Monza. Sulle **Euroalfa** che sono le stesse di Monza sono stati montati, sabato, di nuovo i deviatori di flusso dietro le ruote anteriori. Venerdì sulla macchina di Patrese vi era un secondo profilo all'altezza del cambio che, però, non ha dato esiti positivi. Sono ricomparse le **Zakspeed** con Danner che ha usato come vettura da gara la numero 2. Parecchie novità nella piccola squadra tedesca. Innanzitutto il cambio a sei rapporti, poi il serbatoio dell'olio più grande (con circa 3 litri in più), un nuovo alettone posteriore, mentre anche i motori sono stati modificati. Nuovo è infatti l'albero a camme che è stato dotato di un piccolo ammortizzatore antivibrazioni.



RAM

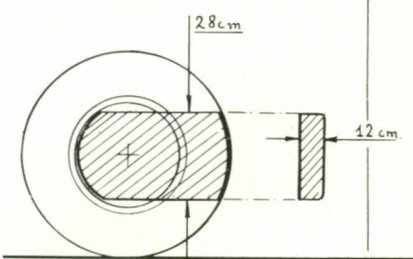
La Ram è stata la prima vettura a montare le prese d'aria dei freni con chiari scopi aerodinamici. Il progettista tedesco Gustav Brunner ha applicato già da quest'inverno due enormi paratie ai lati delle prese come risulta dal disegno. In Ferrari, invece, si è scelta una strada più complicata con tre bocche per raffreddare la pinza del freno a carbonio



FERRARI

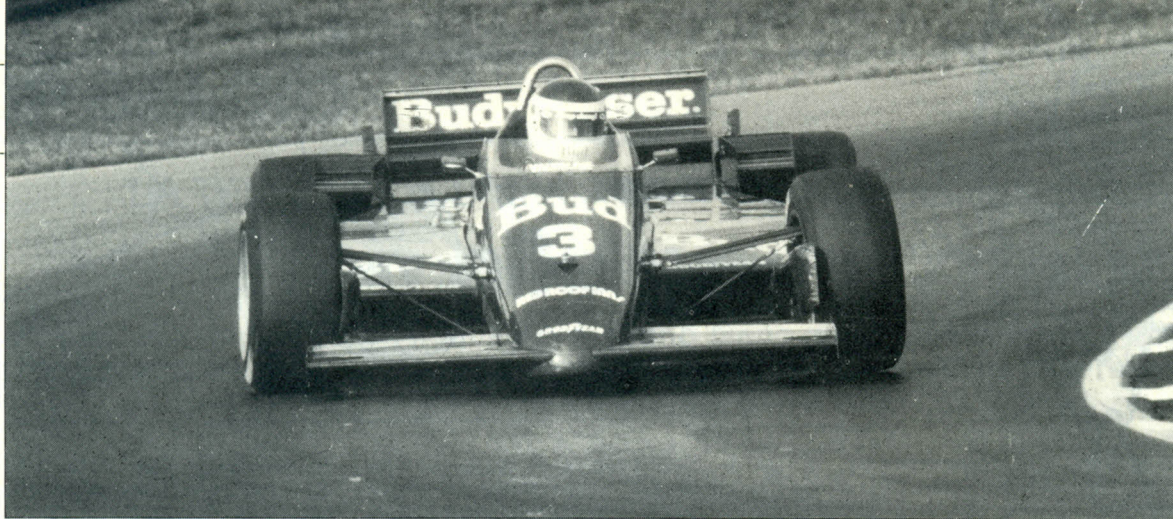
Le nuove regole della Fisa

Da Brands Hatch la normativa Fisa in materia di prese d'aria cambierà nel seguente modo. I particolari non potranno essere più alti di 28 cm e più larghi di 12 cm



Nella benzina il segreto Ram

SPA — Ha destato scalpore il tempo fatto registrare da Philippe Alliot nella prima giornata di prove, tale da collocarlo al tredicesimo posto della classifica provvisoria. Una posizione insolita per la Ram che per tutta la stagione ha navigato nelle ultime file dello schieramento. «Alla Ram hanno fatto ciò che è stato fatto alla Toleman fin dal Gran Premio di Francia» ha tagliato corto Brian Hart. «Abbiamo una benzina diversa» si è lasciato scappare Alliot, subito smentito dal suo team manager McDonald. Sembra infatti che la Ram abbia usato un nuovo carburante. Pare essere realizzato in Inghilterra da un laboratorio tenuto segreto e che potrebbe essere quello della BP, vicina ai tempi della F. 2 alla squadra inglese.



Bobby Rahal corre nel campionato Cart con una March-Ford del Trusport Racing. Quest'anno ha vinto la gara di Mid Ohio. Nel '78 corse due Gp di F.1 (Canada e Usa) con la Wolf
(FotoManocchia)

Rahal sbarca a Maranello con una March e il suo staff tecnico

Ferrari: inizia l'era-Cart

Primi test incrociati con l'8 cilindri montato sulla March e il Cosworth installato su una scocca della 156. Trovati anche gli sponsor per il campionato. A Indy ci sarà Alboreto

MARANELLO — Venerdì della scorsa settimana è iniziata a Maranello l'era «Cart» della Ferrari. Alle ore 15, infatti, da una bisarca della Casa modenese è stata scaricata la vettura March-Ford che deve servire come base di studio e raccolta dati per consentire ai tecnici Ferrari di avere uno sviluppo accelerato del nuovo programma. Come è noto la Ferrari ha scelto il team di Trueman per disputare il campionato '86 con Bobby Rahal come pilota ufficiale. E a Maranello proprio Rahal e alcuni meccanici della scuderia americana, hanno seguito le operazioni di... acclimatamento. Mentre As arriva nelle edicole il lavoro è già iniziato. La prima fase vedrà Rahal impegnato ad acquisire i primi parametri cronometrici e di assetto sulla pista. Poi, questa fase potrebbe essere seguita da uno studio tecnico che vedrebbe incrociati sia l'utilizzazione del telaio sia del motore Ferrari per un singolo sviluppo. La prima ipotesi prevede che il motore Ford possa essere installato su una scocca di F. 1, della serie 156, per acquisire dati di comportamento, mentre il propulsore Ferrari dovrebbe andare sulla scocca March per uno sviluppo indipendente.

IL MOTORE sarà l'8 cilindri opportunamente modificato per le gare USA che già equipaggiava la Lancia nel mondiale Endurance, mentre a Maranello si è già cominciato anche a disegnare il telaio per questa vettura che sarà così completamente Ferrari, ma non si sa se porterà tale nome in gara. Nel 1986 motore e macchina saranno in esclusiva per Trueman, ma dal 1987 come da regolamento il motore dovrà essere messo a disposizione ad almeno il 50% delle altre scuderie. Che Ferrari venda il suo motore ci sembra molto difficile, non lo ha mai fatto. Un modo per aggirare il regolamento potrebbe essere

quello di chiedere una cifra così alta per cederlo tanto che nessun team sia in grado di acquistarlo.

SI STANNO delineando nel frattempo anche quelli che saranno gli sponsor per questa avventura della Ferrari in Usa. Lo sponsor principale dovrebbe essere la «Red Rose Inn», una grandissima catena di alberghi e motel (il cui proprietario è lo stesso Trueman) a cui si affiancherebbero Marlboro, Fiat, Agip, e la P.P.G. A Indianapolis potranno essere due le macchine in gara, e la seconda, se i programmi appena varati saranno rispettati, dovrebbe essere affidata ad Alboreto. La decisione finale di questa operazione è avvenuta oltre che per l'interes-

samento di Marco Piccinini che come si ricorda andò in America a vedere alcune gare, anche per il video tape che Carlo Sguazzini, figlio dell'ingegner Sguazzini fece a Indy quest'anno e che fece recapitare a Ferrari il quale se ne dimostrò entusiasta tanto da decidere sul momento lo sbarco in Usa.

IL MOTORE sarà fatto a Maranello, e anche lo sviluppo sarà effettuato direttamente dalla Ferrari, mentre sembra che per le revisioni e altre piccole cose possa essere Mike Fannin, proprietario della «Fannin Racing Development», ex motorista di Parnelli, Jones che ha vinto tre volte India-

napolis, l'ultima volta con Tony Sneva, a seguire il propulsore in America. La Fannin Racing Development ha sede a Indianapolis, a poco meno di 40 miglia dalla sede della scuderia di Trueman.

INFINE una nota curiosa riguarda proprio Trueman. Questi è l'importatore Usa della March, quindi non si riesce a capire come possa avere un telaio e un motore Ferrari per correre subito. Il fatto non può che portare alla perdita della concessionaria March salvo che, come da più parti è ventilato, durante il primo anno non corra una March con motore Ferrari. E cioè quella combinazione in studio ora a Maranello. □

Intanto anche le altre Case si muovono sul fronte Usa

Sembra un'altra Formula 1!

SULLE ALI dell'interessamento Ferrari per la Cart e per Indianapolis, si sta muovendo «mezzo mondo» per partecipare a queste gare, dimostrando così a Balestre che si può anche essere fuori dalla Fia e dalla Fisa senza sentirne la mancanza. Così l'operazione Renault ad esempio, va avanti. A curarlo è quel Harley Cluxton di Scottsdale in Arizona, che portò alcuni anni fa a Le Mans le Mirage-Renault e arrivò secondo. Sarà proprio Cluxton a sviluppare il motore Renault derivato come basamento e teste dall'attuale F.1 portato a 2600 cc., lo sviluppo iniziale sarà però fatto in Francia dalla Renault stessa.

LA PORSCHE ormai è ufficiale, il prossimo anno farà solo le gare Cart in Usa e Indianapolis, il motore sarà un 6 cilindri, (ma potrebbe essere anche un 8), il telaio dovrebbe essere fatto dalla Porsche stessa, ma non si sa ancora se la casa tedesca si appoggerà ad un team oppure correrà direttamente. La Porsche, come ci ha detto recentemente il suo presidente W. Schutz, crede molto nel «business» Usa ed è per questa ragione che correranno in America, allontanando così la possibilità di una presenza in F.1. Così come dal prossimo anno la Porsche non farà più ufficialmente il mondiale Endurance che lascerà ai privati. Farà solo alcune gare che reputerà interessanti per lo sviluppo della gr. C modello 962; così monterà l'ABS (il dispositivo antibloccaggio delle ruote) e anche un

nuovo, rivoluzionario cambio automatico. La Porsche correrà poi ufficialmente con le 959 dal 1986 quando la macchina sarà omologata in gr. B, e farà molto probabilmente anche rally.

OLTRE a Ferrari, Porsche e Cosworth - Ford, in gara negli Usa dal prossimo anno, ci saranno anche i motori Buick 6 cilindri che tanto hanno impressionato quest'anno per la loro potenza (ma anche fragilità). Questi motori saranno dati ancora alla scuderia di Galles, che farà correre Pancho Carter e Jeffrey Brabham, e alla scuderia Brayton dove corre con una sola vettura lo stesso Scott Brayton. Molte altre grandi novità vengono dal team di Roger Penscke, il quale sta lavorando su un motore derivato dal Chevrolet 8 cilindri. Si sta sviluppando questo motore per utilizzarlo poi nei grandi ovali dove si svolgono le gare Cart, mentre Penscke ha preso anche due tecnici ex Cosworth che stanno costruendo un motore 8 cilindri a V che sarà battezzato «Ilmor». Le due macchine di Roger Penscke, una per gli ovali e una per i circuiti stradali o permanenti sarà disegnata dall'ex ingegnere della McLaren Alan Jenkins, lo stesso che sembra fosse stato richiesto dalla Ferrari al posto di Postlewhite, ma che avrebbe rifiutato. Come si vede con l'arrivo della Ferrari in USA la competizione si sta facendo interessante, quasi come una F.1...
(g. cev.)

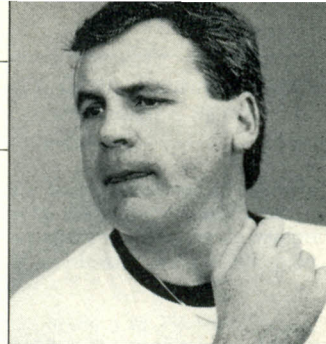
Buone proposte per il team Martini

La Lancia continua

HA RISCHIATO perfino di subire un controllo da parte dei controllori della FISA, per via del suo «fiammante» bracciale rosso-blu, e in effetti in F.1 l'ingegnere Lombardi non si era mai visto. A Monza il bravo tecnico numero uno della Lancia in endurance è venuto per «schiariarsi le idee» e in effetti ha studiato molto da vicino le macchine più interessanti. Ha trovato estremamente interessante la razionalità e la precisione di lavorazione della McLaren ma ha anche apprezzato la Ferrari. Una presenza comunque non casuale perché dopo la vittoria di Spa e

dopo l'ulteriore conferma di interesse dello sponsor Martini, la Lancia sta tornando sui propri passi in merito al possibile ritiro nel 1986. Molto dipende dal programma rally con la nuova «Delta» 4x4 ma sembra che una parte del budget corse possa prendere ancora una volta la strada della velocità. L'ingegner Lombardi ci ha anche confermato i recenti progressi del motore V8 in fatto di rapporto potenza/consumi: «**Abbiamo lavorato però soprattutto sulla carrozzeria** — ha detto —. **Sul veloce era un guaio e da qui i consumi alti di Le Mans e Hocken-**

heim. In pratica l'aerodinamica assorbiva troppi cavalli e d'altronde sul motore dopo il debutto abbiamo potuto fare poco. Abbiamo ritrovato il rapporto di compressione, ora pari a 8/1 ma avremo migliorato un 5 per cento. Comunque a Spa consumavamo 46/47 litri per turno contro i 55 della Porsche. Sul programma Lancia conta anche Sandro Nannini che era a Monza come «spettatore». Il senese ha l'opzione con l'Alfa che sta scadendo e in mancanza di novità dovrebbe concentrarsi ancora nell'endurance.



Alan Jones con la Jaguar

A BRANDS HATCH per la corsa valida per il mondiale piloti endurance ci sarà anche Alan Jones, (nella foto Colombo) al quale il team Twr affiderà una delle due Jaguar ufficiali. Jones ha provato questa settimana la biposto inglese. Riguardo alla sua scelta controcorrente l'ex campione del mondo di F.1 e attuale pilota della Beatrice-Hart ha così commentato: «**Ho parlato con Teddy Mayer e non ha nulla in contrario. Non credo sia possibile voltare le spalle a una specialità unicamente perché due piloti sono morti nelle ultime gare. Sarebbe come dire che non si vuole viaggiare in aereo perché son precipitati alcuni Jumbo.**» Tra i programmi futuri di Jones vi è anche la partecipazione, sempre con la Jaguar, ad alcune delle prossime gare iridate di gruppo C.

Mondiale endurance in Malaysia

AUMENTANO a vista d'occhio le probabilità che la corsa endurance che si terrà in Malaysia il 16 novembre riceva la qualifica di prova di campionato del mondo in sostituzione della corsa austriaca di Sandown Park, che ha rinunciato all'organizzazione della gara. La decisione verrà presa dalla Fisa domenica prossima 22 settembre a Brands Hatch in occasione della gara iridata. Per quanto riguarda il prossimo campionato mondiale c'è da rilevare che la prevista gara dell'Estoril si disputerà il 25 giugno '86, invece che a marzo come avevano chiesto gli organizzatori portoghesi. È praticamente certo, infine, che non verrà disputata alcuna corsa sul circuito di Mosport, a meno che non vengano effettuate radicali modifiche all'impianto canadese.

Svolte di Popoli in ottobre

LA 23. EDIZIONE della cronoscalata delle Svolte di Popoli, prevista originariamente il 29 settembre ha subito uno slittamento di data a causa delle numerose concomitanze che ne avrebbero mortificato contenuti e partecipazioni. La nuova data è quella del 13 ottobre. Le iscrizioni per la salita, valida per la Coppa Csaì 2. zona, possono giungere all'ente organizzatore entro il 5 ottobre.



Nuovo bus per l'Olivetti

A MONZA si è visto per la prima volta il nuovo veicolo della Olivetti, un Poker della carrozzeria Orlandi di Modena, dello stesso tipo di quello utilizzato dalla Ferrari. Si tratta di un bus realizzato per offrire agli ospiti della Casa di Ivrea il massimo del comfort. L'accessoristica del Poker è composta da quattro gruppi di aria condizionata, due gruppi elettrogeni, toilette, cucina, impianto radio a diffusione stereo con cuffie, caricabatterie, due televisori muniti di sistema di videoregistrazione, radio, radiotelefono per la maggiore comodità degli operatori.

Festival F. 3 a B. Hatch

LA DIREZIONE dell'autodromo inglese di Brands Hatch sembra essere intenzionato ad organizzare una sorta di festival internazionale di F. 3 sull'esempio del riuscito festival di F. Ford che da parecchi anni si tiene sulla pista del Kent. La data nella quale si potrebbe svolgere la manifestazione, prevista su due giornate di gare tra prove, batterie e finali, dovrebbe essere ad inizio agosto, quando l'attività internazionale della terza formula è sostanzialmente ferma. Secondo fonti inglesi la moda degli organizzatori è una risposta alle tante critiche ricevute perché a Brands Hatch nel 1985 si è disputata solo una corsa di questa categoria.

Mader-Bmw per l'Arrows

ANCHE il prossimo anno l'Arrows utilizzerà i motori Bmw quattro cilindri turbocompressi nel campionato mondiale di F. 1. Lo ha comunicato la Casa inglese a Monza, specificando che i propulsori acquistati dal team sono stati 16. Questi motori verranno preparati dallo specialista svizzero Heini Mader, che oltre alla F. 1 segue attivamente la F. 3000 e il programma Sauber-Mercedes nel mondiale endurance di gruppo C. Tutti questi propulsori verranno aggiornati secondo le specifiche dei Bmw ufficiali, visto che a Mader la Casa bavarese fornisce tutti i pezzi necessari alle modifiche.

In gruppo C motore Lamborghini

LA LAMBORGHINI fornirà nel 1986 alla Cc Motorsport, una Casa di preparazioni inglese, il suo motore 12 cilindri a V 4 valvole che verrà installato su una vettura di gruppo C per disputare il campionato mondiale endurance. Come ha confermato da Sant'Agata l'ingegner Giulio Alfieri, che vanta una delle più prestigiose carriere agonistiche della F. 1 con tanto di iride conquistato con la Maserati e Juan Manuel Fangio nel 1957, questo propulsore vanta un consumo limitato e potrebbe anche rilanciare le chances dei propulsori aspirati rispetto a quelli turbo, ferme restando le attuali restrizioni sui consumi. Pur limitandosi, attraverso la sua concessionaria inglese, a fornire ufficialmente solo il motore la Lamborghini fornirà tutto l'appoggio possibile al Cc Motorsport onde favorire lo sviluppo del suo 12 cilindri, sulla falsariga, per altro, di quanto già fatto con successo nel mondiale offshore. Il propulsore che in questi giorni sta girando al banco in Inghilterra sviluppa una notevole dose di cavalli.

PAGELLA. Adriano Costa ("Tuttosport") a Prost ha dato 10 e lode sulla pagella spiegando: «La sua perfezione di guida è sottolineata dal fatto di essere stato l'unico a non dover sostare ai box per il cambio di pneumatici. Un pilotaggio così condotto in punta di dita in una corsa tanto combattuta merita l'elogio più grande». Punta di dita o punta di McLaren?

MIRACOLI. Nestore Morosini, sul "Corriere della Sera": «Ormai è chiaro che, salvo i miracoli che "San Michele" può chiedere soltanto alla dea bendata, la Ferrari del dopo Monza è messa in modo peggiore di quella che aveva agguantato il quarto posto in Olanda». E allora per compiere il miracolo, più che San Michele ci vorrebbe San Gennaro.

RICORSI. Ezio Pirazzini su "Il Resto del Carlino" ricordando la storia patria: «Veramente un "otto settembre" per la Ferrari. Forse senza armistizio...». L'importante è che adesso nessuno chieda un piazzale Loreto anche per Alboreto.

LOTTO. Sempre sul quotidiano bolognese, Italo Cucci ispirandosi al lotto: «Ahinoi: il 27 continua a non uscire creando più amarezze del 34 sulla ruota di Napoli. La ruota giusta temo è quella di Prost, eterno numero 2 in procinto di diventare numero 1. Se lo merita». Chissà se adesso, a Napoli, si metteranno a giocare anche su Alboreto.

FIUTO. Saverio Ciattini su "La Nazione" «...Gianni Agnelli e Luca di Montezemolo, erano poi tornati in elicottero a Torino, anche per non perdere il primo incontro di campionato tra Juve e Avellino». Forse l'avvocato aveva più fiducia in Serena che in Alboreto?

ROMANTICISMO. Su "Stampa Sera" un Gian Paolo Ormezzano in vena di romantiche, ha osservato: «Giornalisticamente, è stato, ad esempio, assai interessante il passare di Lauda sceso dall'auto, davanti alla moglie che con gli occhi gli chiedeva qualcosa e intanto gli comunicava una felicità da cessata paura. E Niki per lei manco ha avuto uno sguardo speciale, un sorriso, quasi come passasse davanti al suo futuro carceriere, alla proprietaria cioè della sua vita fra quattro Gran Premi quando Lauda pilota finirà». Meglio Prost che Marlene?

MANI. Athos Evangelisti davanti al video per "La Gazzetta dello Sport": «Nelle inquadrature che riprendevano il soprappasso in prossimità della variante Ascari, nell'angolo in alto a sinistra, spiccavano delle mani, agili e nervose come quelle di un ragazzo. Per l'intera corsa quelle mani instancabili hanno freneticamente incitato Alboreto ad ogni passaggio e manifestato disappunto e sconforto al progredire dei suoi rivali. Soltanto quando Alboreto è scomparso di scena si sono fermate e sono rimaste immobili. Quel gioco di mani in

S. Michele e S. Gennaro. Prost come Freud

di Elio Domeniconi

sembrava l'anno buono ad invece alla sconfitta si aggiunge la beffa dopo quell'inizio di stagione così arretrante. Perdere fa sempre male, perdere a Monza un po' di più». Effettivamente...

COLPE. Dal commento di Filippo Crispolti ("Il Tempo"): «Un 56. Gran Premio d'Italia tra i più amari per la tifoseria nostrana. Che nell'assolato pomeriggio monzese ha ricevuto da Prost una delle più gelide docce fredde che qui si ricordino. A spegnere forse definitivamente, quella voglia di campionato del mondo al quale, per "colpa" di Alboreto soprattutto avevamo fatto quasi la bocca». Michele, tu ci vizi!

I DUBBI DI PAVANELLO



controluce, come un'ombra cinese, ci è parso il più efficace e commovente commento al Gran Premio d'Italia. Forse non troveremo tutti d'accordo ma a noi telespettatori piacciono anche queste cose: ci fanno sentire in vantaggio su quelli che assistono a un Gran Premio ai bordi della pista». Bisognerebbe chiedere il parere del padrone delle mani...

BEFFA. Ha scritto Alfio Caruso su "Il Giornale": «Applaudiamo dunque Prost anche se avremmo preferito esultare per Alboreto ma ai cavalli da corsa, come al cuore, non si comanda. Per la sesta volta consecutiva,

ALLORO. La metamorfosi dei ferraristi raccontata (alla perfezione) da Giancarlo Baccini su "Il Messaggero": «Alain Prost sul podio, il popolo ferrarista ai suoi piedi. Vincitori e vinti. Lui saluta, loro rispondono fischiando. Ma l'amarezza è come una sordina applicata sulle labbra. Il sibilo è fievole soffocato allora Prost s'improvvisa direttore d'orchestra, segnalando con la mano di alzare il volume. Il popolo risponde, prima titubante e poi, di fronte alle ulteriori sollecitazioni con crescente convinzione, fino a ritrovare il fiato perduto. Ora è quasi un uragano che soffia dal basso verso l'alto ed ecco aggiungersi risvegliato dalla ferocia collettiva, anche il coro che tuona a voce piena: "Prost, Prost va fan..." eccetera. E infine il contrappunto: "Sceemooo, Sceemooo". Ora il direttore è soddisfatto. Segnala la propria approvazione sorridendo e mostrando il pugno chiuso con il pollice sollevato, quindi lancia agli orchestrali la corona d'alloro, che gli cinge il collo, in segno di ringraziamento e tutto cambia all'improvviso, perché questo gesto non solo scatena una battaglia per il possesso di una fogliolina o di un trionfo amaramente memorabile ma di colpo muta di colpo l'umore dei vinti, che adesso capiscono quanto sia ingiusto insultare un vincitore che si è battuto lealmente. I fischi diventano applausi...». Adesso Prost è diventato anche psicologo...

MIGLIORE. Franco Lini sul "Il Giorno": «Ed ha vinto il migliore. Secondo auspicio, anche se c'è il rammarico, di non potergli dare il nome che tutti si auguravano. Ha vinto Alain Prost, non Michele Alboreto». Scambio di nomi...

IRA. Roberto Omini ha raccontato sul "Corriere dello Sport/Stadio": «Dai suoi occhi sprigionava lampi di rabbia, sotto i suoi baffoni una piega amara e dalle sue mani persino un gesto che non si addice a un campione, un gesto volgare e una parolaccia a Ezio Zermiani, della tivù di stato e che gli aveva chiesto: "Cosa è successo, Keke?". E Rosberg l'aveva spinto via...». Forse Keke è invidioso di Zermiani... □

| | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|------------------------------------|--|-----------------------------|-------------------------------|------------------------------------|----------------------------------|------------------------------------|------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|
| M. Alboreto Ferrari 156/85B | K. Rosberg Williams FW 010 | J. Laffite Ligier JS25 | N. Lauda McLaren MP4/2 | R. Patrese EuroAlfa 185T | H. Rohregatter Osella Fa 1 G | P. Alliot Ramb 03 | G. Berger Arrows A8 | D. Warwick Renault RE 60 | A. Jones Beatrice Lola | E. Cheever EuroAlfa 185T | K. Acheson Ramb 03 | P. Martini Minardi M 185 | P. Ghinzani Toleman Tg 185 |
|---------------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|------------------------------------|--|-----------------------------|-------------------------------|------------------------------------|----------------------------------|------------------------------------|------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|

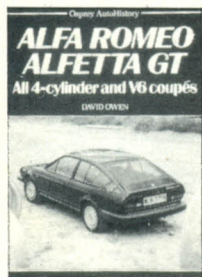
| | | | | | | | | | | | | | |
|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--|--|
| 1'46"702 | 1'39"608 | 1'56"451 | 1'54"612 | 1'51"237 | 1'58"415 | 1'56"451 | 1'55"329 | 1'50"491 | 1'54"611 | 1'52"655 | □ 2'14"092 | | |
| 1'34"385 | 1'32"328 | 1'37"860 | 1'35"583 | 1'37"245 | 1'40"941 | 1'40"992 | 2'16"120 | 1'35"256 | 2'28"176 | 1'36"394 | 3'26"899 | | |
| 1'33"212 | 1'31"403 | 1'35"987 | 1'34"168 | 1'37"813 | 1'40"377 | 1'37"091 | 1'40"352 | 1'33"923 | 1'41"776 | □ 1'36"311 | | | |
| 1'32"515 | 1'31"417 | 1'35"668 | 1'31"997 | 1'35"790 | 1'39"488 | 1'36"524 | 1'37"786 | 1'33"722 | 1'37"643 | | | | |
| 1'32"378 | 1'30"896 | 1'34"389 | 1'31"147 | 1'35"314 | 1'39"435 | 1'37"076 | 1'37"243 | □ 1'33"330 | 1'37"229 | | | | |
| 1'32"841 | 1'31"664 | 1'34"382 | 1'32"876 | 1'35"041 | 1'38"565 | 1'35"497 | □ 1'36"425 | 1'33"654 | □ 1'36"536 | | | | |
| 1'34"317 | 1'30"867 | 1'34"874 | 1'31"692 | 1'35"128 | 1'38"819 | 1'36"331 | 1'36"442 | 1'34"346 | | | | | |
| 1'33"424 | 1'31"074 | 1'34"799 | 1'31"673 | 1'35"376 | 1'38"853 | 1'36"041 | 1'36"442 | 1'35"690 | | | | | |
| 1'32"670 | 1'30"291 | 1'35"690 | 1'31"028 | 2'58"594 | 1'38"596 | 1'37"207 | 1'38"087 | 1'33"796 | | | | | |
| 1'32"602 | 1'30"858 | 1'34"898 | 1'31"327 | 1'45"345 | 1'39"763 | 1'35"812 | 1'37"434 | | | | | | |
| 1'32"468 | 1'30"565 | 1'33"636 | 1'31"395 | 2'37"026 | 1'39"277 | 1'35"653 | 1'37"899 | | | | | | |
| 1'35"748 | 1'30"378 | 1'34"190 | 1'31"745 | 1'43"001 | 1'38"452 | 1'37"154 | 1'36"672 | | | | | | |
| 1'33"626 | 1'30"619 | 1'33"483 | 1'31"321 | 1'38"213 | 1'38"503 | 1'36"334 | 1'38"652 | | | | | | |
| 1'33"152 | 1'30"366 | 1'33"396 | 1'30"534 | 1'35"655 | 1'39"172 | 1'36"026 | | | | | | | |
| 1'32"965 | 1'30"777 | 1'33"564 | 1'31"019 | 1'35"566 | 1'38"721 | 1'37"645 | | | | | | | |
| 1'32"864 | 1'30"724 | 1'33"377 | 1'31"610 | 1'36"381 | 1'38"813 | 1'35"364 | | | | | | | |
| 1'33"158 | 1'30"575 | 1'33"103 | 1'31"795 | 1'36"132 | 1'38"093 | 1'35"425 | | | | | | | |
| 1'32"834 | 1'30"499 | 1'33"485 | 1'31"877 | 1'39"379 | □ 1'37"585 | □ 1'35"308 | | | | | | | |
| 1'32"486 | 1'30"613 | 1'33"311 | 1'30"968 | 2'07"055 | 1'37"942 | 1'35"648 | | | | | | | |
| 1'32"531 | 1'30"562 | 1'33"425 | 1'30"428 | 1'42"080 | 1'38"486 | | | | | | | | |
| 1'32"419 | 1'30"268 | 1'32"876 | 1'30"844 | 1'35"835 | 1'39"132 | | | | | | | | |
| 1'32"405 | 1'31"185 | 1'33"177 | 1'32"142 | 1'36"294 | 1'38"218 | | | | | | | | |
| 1'32"644 | 1'30"379 | 1'34"919 | 1'31"342 | 1'34"869 | 1'37"642 | | | | | | | | |
| 1'32"600 | 1'31"646 | 1'33"078 | 1'31"082 | □ 1'34"784 | 1'37"865 | | | | | | | | |
| 1'32"581 | 1'30"343 | 1'32"734 | 1'31"156 | 1'34"866 | 1'37"770 | | | | | | | | |
| 1'32"770 | 1'30"466 | 1'33"376 | 2'23"414 | 1'35"328 | 6'03"548 | | | | | | | | |
| 1'53"931 | 1'30"158 | □ 1'32"448 | 1'39"306 | 1'36"527 | | | | | | | | | |
| 1'38"683 | 1'52"047 | 1'32"627 | 1'30"395 | 1'36"525 | | | | | | | | | |
| 1'33"091 | 1'34"378 | 1'33"031 | 1'32"002 | 1'35"813 | | | | | | | | | |
| 1'31"265 | 1'29"720 | 1'32"749 | □ 1'29"998 | 1'36"627 | | | | | | | | | |
| 1'31"113 | 1'29"107 | 1'33"161 | 1'30"108 | 1'37"163 | | | | | | | | | |
| 1'31"172 | 1'29"160 | 1'34"176 | 1'31"215 | | | | | | | | | | |
| 1'30"551 | 1'29"400 | 1'32"977 | 1'31"165 | | | | | | | | | | |
| 1'31"017 | 1'29"239 | 1'34"094 | | | | | | | | | | | |
| 1'31"343 | 1'28"989 | 1'33"778 | | | | | | | | | | | |
| 1'30"556 | 1'28"892 | 1'32"605 | | | | | | | | | | | |
| 1'30"963 | 1'29"831 | 1'33"273 | | | | | | | | | | | |
| 1'31"017 | 1'28"785 | 1'33"663 | | | | | | | | | | | |
| 1'30"587 | □ 1'28"421 | 1'33"438 | | | | | | | | | | | |
| 1'31"742 | 1'29"818 | 1'34"700 | | | | | | | | | | | |
| 1'30"821 | 1'30"014 | | | | | | | | | | | | |
| 1'30"630 | 1'29"869 | | | | | | | | | | | | |
| 1'31"056 | 1'29"502 | | | | | | | | | | | | |
| 1'31"291 | 1'30"476 | | | | | | | | | | | | |
| □ 1'30"163 | | | | | | | | | | | | | |



Quelli che a Monza non abbiamo visto. O quasi

Un Gran Premio d'Italia lampo per alcuni piloti. Lampo non certo per la velocità in pista, quanto per la rapidità nel... ritirarsi. Piercarlo Ghinzani, a sinistra nell'altra pagina, non è riuscito nemmeno a partire (FotoAmaduzzi): in due Gp ha collezionato zero giri. La Minardi (a fianco) ha rotto una turbina al primo giro lasciando nuovamente a piedi un Martini sempre più sconsolato. Tre tornate ciascuno per Kenny Acheson (a destra) e Eddie Cheever (in alto). Il primo ha rotto il cambio della sua Ram, mentre Eddie s'è trovato subito con una turbina in cottura (Foto-grafieVillani)

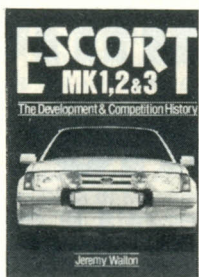
LEGGIAMO PER VOI



Alfetta all'inglese

Anche l'Alfetta ha il suo biografo. Si tratta dell'inglese David Owen che ha dedicato un libro alle Alfetta Gtv 4 cilindri e 6 cilindri, ripercorrendo fedelmente la storia della vettura dalla data di presentazione fino ai giorni nostri. Owen che in precedenza aveva pubblicato per conto della stessa casa editrice dei volumi sulla Alfa Giulia Spider, prende le mosse da lontano mostrando ai lettori i modelli sportivi della Casa di Arese che in un certo senso hanno influenzato i progettisti dell'Alfetta Coupè. Il libro non disdegna neppure l'attività sportiva della vettura, ampiamente documentata attraverso fotografie in bianco nero e a colori.

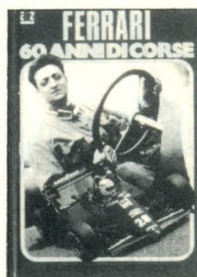
ALFA ROMEO ALFETTA GT A11 4 cylinder and V6 coupé di David Owen. Edizioni Osprey Auto History. Prezzo 7.95 sterline.



Escort story

Jeremy Walton ha vissuto il mito della Ford Escort dal di dentro. Il giornalista inglese, infatti, era l'addetto stampa della Casa statunitense in Gran Bretagna e per un certo periodo di tempo prese parte a parecchie corse al volante dei vari modelli della vettura. La sua opera «Escort Mk 1,2 and 3» è voluminosa; consta di 374 pagine e di 120.000 parole ed è molto più di un bel libro. Walton da esperto conoscitore della storia del primo prodotto creato dalla Ford Europa, quando la Casa americana divenne una multinazionale, sa tutto del modello. L'unica pecca del volume è la mancanza di foto e tavole a colori. Un peccato ampiamente perdonabile.

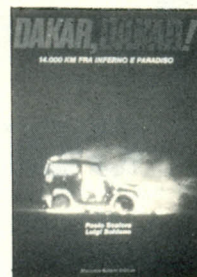
ESCORT MK 1,2 AND 3 di Jeremy Walton; 374 pagine. Edizioni Haynes Publishing Group, Yeovil, Somerset. Prezzo 14.95 sterline.



Diario da corsa

Tempo di scuola, tempo di diari. Uno degli ultimi arrivi sul mercato nazionale di questi preziosissimi strumenti di raccolta e ...confessioni giovanili è quello dedicato a Enzo Ferrari dal titolo «Ferrari 60 anni di corse» nel quale vengono percorse attraverso vari capitoli tutte le tappe principali della carriera del Gran Vecchio di Maranello fino ad oggi. Il diario è corredato da una serie di fotografie in bianco e nero e a colori e di alcune tavole descrittive la produzione della Ferrari. Un amico fidato che avrà certamente grande successo tra i tifosi della Casa del «cavallino».

FERRARI 60 ANNI DI CORSE. Testi di Franco Lini, Amz Editrice; Prezzo 7.000 lire.



Sfida al deserto

Il fascino della corsa più massacrante del mondo ha contagiato Paolo Scalerà, inviato del nostro confratello Motosprint, e Luigi Soldano che ormai da anni seguono questa autentica sfida al deserto e ai disagi di un mondo tanto distante dal nostro. Così mettendo assieme le loro esperienze hanno realizzato uno splendido volume dal titolo, eloquente «Dakar, Dakar 14000 km fra inferno e paradiso», nel quale i due riescono ben presto a coinvolgere il lettore, attraverso l'esauriente trattazione e la magnifica documentazione fotografica. Un libro da non perdere, quindi, soprattutto per coloro i quali sono disposti a farsi contagiare dal...terribile mal d'Africa.

DAKAR, DAKAR 14000 KM FRA INFERNO E PARADISO di Paolo Scalerà e Luigi Soldano 158 pag. Massimo Baldini Editore. Prezzo 50000 lire.

PIAGGIO VESPA POLE POSITION

Il mondiale di F.1 ha compiuto il giro di boa di metà campionato e con lui il Trofeo Piaggio Vespa che, lo ricordiamo, premia il pilota che si aggiudica la Pole Position.

I protagonisti della massima formula, sollecitati anche da questo incentivo, cercano il primato in prova con la massima determinazione. Su tutti sventa fino ad ora Ayrton Senna, il giovane brasiliano della Lotus.

La formula del Trofeo Vespa, tiunto al suo 2° anno, è molto apprezzato dai piloti in quanto premia la prestazione assoluta evidenziando il raggiungimento di una simbiosi perfetta tra uomo e mezzo meccanico.

Il Trofeo Piaggio Vespa Pole Position verrà assegnato al Pilota di Formula Uno che avrà conseguito il maggior numero di Pole Position nel corso del Campionato Mondiale di F.1 1985.

Ad ogni singola prova del Campionato il Pilota che si sarà aggiudicato la Pole Position riceverà in premio una nuova Vespa 125 T5 Pole Position; gli verrà inoltre attribuito 1 punto valido per la classifica finale del Trofeo Piaggio Pole Position.

In caso di ex-aequo nella classifica finale si terrà conto dei secondi, terzi e così via migliori tempi realizzati nelle prove di qualificazione di tutti i G.P.

trophy

La classifica

1°

AYRTON SENNA

5 pole position

2°

KEKE ROSBERG

2 pole position

3°

MICHELE ALBORETO

ELIO DE ANGELIS

TEO FABI

ALAIN PROST

NELSON PIQUET

1 pole position

AYRTON SENNA, QUINTA POLE '85 A MONZA (FotoColombo)



A Modena «storiche» di lusso dal 27 al 29 settembre

Buon compleanno con il Cavallino

«80 anni di sport-ACI con Ferrari»: così è stata battezzata la grande manifestazione che nel nome del costruttore rievcherà tre classiche

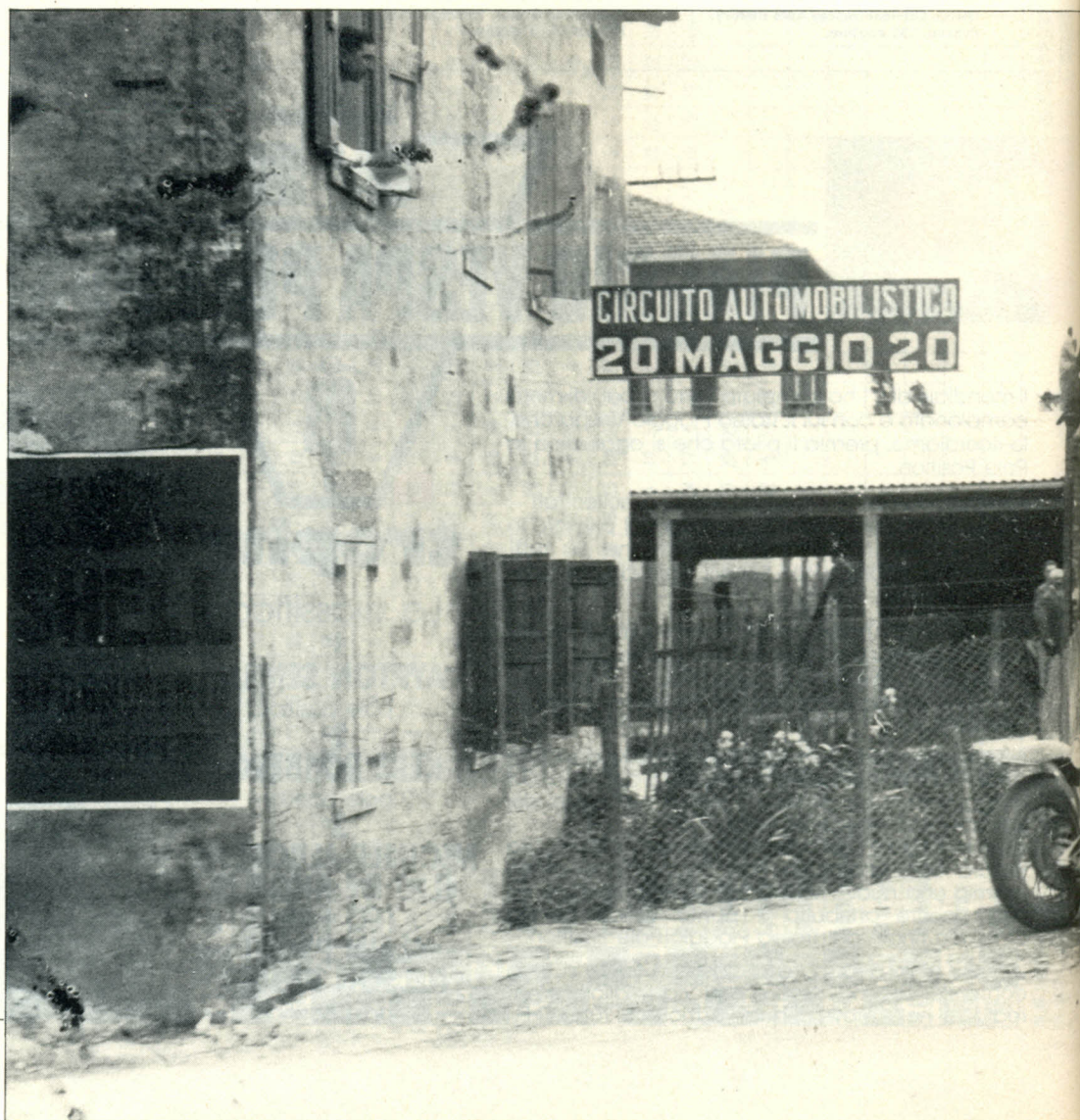
Enzo Ferrari avrebbe probabilmente costruito automobili da corsa in qualsiasi angolo della terra ma di sicuro la sua «bruciante passione» è stata alimentata dalla terra in cui è nato. Modena ha infatti respirato l'automobilismo agonistico fin dai primordi del nuovo sport e Ferrari stesso ricorda ne «Le mie gioie terribili» il fascino subito nel vedere all'opera i concorrenti al «Record del Miglio» sul rettilineo del «Navicello», manifestazione che fu organizzata nel 1909 e nel 1910. Più tardi la città della «Ghirlandina» fu al centro di altre grandi corse e il Ferrari ormai pilota affermato riuscì a dimostrare il proprio valore anche giocando in casa. Il futuro costruttore fu infatti per due anni primo assoluto al «Circuito di Modena» sul percorso che portava a Fossalta, per tornare poi in città attraverso la «Strada» della Scartazza» e S. Damaso; in tutto 12 Km da ripetere 30 volte per un totale di 360 km. Ferrari vinse il 5 giugno 1927 e il 20 maggio 1928; in entrambi i casi con un'Alfa Romeo 1500. L'anno dopo venne organizzato il «Circuito delle Tre Province» sul percorso Bologna-Pistoia-Modena e nella terza ed ultima edizione (9 agosto 1931), Ferrari, sempre su Alfa 1750, fu secondo: a batterlo con un distacco di 26 secondi, fu un «certo» Nuvolari, lo stesso che trionfò in occasione del rinato «Circuito Città di Modena» dal '34 al '36.

L'automobilismo da corsa è dunque sempre passato da Modena, per merito di Ferrari soprattutto ma anche sulla spinta di altri sportivi e pionieri. Ci può quindi essere stato dubbio quando l'avvocato Rosario Alessi, presidente dell'Automobile Club d'Italia, ha dovuto decidere, assieme ai propri collaboratori, come festeggiare nel migliore dei modi gli 80 anni di partecipazione allo sport del massimo ente

motoristico nazionale. È nata così la manifestazione «80 Anni di Sport-ACI con la Ferrari», perfettamente inserita nell'ormai classico raduno Ferrari di inizio autunno. Per tre giorni, dal 27 al 29 settembre, a Modena verranno ricordate tutte e tre le gare organizzate nei periodi eroici. Le iscrizioni sono state chiuse e non è stato difficile trovare 260 «eccellenti» auto d'epoca che in alcuni casi saranno guidate da ex-campioni del passato. Alla manifestazione che è organizzata in collaborazione con Agip, Fiat, Lancia e Autobianchi,

hanno comunque aderito molti nomi «importanti» e dall'estero è previsto l'arrivo di vetture di assoluto prestigio. In un certo senso è stato anche rispettato il carattere della precedente manifestazione settembrina perché è prevista una categoria a parte per sole vetture Ferrari. Ma è sufficiente dare uno sguardo al programma per capire che «80 Anni di Sport-ACI con Ferrari», sarà l'occasione per vedere vetture di importanza eccezionale. Ma non ci sarà solo lo sport. Venerdì 27, la «Gem Collection», azienda al top nel settore della

moda, inviterà i partecipanti ad un party e ad uno spettacolo musicale al Palazzo dello Sport. Potrà partecipare anche il pubblico e il ricavato della vendita dei biglietti sarà devoluto in beneficenza. Sabato 28 poi ben cinquanta chef internazionali si cimenteranno per una cena di gala che prevede anche una estrazione di premi con vendita di biglietti, il cui ricavato andrà al centro di distrofia muscolare. Domenica poi il clou, la premiazione a Maranello alla presenza dello stesso Enzo Ferrari. (d. b.)



Anni d'oro dell'automobilismo modenese: a sinistra una Maserati sul circuito cittadino del 14 ottobre '34. Al centro, Nuvolari davanti all'Alfa Romeo 1750 prima della partenza del «Circuito delle 3 Province» del 9 agosto '31: Tazio fu primo davanti a Enzo Ferrari. Nella foto grande, lo stesso Enzo Ferrari al «Circuito Città di Modena» del 20 maggio '28. Il futuro costruttore e allora pilota vinse su Alfa, alla media di 121 Km/h (FotoArchivioZagari)

Così la 3 giorni modenese

VENERDÌ 27 SETTEMBRE

Verifiche tecniche

Pistoia - Piazza del Duomo (dalle 9 alle 13 per tutte le vetture provenienti dal Centro-Sud).

Modena - Presso la ex-Piazza d'Armi (dalle 9 alle 16 per vetture di tutte le marche - Dalle 15 alle 18 per sole Ferrari).

Trofeo degli Anni 80 di ACI Sport: «Circuito Città di Modena» (si svolgerà sul classico circuito cittadino con tratti ad intervalli cronometrati).

Serata di apertura ufficiale.

SABATO 28 SETTEMBRE

Trofeo degli 80 Anni di ACI Sport: «Circuito delle Tre province» (si svolgerà sul tracciato originale Modena-Bologna-Pistoia-Modena con controlli orari cronometrati al decimo di secondo e con media inferiore ai 40 Km/h).

Serata di gala dedicata al «Centro di distrofia Muscolare».

DOMENICA 29 SETTEMBRE

Trofeo degli Anni di Sport ACI: «Record del Miglio» (si svolgerà una prova speciale sull'anello stradale dell'ex-Piazza d'Armi).

Visita allo stabilimento Ferrari di Maranello.

Premiazione e saluto di Enzo Ferrari.

Lista chiusa per partecipare

Saranno ammesse un massimo di 260 vetture di qualsiasi marca, costruite dal 1905 al 1963, suddivise orientativamente secondo le seguenti caratteristiche:

| | |
|---|----------------------------|
| 10 vetture sportive | costruite dal 1905 al 1929 |
| 20 vetture sportive | costruite dal 1930 al 1945 |
| 40 vetture Sport | costruite dal 1946 al 1963 |
| 60 vetture G.T.S. | costruite dal 1946 al 1963 |
| 20 vetture G.T. | costruite dal 1946 al 1963 |
| 10 vetture Turismo Preparato (HPX Trophy Olio Fiat) | costruite dal 1946 al 1963 |
| 100 vetture Ferrari G.T., G.T.S. e Sport | costruite entro il 1963 |

Classifiche

Sarà redatta una classifica per la prima prova «Circuito delle 3 Province», secondo il Regolamento del Challenge HR e sulla base delle seguenti suddivisioni:

Categoria 1: vetture costruite fino al 1945 - classe fino a 1500 cc

Categoria 2: vetture costruite fino al 1945 - classe oltre 500 cc

Categoria 3: vetture costruite dal 1946 al 1954 - senza suddivisione di cilindrata

Categoria 4: vetture costruite dal 1955 al 1959 - senza suddivisione di cilindrata

Categoria 5: vetture costruite dal 1960 al 1963 - senza suddivisione di cilindrata

Categoria 6: vetture Gran Turismo fino al 1963

Categoria 7: vetture Turismo Preparato fino al 1963

Risulterà vincitore il concorrente che avrà realizzato il minor numero di penalità, seguiranno gli altri in ordine crescente di penalità subite.

In caso di parità verrà data precedenza alla vettura più anziana. Saranno escluse dalle classifiche le vetture che non siano transitate, sia pure da un solo, dai controlli di transito e C.T., che abbiano smarrito o alterato o non consegnato la tabella di marcia, o abbiano totalizzato più di 5 minuti di ritardo ai controlli orari.

Sarà redatta una ulteriore classifica per il «Record del Miglio» basata sulla realizzazione dei migliori tempi, con suddivisione nelle seguenti categorie e classi:

Categoria 1: vetture costruite fino al 1945 - classe fino a 1500 cc

Categoria 2: vetture costruite fino al 1945 - Classe oltre 1500 cc

Categoria 3: vetture costruite dal 1946 al 54 - Classe fino a 1300 cc
Classe fino a 2000 cc
Classe oltre 2000 cc

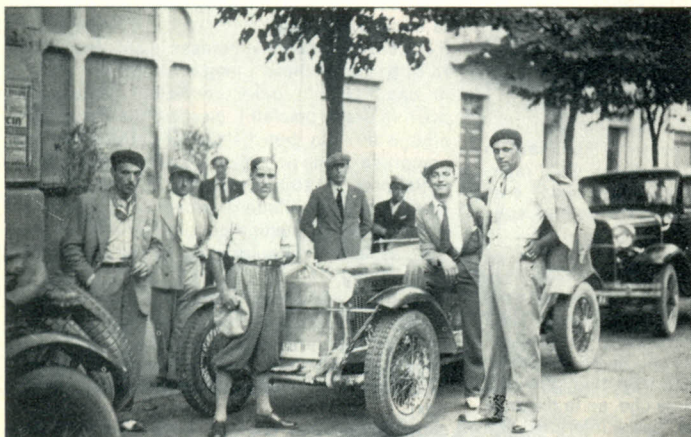
Categoria 4: vetture costruite dal 1955 al 59 - Classe fino a 1300 cc
Classe fino a 2000 cc
Classe oltre 2000 cc

Categoria 5: vetture costruite dal 1960 al 63 - Classe fino a 1300 cc
Classe fino a 2000 cc
Classe oltre 2000 cc

Categoria 6: vetture Gran Turismo fino al 1963 - Classe fino a 1300 cc
Classe fino a 2000 cc
Classe oltre 2000 cc

Categoria 7: vetture Turismo Prep. fino al 1963 - Classe fino a 1300 cc
Classe fino a 2000 cc
Classe oltre 2000 cc

Per la terza prova «Circuito di Modena» non verrà stilata alcuna classifica, ma il mancato rispetto dei tempi indicati dalle apposite istruzioni, sarà motivo di esclusione dalle due precedenti classifiche.



NOTIZIARIO CSAI

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

Regolamento Coppa Europa F.3 (segue)

PROCEDURE DI PARTENZA

③ 30 minuti prima dell'ora annunciata per la corsa, le vetture lasceranno i box al fine di effettuare un minimo di un giro di riscaldamento. Alla fine di questo giro si fermeranno sulla falsa griglia oppure dove previsto dal regolamento nel loro ordine di partenza, con motore spento.

④ 15 minuti prima dell'ora annunciata per la corsa, l'uscita dai box sarà chiusa. Ogni vettura che si troverà ancora ai box non potrà partire che dopo il passaggio di tutti i piloti davanti l'uscita dei box durante il loro primo giro di corsa. La chiusura dell'uscita dei box sarà segnalata da un avviso dato 2 minuti prima.

⑤ L'avvicinarsi della partenza verrà segnalato con l'esposizione di pannelli a 5, 3, 1 minuto, e 30 secondi da questa, i pannelli saranno accompagnati da un avviso sonoro/

1 pannello dei 5': inizio del conto alla rovescia.
2 pannello dei 3': tutte le persone, tranne i piloti, gli ufficiali di gara, i membri dei team che utilizzano il dispositivo esterno di avviamento, lasceranno la falsa griglia.

3 pannello di 1': i motori saranno avviati come previsto dall'art. 9 del regolamento tecnico di F.3. Il pilota al volante, i componenti dei teams lasceranno la falsa griglia.

4 pannello dei 30": dopo la sua esposizione, una bandiera verde verrà sventolata dinanzi la falsa griglia, così da indicare che le vetture dovranno avanzare e intraprendere un giro completo di pista, restando nell'ordine della falsa griglia di partenza, il pilota che ha conquistato la pole position fungerà da vettura guida. Sarà proibito superare durante questo giro. Dopo lo spiegamento della bandiera verde, nessun pilota potrà cambiare vettura. Qualunque pilota che si trovi nell'impossibilità di avviare il motore dovrà alzare il braccio. Dopo la partenza di tutte le altre vetture per il giro di formazione i meccanici saranno autorizzati a spingere la vettura sulla pista per favorire l'accensione del motore. Questa vettura dovrà continuare il giro ma le sarà vietato il sorpasso di qualsiasi vettura, e prenderà obbligatoriamente la partenza dietro l'ultima linea della vera griglia, alla distanza regolamentare indicata da un pannello, a condizione che essa sia ferma nel momento in cui si accende il semaforo rosso. Questa disposizione è ugualmente applicabile a una vettura che, pur essendo partita regolarmente per il giro di formazione, non potrà mantenere la stessa velocità del gruppo. Nel caso in cui la vettura in ritardo arriverà in vista della griglia quando il semaforo è già rosso, il pilota dovrà obbligatoriamente dirigersi ai box a velocità moderata, dove prenderà la partenza dopo il passaggio di tutto il gruppo davanti l'uscita di box durante il primo giro di gara.

⑥ Quando le vetture giungeranno alla griglia di partenza, si fermeranno ognuna nella posizione indicata, lasciando il motore acceso. Un commissario con un pannello, recante il numero di gara della vettura, si troverà all'altezza di ogni fila della griglia. Dopo che la vettura della sua fila si sarà fermata, egli abbasserà il suo pannello. Quando lo starter potrà vedere, tramite l'abbassamento di tutti i pannelli, che la griglia si è immobilizzata, accenderà il semaforo rosso. In qualsiasi istante tra i 4 e i 7 secondi seguenti l'accensione del semaforo rosso, potrà dare la partenza della gara sostituendo il semaforo verde al rosso.

⑦ Se dopo essere giunta sulla griglia di partenza una vettura ha il suo motore bloccato, e il suo pilota

si trova nell'impossibilità di riavviarlo, questi alzerà il braccio e il commissario responsabile della sua fila dovrà indicare la situazione sollevando o mantenendo alzato il suo pannello in modo che il suo lato giallo sia presentato allo starter nel caso dove un problema di poma quando le macchine si trovano sulla griglia reale:

A - Se il semaforo rosso non è acceso, un pannello «partenza ritardata» sarà esibito sulla linea di partenza e una bandiera rossa sarà alzata.

B - Dopo che il semaforo rosso è illuminato lo starter accenderà anche dei semafori gialli intermittenti (lasciando il semaforo rosso acceso), e un pannello «partenza ritardata» sarà esibito sulla linea di partenza.

NEI CASI A e B i motori saranno fermati e la procedura di partenza ricomincerà al pannello dei 5 minuti, ma distanza della corsa verrà accorciata di un giro. Nel caso in cui, secondo le circostanze, fosse necessario dare più di una nuova partenza, la distanza della corsa verrà ridotta di un giro ogni volta a condizioni chiaramente che, se la distanza totale divenisse in questo caso inferiore alla distanza minima prevista nell'art. 3 di questo regolamento, la corsa conterà comunque per la Coppa d'Europa Fia per conduttori F.3, e nessun rifornimento sarà autorizzato sulla falsa griglia.

⑧ Se, dopo la partenza, una vettura si troverà immobilizzata sulla griglia, i commissari di pista dovranno immediatamente intervenire, spingendola sulla pista per favorire l'accensione del motore. Se, nonostante più tentativi, la vettura non riuscisse a partire, i commissari la spingeranno verso i box (entrata o uscita secondo la vicinanza), dove i meccanici potranno intervenire.

⑨ Tutte le infrazioni alle regole sopra enunciate riguardo le procedure di partenza, saranno penalizzate con l'esclusione dalla corsa del pilota responsabile.

D - Verranno designati dei giudici per constatare le false partenze. La penalità prevista dal codice sportivo (addizione di 1 minuto al tempo totale della corsa), sarà inflitta per ogni falsa partenza.

E - Se più del 50% delle vetture partiranno con pneumatici da pioggia, la corsa verrà dichiarata

«corsa su bagnato», e un pannello «corsa su bagnato» verrà presentato sulla linea di partenza/arrivo durante i primi 5 giri, e nonostante le disposizioni dell'art. 14 la corsa non verrà arrestata in caso di pioggia.

F - La sola variazione ammessa in questa procedura di partenza rileva i seguenti casi:

① cambiamento delle condizioni atmosferiche dopo le prove ufficiali il giorno della corsa. Se la pista è asciutta, benché tutto il periodo di prove, comprese quelle non ufficiali del mattino del giorno della corsa, sia stato umido, o se la pista sia umida, benché tutto il periodo di prove, comprese quelle non ufficiali del mattino del giorno della gara, sia stato asciutto, sarà autorizzata una seduta di prove di 20 minuti.

② Se improvvisamente iniziasse a piovere mentre le vetture effettuano il loro giro di formazione, un pannello «partenza ritardata» verrà esibito sulla linea di partenza/arrivo, e la procedura di partenza ricomincerà ai 15 minuti (dalla chiusura dell'uscita box).

③ Se la quantità d'acqua sulla pista è tale da pregiudicare la sicurezza, anche con l'uso dei pneumatici da bagnato, gli organizzatori potranno ritardare la partenza finché le condizioni non siano migliorate.

ARRESTO DELLA PROVA E NUOVA PARTENZA

A - Se divenisse necessario fermare la corsa per ingombro del circuito in seguito a incidente o perché in quel momento le condizioni meteorologiche o altro rendano impossibile il prosieguo della gara, una bandiera rossa sarà esposta sulla linea partenza/arrivo dal direttore di gara, e contemporaneamente la bandiera nera verrà esposta da tutti i posti di segnalazione. La decisione di fermare la gara può essere presa solo dal direttore di gara, o, in caso di suo impedimento, dal direttore di corsa aggiunto. Quando questo segnale è dato, le vetture cesseranno immediatamente di correre, riducendo la loro velocità, rientrando lentamente ai box dove, secondo l'ordine dei commissari di pista, rientreranno sulla falsa griglia, o entreranno al parco chiuso, essendo inteso che:

1 - La classifica della corsa è quella del giro precedente.

2 - I mezzi di soccorso o di servizio circolano probabilmente sulla pista.

3 - Il circuito può essere completamente ostruito a causa di un incidente o perché le condizioni atmosferiche hanno reso impossibile lo svolgersi della gara.

IN CASO di arresto della corsa sono previsti i casi seguenti:

Caso A: meno di 2 giri completi saranno stati compiuti, le vetture riprenderanno le loro posizioni sulla falsa griglia.

Caso B: più di 2 giri, ma meno del 75% della distanza prevista per la corsa, le macchine si fermeranno secondo le istruzioni del commissario di pista.

Caso C: più del 75% della distanza totale prevista per la corsa.

Nei casi A e B, nessun rifornimento verrà autorizzato.

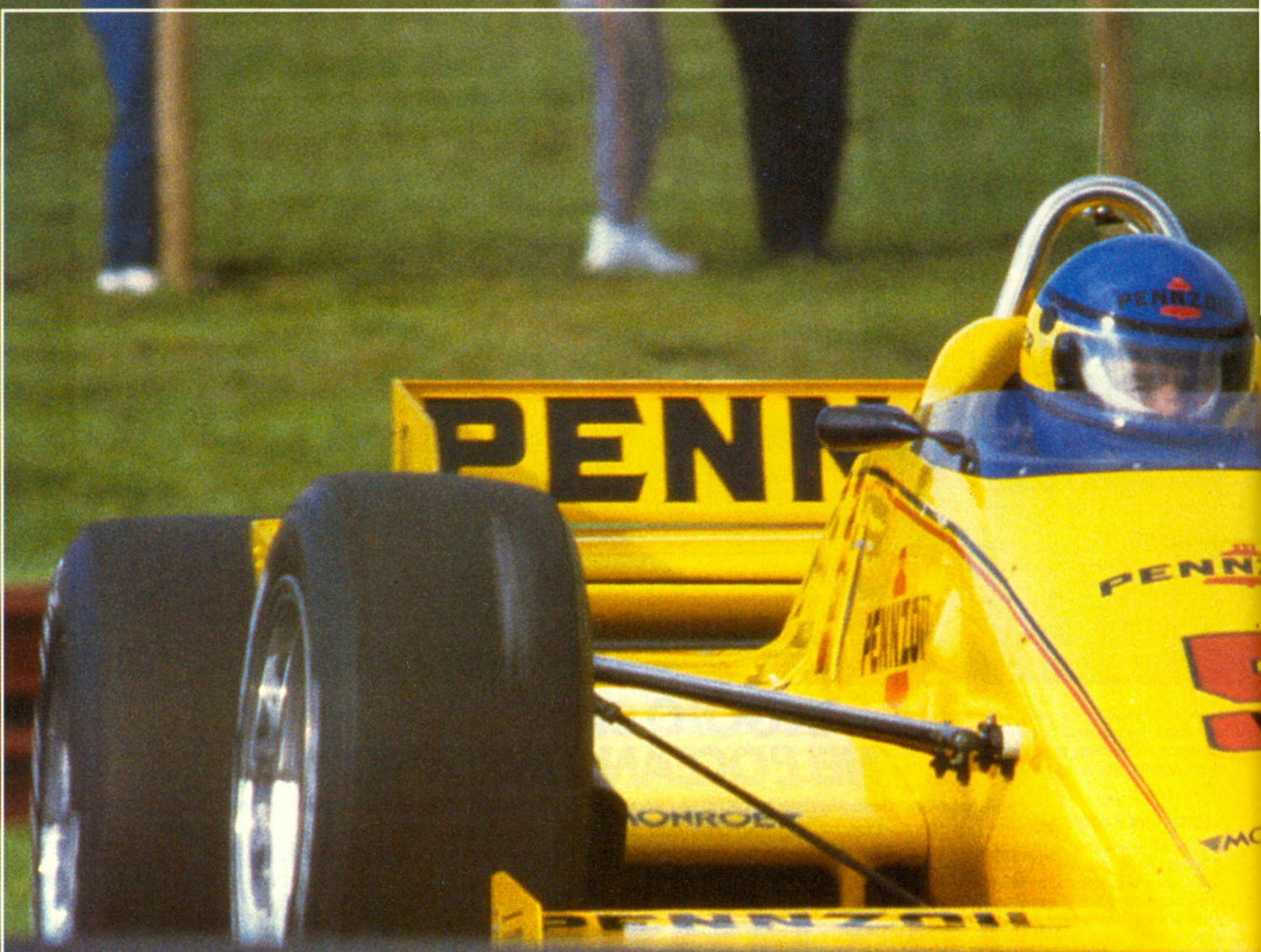
Il regolamento della coppa Europa F.3 già parzialmente pubblicato sul N. 36 di Autosprint e sul numero attuale verrà completato sul prossimo numero in edicola martedì 24 settembre.

Consiglio Sportivo Nazionale

SI RIUNIRÀ a Modena, il 27 settembre p.v., il consiglio sportivo nazionale della Csaì; il Csn è riservato, oltre che ai suoi componenti, ai delegati sportivi di Ac ed ai componenti delle Sottocommissioni. Dopo il termine dei lavori del Csn verrà indetta una conferenza stampa per i giornalisti specializzati.

Variazioni calendario

Settore velocità su strada: 29 settembre: AC Pescara-23/A scalata Svolte Popoli - rinviata al 13 ottobre.
6 ottobre: gruppo piloti Bandini (FO) - Tredozio/Monte Busca-recupero gara annullata l'11 agosto.

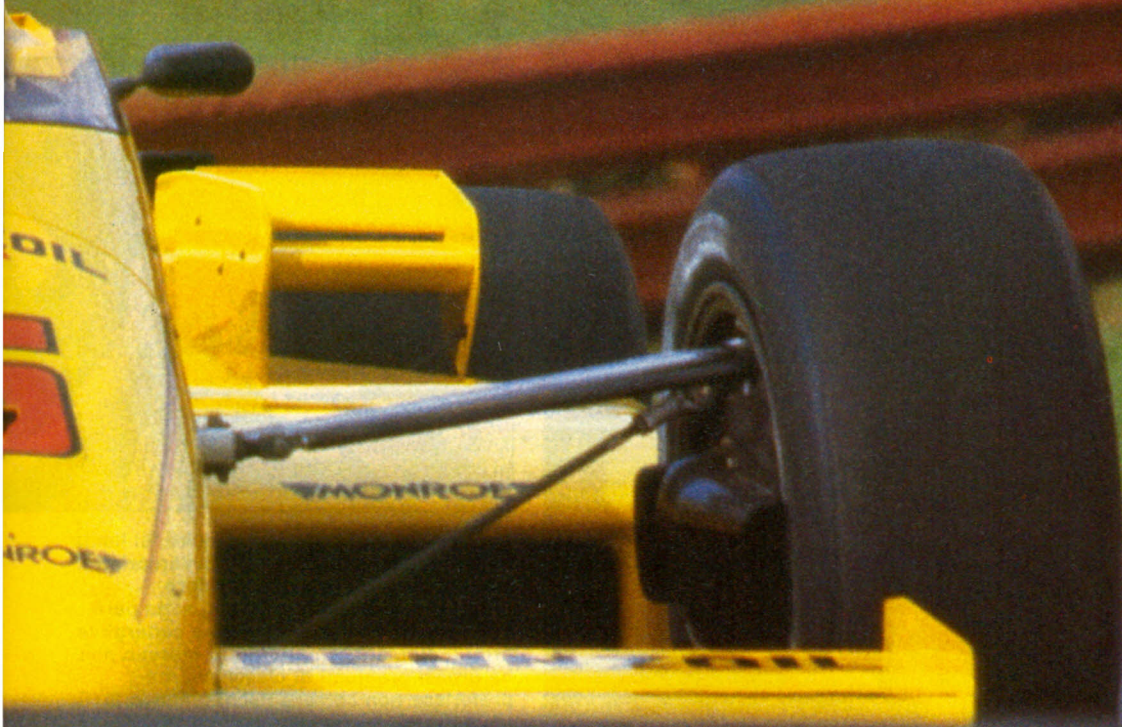


F. CART/Sopra quota 100 grande sfida tra due generazioni

Senior in caccia

A tre gare dalla fine Al Unser junior, con 106 punti, è in testa al campionato alle sue spalle distanziati di soli 6 punti, lo «braccano» però due super piloti della vecchia guardia: Al Unser padre e Mario Andretti, a cui dà man forte, 97 punti, Emerson Fittipaldi

di Lino Manocchia



IL CAMPIONATO Cart è in dirittura di arrivo, con sole tre gare ancora da disputare. Per la vittoria finale però tutto è da stabilire, anche se il più giovane degli Unser ha un leggero vantaggio in classifica. Del resto quest'anno non sono mancati i colpi di scena, gli incidenti e gli avvicendamenti in testa. I pretendenti al titolo, sia della generazione dei «vecchi» che di quella dei «giovannotti» hanno, comunque, mostrato, gara dopo gara, di possedere le carte in regola non solo

Sicuramente nessuno «scrupolo agonistico» per Al Unser senior, con la March n. 5, nell'inseguimento al figlio per il titolo Cart (FotoManocchia)

segue



Senior in caccia

segue

per fregiarsi del prestigioso alloro di campione Cart, ma anche il temperamento per superare le avversità incontrate durante la stagione. Un tipico esempio deve essere considerato Mario Andretti. Il campionato è stato impietoso, quasi giallo-rosa per il campione italo-americano. Da Long Beach al Meadowland aveva accumulato punti su punti, tanto da essere facilmente pronosticato campione nazionale della Cart per il secondo anno di seguito. Ma nel Michigan, sul micidiale triovale di Brooklyn, era in agguato la malasorte, la medesima che l'anno prima

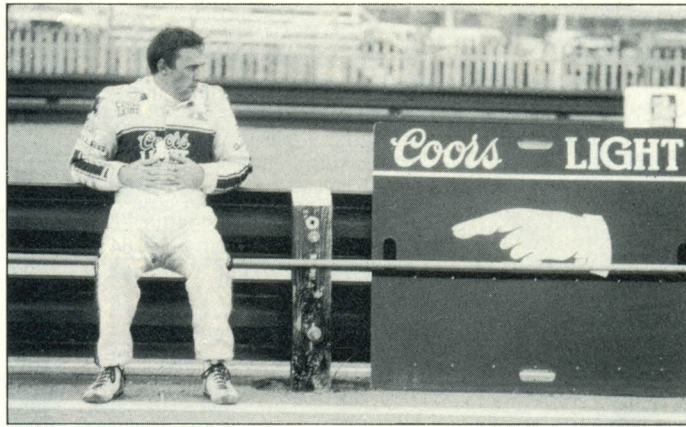


Per ora Al Unser junior, a sinistra, si limita a controllare le mosse degli avversari, tra cui il suo «vecchio», e a sorridere tranquillo. «Piedone» Andretti, sotto però non pare ancora intenzionato a cedergli le armi (FotoManocchia). Sopra: Moreno non ha grossi problemi di classifica, ma preferisce non correre rischi tenendo la testa al fresco con questo sistema di raffreddamento ad acqua (FotoRuch)



aveva atteso al varco Al Unser jr, Chip Ganassi, Gordon Johncock, Derek Daly, John Paul, Pancho Carter, mischiava oltre all'ordine di arrivo di questa stregata «500 miglia» anche la classifica generale. Ma il «leone di Nazareth» non si dava per vinto. Dopo una settimana dalla botta rimediata nel Michigan (un'operazione alla spalla e l'anca incrinata) tornava a Pocono, nei suoi territori, oltretutto con una macchina che sembrava volesse marcar visita in vece sua, e riusciva a strappare la sesta piazza, rosicchiando qualche punto necessario a tener d'occhio «Lucky» Al Unser sr. Nell'Ohio, comunque, lo attendeva un'altra amara delusione. Ad un giro dalla fine, quando era in seconda posizione, un pneumatico gli scoppiava e la sua Lola finiva sul prato col retrotreno sfasciato. Addio, quindi, ad altri punti importanti per la classifica. Sette giorni dopo anche nel carosello di Sanair (Canada) la Lola dell'ex-campione del mondo di F. 1 cedeva col motore surriscaldato. Per fortuna «Piedone» non era solo nelle avversità: Al Unser sr. finiva contro un muro, Emerson Fittipaldi scompariva dalla scena alla prima tornata «toccata» da A.J. Foyt. La classifica per un momento sembrava non dover subire sussulti. Ma dal caotico carosello canadese emergeva Al Unser jr. che piazzandosi terzo, allungava le mani sul titolo e lasciava l'«anziano» papà e l'ex leader della classifica Andretti leggermente arretrati. Dopo questa rocambolesca tappa il campionato Cart si avvia verso la conclusione, con tre corse da disputarsi: una «200 miglia» sull'indiafolato speedway di Brooklyn, una «200 miglia» nel magnifico tracciato di Laguna Seca, in California, ed il gran galà finale di Miami che si preannuncia come una super corsa con tutti i contorni di una Montecarlo made in Usa. I tre circuiti che rimangono sono uno diverso dall'altro e le sorprese potrebbero non mancare lasciando la porta aperta ad ogni soluzione.

IL CAMPIONATO Cart ha avuto momenti elettrizzanti nelle posizioni di testa. Al Unser sr., grazie ad un secondo posto nel Michigan, tre terze posizioni e due piazzamenti è riuscito ad arrivare in testa, sia pure per breve tempo, erodendo la poltrona di Mario Andretti, che a sua volta nelle ultime tre corse, pur se sfortunato, è riuscito a resistere agli attacchi di Fittipaldi e Sullivan. Le quattro pole position ottenute da Bobby Rahal, che sovente sollecita il suo motore oltre i limiti di sicurezza, hanno confermato che il pilota dell'Ohio è un ottimo sprinter che però fatica ad ottenere delle vittorie, solo a Mid Ohio, un circuito che conosce a menadito, Rahal è sembrato non temere rivali. Vari incidenti, poi, arricchiscono il suo medagliere che vede soltanto due piazzamenti non troppo convincenti. Sono in molti tra l'altro ad addossargli le maggiori responsabilità per gli incidenti di Andretti, sul circuito del Meadowland, e di Jacques Villeneuve sull'ovale di Montreal, quando il canadese era in testa a pochi km dalla vittoria. In ogni caso molto difficilmente il pilota della True Sport riuscirà a convincere gli esperti che la colpa della sua non brillante stagione è



Sembra quasi accusare Geoff Brabham il ditone pubblicitario del cartello, a fianco, del resto quest'anno la stagione dell'erede del grande Jack non è stata troppo brillante (FotoRuch)

della March che guida e non sua. La vettura, si è infatti rivelata superiore a quella degli avversari. Quarantadue punti lo separano dal capoclassifica e soltanto un grosso miracolo potrebbe vederlo spuntare davanti all'agguerrito gruppo di piloti che attualmente lo precede e che non starà alla finestra ad osservare gli eventi.

LA RIVELAZIONE dell'anno è stata il giaguaro brasiliano Fittipaldi. Gli scettici che non lo ritenevano capace di reggere lo sforzo nei superovals si son dovuti ricredere allorché Emerson ha vinto la «500 miglia di Michigan». A Laguna Seca e a Miami Fittipaldi potrebbe farsi avanti in questo finale di stagione, essendo questi due tracciati ideali per l'ex-iridato di F. 1. Soprattutto in Florida il tifo sarà tutto per

lui. Danny Sullivan, che a maggio ha vinto la famosa «500 miglia di Indy» dopo uno spettacolare testa-coda che ha privato Andretti della vittoria nel Mid Ohio poi, ha mantenuto una decisiva seconda piazza dinnanzi ad uno scatenato Jacques Villeneuve. Sullivan, del team Roger Penske, dopo sette gare negative ha iniziato a sua volta una prodigiosa rincorsa alla vetta. 22 punti lo separano dal giovane Unser e domenica prossima sulla pista del suo patron potrebbe portare un attacco in grado di sovvertire la situazione sempre che il capolista non riesca a piazzarsi, salvaguardando così il suo primo titolo Cart. Jacques Villeneuve, sin dalla meritata vittoria a Elkart Lake, ha messo in mostra una guida sicura, meno nervosa

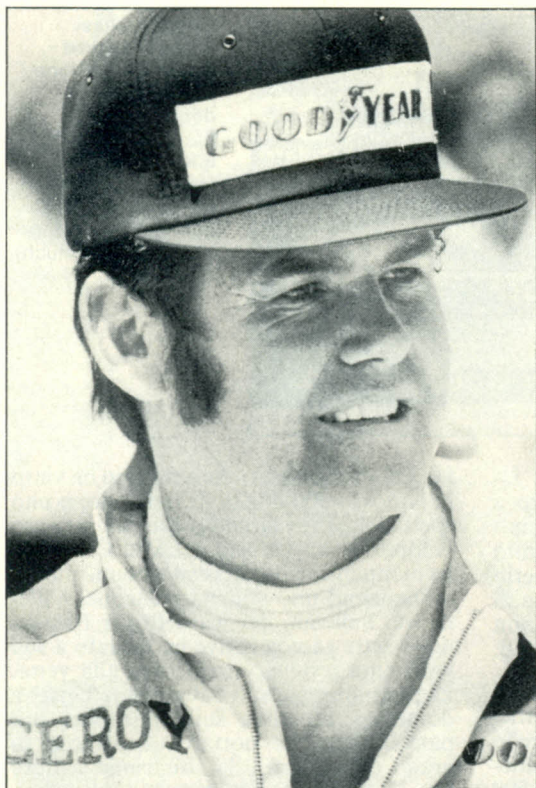
segue

TUTTO SOTTO CONTROLLO

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

VEGLIA BORLETTI
ELECTRONICS IN PROGRESS

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

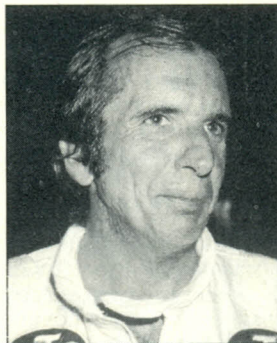


AL UNSER SR.

I primi 10 della classifica Cart

(a tre gare dalla fine)

| | |
|--------------------|-----|
| Al Unser jr | 106 |
| Mario Andretti | 100 |
| Al Unser sr | 100 |
| Emerson Fittipaldi | 97 |
| Danny Sullivan | 84 |
| Bobby Rahal | 64 |
| Tom Sneva | 56 |
| Jacques Villeneuve | 54 |
| Johnny Rutherford | 43 |
| Michael Andretti | 39 |



EMERSON FITTIPALDI (FotoDoppi)



DANNY SULLIVAN (FotoNoris)

La vecchia Europa prepara lo sbarco

SONO MOLTE le novità che il campionato Cart, la cui prima gara si disputò a Phoenix il 15 marzo 1979, ha in serbo per il prossimo anno. Non è difficile prevedere che ai 49 piloti attuali se ne aggiungeranno numerosi altri. Oltre alla grande attesa che c'è attorno allo sbarco Ferrari in America e che potrebbe costituire una svolta storica nel campionato Cart, molta curiosità si sta sviluppando intorno alla Lotus. L'anticipazione fornita da As sulla vettura Indy che sta nascendo a Horwick, ha messo a rumore molti dei team Usa che subito si sono affrettati a sondare la disponibilità della Casa inglese. La Lotus potrebbe rivelarsi subito una macchina vincente. I discorsi attorno alle squadre di F. 1 non si fermano qui. Prende sempre più corpo l'ipotesi che la McLaren abbia deciso di fare il suo ingresso in Cart sin dal 1987. Del resto la Porsche ha provato in massima segretezza il suo motore sull'ovale di Indy e lo stesso direttore Usa della Casa di Stoccarda, Holbert ha confermato le intenzioni Porsche di cimentarsi nel campionato Cart, pur se intende farlo con la massima prudenza valutando attentamente a quale team americano appoggiarsi per organizzare la stagione. Questa per evitare di incorrere in magre figure, come successo a suo tempo alla

Ligier. Per quello che riguarda i piloti si può prevedere che dalla F. 1 ne arriveranno altri pronti ad affiancarsi ai vari Andretti, Jones, Fittipaldi, Giacomelli, Boesel, Sullivan, Guerrero, Keegan, Moreno, Crawford, Daly e Fabi sempre che Teo decida di tornare oltre oceano.


QUASI certamente Giorgio Bignotti, il mago di Indy, tornerà all'assalto, come già qualche anno per il 12 cilindri, con l'Alfa Romeo onde ottenere dalla Casa del Biscione dei propulsori. «Ora che l'Alfa sta lavorando sul quattro cilindri e pare intenzionata a mettere sul mercato i suoi propulsori turbo di F. 1 — ha dichiarato il 7 volte vincitore alla 500 miglia di Indianapolis — tornerò alla carica per avere i loro motori da unire al nostro turbo a sistema. E questa volta spero proprio che qualcuno da Milano mi risponda». «L'invasione» degli europei in Cart, lascia presupporre un innalzamento del livello tecnico di questa serie ed anche una sensibile lievitazione dei costi. Per contro, aumenterà il monte premi messo a disposizione dalla multimilionaria Ppg che finanzia il campionato e la risposta degli sponsor sarà senza dubbio più massiccia, così come è logico pronosticare un ulteriore incremento degli spettatori.

Senior in caccia

segue

che in passato grazie anche all'affidabilità raggiunta dalla sua macchina. Jacques in casa sua ha dimostrato che i botti di Indy e Milwaukee altro non erano che lontani ricordi da dimenticare. L'ottavo posto in classifica generale, pur non concedendogli possibilità di recupero finale, lo tiene in ottima luce. Michael Andretti, le cui qualità di pilota sono indiscutibili non ha avuto troppa fortuna. La sua March lo ha sempre tradito e, spesso, proprio ad un passo dalla vittoria. Il secondo posto di Elkart Lake, il quarto del Meadowland, l'ottavo di Indy ed il settimo di Cleveland sarebbero stati sicuramente amplificati da una vittoria a Pocono che invece è sfuggita a causa di una ruota staccatasi e volata via proprio quando Michael era in testa al gruppo. Ora il giovane Andretti spera che il 1986 possa essere migliore, magari per festeggiare a suon di vittorie, degne di quelle del padre, l'imminente matrimonio (fissato per novembre).

NELLA CLASSIFICA generale del campionato quattro Lola figurano ora tra le prime dieci vetture, segno evidente che i miglioramenti rispetto alle rivali March sono stati costanti e progressivi. Questo anche se la Lola dell'importante e ricco team Forsyth, abilmente preparata dall'inglese Barry Green, guidata da Howdy Holmes è finita troppe volte contro il muro. Questo pilota, sicuramente, non l'ha sfruttata a dovere e non è riuscito a rinverdire i risultati di Teo Fabi capace di piazzarsi in pole position a Indy. □



IL PERSONAGGIO/Santin pilota tenace

Spalle al muro

Temperamento solido e deciso, è stato uno dei protagonisti della F.3000 nonostante uno scarso budget. L'anno scorso ha superato anche un grave incidente motociclistico

di Daniele Buzzonetti

ORA CHE È perfettamente ristabilito può raccontare i particolari ma, Alessandro Santin lo scorso inverno, ha davvero corso il rischio di dover appendere il casco al chiodo, pur avendo vinto brillantemente il campionato italiano di F.3. Tutto è accaduto in novembre, quando il biondo jesolano, dopo i «duelli» con Caffi e C. si è recato a «ossigenarsi» ad Asiago. Una normale gita con una moto da fuoristrada e la caduta, banale ma gravissima: rottura di radio e ulna con articolazione del gomito compromessa.

segue





Spalle al muro

segue

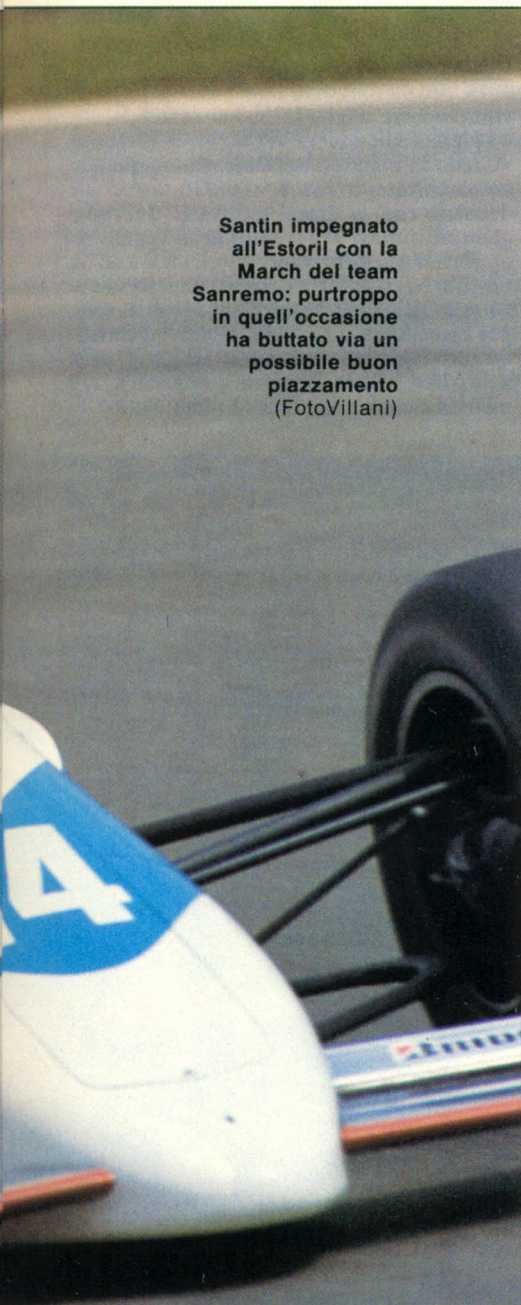
Molti al suo posto avrebbero pensato solo a guarire; Santin invece si è «esiliato» in un ospedale e ha lottato fin dal primo giorno per tornare «in qualche modo» ma in fretta al volante di una monoposto. Solo a pochissimi è stata rivelata la gravità dell'incidente, al punto che il fresco campione della F. 3 ha stretto i denti e, pur soffrendo, si è presentato in dicembre alla premiazione di Autosprint per ritirare il suo «Casco d'argento». Una giornata di festa rovinata dalla prospettiva di non poter più correre. Con Santin abbiamo parlato di quel periodo e delle sue aspirazioni. «Sì, è stato un periodo nero — racconta Alessandro — ero campione d'Italia ma mi avevano tolto l'Euro-F.3 che

per me poteva essere l'anello di congiunzione con il professionismo vero, cioè la F. 1. In generale l'Euro-F.3 era un buon lasciapassare mentre la F. 3000 era un mistero; si sapeva solo che i team chiedevano, allora, un sacco di soldi. Con tanti dubbi sulla possibilità di continuare, mi vado anche a fare male con la moto! Dopo l'operazione, ho stretto i tempi e ho iniziato molto presto la rieducazione con il fisioterapista ma settimana dopo settimana l'articolazione non migliorava. Naturalmente i contatti con sponsor e team sono stati rallentati, al punto che non ho minimamente sfruttato i vantaggi della vittoria in F. 3. Finalmente mi accorgo che il braccio inizia ad andare a posto, l'articolazione tende a normalizzarsi e riesco a girare un volante. A quel punto ho finalmente un colpo di fortuna...». La «fortuna» per i piloti, al giorno d'oggi si chiama spesso «sponsor» ma i fratelli

Biella per Santin non sono solo quelli che gli anno permesso di correre in F. 3 e poi in F. 3000. Appassionati di corse, sono in pratica due «mecenati» per il biondo veneto e soprattutto Beppino Biella arriva al momento giusto per risollevarne definitivamente il morale del pilota. Oltre al confermato appoggio «Biella Petroli», porta infatti a Santin la «Mebel», una grossa industria specializzata nella realizzazione di oggetti in plastica. Con questa spinta il veneto si presenta alle prove della nuova Lola deciso ad emergere.

«A dire la verità avevo una gran paura perché non muovevo ancora bene il braccio, non avevo forza, ma per l'ennesima volta dovevo fare finta di niente. Nemmeno Enzo Coloni, mio manager nell'84 e al quale ero ancora legato, sapeva che cosa si nascondesse dietro quella lunga e ingombrante fasciatura. Ero al debutto assoluto dopo

Santin impegnato all'Estoril con la March del team Sanremo: purtroppo in quell'occasione ha buttato via un possibile buon piazzamento (FotoVillani)



l'incidente e altrettanto al debutto con una macchina potente ma, forse per la necessità di non perdere assolutamente il treno, ho ottenuto il miglior tempo. È stato un test tutto sommato banale ma per me importante e poi si sa come vanno queste cose nell'automobilismo: se prendi uno o due secondi ti fai subito la fama del "fermo" e poi vagli a spiegare...! Ma il più bello è arrivato dopo, cioè quando il manager della Lola, Mosnier, mi ha chiesto di fermarmi anche il giorno dopo per un test più prolungato. Ero lusingato ma tremavo: pochi giri ero riuscito a percorrerli ma guidando più a lungo, tutti avrebbero scoperto che avevo il braccio ancora malandato. Non ho dormito tutta notte! Poi per fortuna il giorno dopo diluviava e il test è stato interrotto. Ma è inutile, nell'automobilismo, come in tutte le situazioni della

segue

Dal kart al tricolore F.3

ALESSANDRO SANTIN è nato a Bassano del Grappa in provincia di Vicenza il 5 ottobre 1958. La sua carriera inizia molto presto. A 14 anni, infatti, prende a correre in kart. Decide poi di frequentare il corso di pilotaggio di Henry Morrogh e disputa le prime gare, cogliendo quattro successi in gare Club di Formula Italia. Il suo primo campionato è quello di Fiat Abarth dell'80. L'esordio in F.3 avviene alla fine dell'anno successivo, ma solo nell'1983 prende parte all'intero campionato classificandosi alla fine 6. assoluto grazie a

due brillanti piazze d'onore. Il 1984 è per lui ricco di soddisfazioni, passa al team Coloni e riesce ad aggiudicarsi il campionato italiano di F.3. Quattro le vittorie che ottiene: a Misano, al Mugello, a Pergusa e a Vallelunga a cui vanno aggiunte due pole, a Pergusa e a Misano. Nella stagione in corso decide di tentare l'avventura in F.3000. Corre per la scuderia San Remo con una March 85 B, non gli riesce mai di concludere in zona punti. La sfiora però, in diverse occasioni, pur non disputando tutte le prove in calendario. □



Domenica a Donington la soluzione della Formula 3000

La guerra di Pirro

CHI VINCERÀ il campionato europeo di F.3000? Spiacenti di non potere risolvere i vostri punti interrogativi, ma non siamo né profeti, né sappiamo leggere le carte del futuro. Nella stessa identica situazione si trovano alla vigilia dello scontro finale di Donington, in programma domenica, Mike Thackwell, Christian Danner ed Emanuele Pirro, gli unici tra ancora in lotta per il titolo. Mike Thackwell è in testa da parecchie gare, ma i due soli punti di vantaggio su Danner non gli lasciano certo dormire sonni tranquilli anche perché dietro ai due è risalito Pirro il quale, comunque, è quello che detiene il minor numero di possibilità visto i 7 punti di differenza che lo separano dal campionario neozelandese. D'altronde questi tre piloti giungono allo scontro risolutivo in differenti condizioni di spirito e di... macchina. Thackwell, dopo un inizio di stagione promettente, ha sofferto parecchio la scarsa competitività della sua Ralt, una monoposto apparsa invecchiata e che non si è adattata alla perfezione alle caratteristiche delle gomme radiali Bridgestone, le vere protagoniste assolute del campionato. Soprattutto nelle ultime due corse Thackwell è andato in crisi; a Zeltweg non ha preso punti mentre a Zandvoort si è dovuto accontentare di un secondo posto poco consolante dietro al pericoloso nemico «numero uno» Christian Danner, un pilota sul quale nessuno scommetteva una lira e che invece ha trovato nella F.3000 la manna dal cielo. In effetti le prestazioni dell'uomo del team Sparshott sono sempre state entusiasmanti. Raramente Danner ha sbagliato mossa e grazie a un innegabile fiuto nella scelta delle gomme è riuscito a conquistare tre vittorie e un numero di piazzamenti suffi-

cienti per proiettarlo al secondo posto. Differente e più «difficile» è il caso di Emanuele Pirro, primo pilota della March-Onyx ufficiale; il romano dopo ottimo inizio di stagione ha pagato a caro prezzo le carenze di sviluppo delle gomme Avon a tele incrociate.

COME si vede la gara di Donington assumerà toni drammatici. A Thackwell non basterà correre di conserva. Nel caso il neozelandese dovesse arrivare dietro a Danner, infatti, il titolo andrebbe al tedesco che si aggiudicherebbe il campionato con un solo punto di vantaggio. A parer nostro, comunque, è proprio Danner a godere di qualche vantaggio sostanziale. La March a sua disposizione è la monoposto migliore del lotto e le Bridgestone hanno da tempo dimostrato di adattarsi alla perfezione su qualunque tipo di percorso. Emanuele Pirro, tra i due litiganti, può solo sperare nei passi falsi altrui ma se vorrà tornare a Roma con il titolo dovrà vincere la corsa e pregare che i suoi rivali incappino in una giornata da dimenticare non prendendo punti o non arrivando nei primi quattro posti della competizione inglese. A Donington un altro aspetto da non sottovalutare sarà rappresentato da come si comporteranno le seconde guide dei tre duellanti. John Nielsen, compagno di squadra di Thackwell, farà il gioco del campione europeo di F.2 né Kaiser, secondo di Danner al team Bs, né Hytten, vice di Pirro alla March-Onyx, paiono avere molte possibilità di imitarlo. È questo l'unico reale vantaggio di Mike Thackwell. Basterà per diventare il primo campione della formula più combattuta del mondo?

Guido Schittone

Bagarre in F. 3000 con Pirro (9), Streiff, (5), Thackwell (1) e Danner (8) (Villani)

Spalle al muro

segue

vita, occorre anche la buona sorte».

— Nella tua carriera, ha inciso la fortuna? «Credo in maniera normale, fin da quando ho debuttato in kart a 15/16 anni. Un debutto che è stato motivato dai miei genitori, infatti avevo chiesto in regalo un motorino ma per timore di incidenti mi fu negato. Mi regalarono invece un kart usato e io che risiedo da sempre al Lido di Jesolo, pur essendo nato «quasi per caso» a Bassano del Grappa, mi sono sfogato sulla bellissima «Pista Azzurra», appena a 200 metri da casa mia. Ricordo che il kart lo



Con il braccio destro alzato, Santin indica al meccanico che è pronto per la messa in moto. Un gesto simbolico che sottolinea quasi la sua voglia di vincere (FotoAmaduzzi)

mettevo su un carrettino che poi tiravo a mano fino in pista. Vicino a casa dunque ho scoperto che potevo correre e ho iniziato l'attività. Con i kart però non ho mai avuto né il tempo né i mezzi per dedicarmi a campionati particolari. Già allora lavoravo nell'attività di famiglia (un albergo al Lido di Jesolo, n.d.r.) e non avevo molto tempo libero; correvo quindi senza convinzione ma non perché pensassi di non avere attitudine. Poi, a 19/20 anni, decido di tentare la via dell'auto: su Autosprint leggevo spesso di Henry Morrogh e scendo a Vallelunga per il corso di pilotaggio. Era quasi uno scherzo ma mi sono trovato bene subito, tanto che mi sono poi iscritto a varie "gare club" vincendone quattro».

— E arriva il 1980, l'anno del tuo vero debutto...

«Merito del campionato di F. Fiat Abarth che allora faceva un certo "rumore". È stato d'altronde l'unico anno in cui ho trovato facilmente uno sponsor: con i 10 milioni del "Centro Italiano Salotti", ho acquistato la vettura e con qualche aiuto di mio padre ma soprattutto del "River Team" di Stradella ho coperto le altre spese della stagione, circa otto milioni. In corsa però volevo sempre strafare, in prova non andavo piano ma spesso mi trovavo poi in mezzo a ruotate e incidenti. L'anno dopo sono partito per il servizio militare e ho fatto solo un paio di gare, sempre in F. Abarth. A fine stagione però ho avuto uno dei miei rari

colpi di fortuna: ho incontrato Fiorenzo Togni, un appassionato che aveva un piccolo team di F.3 e che tuttora si occupa di sponsorizzazioni. Per lui ho corso subito con una Martini non tanto recente e sono arrivato settimo. Ci siamo accordati e nell'82 ho corso ancora con lui in F. 3. Purtroppo ebbi una sgradita sorpresa: la Ralt guidata da Munarini l'anno precedente e che acquistammo da un preparatore, si rivelò inguidabile perché era reduce da vari incidenti. Alla prima gara partii in effetti in prima fila ma solo perché avevo fatto un giro "alla morte". Con quel telaio era impossibile tenere più di tanto ma ebbi un'altra piccola fortuna. A Vallelunga accade infatti che il preparatore Seresina sia costretto a recarsi fino alla curva della "trincea" per recuperare una sua vettura uscita di pista. La "trincea" è un "postaccio" per i piloti e Seresina, stando a pochi metri, nota che guido bene. Mi porta nel suo team e finisco la stagione con qualche piccola soddisfazione. L'anno dopo sono ancora con Seresina e mi metto ancora più in luce ma è l'anno di Capelli e infatti Ivan vince il titolo tricolore».

— Per te intanto erano passate quattro stagioni: eri demoralizzato o pensavi ancora di avere la possibilità di arrivare?

«In effetti non è che corressi solo per divertirmi ma vivevo sempre un po' alla giornata. Speravo perché ero convinto di saper guidare ma potevo solo mirare a svolgere bene l'attività del momento senza fare sogni impossibili».

— Allora però avevi un po' la fama di pilota irruente...

«Volevo ancora strafare e forse non avevo ricevuto i consigli giusti. Azzardavo molto al via e all'inizio delle corse, non ero per nulla calcolatore. Ma proprio in quell'anno mi sono via via affinato anche se non è tanto facile per un pilota cancellare certi stimoli che sono innati. Quest'anno per esempio ho cercato di amministrare le gare con raziocinio ma non potrò mai essere un pilota "ragioniere" o calcolatore. Mi piace attaccare anche perché difficilmente mi do per vinto. Anche con un mezzo inferiore penso sempre che fino all'ultimo giro non c'è niente di deciso».

— Eppure «da borghese» sembri un tipo piuttosto tranquillo...

«È così. Mi scaldo in corsa mentre di solito ho un carattere piuttosto pacato. Per la strada ad esempio non è che ami "fare le corse" o cose simili... Le mie doti di guida si sono comunque affinate nell'84, quando ho guidato per Enzo Coloni. Era il team giusto, avevo tutto per emergere e dovevo solo concentrarmi sulle corse. All'inizio della stagione c'era stato un interessamento della Volkswagen nei miei confronti e non ho mai capito come sia nato, dal momento che non conosco nessuno in Germania. Invece ho preferito seguire la strada della Novamotor e quindi dell'Alfa Romeo, un'ottima scelta. Dicono che Coloni abbia un carattere difficile; in realtà è un grande appassionato ed anche un uomo di cuore. In più ha una organizzazione perfetta e una



Spalle al muro

segue

incredibile voglia di vincere che trasmette ai propri piloti. Qualche volta è polemico ma solo perché ha più grinta degli altri, questa è la verità. Il suo segreto per vincere? Il pilota con lui parla molto: è uno scambio continuo di impressioni tra chi deve guidare e i tecnici. Si prova continuamente e si discute, ma con professionalità, senza chiacchiere inutili. Proprio con Coloni mi sono d'altronde schiarito le idee sulla messa a punto, prima ancora non ero nemmeno all'A,B,C.»

— Con Coloni che tipo di accordo avevi? «Lui aveva gli sponsor e io in pratica facevo il professionista. Avevo fatto un contratto di tre anni, con scadenza cioè a fine '86 ma si trattava semplicemente di un diritto di prelazione. Nel senso che se io avessi corso nella stessa categoria nella quale era impegnato Coloni, lui poteva legarmi ancora a sé. Però quest'anno io sono passato in F. 3000 mentre Coloni ha preferito attendere e dunque ho corso in piena libertà. Sono

milioni necessari per acquistare la March mi sono presentato alla prima gara con il team di Colombo. In prova sono andato bene perché mi piacciono le piste veloci ma in corsa le slicks sotto il diluvio mi hanno permesso di fare solo un giro. A Thruxton poi avevo la barra anteriore non ben fissata e ho fatto il villeggiante mentre in Portogallo avevo il 4° tempo ma ho commesso una vera sciocchezza al primo giro. A Vallelunga si è rotto il motore quando ero almeno tranquillamente quarto e poi sono rimasto a terra per tre corse per scarso budget. Fino ad allora però girato pochissimo, tanto che al rientro a Pergusa volevo emergere bene ma mi sono "toccato" con Tarquini, mio compagno di team...».

— Ecco, si è parlato di una certa rivalità interna...

«Ma no, non ho sentito il peso di Tarquini anche se di lui ha avuto la fortuna di fare punti all'inizio quando non tutti erano a posto. Solo che ad un certo punto il team lo ha appoggiato apertamente; io con Gabriele sono sempre andato d'accordo e anche in Austria in prova, ci siamo ostacolati ma solo per caso. Proprio a Zeltweg d'altronde



Partenza della gara di F. 3000 in Portogallo: si notano Thackwell (1), Santin (14), Tarquini (13), Kaiser (7) e Del Castello con il numero 33 (Foto Villani)

accordi piuttosto diffusi in F.3, una specie di investimento insomma ma spesso hanno per forza di cose un valore relativo. C'era una clausola del contratto che mi ha dato in un certo senso le ali: se vincevo il campionato dovevo pagare una trentina di milioni di spese, quelli cioè non coperti da premi. Mi erano stati comunque assicurati dalla "Biella Petroli" che già aveva in parte sponsorizzato la macchina ma di sicuro ho fatto di tutto per non pagarli!».

— Purtroppo si parla spesso di soldi: quest'anno come hai corso?

«È stata un po' una avventura e solo grazie a Bepino Biella che ha anticipato i 100

è iniziato il mio momento buono e la successiva corsa di Zandvoort, dove sono rimasto anche in testa, mi ha riconciliato con il team in pieno. Erano poi sciocchezze e con Colombo rifarei volentieri la F. 3000 anche nell'86».

Sognando la F.1 ovviamente, come lo scorso inverno quando sembra ci sia stato un blando interessamento da parte della Ferrari, allora alla ricerca del famoso "terzo pilota collaudatore", nei confronti del biondo veneto. Ma Santin anche in quella occasione ha dimostrato di avere i piedi per terra e non è l'unica sua dote. □

UN REGALO
D'ECCEZIONE

AUTO
SPRI
NT

DOPO OGNI GRAN PREMIO
VI PROPONE UN
INSERTO CENTRALE
DA STACCARE E CONSERVARE

ECCO LA
13.
DISPENSA

A FINE
CAMPIONATO
AVRETE
UN
SUPERVOLUME,
DA RILEGARE,
DI 280 PAGINE
TUTTE A COLORI
CON LA STORIA
DELLA STAGIONE '85



PRENOTATE
IN EDICOLA
I PROSSIMI
NUMERI!

CHI VORRÀ POTRÀ RICEVERE
SECONDO LE MODALITÀ CHE
VERRANNO RESE NOTE
UNA COPERTINA DAVVERO EXTRA

ANNIVERSARIO/Grande festa in Usa per i 75 anni del Biscione

Alfa party

I possessori di auto d'epoca hanno accolto l'invito della Casa di Arese e si sono presentati con le loro splendide vetture ad un maxi raduno di tre giorni organizzato sulla pista di Laguna Seca. Tra i partecipanti anche Fangio, Stewart e Phil Hill

di Lino Manocchia



LAGUNA SECA — La vita comincia a Monterey, una moderna cittadina circondata da una infinità di grosse colline che si accavallano l'una sull'altra. L'aria fresca, unita alla salsedine dell'oceano antistante, si sposa a un panorama che incanta. Il «forte» dei colli, derivazione della Sierra Madre, gioca col verde delle querce antiche, chiazze asimmetriche sulle falde, sono svegiate dal rombo di motori che scrissero pagine di storia in altri luoghi, altri tempi, per altra gente, con altri personaggi. A Laguna Seca, la pista che ha reso più famosa questa accogliente zona a sud di San Francisco, si è tenuto il

Per festeggiare i 75 anni dell'Alfa Romeo, a Laguna Seca sono intervenuti molti collezionisti di altre marche. Nell'immagine la Scarab di Donald Orosco comanda un gruppo di vetture sport (FotoManocchia)

segue



Alfa party

segue

convegno delle macchine antiche che l'Alfa Romeo ha proposto per festeggiare il suo 75. anniversario, insieme a 50mila patiti giunti dai punti più lontani degli States per salutare il «biscione» che ha attirato al meeting anche Manuel Fangio, Phil Hill e Jackie Stewart. Con una «operazione americana» Camillo Marchetti, direttore delle relazioni esterne, Franco Perugis, capo ufficio stampa auto ed Ernesto Vettori, direttore dell'Alfa Usa hanno saputo risvegliare i ricordi, gli

interessi, l'orgoglio dei partecipanti, alcuni possessori di macchine che nemmeno la sempre bene informata statistica americana riesce a valutare. Che a Laguna Seca fossero giunti gli «ultra» della passione per le Alfa lo si è notato quando Fangio, indossando, il caratteristico casco di panno, è salito sulla vettura con la quale vinse l'ultima gara a Barcellona del 1951, seguito da Stewart e Hill, su una Ferrari del 1948, compiendo una dozzina di giri di pista, sulla quale i bolidi Cart e, Imsa disputano alcune prove dei loro campionati.

«È il più grande raduno, — ha spiegato il

direttore dell'autodromo — che Laguna ricordi. Abbiamo 351 macchine storiche ed antiche, divise in 14 categorie (per età ed anno) e posso affermare che questo è superiore al famoso torneo Crosby che di solito non richiama la metà di folla qui presente». Dunque oltre 80 miliardi di lire sotto forma di quattro ruote adagiati su una lingua di terra della penisola di Monterey, all'ombra del pino solitario, simbolo della zona, che si offre alle burrasche ed ascolta la nenia feroce del vento impietoso che giunge dal Pacifico. Nel più vasto e ricco «défilé» motoristico al mondo gli anziani son tornati giovani,



Tra le vetture più prestigiose si è vista una Bugatti Atlantic, a sinistra, della quale esistono solo tre esemplari al mondo (FotoManocchia)

Jackie Stewart e Phil Hill, a destra, erano due tra i campioni del mondo giunti a Laguna Seca per festeggiare l'Alfa (FotoManocchia)



Sotto, un'anziana Alfa Romeo comanda un gruppo di «nonne». Negli Usa il fascino delle vetture d'Arese è sempre molto vivo (FotoManocchia)



Manuel Fangio conserva ancora un nutrito stuolo di ammiratori in... gonnella. Guardare per credere (FotoManocchia)





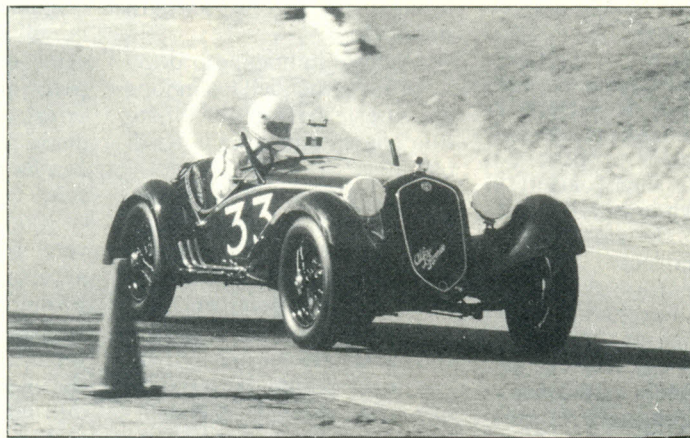
le menti non han dovuto soffrire molto per ricordare momenti che la storia non sa dimenticare.

SONO trascorsi 75 anni da quando fu fissato il primo bullone ad Arese, depositaria di un progetto che è andato arricchendosi nel corso dei 23 mila giorni trascorsi tra vittorie, débâcles, suspense, decisioni. «Oggi l'Alfa è una realtà, — diceva Lee Moselle, patron dell'autodromo — dove il computer trova facile strada ma che non riesce a distruggere il culto della personalità in questo settore». «Il mondo deve seguire il progres-

so — ha commentato Manuel Fangio — lo segue fianco a fianco senza cedere il passo. Oggi io vedo nel volto di tanti, una nostalgia ed un pizzico di orgoglio che spiegano come la macchina del quadrifoglio sia riuscita a raggiungere il livello di gloria che tanti invidiano». «L'Alfa, e ovviamente la Ferrari — ha sostenuto Stewart — non temono confronti perché rappresentano il successo dell'artigianato italiano che non si è fermato sul ponte del passato, ma lo ha valicato guardando lontano». «Queste Alfa mi riportano indietro nel tempo e ne sono felice. Ho provato una emozione indescrivibile a guidare una di queste vetture antiche. È come se mi fossi ritrovato nell'abitacolo delle macchine con le quali conquistai molti allori internazionali».

È stata la festa delle Alfa ma non sono mancate le Ferrari di ogni tipo, le Fiat, qualche Cobra, Maserati, Bugatti, venute ad augurare buon compleanno all'Alfa alla amica-rivale di cento battaglie motorizzate. Questa folla eterogenea, accalata lungo le falde delle colline per veder passare e fotografare qualcosa che forse non vedrà più, perché questi gioielli torneranno nelle sale fredde dei musei italiani ed americani, ha gioito per tre giorni in mezzo a questo «circo» rallegrato dalle note di «rock», quasi a voler mutare il numero degli anni che pesano sulle gomme rinsecchite dal tempo. Uno spettacolo che sembrava allestito da un regista geniale in possesso di attori di fama, una sagra del motore che ha invogliato la Mercedes a tentare di emulare lo show dell'Alfa. A Laguna Seca c'era di tutto: macchine che ti incantavano per il loro magnifico stato di salute, per la loro quotazione talvolta mozzafiato (anche un miliardo e ottocento milioni di lire). «È stato il più grande show di questo tipo che io abbia mai visto — ha commentato Costantino Franchi, direttore del Mwm Veteran Car Club, il quale ha approfittato per annunciare al mondo che il primo maggio 1986, da Brescia prenderà il via la Mille Miglia rievocativa che conterà anche una tappa a San Marino. Ripeterà la Casa del Quadrifoglio questo spettacolo unico? «È probabile — ha risposto Ernesto Vettore. — Abbiamo ottenuto il successo grazie anche al lavoro meraviglioso di Greg Morningstar e di Antonio Cerleniza del nostro settore stampa. Il tempo ci indicherà se e dove potremo offrire un altro spettacolo simile che Laguna ha esaltato ed ingrandito perché, scusate l'immodestia, l'Alfa lo meritava». □

La più antica partecipante all'Alfa Party è stata questa Fiat S74, sopra, del 1911 guidata da George Wingard. A destra, un'Alfa Romeo 8 cilindri 2300 del 1933 di proprietà di Tom Mudd, un collezionista californiano delle vetture del Biscione. Negli Usa sono oltre un centinaio i club di alfisti (FotoManocchia)



Rosee previsioni del direttore Alfa Usa

Verso quota diecimila

LAGUNA SECA - Ernesto Vettore è il dinamico direttore dell'Alfa Romeo Usa. È negli Stati Uniti da soli tre anni, eppure, grazie ad un duro lavoro è riuscito a riportare il numero delle vendite a livelli rispettabili. Presto negli Usa dovrebbe essere commercializzata la nuova Alfa «Milano», versione statunitense della nuova 75. Ed è appunto di questa vettura e della situazione americana che Vettore ha parlato in questa intervista.

— Come definirebbe l'attuale momento dell'Alfa Romeo negli Usa?

«La situazione è grigia, migliorata in termini relativi rispetto agli anni passati. Abbiamo raddoppiato le vendite e aumentato la presenza negli Stati Uniti. Rispetto a due anni fa siamo riusciti a portare il conto economico della consociata da drastiche perdite ad un profitto di un milione di dollari e stiamo pianificando la presenza delle vetture sul mercato. Volendo quantificare il tutto ci siamo trovati con una vendita di circa 2000 vetture all'anno ed ora sfioriamo punte di 6000-7000 esemplari l'anno. Purtroppo il recente sciopero dei trasportatori ci ha fatto perdere più di quattro settimane di vendita, frenando nel contempo le vendite. Contiamo, comunque, di ritornare al ritmo previsto».

— Quale orizzonti apre l'arrivo della «Milano»?

«Permetterà di offrire ai nostri 150 concessionari maggiori possibilità di fare affari e ai nostri clienti una valida alternativa alla

produzione europea e scandinava in particolare».

— Quale il motivo della scelta del nome «Milano»?

«Perché il capoluogo lombardo è la città dove in sostanza forgiamo la vettura; Milano è sinonimo di Alfa Romeo e negli Usa ha assunto una importanza enorme perché è visto come capitale mondiale dell'alta moda e dello stile. Infine non bisogna dimenticare che negli Usa esistono almeno 18 città che portano il nome Milano».

— La situazione dell'Alfa in F.1 non è certamente tranquilla. I risultati negativi nel mondiale incidono sulle vendite Usa?

«Direi di no per numerosi motivi. Innanzitutto la F.1 negli Usa è ancora interpretata come una grande fiera, un'occasione di vita sociale, per cui il fatto che l'Alfa Romeo partecipi a queste gare viene considerato positivamente al di là dei risultati conseguiti. L'importante per il pubblico americano è che si partecipi».

— Negli Usa esistono più di cento club di appassionati Alfa...

«Rappresentano una base importantissima per noi. Contiamo sull'apporto morale dei club per mantenere la presenza delle vetture Alfa Romeo negli Stati Uniti. Inoltre i club sono fondamentali perché rispecchiano la demografia del territorio americano».

— Quali sono le previsioni dell'Alfa Usa per il 1986?

«Contiamo di vendere circa 10.000 vetture». □

FORMULA 3/II campionato è giunto alla stretta finale

Due per tre

Nelle prove conclusive di Imola e Vallelunga, Barbazza e Caffi cercheranno di sottrarre al leader della classifica Franco Forini il casco tricolore. Ma entrambi non hanno difficoltà a riconoscere che il favorito per il titolo resta proprio il pilota del team Forti

di Roberto Teso

DOMENICA a Imola si disputerà la penultima prova del campionato italiano di formula 3 Marlboro Challenge, campionato, che, ormai è matematico, sarà vinto da una Dallara 385. Al volante di questa vettura, dominatrice della stagione italiana, infatti, i tre contendenti al titolo si giocheranno le ultime carte sul circuito del Santerno e la settimana successiva a Vallelunga. Era dal 1981 che i tre piloti non si presentavano alle ultime due gare con possibilità di disputarsi il titolo da quando cioè Eddy Bianchi vinse il titolo tricolore battendo nelle gare conclusive della stagione Guido Cappellotto e Paolo Barilla. Anche lo scorso anno abbiamo assistito ad un finale di stagione al cardiopalma con Santin e Caffi che si sono giocati il titolo all'ultima gara. Quest'anno come si è detto, la rosa è allargata a tre piloti vale a dire Franco Forini, Fabrizio Barbazza e Alessandro Caffi. A inizio stagione con la partenza bruciante di Barbazza, sembrava che il campionato fosse riservato a lui, con Caffi pronto in seconda battuta. Poi a metà campionato, aiutato da un paio di errori di Barbazza e dai problemi di messa a punto avuti da Caffi sulla Martini, è uscito Forini e Caffi, quasi sempre a punti, è sembrato l'unico in grado di contendergli la posizione di leader. Nelle ultime due gare, però, Barbazza, complici due battute d'arresto di Forini e Caffi, con un secondo posto e una vittoria ha riaperto il campionato. Il lombardo alla vigilia di Imola si trova a soli sei punti dal leader tricolore. Dei tre Alex Caffi è senza dubbio il più rassegnato, il pilota che ha meno possibilità oggettive di

aggiudicarsi la serie. Per vincere dovrebbe recuperare ben 13 punti di svantaggio che al momento ha nei confronti di Forini. «I miei avversari sono molto veloci e dispongono di vetture estremamente competitive. Comunque — sostiene il bresciano — sono convinto di potermi ancora inserire nella lotta finale, che giova sicuramente all'ambiente». Un altro pilota concentrato al massimo è Fabrizio Barbazza: «Dopo l'affermazione di Monza ho capito che la vittoria è alla mia portata. A Imola darò il massimo per raggiungere Forini». L'elvetico di lingua italiana, comunque, non starà sulla difensiva: «Attaccherò sia Caffi che Barbazza fin dal primo giro». Ma come vedono questo finale di campionato i tre massimi protagonisti della stagione di F. 3? Quali sono le loro previsioni? A Forini,

Barbazza e Caffi abbiamo dunque posto una serie di domande.

— Avreste immaginato dopo le prime gare della stagione che sareste arrivati alle ultime due con questa situazione di classifica?

Forini: «Contavo di poter essere nelle prime posizioni di classifica come era già successo nei due anni precedenti; speravo senza dubbio di poter vincere il campionato ma non di più».

Barbazza: «Io ho immaginato che avrei potuto trovarmi in una buona posizione di classifica e dopo le prime gare quando mi sono reso conto della competitività della Dallara ho fatto anche un pensiero al campionato; ma non avrei immaginato di trovarmi a lottare a due gare dalla fine con due avversari».

Caffi: «Tutti a inizio stagione mi hanno dato favorito; sono

partito per disputare la mia stagione in tranquillità cercando di mettermi in luce. Da come era iniziata pensavo di poter ottenere di più ma per errori, sfortuna e problemi di messa a punta della Martini non ha raccolto quanto speravo».

— A inizio stagione chi pensavate sarebbero stati i vostri avversari?

Forini: «Caffi e Barbazza come poi lo sono stati realmente per tutta la stagione. Pensavo che anche Apicella avrebbe potuto darmi fastidio ma ha avuto problemi di messa a punto della Reynard».

Barbazza: «Senz'altro Forini che disponeva di una Dallara molto ben preparata e poi Caffi e Apicella, il quale durante la stagione, si è perso per strada». Caffi: «Forini, Barbazza e Apicella e, tra gli esordienti, avevo posto il mio compagno di squadra Nicola Larini, il quale ritengo sia l'uomo da battere nelle corse dell'anno prossimo».

— Quale è stato il momento chiave del campionato?

Forini: «Pergusa; in quella occasione se non avessi lasciato passare Caffi all'ultimo giro, sarei entrato in collisione con lui ed entrambi non avremmo terminato la gara. Al momento mi troverei con sei punti in meno in classifica».

Barbazza: «Anch'io penso che la gara chiave sia stata Pergusa. Allora pensai di aver perso definitivamente le speranze di vincere la serie tricolore. Fortunatamente le battute d'arresto di Forini a Misano e a Monza hanno riaperto le porte alla speranza, soprattutto dopo la mia vittoria sul circuito brianzolo».

Caffi: «Per quanto mi riguarda

segue

La situazione a 2 gare dalla fine

| PILOTA | VALLELUNGA (31-3) | MISANO (8-4) | VARANO (28-4) | MUGELLO (12-5) | MAGIONE (26-5) | MONZA (2-6) | IMOLA (16-6) | MONZA (30-6) | PERGUSA (14-7) | MUGELLO (28-7) | MISANO (10-8) | MONZA (1-9) | IMOLA (25-9) | VALLELUNGA (29-9) | TOTALE |
|-----------------|-------------------|--------------|---------------|----------------|----------------|-------------|--------------|--------------|----------------|----------------|---------------|-------------|--------------|-------------------|--------|
| 1. Forini | — | — | 6 | 9 | — | 6 | 9 | 9 | 6 | 9 | 3 | — | — | — | 57 |
| 2. Barbazza | 9 | — | 3 | — | 9 | 9 | — | — | — | 6 | 6 | 9 | — | — | 51 |
| 3. Caffi | 6 | 6 | — | 4 | 3 | 4 | 6 | 6 | 9 | — | — | — | — | — | 44 |
| 4. Apicella | — | 9 | — | — | 4 | — | — | — | — | 1 | 9 | — | — | — | 23 |
| 4. Larini | 3 | 2 | 1 | — | 6 | 1 | 2 | — | — | — | 4 | 3 | — | — | 22 |
| Montaldo | 4 | 3 | — | 2 | — | — | 4 | 1 | 2 | — | — | 6 | — | — | 22 |
| 7. Sala | — | 1 | 9 | 6 | — | — | — | — | — | 2 | 2 | — | — | — | 20 |
| 8. Tacchino | 2 | 4 | 4 | — | — | — | 3 | 3 | — | — | — | — | — | — | 16 |
| 9. Bertaggia | — | — | — | — | — | — | — | — | 3 | 4 | — | 1 | — | — | 8 |
| 10. Scapini | — | — | — | — | 1 | 2 | — | 4 | — | — | — | — | — | — | 7 |
| 11. Tedeschi | — | — | — | — | — | 3 | — | — | — | 3 | — | — | — | — | 6 |
| 12. Amati | — | — | — | 3 | 2 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 5 |
| Modena | — | — | 2 | — | — | — | — | 2 | — | — | 1 | — | — | — | 5 |
| 14. Antonioli | — | — | — | — | — | — | — | — | 4 | — | — | — | — | — | 4 |
| Mancini | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 4 | — | — | 4 |
| 16. Jochamowitz | — | — | — | 1 | — | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | 2 |
| Tesini | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | — | — | 2 |
| 18. Livio | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 |
| Langes | — | — | — | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — | 1 |



I tre dominatori della stagione di F.3 al nastro di partenza. Barbazza, Forini e dietro loro Caffi. Chi la spunterà in campionato? (FotoGiovannelli)

Due per tre

segue

indico la corsa del Mugello. Arrivavo caricato al massimo dopo la vittoria di Pergusa e consapevole che dalla corsa successiva avrei guidato una Dallara, che mi avrebbe permesso di combattere ad armi pari con i miei due rivali. Ma

Forini: «Indico il sottoscritto». Barbazza: «Purtroppo anch'io la penso come Franco ma devo ammettere che Forini è il favorito se si guardano le cifre».

Caffi: «Credo che Forini possa diventare il campione del 1985 ma la matematica non esclude dal gioco né Barbazza né il sottoscritto». □



Apicella, sopra, è quarto in campionato ma raramente ha impensierito il terzetto di testa (FotoStudio83). A destra, Barbazza comanda a Monza su Forini e Caffi (FotoVillani)



da allora ho iniziato una fase negativa e Forini ha preso il largo».

— Quali sono gli errori da dimenticare della vostra stagione?

— Forini: «Ho commesso due errori entrambi a Misano. Nella prima occasione sbagliai la messa a punto della monoposto mentre nella seconda sono uscito fuori pista al primo giro e ho dovuto rimontare. Due errori su dieci corse, comunque, non sono troppi».

Barbazza: «Non ripeterei la brutta partenza di Varano e la gara di Pergusa, nella quale dopo essere uscito in batteria ho ripetuto l'errore anche in finale».

Caffi: «La mia stagione è da dividersi in due parti. Quando ho guidato la Martini ho commesso alcuni errori perché ero costretto a rischiare sempre per bilanciare la differenza di competitività di quella vettura con la Dallara. Con quest'ultima, invece, ho sbagliato a Misano e a Monza».

— Chi vedete favorito per la vittoria finale nel campionato?

Mentre per i tre contendenti la destinazione è la F. 3000 :

Apicella uomo mercato

FORINI, BARBAZZA E CAFFI saranno fino all'ultimo i protagonisti della stagione '85. Chi saranno i probabili primi attori della stagione '86? In Formula 3 è un po' presto per dirlo anche perché il mercato piloti è appena agli inizi e ciò che predomina è l'incertezza sui programmi. Forini ha mire di formula 3000 se non di 1 e di formula 3000 parlano anche Barbazza, Scapini, Tacchino, Antonioli e Giovanna Amati. Chi è sicuro invece di salire su una di questa formula è Caffi che dovrebbe entrare nel team che Coloni sta allestando. A tal proposito Coloni ha acquistato da Corbari una March di formula 3000 e con essa verso la fine di ottobre Caffi comincerà gli allenamenti cercando nel frattempo di studiare meccanicamente i segreti della nuova categoria per non arrivare impreparato a inizio stagione. Coloni in questi giorni ha rafforzato il suo team acquisendo nelle sue fila Kees Van Der Grint tecnico olandese ex titolare del team Barron, che debutterà in pista già a Imola. Tornando alla formula 3 Coloni, oltre a due vetture di 3000, in linea di massima sarebbe intenzionato a correre nel campionato italiano con due Dallara-Alfa Romeo e dopo aver confermato Larini potrebbe assumere Apicella anche in vista di una sua utilizzazione in formula 3000 in alcune gare. Coloni poi con un altro team e con una Reynard potrebbe correre anche nel campionato inglese ma il

programma è per il momento in alto mare. Apicella, però, è nel mirino sia di Forti che di Venturini. Entrambi questi team poi vorrebbero debuttare in formula 3000 con Forini e Barbazza e probabilmente con la Dallara che è in fase di progetto. Questa vettura potrebbe interessare anche Coloni. Confermati Modena nell'Euroteam di Seresina, divenuto anche importatore delle Reynard e Capello in Pre.ma.Racing (non è escluso con Dallara Alfa Romeo) il mercato gira sui nomi di Tacchino, Bertaggia, Montaldo (che potrebbe restare in Pre.Ma.), Visco, Chiesa, Tedeschi e Giovanna Amati alla quale sono interessati molti top team. Incerti sono i programmi di Sala e Villamil; il primo è intenzionato a passare in 3000 con Pavesi che in tal caso rinunciarebbe alla formula 3. Ravarotto non esclude di partecipare con qualche italiano o straniero al campionato inglese. L'Automotor potrebbe chiudere i battenti come team ed occuparsi esclusivamente della distribuzione e assistenza dei motori Volkswagen, nei quali dovrebbe comparire l'iniezione elettronica. Sempre di iniezione elettronica si parla in casa Novomotor per i motori Alfa Romeo, che nel caso Forini dovesse vincere quest'anno con il Volkswagen, sarebbe per la prima volta sconfitta dopo quattro anni di ininterrotti successi in campo nazionale ed europeo. □



Ambiziosi i progetti della Casa di Varano Undici Dallara per dominare ancora

DALLARA, dunque, è riuscito a riportare in Italia l'ideale titolo costruttori di vetture di formula 3 dopo anni di dominio della Ralt. Bisogna, infatti, risalire al 1980, quando ad imporsi nel campionato italiano fu la Emiliani-Dallara di Guido Pardini, per ritrovare il successo di una marca di casa nostra, la stessa che ha dominato con il modello 385 la serie tricolore con Forini, e Barbazza. Una accurata aerodinamica, studiata alla galleria del vento, e un telaio in materiali compositi dotato di un'ottima rigidità, sono stati i segreti vincenti della Dallara 385. E cosa prevede l'ingegnere di Varano per il prossimo anno? «Abbiamo intenzione — dice il tecnico italiano — di migliorare ulteriormente l'aerodinamica per essere ancora più veloci. Meccanicamente la vettura sarà nel 1986 simile a quella attualmente a disposizione di Alex Caffi, in sostanza una vera e propria prefigurazione del modello dell'anno prossimo. Realizzeremo undici vetture, delle quali due per il team Forti dotate di motori Volkswagen e cambi Hewland Ft 200, mentre le altre

monteranno il motore Alfa Romeo con lo Hewland Mk 9 come si può vedere sulla 385 di Caffi che dispone anche di diversi attacchi delle sospensioni posteriori. Per quanto riguarda l'aerodinamica, da metà pancia fino allo scivolo si avrà un altro disegno con dei copriuota posti davanti al retrotreno che dovrebbero dare una diversa distribuzione della pressione sullo scivolo. Vale a dire offrire maggior carico aerodinamico a parità di resistenza all'aria. La versione quasi definitiva dovrebbe vedersi già sulle vetture che il 28 ottobre parteciperanno alla finale europea del Paul Ricard. Contiamo di terminare entro il mese di ottobre tutte le prove aerodinamiche in galleria del vento e a metà novembre saremo in grado di avere la nuova carrozzeria». Tra i piani segreti di Dallara, infine, non è escluso che possa trovare posto anche una F.3000 che il progettista parmense sarebbe già disegnando in previsione della prossima stagione. Un ennesima sfida di Dallara ai costruttori inglesi, che quest'anno Dallara ha ampiamente battuto. □

Cosa dice la matematica

DUE GARE da disputare e tre piloti ancora, almeno teoricamente, in lizza: da un punto di vista matematico ciò significa oltre 40 mila diverse possibilità, derivanti da tutte le combinazioni di punteggio. Va comunque segnalato che, al di là dell'evidente situazione di classifica, Caffi è l'unico del trio che necessita di congiunzioni favorevoli, ovvero che, a prescindere dai risultati propri, ha bisogno anche che gli avversari non superino determinati punteggi. Forini e Barbazza, viceversa, possono mettersi al sicuro con le loro sole forze: il ticinese sarà comunque campione con un 1. e un 6. posto; al monzese saranno viceversa necessari due 1. posti. Come abbiamo detto, Caffi, invece, sarà campione con due primi se Forini non fa almeno un 3. ed un 6. o un 4. e un 5. e Barbazza non fa due 2. o anche con un 1. e un 2. se però Forini non fa almeno un 5. o due 6. e Barbazza non arriva almeno 2. e 5. o due volte 3. Capito?



FRANCO FORINI 57

PROBABILITÀ 80,25%

È il campione più probabile. Con un 1. e un 6. posto si metterebbe al sicuro da ogni possibile tentativo dei due avversari. Anche se Forini non ottenesse punti, Barbazza dovrebbe arrivare almeno due volte 4. oppure 3. e 4.

FABRIZIO BARBAZZA 57

PROBABILITÀ 18,25%

La sicurezza del titolo gliela danno solo due 1. posti. Giocano tuttavia a suo favore i piazzamenti: in caso di parità (quantomeno in molti di quelli possibili) il titolo andrebbe a lui in virtù della migliore qualità dei risultati.



ALEX CAFFI 44

PROBABILITÀ 1,50%

È il «disperato» del trio: potrebbero perfino non bastargli due vittorie. È svantaggiato anche nei casi di parità. C'è proprio solo la matematica a tenerlo in gioco: un 2. posto di Forini o una vittoria di Barbazza lo eliminerebbero già a Imola.

SELF SERVICE

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

Scrivere a: AUTOSPRINT CP AD1734 - 40100 BOLOGNA

Un club per Alain

VI SCRIVO per comunicarvi la nascita di quello che reputiamo sia il primo club italiano di Alain Prost. Si tratta dell'Alain Prost Fan Club con sede a Cavarzere. Gli appassionati e i tifosi del pilota francese possono scrivere al presidente del sodalizio Alberto Poncina, p.zza Repubblica 13, 30014 Cavarzere oppure telefonare allo 0426/56.01.45. Siamo pronti a fornire a tutti i soci un'infinità di dati e materiale sul nostro campione preferito.

Prost Fan Club
Cavarzere (Venezia)

SONO una vostra lettrice da molto tempo e sono anche una tifosissima

di Alain Prost, da quando il pilota francese iniziò la sua carriera nel 1980 con una McLaren in Argentina e si piazzò sesto. Purtroppo in Italia Prost non è apprezzato come pilota, me ne accorgo ogni anno a Monza in occasione del Gp d'Italia dove viene fischiato regolarmente. Vorrei sapere, se è possibile, se esistono nel nostro paese dei club dedicati al mio pilota preferito e se potreste indicarmi i vari indirizzi.

Giorgia Pluchino
Monza (Milano)

ECCO pubblicato l'indirizzo del club dedicato al francese Alain Prost. Oltre ad aver accontentato i responsabili del nuovo sodalizio, abbiamo anche soddisfatto la nostra lettrice che cercava appunto altri sostenitori del pilota della McLaren. Due piccioni con una fava...

Piloti solidali

NEL CORSO del 3. Rally del Grappolo la nostra vettura la Fiat 127 gruppo A n. 141, si è incendiata presso il riordino di San Damiano. Siamo riconoscenti, e vorremmo ringraziare attraverso Autosprint gli equipaggi che immediatamente si sono prodigati per i soccorsi, mettendoci a disposizione i loro estintori visto che quello di bordo, montato sulla nostra vettura, non sarebbe stato sufficiente a domare le fiamme. Naturalmente un plauso va anche ai commissari di percorso che molto prontamente hanno spento il rogo, limitando fortunatamente i danni alla vettura. Abbiamo potuto constatare con piacere che lo spirito sportivo esiste ancora.

Amerio-Finatti

Grazie Niki

QUESTA lettera non vuole essere un inno alla sua bravura che ormai tutti gli riconoscono (ha vinto tre titoli mondiali) ma un ringraziamento per aver contribuito all'aumento di popolarità che la Formula 1 ha ottenuto in questi ultimi anni, e un ringraziamento per le tante soddisfazioni, prove di umanità, di coraggio e di capacità agonistica che ci ha regalato. Mi riferisco naturalmente a Niki Lauda che ha deciso di abbandonare il «circus». La sua è una decisione che lascia molto amaro in bocca perché la F. 1 perde uno dei suoi più grandi professionisti e un protagonista ineguagliabile. Rispetto le decisioni che lo inducono al ritiro anche se in cuor mio spero che nei prossimi anni avvenga qualcosa perché torni sui suoi passi. Comunque vada... grazie Niki!

Angela Zucca
Milano

IL MONDIALE di Formula 1 non si è ancora concluso, e prima che Lauda si ritiri veramente mancano ancora tre gare, eppure già arrivano alla nostra redazione lettere come quella della nostra lettrice che si augurano un ripensamento di Niki. In effetti c'è chi si sta muovendo per cercare di convincere l'austriaco a proseguire l'attività agonistica. A Lauda si è fatta sotto la Ford che vorrebbe il tre volte campione del mondo nel ruolo di pilota collaudatore offrendo una cifra capace di far inflazionare il mercato piloti. Ma il pilota della McLaren non sembra intenzionato a rivedere i suoi progetti legati ormai solo alla sua compagnia aerea. Niki, infatti, ha intenzione di acquistare un Boeing 737 di cui vuole diventare anche il pilota.

Beatrice in Purgatorio

LA BEATRICE apparsa in Formula 1 al Gp d'Italia ha deluso tutte le attese per l'arrivo di questo team americano nel circus. La macchina stelle strisce guidata dal redivivo Alan Jones a Monza non ha rimediato una gran figura specie dopo tutti gli annunci, le conferenze stampa e presentazioni che hanno preceduto il debutto della nuova monoposto di Carl Hass. Si tratta del solito tentativo americano, nonostante la grande disponibilità finanziaria della squadra, oppure è solo il primo passo falso di un'avventura che potrebbe diventare interessante in futuro?

Andrea Antelmi
Arezzo

ALLA PRIMA apparizione di un nuovo team nel circus non ci si poteva aspettare grandi cose, ma non si deve giudicare la Beatrice in base ai risultati di Monza. La squadra americana, infatti, ha le potenzialità per emergere in F. 1: oltre a disporre di un budget ricco per un programma di sviluppo mediolungo, sta



LA FOTO

Un'ala per non volare

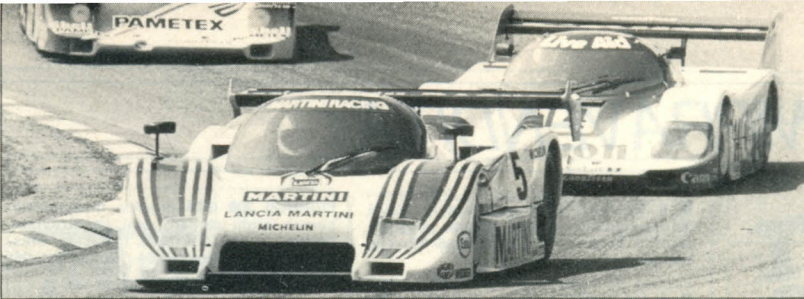
VORREI vedere pubblicata nella rubrica «La Foto» un'immagine dell'Arrows A2 guidata da Riccardo Patrese e vorrei conoscere alcuni dati su quella monoposto di F. 1.

Giorgio Crespi - Trani (Bari)

TONY Southgate e Dave Wass a metà stagione 1979 hanno presentato a Londra alla stampa la nuova Arrows A2, una vettura che esasperava al massimo la concezione dell'effetto suolo. In pratica quella monoposto altro non era che una macchina-ala in grado di offrire, in teoria, una grande deportanza per affrontare le curve a velocità molto più alte di quelle abituali. Alla resa dei conti, invece, l'Arrows A2 si rivelò una vettura

molto difficile da mettere a punto e quindi Patrese e Mass non ottennero risultati di prestigio. Il telaio era una monoscocca in lega di alluminio. La macchina aveva grosse pance laterali con la parte posteriore completamente chiusa e alettoni separati anteriormente. Le minigonne erano di fibra di carbonio. Le sospensioni anteriori erano a molla-ammortizzatore interno, azionati da un bilanciante, quelle posteriori a bilanciante. Il motore era il classico Ford Cosworth Dfv, mentre il cambio era il solito Hewland Fg400 a 5 velocità. La carrozzeria era in due pezzi.

Nella foto Riccardo Patrese con l'Arrows A2 (FotoArchivioAs)



L'Endurance dopo gli incidenti mortali a Bellof e Winkelhock è sotto accusa: occorre cambiare i regolamenti (Foto Sutton)

cercando sulla piazza un tecnico di primo piano e un pilota, possibilmente un «top driver» capaci di far decollare al più presto questa nuova formazione che già si avvale dell'opera di Alan Jones, il campione del mondo tornato alle corse per imbarcarsi in questa avventura. Non dimentichiamoci che la Beatrice corre ora con il motore Brian Hart che certo non è un tuono di fulmine, mentre nel prossimo futuro potrebbe disporre del nuovo propulsore Ford turbo che è in fase di gestazione alla Cosworth.

Interlagos addio

VI SCRIVO per chiedervi delle notizie sul circuito brasiliano di Interlagos: vorrei sapere come mai la Formula 1 ha abbandonato quel tracciato molto spettacolare, sostituendolo con quello di Jacarepaguà.

Dario Ferrini
Livorno

IL CIRCUITO di Interlagos è caduto in disuso, non solo per la F. 1, per la difficile accessibilità da parte del pubblico. La mancata affluenza di spettatori ha fatto crescere i deficit di gestione della corsa brasiliana. Lo spostamento a Rio, con la nascita del circuito di Jacarepaguà, si è rivelato sicuramente più positivo perché sicuramente più ricettivo e sistemato in un posto di grande richiamo turistico.

Karting iridato

SONO un vostro lettore assiduo molto interessato dall'inserito che avete pubblicato «speciale karting» durante il mese di agosto. Scrivo per avere ulteriori chiarimenti sulle gare che non si svolgono in Italia. Non sono riuscito a capire, infatti, se esistono dei campionati iridati articolati in più prove (come il mondiale di F. 1), oppure se le prove sono uniche e non collegate fra di loro.

Eugenio Thomas d'Aguiot
Napoli

LE PROVE di campionato mondiale di karting delle varie classi si svolgono sempre in prova unica. Quest'anno la gara iridata si svolgerà a Parma dal 19 al 22 settembre: in gara ci sarà la Formula K 135 cc.

Libri introvabili

VORREI sapere dove si possono trovare libri di automobilismo in inglese introvabili in Italia. Sapreste mica darmi qualche indicazione di librerie londinesi?

Giordano Antelmi
Padova

PUOI rivolgerti a una libreria inglese molto fornita Chater & Scott Ltd. Booksellers, 8 South Street, Isleworth, Middx. TW 7Bg. Telefono: 00441/01-56.89.750.

IL DITO SULLA PIAGA

Maggior sicurezza per l'endurance

IL TRAGICO incidente di Spa mi ha colpito in modo particolare perché Stefan Bellof era il mio preferito, ma credo che debba essere per tutti gli sportivi un richiamo a tante responsabilità trascurate. Già dopo l'incidente di Manfred Winkelhock mi ero posta il problema dell'efficienza dei sistemi di sicurezza nelle vetture endurance. Anche non considerando l'anacronismo della presenza di muretti a così breve distanza dalla sede stradale — e Spa è stato ristrutturato recentemente — ci si chiede quale sarebbe stato l'esito dei due incidenti (o meglio tre se consideriamo anche quello di Palmer) se le vetture fossero state costruite secondo norme di sicurezza già adottate in Formula 1 come i test di crash. L'incidente di Mansell al Paul Ricard ha dimostrato che, entro certi limiti (non si potrà mai avere una sicurezza assoluta), questa norma nel mondo dei Gran Premi ha dato buoni risultati. Ci si chiede, quindi, come mai si parla tanto di sicurezza solo ed esclusivamente in F. 1. Forse perché il «circus» rappresenta il «fiore all'occhiello» dello sport automobilistico e quindi è la serie più attraente per gli sponsor. In una F. 1 in cui si verificassero troppi incidenti si allontanerebbe forse la tanto necessaria pubblicità? Questo discorso è meno valido per l'endurance, categoria, questa, che viene presa in considerazione dai mass-media solo raramente. Ma allora sicurezza per chi? Per i piloti? O solo per i ventisei conduttori della Formula 1 (ma solo quando corrono in F. 1) o piuttosto sicurezza per Balestre, Ecclestone e gli sponsor? Scusate questo sfogo ma è terribile pensare di aver perduto un pilota così caro in un modo così assurdo. Se anche l'errore che ha innescato l'incidente è stato di Stefan, non è giusto che per uno sbaglio che può anche essere comprensibile nella foga della corsa, specie per

un pilota così combattivo, si debba pagare un prezzo così alto...

Giovanna Antolini - Padino (Cremona)

CON LA SCOMPARSA di Stefan Bellof, il pilota tedesco più amato non solo per le sue grandissime capacità di guida ma anche per la sua innata simpatia, l'endurance è entrato nell'occhio del ciclone. Era inevitabile: in poche settimane si sono verificati tre incidenti gravissimi che sono costati la vita a Winkelhock e Bellof e un lungo periodo di degenza ospedaliera a Palmer. Affermare che l'endurance sia meno sicuro solo perché esiste un interesse meno esasperato da parte degli sponsor ci sembra pretestuoso. È vero che il «giro d'affari» legato alle gare di durata non è quello che si registra ai Gran Premi, ma è anche vero che in questa serie sono impegnate in prima persona case come Porsche e Lancia, e cioè degne della massima fiducia, squadre che portano avanti lo sviluppo tecnico molto seriamente. Non è quindi una questione di soldi, ma regolamentare. I test di crash per le gruppo C non sono obbligatori. Con il senno di poi si può azzardare nel dire che se gli incidenti si fossero verificati durante un Gp, ora non saremmo qui a piangere due morti. Questo perché l'evoluzione telaistica nell'endurance è meno repentina rispetto a quello delle monoposto dove i passi in avanti avvengono gradualmente e in maniera quasi costante. È giusto quindi intervenire perché vengano cambiati i regolamenti anche nell'endurance, auspicando prima di tutto che queste vetture che raggiungono velocità di punta simili, se non superiori a quelle della F. 1, non corrono su circuiti come Mosport da tempo invisibili ai Gran Premi e anacronisticamente validi per le corse di durata.

fermoposta

MANLIO DOVIS - S. Gregorio (Catania) — In effetti i regolamenti dei rally devono essere rivisti se non si vuole che una disciplina tanto popolare cada nel dimenticatoio. Ha ragione: i campionati dovrebbero essere ristrutturati riducendo le gare con validità, restituendogli l'importanza di un tempo. Chissà cosa ne pensano alla Csa?

ORLANDO GARAU — Iglesias (Cagliari) — Non esiste una regola ben specifica: i premi andrebbero divisi in percentuale fra pilota, team e meccanici, ma ci sono anche conduttori che corrono gratis e girano ogni vincita alla squadra.

MICHELE STUCCHI - S. Donato Milanese (Milano) — In quell'inserito erano riportate tutte le piste esistenti in Italia, quelle permanenti ovvio, anche se non erano state pubblicate tutte le piantine.

FABRIZIO BONETTO - Pralungo (Vercelli) — Perché non si mette in contatto con Henry Morrogh che a Magione ha una scuola di pilotaggio. Potrà provare il brivido di guidare una monoposto e nel contempo saggiare se possiede davvero le doti del campione.

NICOLETTA CASA - Settimo Torinese (Torino) — Definirti incallita è ancora poco, sei incredibilmente indomita. A noi la tua cartolina, speriamo che sia arrivata anche a Didier... e grazie per i saluti.

ANDREA ZANCHETTA - Pedernello (Treviso) — Non ti rimane che aspettare un poco, vedrai che sarai accontentato nelle tue richieste. Ci stiamo già lavorando.

MARCO CANÈ - Taranto — Non siamo autorizzati a fornire gli indirizzi privati dei piloti. A Elio De Angelis può scrivere indirizzando alla Lotus, Wymondham, Norfolk, NR 18 9Rs, Gran Grottagna.

GIOVANNI ROMAGNOLI - Segrate (Milano) — Indirizza alla Scuderia Griffone, via 12 Ottobre rosso (presso la sede dell'Automobil Club) Genova.

ANDREA BOCCI - Poggibonsi (Siena) — Ma allora le altre marce a che cosa servono se non vengono utilizzate? È in scialata che alcuni piloti, nelle staccate più violente, saltano a volte una marcia, ma sicuramente mai in accelerazione. Per il poster devi aspettare un poco.

CHIARA GENTILI - Ortonovo (La Spezia) — In effetti con il ritiro di Lauda la Formula 1 perde un grosso personaggio e un pilota ancora in grado di vincere. Da non perdere sicuramente questo finale di stagione: Niki se ne vuole andare lasciando un bel ricordo di sé.

LEO FABIO - Copertino (Lecce) — Grazie per i complimenti, siamo molto soddisfatti che il pocket sul «curioso delle corse» le sia piaciuto. L'idea potrebbe essere ripetuta in futuro.

BATTISTA BRUNETTI - Ponte Zanano (Brescia) — L'alesaggio è il diametro interno del cilindro, mentre la corsa è la distanza percorsa dal pistone del punto morto superiore a quello inferiore nel suo moto alterno all'interno del cilindro.

SACHA DARMAN — Malta - Prova a contattare l'Olivetti potrebbero fornirvi il materiale che stai cercando e che noi non abbiamo in questo momento.

ANTONIO RIBOLTI - Palermo - Pubblicheremo un inserto speciale dedicato al prossimo Rally di Sanremo dove potrà trovare tutte le informazioni che la interessano per seguire da vicino la gara mondiale.

GAETANO RESPIGHI - Ancona - Puoi scrivere alla Zakspeed Rennsport GmbH, Brothelstrasse, D-5471 Niederrissen, Germania. Anche a Jonathan Palmer puoi indirizzare la lettera a questo recapito.

LUIGI DE CARLI - Torino - Kenny Acheson è un irlandese nato a Dublino. La sua presenza in F. 1 non è nuova, infatti, aveva già fatto parte del «circus» nel 1983 con una March-Ram.



A sinistra: con il n. 2 Wilson è affiancato in partenza a Bollingtoft (30) nella finale della 5. prova, dell'Europeo. Sotto: sempre Wilson, favorito dei mondiali, precede Muller e Haase che ritroverà a S. Pancrazio (FotoPaterlini)



S. Pancrazio nuovamente teatro del Mondiale classe 135

Avanti c'è sponsor

PARMA — Dopo soli 5 anni il mondiale di Formula K torna sulla pista di S. Pancrazio, l'impianto parmense che nell'81 tenne a battesimo il mondiale della 135 cc. che proprio quell'anno sostituì quello della 100 cc. Non è proprio il medesimo impianto

che si appresta, dal 19 al 22 settembre, ad ospitare la manifestazione mondiale; infatti gli organizzatori hanno apportato diverse migliorie. Ora i piloti hanno a disposizione box coperti e con piano in cemento, ed anche il parco chiuso è coperto.

Maggiori confort anche per il pubblico, per il quale è stata allestita una tribuna, onde consentire ai tifosi di scegliere tra prato e posti a sedere.

QUESTO mondiale, oltre che garantire molto spettacolo e agonismo, offrirà anche alcune novità tecniche; infatti per la prima volta i kart che disputeranno il Campionato del Mondo saranno muniti di carenature sufficienti a ospitare le scritte delle sponsorizzazioni. Queste appendici, introdotte già nel Campionato Europeo, hanno perso l'aspetto grezzo ed artigianale delle prime prove per assumere uno abbastanza simile alle pance delle formule. Fare pronostici su questo Campionato del Mondo è sicuramente molto difficile. Tanti sono i contendenti di alto livello. Primo tra tutti il tre volte campione del mondo Michele Wilson, laureatosi iridato per la prima volta nell'81 proprio sull'impianto parmense. Poi Jorn Haase, attuale detentore del titolo, il tedesco Martin Bott, vincitore il 18 agosto del titolo continentale e infine Giuseppe Bugatti, vicecampione in carica ed alla ricerca di una vittoria, dopo una stagione sfortunata.

TRA I NOMI nuovi, però, ce ne sono alcuni che puntano già in alto: Zanardi, Sospiri, Garelli ed il francese Muller sono forse i più temibili. Questi 4 piloti hanno infatti già mostrato una maturità di guida tale, da potere aspirare al podio sin dalla loro prima esperienza mondiale in Formula K. 77 piloti iscritti, in rappresentanza di 18 nazioni, costituiscono un bilancio positivo, anche se la validità della

classe, che ormai da 5 anni cerca la consacrazione di erede della 100 cc., si potrà sapere solo dopo le verifiche tecniche, che stabiliranno il numero ufficiale dei piloti che potranno affrontarsi per la conquista dell'alloro mondiale. □

Grande Novità!

TUTA KARTING



sintesi Torino

In occasione dei Campionati del mondo KART '85, la Sparco presenta la nuova tuta **Mod. KARTING** nata dalle indicazioni e suggerimenti avuti da affermati Kartisti e dalla professionalità Sparco acquisita con anni di esperienza nella realizzazione di tute per i piloti di F. 1. Le tute Sparco KARTING equipaggiano infatti i quindici campioni europei impegnati nella prima sfida kartistica EUROPA-AMERICA che si terrà a Las Vegas a novembre, la prestigiosa EUR-AM CUP '85. Naturalmente la tuta ha già ottenuto la **Registrazione C.I.K. n° 112**. È realizzata in doppio strato

to trapuntato, l'interno in cotone lavorato a spugna, l'esterno in uno speciale tessuto altamente resistente all'abrasione e allo strappo. È inoltre imbottita alle ginocchia e imbottita e rinforzata con ulteriore strato di tessuto alle spalle e alle braccia fino oltre il gomito. È disponibile in 7 taglie, dal ragazzo di 8 anni all'adulto e in 2 colori, azzurro o rosso, all'incredibile **prezzo lancio di L. 167.000 + I.V.A.** Un'altra conferma della politica di successo Sparco: offrire prodotti di elevata qualità e altamente specializzati ad un prezzo accessibile a tutti.

sparco

Specialisti in abbigliamento ed accessori per lo sport automobilistico

SPARCO s.n.c. - Strada Antica di Collegno, 196 - 10146 Torino - Tel. 011/71 55 66 (4 linee R.A.) - Telex 212572 SPARCO I

Gli orari «iridati»

- 18 Settembre 1985**
13.00-18.00 - Prove libere
- 19 Settembre 1985**
09.00-12.00 / 13.00-17.00 - Prove libere
- 20 Settembre 1985**
08.00-09.00 - Prove libere (cl. 135 cc. f.k.)
09.00-13.00 - Verifiche sportive e tecniche (cl. 135 cc. f.k.)
14.00-15.00 - Prove libere (cl. 100 cl. Junior)
15.30-18.00 - Verifiche sportive e tecniche (cl. 100 cc. junior)
- 21 Settembre 1985**
08.00-11.00 - Prove di carburazione, controllo fonometrico, prove ufficiali di qualificazione (cl. 135 cc. f.k.)
11.00-13.00 - Prove di carburazione, prove ufficiali di qualificazione (cl. 100 cc. junior)
14.00-18.00 - Manches eliminatorie (cl. 135 cc. f.k. e cl. 100 cc. junior)
- 22 Settembre 1985**
08.00-12.00 - Prove di carburazione e recuperi
14.30-18.00 - Presentazione dei piloti pre finale Junior Grand Prix 100 cc. - Pre finale Campionato del Mondo 135 cc f.k. - Finale Junior Grand Prix 100 cc. - Finale Campionato del mondo 135 cc. f.k.

Domenica Sprint

**UN METRO
DI RICCI
BRACONI
DA TODI
ATTACCO
DI ROSOLIA**



Baribbi nelle trasferte al sud ha ottenuto il secondo posto alla Coppa Nissena e il successo a Collesano (FotoLibro)

pag. 84 Salita «Coppa Nissena»
pag. 85 Salita a Todi
pag. 86 Challenge Metro a Monza

pag. 87 Autocross
pag. 88 Slalom

SALITA/Alla Coppa Nissena «tricolore»

Rosolia resuscita

Il pilota dell'Osella alla sua prima vittoria stagionale ha preceduto Baribbi e il rivale di sempre Grimaldi

CALTANISSETTA - Motivi d'interesse nella 31. edizione della Coppa Nissena - Trofeo Tornatore, valevole quale tredicesima prova del campionato italiano della montagna, ce ne erano molti. Innanzi tutto il duello mai monotono fra Enrico Grimaldi e Benny Rosolia; poi la presenza di Ezio Baribbi, vincitore una settimana prima in terra di Sicilia, a Collesano, che ha sfidato i due agguerriti primattori delle «croniche» siciliane; inoltre il ritorno ai massimi livelli di Alfio Canino, che aveva terminato le prove ufficiali al secondo posto dietro a Rosolia. Al termine della gara il cronometro ha decretato vincitore quel Benny Rosolia che all'arrivo credeva di aver compromesso tutto per una intraversata che lo ha costretto a ripartire da fermo. Enrico Grimaldi invece ha avuto meno fortuna concludendo terzo. Il pilota della Scuderia Etna ha dovuto fare i conti con un cambio recalcitrante, che in un paio di occasioni gli ha fatto perdere del tempo prezioso. Fra i due siciliani si è ottimamente inserito Ezio Baribbi, il quale ha dato il meglio di sé in questa gara, correndo con un treno di pneumatici troppo vecchio per permettergli prestazioni migliori. Il giarrese Alfio Canino, purtroppo, non ha portato a termine la gara, si è fermato lungo il percorso per un guasto. Giovanni Cassibba, quarto, si classifica sempre più a ridosso dei primi, «Arriva» e Caci, rispettivamente quinto e sesto, sono stati rallentati dalla interruzione dovuta a un principio d'incendio sulla Lola 1300 di Aldo Fina, fermatasi lungo il percorso. Chi è uscito a mani piene da questa gara è Germano Nataloni, che vincendo il gruppo B con la Lancia Rally, ha consolidato la sua leadership nel campionato italiano con 99 punti. Il secondo, Jacoangeli, resta fermo a quota 84, non avendo potuto prendere parte a questa gara, dato che la polizia gli ha sequestrato il sabato delle prove l'Alfetta Gtv 6 che viaggiava con la targa prova. Di uno spettacolare incidente si è reso protagonista sul rettilineo d'arrivo Matteo Manna. La sua Fiat 126 gruppo 5 si è capottata dopo aver urtato contro il terrapieno. Il pilota catanese è stato prontamente soccorso e trasportato in ospedale, dove gli è stato riscontrato un lieve trauma cervicale e toracico. Mirici Kappa, in sede di verifica è stato squalificato per non essersi presentato ai controlli.

Pietro Libro

SALITA

Caltanissetta, 8 settembre 1985

31. Coppa Nissena
Campionato Italiano della montagna

Le classifiche

Absoluta: 1. Benny Rosolia (Osella Pa 9 Bmw) 3'09"27 alla media di 152,164 Km/h; 2. Baribbi (Osella Pa 9 Bmw) 3'10"55; 3. Grimaldi (Osella Pa 9 Bmw) 3'11"04; 4. Cassibba (Osella Pa 9 Bmw) 3'12"12; 5. «Arriva» (Osella Pa 9 Bmw) 3'14"69; 6. Caci (Osella Pa 9 Bmw) 3'17"36; 7. Licata (Ams 1300); 8. Patané (Osella 1600) 3'32"43; 9. Spinnato (Osella 1300) 3'32"74; 10. Nataloni (Lancia Rally) 3'39"66.

GRUPPO N

Classe 1000: 1. Lo Piano 4'53"00 alla media di 98,293 kmh; 2. Tropea 4'53"90; 3. Lo Faso 4'54"31; 4. Lombardo 4'56"35; 5. Privitera 5'01"07; 6. Lo Bue 5'01"37; 7. Avanzato (Fiat Uno 45) 5'15"57; (tutti gli altri su Fiat Panda 45).

Classe 1150: 1. Ienna 4'16"96 alla media di 112,062; 2. Giuliano 4'22"45; 3. Prinziavalli (Fiat 127) 4'26"29; 4. Agosta 4'30"30; 5. Parisi 4'31"93.

Classe 1300: 1. Lipari in 4'21"98 alla media di 105,882 kmh; 2. Perrone 4'33"35; (tutti su Talbot Samba).

Classe 1400: 1. Filesi (Alfasud Ti) 4'25"95.

Classe 1600: 1. Puglisi (Golf Gti) 4'08"93; 2. Castro (Talbot Samba) 4'10"90; 3. «Aram» 205 Gti) 4'18"65; 4. Mule (Escort Xr3) 4'23"76; 5. Capizzi (Alfasud) 4'28"11.

Classe 2000: 1. Caruso (Renault 5 Gt) 3'59"17; 2. Racalmuto (Renault 5) 4'01"54; 3. La Delfa (Renault 5) 4'04"53; 4. Logana (Renault 5) 4'04"67; 5. Butti (Ritmo 1300).



«Una curva in folle»

CALTANISSETTA - Finalmente Benny Rosolia è riuscito a conquistare la prima vittoria stagionale, dando un'enorme soddisfazione alla sua nuova scuderia, la Catania Corse. «Pensavo di non avercela fatta, perché ho perso del tempo prezioso in una intraversata all'uscita di una curva che mi ha costretto a ripartire da fermo. Fortunatamente anche Grimaldi ha avuto i suoi problemi e ho potuto così ottenere la prima vittoria dell'anno. Temevo molto il mio rivale, che avendo ottenuto quest'anno cinque vittorie era molto gasato e determinato. Baribbi, disputava per la prima volta questa gara: ha fatto molto bene con il secondo posto ottenuto». Il pilota bresciano infatti, era, pago della posizione d'onore: «Ho fatto del mio meglio, ma con le gomme vecchie, già usate a Collesano e con la poca conoscenza del percorso, su cui correvi per la prima volta, non potevo far meglio». Enrico Grimaldi, terzo, è stato beffato da un cambio bizzoso: «Già alla partenza la seconda marcia non è entrata, mentre in seguito, in una scallata dalla quinta alla terza, la marcia non è entrata: ho percorso un trattato di curva in folle. Son salito ugualmente al massimo tentando di recuperare ma non ce l'ho fatta». □

Rosolia, a lato, ha vinto la Coppa Nissena nonostante un'intraversata. Sotto, Grimaldi si è dovuto accontentare del terzo posto
(FotoLibro)



Classe 2500: 1. «Friday» (Lancia Delta Hf) 4'08"83; 2. Gianni (Escort Turbo) 4'15"00.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Mirici Kappa 4'24"83; 2. Gerbino 4'28"07; 3. Borsellino 4'28"38; 4. Genova 4'35"21; 5. Campione 4'48"01; 6. Guercio 4'57"25; 7. Venticinque 5'25"24 (tutti su Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. D'Anca 4'11"39; 2. Termini 4'19"78; 3. Capodicasa 4'29"38 (tutti su Lancia Beta Montecarlo).

Classe oltre 2000: 1. Amodei (Porsche 911 Sc) 5'19"94.

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Palmeri (Fiat 127) 5'17"89.

Classe 1150: 1. Sciacca (Fiat 127) 4'09"80; 2. Marchese 4'13"72; 3. Anzalone 4'15"07; 4. Guarino 4'16"28; 5. Romano (Fiat 127) 4'20"52; (tutti gli altri su A 112).

Classe 1300: 1. Siola (Opel Kadett) 4'23"50; 2. Rizza (Fiat 128) 4'28"48; 3. Lanzalaco (Alfasud) 4'49"74.

Classe 1400: 1. Messana (Alfasud Ti) 4'05"75; 2. Longo (R5 Alpine) 4'49"09; 3. Ruggeri (Citroen Visa) 4'55"84.

Classe 1600: 1. Lucisano (Golf Gti)

4'06"40; 2. Mancini (Talbot Ti) 4'12"14; 3. Patti (Talbot Ti) 4'15"55; 4. Lauricella (Talbot Ti) 4'28"98; 5. Sardo (Talbot Ti) 4'32"26.

Classe 2000: 1. «Dino» 3'54"78; 2. Beccaria 4'06"19; (tutti su Fiat Ritmo 130).

Classe 2500: 1. Picciurro (Alfetta Gtv 6) 3'55"83.

GRUPPO 2

Classe 700: 1. Crucitti 4'27"80; 2. Crea 4'32"40; 3. Crupi 4'33"97; 4. Tummiolo 4'39"53; 5. Marra 4'57"63; (tutti su Fiat 126).

Classe 1000: 1. Di Liberto (Fiat 127) 4'41"56; 2. Guaggenti (Panda 45) 4'48"45.

Classe 1150: 1. Sollano 4'13"56; 2. «Sandokat» 4'26"80; 3. Caruso 4'49"51 (tutti su Fiat 128).

Classe 1300: 1. Bartolotta (Fiat 128) 4'04"87; 2. Alfano (Simca R2) 4'13"63; 3. Balestri (Fiat 128) 4'13"86; 4. Pappalardo (Alfasud) 4'15"40; 5. «Meteora» (Alfasud)

Classe 1400: 1. Russo 4'18"29; 2. Barone 4'33"50 (entrambi su Fiat Ritmo).

Classe 1600: 1. Corallo (Fiat Ritmo) 4'20"56; 2. Raimondi (Talbot Ti) 4'25"59.

Classe 2000: 1. Barraco 4'08"52; 2. Mirabile 4'38"87 (entrambi su Kadett Gte).

Classe 2500: 1. Gambino (Talbot Lotus)

GRUPPO B

Classe 1300: 1. Valenza (Fiat 128) 4'26"53; 2. De Francischi (Talbot Samba) 5'09"98.

Classe 1600: 1. Sottile 4'16"64; 2. Aiuto 4'17"43; 3. Marletta 4'23"81; 4. Cummaudo 4'39"48 (tutti su Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. Tortorici (Ford Escort) 4'19"50; 2. Trupia (Lancia Beta Mc).

Classe 3000: 1. Nataloni (Lancia Rally) 3'39"66; 2. Pellerini (Porsche 911 Sc)

Classe oltre 3000: 1. Comito (Porsche 930 Turbo).

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Lo Bello (Fiat X1/9) 4'25"34.

Classe 1600: 1. Trovato (A.R. Duetto) 4'17"02.

Classe 2000: 1. Brata 3'56"68; 2. Condina 3'58"40; 3. Di Caro 4'12"57 (tutti su Lancia Beta Mc).

Classe 3000: 1. Gugliardo 3'53"72; 2. Vella 3'56"86 (entrambi su Porsche 911 Sc).

GRUPPO 5

Classe 700: 1. «Endy» 4'14"38; 2. Bucolo 4'20"58; 3. D'Avilla 4'22"03; 4. Carlino 4'22"34; 5. Di Salvo 4'28"54.

Classe 1000: 1. Francesco Tranchida (A 112) 4'12"63.

Classe 1300: 1. Torre (Fiat X1/9) 4'23"88.

Classe 1400: 1. Melluzzo (Fiat X1/9) 3'53"92; 2. Irato (Fiat 128 3P) 4'05"54; 3. Lo Piccolo (Fiat 128) 4'05"65; 4. Mannino (Fiat Ritmo) 4'06"51; 5. Cassiba (R5).

Classe 1600: 1. Gagliano (Ford Escort) 4'13"63; 2. Di Stefano (R5 Alpine) 4'24"98; 3. Calandrino (Fiat 128) 4'29"59.

Classe 2000: 1. Rocuzzo (Fiat 124 Sport) 4'14"20; 2. Betto (Fiat 124 Sport) 4'23"46.

Classe 2500: 1. Barrano (Porsche 911 Sc)

SALITA/Debutta e vince con l'Osella 2000

Braconi bifronte

L'aretino dopo aver dominato la gara sul versante di Orvieto si è ripetuto a Todi senza battere il record di Caliceti

TODI - Fra il centinaio di concorrenti iscritti al 3. Trofeo Città di Todi, il successo ha arriso a quel giovane aretino che in questo 1985 sta identificando il proprio «anno di grazia». Alla sua prima esperienza con l'impegnativa Osella Sport 2000, Muro Braconi ha infatti colto il suo secondo successo stagionale proprio in quella montagna umbra che curiosamente già lo vide vincitore, sull'altro versante, nella recente cronoscalata di Orvieto. Il ventiseienne pilota aretino è riuscito a percorrere i sette chilometri e trecento metri che da Pontecudi di snodano verso Quadro ad una media di 112,736 km/h, in un tempo di 3'53"11 che comunque risulta ancora superiore di quattro secondi rispetto al record fatto registrare lo scorso anno da Caliceti. A scusante del mancato nuovo record di Braconi va comunque dato atto del fondo stradale peggiorato rispetto all'ultima edizione, tanto da far lamentare non pochi concorrenti per l'asperità del percorso e per alcuni tratti particolarmente viscosi. Fra i più accalorati nell'imprecare contro la sfortuna e gli imprevisti offerti dalla cronoscalata si è distinto del dopo-gara quel Giovanni Paganucci già vincitore della prima edizione di Todi e pertanto intento a riproporsi ancora una volta come protagonista. «Sono convinto — ha esclamato il lucchese subito dopo l'arrivo — che avrei potuto far meglio di una mancata di secondi se non avessi incontrato un po' troppo sporco nelle mie traiettorie. E poi il mio ritardo di un solo secondo dal vincitore è da addebitare unicamente al fatto che proprio nelle ultime curve ho rallentato il ritmo perché ormai ero sicuro di aver fatto il miglior tempo! Un mio amico mi ha infatti segnalato con ampi gesti di rallentare, ma evidentemente questi non è stato per niente accorto sugli intertempi fatti registrare dai miei avversari». Anche Domenico Scola non è stato per niente soddisfatto del terzo posto conquistato ad oltre quattro secondi di distacco da Braconi, come pure il fiorentino Mario Faggioli che ha recriminato sul rendimento del motore della propria Osella per non aver potuto andare oltre il quarto posto. Nella classe immediatamente inferiore, di una bella prestazione è stato invece autore Carlo Scola, che con la propria Osella 1600 ha dominato gli avversari con netta autorità, anche se Bottoni è stato vittima di uno

spettacolare testacoda e Gianmaria ha dovuto ritirarsi a metà percorso per un cedimento di una sospensione. Nella classe 1300, come al solito ha svettato Bernasconi con la vetusta Ams, precedendo di pochi decimi Peroni e Canneori. Di una bella gara è stato autore anche Scalese, unico concorrente con la Sport Nazionale.

Fernando Morandi

SALITA

Todi, 8 settembre 1985

3. Trofeo Città di Todi

Assoluta: 1. Braconi (Osella Pa 9) 112.736; 2. Paganucci (Osella Pa 9) a 1"13; 3. Scola D. (Osella Pa 10) 4"17; 4. Faggioli (Osella Bmw) 4"38; 5. Scola C. (Osella Pa 9) 11"27; 6. Bernasconi (Ams) 13"20; 7. Peroni (Osella Ford) 14"02; 8. Canneori (Lola 290) 14"22; 9. «Dark» (Chevron Ford) 23"09; 10. Tommasi (Renault 5 T) 31"05.

AUTOSTORICHE

Classe 1300 ante '54 Gts: 1. Dolfini (Fiat 1100 Tv) 5'45"62; 2. Treves (Fiat 1100 Tv) 5'49"02.

Classe 1300 ante '60 Gts: 1. Mandelli (Giulietta Sprint) 5'22"06; 2. Vezzosi (Giulietta Sprint) 5'27"06; 3. Steinhauslin (Giulietta Sprint) 5'44"08.

Classe 1300 Ante '60 Gts: 1. Scarparo (A.R. sz) 5'13"09; 2. Fracastoro (Giulietta 1300) 5'14"41; 3. Aperi (A.R. sz) 5'21"36.



Bloccate le prove

TODI — L'efficiente organizzazione che anche per questa cronoscalata umbra faceva capo all'A.C. di Perugia e al suo direttore Ildo Bonifazi, si è trovata a dover superare un non facile scoglio determinato da un puntiglioso ispettore di polizia, che per poco riusciva a mandare all'aria la terza edizione del Trofeo «Città di Todi». Alla vigilia della corsa, con una ordinanza prefettizia per la chiusura del percorso al transito delle autovetture fino alle 19,30 del sabato, gli organizzatori avevano dato inizio alle prove ufficiali della gara in perfetta regolarità, quando alle 17 circa si presentava appunto l'ispettore di Polizia locale annunciando che per le 18 il percorso avrebbe dovuto essere riaperto alla normale circolazione, forte di un fonogramma della Questura che aveva in mano. Dopo una discussione, Bonifazi decideva di non far disputare il secondo turno di prove delle vetture gruppo 6 e di far prendere la partenza ugualmente, anche se a distanza ravvicinata e con tutte le precauzioni del caso, a tutti gli altri che ancora non avevano potuto provare. A una attenta analisi dei documenti veniva in seguito dimostrata la validità dell'ordinanza del Prefetto che dava invece ragione agli organizzatori per la chiusura alle 19,30. La cronoscalata di Todi, per fortuna si è svolta regolarmente. □

Tommasi, a destra, con la R 5 Turbo ha vinto il gr. B ed è giunto decimo assoluto. Sotto il vincitore Braconi con l'Osella (Attualfoto)



Classe 2000 anni '60 Gt: 1. Zuliani (Porsche 935) 5'23"68; 2. Cividini (Porsche 935) 5'26"21; 3. Mariani (A.R. Giulia) 5'28"28; 4. Serugeri (Giulietta) 5'45"96.

Classe oltre 2000 anni '60 Gt: 1. Ripamonti (Jaguar E3300) 5'14"09; 2. Ruppolo (Chevrolet) 5'17"25.

Classe 1300 anni '60 Gts: 1. Pisoni (Asa Ferrari) 5'03"56; 2. Rastrelli (Abarth) 5'42"26; 3. Querini (Lancia Appia) 5'55"28.

Classe 2000 anni '60 Gts: 1. Chiapparini (A.R. Giulia) 5'00"10; 2. Riccardi (Porsche 355) 5'15"50.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Bonechi (A 112) 5'05"92; 2. Urbani (A 112) 5'11"18; 3. Binarelli (A 112) 5'12"16; 4. Forti (A 112) 5'16"55; 5. Passero (A 112) 5'19"09.

Classe 1300: 1. Pace (Samba) 5'12"14; 2. Bormolini (Samba) 5'16"66.

Classe 1600: 1. «Leo» (Golf) 4'52"11; 2. Dal Pozzo (205 Gti) 4'55"60; 3. Brenti (Ford Escort) 4'56"31; 4. Palumbo (Golf Gti) 4'56"36; 5. Giobbi (Alfasud T) 5'07"38.

Classe 2000: 1. Parisi (R/5 Turbo) 4'56"33; 2. Tarquini (Ritmo 125) 5'01"65; 3. De

Angelis (Ritmo 125) 5'08"12; 4. Bonanni (Ritmo 130) 5'26"27.

Classe 2500: 1. Casciola (Bmw 323) 4'49"97; 2. Festuccia (Alfetta Gtv) 4'52"59; 3. Vigni (Ford Escort) 5'09"33.

GRUPPO A

Classe 1100: 1. Ferranti (Fiat 127) 5'31"00; 2. Visci (Mini 90 Si) 5'31"84.

Classe 1150: 1. Popponi Marco (Fiat 127) 4'55"67; 2. Cantorno (Fiat 127) 4'58"87; 3. Romoli (Fiat 127) 5'05"07; 4. Di Stefano (A 112) 5'10"06; 5. Tomassetti (A 112) 5'24"80.

Classe 1300: 1. Albanucci (Talbot) 5'12"21; 2. Ubaldi (Ford Escort) 5'23"84; 3. Orlandi (R/5 Ts) 5'28"31.

Classe 1400: 1. Finestauri (R/5 Alpine) 5'06"65; 2. Olivieri (R/5 Alpine) 5'10"45; 3. Pescatori (Alfasud) 5'21"41.

Classe 1600: 1. Amato (Golf Gti) 4'41"03; **Classe 2000:** 1. «Giuseppe» (Opel Manta) 4'38"76; 2. Bruccioli (Fiat 131) 4'45"08; 3. Mantellini (Alfetta) 4'55"55; 4. Barona (Ford Escort) 4'57"34; 5. Scarponi (Renault) 5'02"28.

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Alcidi (Fiat X/9) 4'51"65; 2. Tarozzi (Fiat X 1/9) 4'56"35; 3. Sebastiani (Fiat X 1/9) 5'02"48.

Classe 2000: 1. Tommasi (R/5 Turbo) 4'24"16.

GRUPPO 2

Classe 1000: 1. Pancotti (Fiat 127) 5'15"63. **Classe 1150:** 1. Spedaliere (Fiat Ritmo) 4'56"23; 2. Filiaggi (Fiat 128) 4'59"54; 3. Chiocchia (A 112) 5'22"44.

Classe 1300: 1. Stannavino (Fiat 128) 4'54"10; 2. Manichetti (Simca R 2) 4'58"98; 3. Aglietti (Alfasud) 5'04"55; 4. Bruni (Alfasud) 5'05"73.

Classe 1400: 1. Simoncini (Renault Alpine) 5'12"55; 2. Cioni (Renault Alpine) 5'19"76.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Gallo (Fiat X 1/9) 5'08"29; 2. Bachiocchi (Fiat X 1/9) 5'22"34; 3. Virgili (Fiat X 1/9) 5'34"66.

Classe 2000: 1. Baronci (Renault 5 Turbo) 4'49"81; 2. Canu (Lancia Beta) 5'06"04.

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Corsi (Fiat X 1/9) 5'09"16. **Classe 1600:** 1. Ferrini (Matra Simca) 5'42"86.

Classe 2000: 1. Di Giuseppe (Lancia Beta) 4'31"28; 2. Manzo (Lancia Beta) 5'02"72.

GRUPPO 5

Classe 700: 1. Lauria (Fiat 126) 4'59"43; 2. Cavafave (Fiat 136) 5'06"37.

Classe 1000: 1. Rampini (Abarth 1000) 5'07"46; 2. Speranza (A 112) 5'15"63; 3. Pignatti (A 112) 5'29"81.

Classe 1300: 1. Simoncelli (Fiat X 1/9) 4'53"88. **Classe 1400:** 1. «Pipino» (Austin Mini) 5'19"75.

GRUPPO 6

Classe 1000: 1. Giglio (Ams) 5'03"18; 2. Capannesi (Ams) 5'50"60.

Classe 1300: 1. Bernasconi (Ams) 4'06"31; 2. Peroni (Osella Ford) 4'07"13; 3. Canneori (Lola 290 Ford) 4'07"33; 4. Faedda (Osella) 4'44"25.

Classe 1600: 1. Scola C. (Osella Pa 9) 4'04"38; 2. «Dark» (Chevron Ford) 4'16"20; 3. Macciò (Lola) 4'28"36; 4. Sesti (Chevron) 4'32"07; 5. Bottoni (Osella) 4'32"88; 6. Frabbi (Chevron Ford) 4'43"87.

Sport Nazionale: 1. Scalese (Osella Ar) 4'26"42.

Classe 2000: 1. Braconi (Osella Pa 9) 3'53"11; 2. Paganucci (Osella Pa 9) 3'54"24; 3. Scola D. (Osella Pa 10) 3'57"28; 4. Faggioli (Osella Bmw) 3'57"49.

CHALLENGE METRO/Sono tre anni che vince

Ricci re di Monza

Davanti al pubblico del Gran Premio d'Italia il dentista si esalta e diventa imprevedibile per qualsiasi avversario

MONZA — Quando Frank Williams ed il presidente della CSAI, Fabrizio Serena, hanno premiato Gianfranco Ricci probabilmente non sapevano che davanti a loro non c'era solo il vincitore della settima prova dell'Austin Rover MG Metro Challenge '85. A questo punto infatti non ci sono più dubbi: al volante della Mg Metro, Ricci è un re, il re di Monza. Negli ultimi tre anni il portacolori della concessionaria Giorgio Ferrari di Modena non ha mai fallito l'appuntamento con la vittoria nella gara settembrina del monarca Austin Rover. Così è stato nel 1983 e così pure nelle due successive edizioni quando le MG Metro hanno corso davanti agli oltre centomila spettatori del Gran Premio d'Italia. Anche quest'anno il «dentista volante» ha imposto la sua legge ripetendo il «cliché» che gli è più congeniale: una solitaria cavalcata al comando dal principio alla fine. Così è stato nella prima delle due manche, quando ha preceduto «Donald Duck», suo diretto avversario in classifica, e così sarebbe stato nella seconda se il pilota della Omp, già autoeliminato dalla lotta per il primato con un testacoda a Lesmo, non fosse stato poi involontariamente messo fuori gara per una tamponata di De Cesare alla prima variante. Independentemente dalle disavventure dell'amico-rivale «Donald Duck», Ricci aveva già messo in partenza una bella ipoteca sulla vittoria finale. A nulla sono valsi gli sforzi degli inseguitori per riaggiungere le due nere Mg Metro dell'Autoring che se ne sono andate conquistando una prestigiosa doppietta che deve riempire d'orgoglio e di soddisfazioni i preparatori Boni e Galli; Marcello Gunnella, autore della pole position, ha dato il meglio di sé come testimonia il giro più veloce in gara, ma si è dovuto accontentare di un terzo posto che, se certo non lo appaga, pone fine alla sfortuna che recentemente aveva perseguitato il pilota di Mazalupi. Valmirio Presenzini, dopo due secondi posti consecutivi, sperava in cuor suo nel colpo grosso, ma ha dovuto «levare il piede» proprio quando si preparava ad attaccare. Sugli scudi anche Gianni Giudici, quinto con qualcosa da recriminare. Autore di una formidabile partenza dalla terza fila, era a ridosso di Ricci, Pace e «Donald Duck» quando, per il testacoda di quest'ultimo, è scivolato nelle retrovie e ha fatto una gara... ad inseguimento. Alle spalle dei primissimi lo spettacolo non è mancato. Gradoli (la cui Metro sfoggiava

la nuova colorazione della concessionaria Aran di Roma), i fratelli Raimondi ed Ambrosini hanno tenuta desta l'attenzione con sorpassi a ripetizione. L'elenco degli sfortunati si apre con i coniugi Cantera, una volta tanto entrambi nella stessa gara. Nella prima manche «Liliana» ha coperto solo poche centinaia di metri prima di essere tamponata da «Nivas» alla prima variante ed Italo è stato protagonista di uno spettacolare capottamento alla Parabolica. Entrambi hanno però potuto prendere il via sia pure per onore di firma nella seconda manche. Fuoripista per un capottamento è finito anche Mennato Boffa, il nonno (54 anni) del Challenge. Il prossimo appuntamento dell'Austin Rover Challenge è al Mugello. Poi si tornerà a Monza dove tutti si preparano a sfidare «re» Ricci.

Paolo Ferrini

Pace, a lato, è arrivato secondo a Monza dietro a Ricci
(FotoStudio '83)
Sotto, Boffa, il «nonno» dello Challenge, capottato
(Attualfoto)



MG METRO CHALLENGE

Monza, 7-8 settembre 1985

Settima gara di campionato

Le classifiche

1. manche: 1. Ricci, 7 giri pari a km 40,600 in 16'42"18 alla media di kmh 145,842; 2. «Donald Duck» 16'45"75; 3. Pace 16'48"25; 4. Gunnella 16'49"21; 5. Presenzini 16'55"51; 6. Giudici G. 17'01"51; 7. Gradoli 17'16"54; 8. Ambrosini 17'17"54; 9. Raimondi Rb 17'17"82; 10. Raimondi Rz 17'18"20; 11. Lanzetti 17'26"51; 12. Pellanda 17'47"38; 13. Giudici F. 18'11"34; 14. Ammendola 18'15"66; 15. De Cesare 6 giri; 16. Costanzi 2 giri; 17. Cantera 1 giro; 18. Boffa 1 giro; 19. Giovannetti P 1 giro; 20. «Liliana» 0 giri; 21. «Nivas» 0 giri; 22. Boldrini 0 giri.

□ Giro più veloce: il 2. di Ricci in 2'21"25 alla media di kmh 147,823.

2. manche: 1. Pace, 7 giri pari a km 40,600 in 16'44"79 alla media di kmh 145,463; 2. Ricci 16'45"07; 3. Gunnella 16'51"12; 4. Presenzini 16'55"97; 5. Gradoli 17'20"11; 6. Raimondi Rb 17'20"91; 7. Raimondi Rz 17'21"78; 8. Cantera 17'23"25; 9. Ambrosini 17'24"72; 10. Giudici G. 17'25"72; 11. «Liliana» 17'45"14; 12. «Nivas» 17'53"89; 13. Pellanda 17'57"75; 14. Giudici F. 18'29"50; 15. Lanzetti 18'40"29; 16. Ammendola 5 giri; 17. De Cesare 4 giri; 18. Boffa 2 giri; 19. «Donald Duck» 1 giro; 20. Costanzi 0 giri.

□ Giro più veloce: il 2. di Gunnella in 2'21"12 alla media di kmh 147,959.

Finale (per somma tempi): 1. Ricci 14 giri pari a km 81,200 in 33'27"25 alla media di kmh 145,632; 2. Pace 33'33"04; 3. Gunnella 33'40"33; 4. Presenzini 33'51"48; 5. Giudici G. 34'27"23; 6. Gradoli 34'36"65; 7. Raimondi Rb 34'38"73; 8. Raimondi Rz



Riparazione rovente

MONZA — Il merito della «pole position» di Marcello Gunnella (che si è aggiudicato così per la terza volta il premio messo in palio dalla Safariland) va diviso in parti uguali tra il forte pilota di Terni e Fabrizio Giovannetti, il più giovane dei meccanici che seguono il reparto corse della concessionaria Autoemme Mazalupi di Roma. È accaduto, infatti, che dopo solo tre giri la Mg Metro di Gunnella rientrava ai box priva del bullone che fissa lo smorzatore dell'albero motore. A questo punto Fabrizio correva due volte al paddock alla ricerca del pezzo mancante e, non trovandolo, lo smontava «con i denti» da un altro motore. Rientrato ai box, si tuffava sul motore ancora caldo e, incurante delle possibili scottature, riusciva a rimontarlo. Gunnella si precipitava in pista e negli ultimi 5 minuti dell'unico turno di prove riusciva a percorrere un paio di giri, il secondo dei quali in 2'22"01, un centesimo di secondo più veloce di Ricci.

34'39"98; 9. Ambrosini 35'42"14; 10. Pellanda 35'42"14; 11. Lanzetti 36'06"80; 12. Giudici F. 36'40"84; 13. Ammendola 12 giri; 14. De Cesare 10 giri; 15. «Donald Duck» 8 giri; 16. Cantera 8 giri; 17. «Liliana» 7 giri; 18. «Nivas» 7 giri; 19. Boffa 3 giri; 20. Costanzi, 2 giri.

□ Giro più veloce: il 2. della Seconda Manche di Marcello Gunnella in 2'21"12 alla media di kmh 147,959.

Così il Challenge Metro (dopo 7 gare): 1. Ricci p. 89; 2. «Donald Duck» p. 73; 3. Gunnella p. 58; 4. Presenzini p. 51; 5. Pace p. 48; 6. Gradoli p. 42; 7. Raimondi Rz e Torelli p. 26; 9. Scarabelli p. 21; 10. Ambrosini p. 19; 11. Cantera e Raimondi Rb p. 18; 13. Costanzi p. 16; 14. Giudici p. 14; 15. Ascagni p. 12; 16. Castagna p. 10; 17. Paludetti e «Nivas» p. 7; 19. Culotta p. 6; 20. De Cesare p. 4; 21. Ammendola e Pellanda p. 3; 23. Rivelli p. 2; 24. Gaina p. 1.

Così il Challenge Esso a squadre (dopo 7 gare): 1. RCM Motoscope-Giorgio Ferrari p. 131; 2. Super Metro Team p. 116; 3. Mazalupi-Salerno Corse p. 76; 4. Autosole p. 67; 5. Mini Cooper Club Italia p. 59.

SLALOM/A Pistoia vince una Beta Montecarlo

Edmondo come Cesari

Alla maniera del suo compagno di squadra, il pilota di Bra ha messo in fila Rossi (Fiat X1/9) e Rivera (Alpine A110)

PISTOIA — Rino Edmondo riassapora il gusto della vittoria aggiudicandosi la prima edizione dello slalom delle Colline Pistoiesi, una gara organizzata dalla scuderia Pistoia Corse in collaborazione con la Confesercenti. La vittoria del pilota piemontese non è stata assolutamente facile; il percorso molto guidato ed estremamente impegnativo ha infatti livellato le differenze di potenza tra le vetture facendo emergere le qualità dei piloti. Ne è venuta fuori, quindi, una gara molto incerta e combattuta che ha messo in luce i piloti migliori e in particolare Rino Edmondo, Erberto Rossi e Aldo Rivera giunti ai primi tre posti della classifica racchiusi in un fazzoletto di secondi. Nella prima manche Edmondo faceva registrare il miglior tempo davanti a Rivera e Rossi. Nella seconda salita Rossi rimetteva in discussione la gara migliorandosi di 2", ma Edmondo gli rispondeva subito, migliorandosi a sua volta e staccando l'avversario di un secondo e mezzo. Gara veramente bella anche quella del rallyista Angelo Breschi che alla sua prima esperienza in uno slalom e con una macchina assolutamente nuova per lui è riuscito a piazzarsi quarto assoluto a pochi secondi dai primi tre. Buone come al solito le prove di Guida e di Datterri mentre sorprendente è stata la gara di Poli giunto alla fine sesto assoluto. Nel gruppo A la vittoria è andata a Benifei mentre nelle classifiche di gruppo N e femminile si sono piazzati due piloti ormai abbonati alla vittoria, Sauro Farnocchia e Mirella Crubellati. Tra i partenti anche numerosi piloti che partecipano al Trofeo Samba Rally tra i quali Baldazzi attualmente al secondo posto nella classifica di questo trofeo. Prossimo appuntamento con lo slalom in Toscana a fine mese con la coppa Scuderia Balestrero.

Luca Bartolini

SLALOM

Pistoia, 8 settembre 1985

1. Slalom Colline Pistoiesi

1. Challenge Confesercenti - 1. Coppa Pistoia Corse

Le classifiche

Absoluta: 1. Edmondo (Beta Montecarlo) 166,38; 2. Rossi (Fiat X 1/9) 168,16; 3. Rivera (Alpine A 110) 169,40; 4. Breschi (Porsche Car.) 173,35; 5. Guida (Opel Kadett) 174,60; 6. Poli (Samba Rally) 176,54; 7. Datterri (Fiat X 1/9) 176,67; 8. Saccone (A 112) 176,75; 9. Benifei (Opel Ascona) 179,86; 10. Pagliari (Abarth 2000) 180,02.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Nerini (A 112) 187,54; 2. Orioli (A 112) 189,51; 3. Lanzone (A 112) 192,71; 4. Lenci (A 112) 192,94; 5. Ricci (A 112) 194,60; 6. Carrara (A 112) 206,92.

Classe 1300: 1. Sorini (Fiat X 1/9) 191,46; 2. Giannini (Simca Rally 2) 194,46; 3. Cafissi (Samba Rally) 195,50; 4. Giuseppi (Fiat X 1/9) 204,74.

Classe 2000: 1. Farnocchia (Ritmo 130) 181,42; 2. Aghini (Peugeot 205 Gti) 187,48; 3. Lenci (Peugeot 205 Gti) 191,14; 4. Vescovi (Kadett Gsi) 194,53; 5. Pellegrini (R 5 Gt Turbo) 194,57.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Paoli (A 112) 188,95; 2. Santini (Fiat 127 S) 189,20; 3. Grassi (A 112) 191,79; 4. Di Domenico (Fiat 127 S) 197,44.

Classe 1600: 1. Pittaluga (R 5 Alpine) 180,38; 2. Leone (Samba Rally) 185,11; 3. Gori (Mini De Tommaso) 192,34; 4. Lazzaroni (Golf Gti) 195,17.

Classe 2000: 1. Benifei (Opel Ascona) 179,86; 2. Togni (Alfetta Gtv) 193,05.

GRUPPO SPECIALE

Classe 1150: 1. Saccone (A 112 Ab) 176,95; 2. Grassi (A 112 Ab) 186,11; 3. Batoni (Fiat 127) 188,66; 4. Sarti (A 112) 190,33; 5. Del Santo (Fiat 128) 198,42; 6.

Cappetti (Fiat 500) 198,81; 7. Adhara (A 112) 206,11; 8. Basagni (Fiat 127) 210,94.

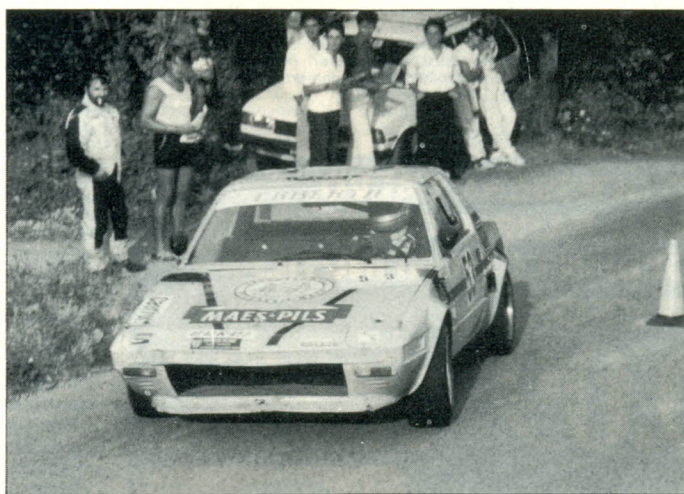
Classe 1300: 1. Rossi (Fiat X 1/9) 168,16; 2. Poli (Samba Rally) 176,54; 3. Gazzarri (Fiat X 1/9) 194,49; 4. Tondini (Simca Rally 2) 197,58; 5. Giuntini (Fiat X 1/9) 198,91; 6. Crubellati (Fiat X 1/9) 199,58; 7. Baldazzi (Samba Rally) 205,79; 8. Mochi (Fiat X 1/9) 209,47; 9. Belli (Samba Rally) 217,14.

Classe 1600: 1. Rivera (Alpine A 110) 169,40; 2. Cappellini (Fiat X 1/9) 186,37; 3. Mazzolini (Fiat X 1/9) 190,60; 4. Lancioni (Fiat 124) 194,79; 5. Orlai (Ar Gt 1600) 225,73; 6. Ferrali (R 5 Alpine) 1200,00.

Classe 2000: 1. Edmondo (Beta Montecarlo) 166,38; 2. Guida (Kadett Gte) 174,60; 3. Sarti (Opel Kadett) 184,38; 4. Medone (Alpine A 110) 184,45; 5. Guarducci (Escort Rs) 189,11; 6. Garganti (Fiat 124 Ab) 191,62; 7. Lici (Ar Gt 2000) 192,24; 8. Stefani (Alfa Romeo Gta) 202,36; 9. Cecere (Opel Kadett) 202,57; 10. Giannini (Opel Kadett) 202,64.

Classe oltre 2000: 1. Breschi (Porsche Carrera) 173,35; 2. Borra (Lancia Stratos) 180,86.

Prototipi: 1. Datterri (Fiat X 1/9) 176,67; 2. Pagliari (Abarth 2000) 180,02; 3. Musso (Fiat 500/1000) 190,31; 4. Bersellini (Fiat 500/1000) 192,71.



Rossi, sopra, con la Fiat X 1/9 a Pistoia è giunto solo secondo, dietro all'imprendibile Edmondo, sotto, facile vincitore con la Beta Montecarlo di entrambe le manche (FotoBartolini)



De Luca a Luzzi

Guerra in famiglia

LUZZI — Aldo De Luca la spunta per poco meno di un secondo sulla Simca R 2 del fratello Armando, non consentendogli così di effettuare il poker di vittorie. Si è scatenata una vera guerra in famiglia, per la conquista del titolo regionale: Aldo, non più contento di occupare la piazza d'onore, e dopo l'esclusione di classifica per irregolarità tecniche della sua Fiat 500 (1000 cc) nella gara precedente, si è presentato a Luzzi con un'Alfa Romeo Gta spinta da un propulsore 2000, che gli ha consentito di segnare il tempo di 3'10"34 che gli è valso l'assoluto. Avvincente è stata già dalla prima manche la lotta tra il cosentino Giuseppe Nigro su Fiat 126 ed il rogliese Antonio Vizza su prototipo Viza, per la conquista del terzo posto alla fine l'ha spuntata il primo alla seconda manche. Netta la vittoria di classe, la terza consecutiva, di Andrioli con la sua Fiat Ritmo 105. Circa 3.000 spettatori hanno assistito alla manifestazione.

Luigi Marozzo

SLALOM

Luzzi, 8 settembre 1985

1. Trofeo Città di Luzzi

Sesta prova del campionato regionale slalom

Le classifiche

Absoluta: 1. De Luca Aldo (Alfa Gta) 3'10"34; 2. De Luca (Simca R2) 3'11"19; 3. Nigro (Fiat 126) 3'11"27; 4. Vizza (Vizza) 3'13"71; 5. Filice (A 112) 3'14"64.

GRUPPO N-1-3

Classe 1150: 1. De Luca M. (A 112) 3'21"16; 2. Iantorno (A 112) 3'21"16; 3. Forte (A 112) 3'23"18; 4. Guglielmelli (A 112) 3'36"44.

Classe 1300: 1. Cavalcanti (Fiat X 1/9) 3'21"91; 2. Totip (Mini de Tomaso) 4'00"01.

Classe 1600: 1. Andrioli (Ritmo 105) 3'16"77; 2. Leone (Golf Gti) 3'24"01; 3. Cardamone (Peugeot 205) 3'29"68; 4. Tafuro (Peugeot 205) 3'39"01; 5. Medaglia (Fiat X 1/9) 3'51"74.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Chiarella (A 112) 3'18"38; 2. Molinaro (A 112) 3'20"12; 3. Filice A. (A 112) 3'22"44.

Classe 1600: 1. Di Giuseppe (R5 Alpine) 3'22"21.

Classe G: 1. Muto (Alfa Gtv) 4'17"02.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Nigro (Fiat 126) 3'11"27.

Classe 1000: 1. Filice C. (A 112) 3'14"64; 2. Grandinetti (Fiat 127) 3'18"59.

Classe 1150: 1. Lepore (A 112) 3'15"01; 2. Gervasi (Fiat 128) 3'33"07; 3. Tiano (A 112) 4'16"94.

Classe 1300: 1. Toscano (Fiat 128) 3'19"12; 2. Spizzirri (Fiat X 1/9) 3'31"90; 3. Dragone (Fiat 128) 3'48"96; 4. Sicilia (Lancia) 4'04"68.

Classe 2000: 1. De Luca Aldo (Alfa Gti) 3'10"34; 2. Ruffolo (Alfa Gti) 3'30"96.

PROTOTIPO

Classe 1000: 1. Bozzarello (Fiat 500/1000) 3'16"93; 2. Ruffo (Fiat 500/1000) 3'18"92; 3. De Luca A. (Fiat 500/1000) 3'47"39.

Classe oltre 1000: 1. De Luca Armando (Simca R2) 3'11"19; 2. Vizza (Vizza) 3'13"71; 3. Oliverio (Fiat 600) 4'05"24; 4. Bruno (Fiat 600) 4'11"06.

SLALOM/Sessanta piloti al via a Pacengo

Rivincita di Zandonà

Dopo le delusioni rimediate nelle ultime gare il pilota della Fiat 850 prototipo si è rifatto battendo Sabbadini

PACENGO — Un percorso davvero splendido oltre all'agonismo dei piloti che non si sono risparmiati in entrambe le manche, hanno fatto della terza edizione della slalom Pacengo-Colà la gara della specialità nel veronese. Valevole per la Coppa Csai la gara ha registrato la presenza di 60 concorrenti, provenienti da tutto il Nord-Italia. In una cornice così curata a fare la parte del padrone è stato Fausto Zandonà su Fiat 850/2000, che non aspettava occasione migliore per riscattarsi dei magri risultati ottenuti nelle ultime due gare. Il Trofeo Punto Motori ha in Zandonà il suo capo-fila, seguito da vicino da quel Ronca (Fiat X 1/9) che non è riuscito ad andare oltre la quarta posizione assoluta. Peccato perché dopo la prova di Selva di Progno, pensava di aver finito di recitare la parte del comprimario. Secondo assoluto è Sabbadini che ha trovato anche il tempo di girarsi in testa-coda. Terzo Benazzoli, Golf Gti, ha lasciato tutti sbalorditi per la sua prestazione a sorpresa, non essendo abituato a gare di slalom.

Giovanni Bevilacqua

SLALOM

Pacengo, 8 settembre 1985

3. Slalom Pacengo-Colà

Prova valida per la Coppa Csai e Trofeo Punto Motori '85

Le classifiche

Absoluta: 1. Zandonà (Fiat 850/2000) punti 148,92; 2. Sabbadini (Fiat 500) 162,54; 3. Benazzoli (Golf Gti) 163,85; 4. Ronca (Fiat X1/9) 165,63; 5. Salvino (A 112) 170,3; 6.

Aurengi (A 112) 171,11; 7. Sponda (A 112) 172,55; 8. Dal Corso (A 112) 172,82; 9. Frasci (A 112) 174,48; 10. Faccini (A 112) 175,06.

GRUPPO N/1/3

Classe 1000: 1. Frasci (A 112) 174,48; 2. Gattone (A 112) 175,97; 3. Ciresola (A 112) 183,27; 4. Carrarini 183,74 (A 112); 4. Givone (A 112) 200,71.

Classe 2000: 1. Merzi (Ritmo 130) 179,08; 2. Filippi (Samba R.) 181,97; 3. Rizzi (Kadett Gte) 186,69; 4. Lorenzetti (Samba Rally) 198,99; 5. Sandrini (R5 Alpine T.) 201,93.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Aurengi (A 112) 171,11; 2. Sponda (A 112) 172,55; 3. Faccini (A 112) 175,06; 4. Manzoni (Fiat 127) 184,69; 5. Fasolin (A 112) 188,30; 6. Vanzini (Fiat 127 S) 193,29; 7. Olivati (Fiat 127) 200,28.

Classe 2000: 1. Benazzoli (Golf Gti) 163,85; 2. Merzi (Fiat 131R) 180,86; 3. Roncelli (Alletta Gtv 2000) 188,66; 4. Borgi (Manta Gte) 192,52; 5. Barbero (Mini De Tomaso) 199,98; 6. Tosoletto (Ritmo 130) 206,05.

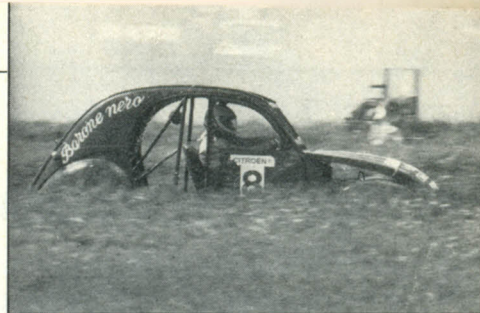
GRUPPO SPECIALE

Classe 1000: 1. Salvino (A 112Ab) 170,30; 2. Baini (Fiat 127) 179,82; 3. Valbusa F. (Giannini 700) 187,84; 4. Antolini L. (Fiat 127) 193,28; 5. Romagnoli (Fiat 126) 208,60; 6. Salgaro (Fiat 127) 212,83; 7. Darra (Fiat 850) 213,89.

Classe 1300: 1. Dal Corso (A 112) 172,82; 2. Rigoni (Simca R2) 176,46; 3. Domenichini (Simca R2) 177,22; 4. Terron (Simca R2) 180,23; 5. Cristoforetti (Simca R2) 180,79; 6. Bolognesi (Fiat 127) 181,07; 7. De Bortoli (Mini Cooper) 181,45; 8. Lonardoni (Fiat X 1/9) 181,68; 9. Biglio (Fiat X1/9) 187,33; 10. Bugatti (Fiat 128) 188,81; 11. Antolini (Fiat X1/9) 206,67; 12. Gennari (Fiat X1/9) 220,93.

Classe 1600: 1. Ronca (Fiat X 1/9) 165,36; 2. Marcer (Fiat X 1/9) 179,67; 3. Lucci (A.R. Duetto) 191,09; 4. Fornaser (Porsche 356/B) 198,68.

Classe 2000: 1. Bonaventuri (Kadett Gte) 181,88; 2. Bonvini (Kadett Gte) 185,02; 3. Zampieri (A.R. 2000) 190,98; 4. Lieto (Escort Rs) 200,44; 5. Tagliaferri (Kadett Gte) 200,93; 6. Bonizzi (Ascona Sr) 201,32.



AUTOCROSS/Nel «triveneto»

Non Stecca a Bordano

BORDANO - L'Associazione Sportiva Autocross alle sorgenti di Bordano ha chiuso domenica 8 settembre l'annata con una gara nazionale di autocross valida per il campionato triveneto e nell'ambito della quale si è anche corsa una prova del Trofeo 2 Cv con le piccole Dyane impegnate lungo il tracciato della pista di Bordano. È mancato un po' il solito pubblico. Marcello Ferragotto, l'organizzatore, dice si tratta del disinteresse dei piloti friulani per la disciplina crossistica, altrimenti la gente a bordo pista ci sarebbe. Per l'86 sperano di trovare, con l'aiuto degli sponsor, nuovi motivi per richiamare la gente che invece, tende a diminuire. Tutte molte belle le gare della giornata. Tra le Citroën 2 Cv ha vinto Talon che ha ereditato la prima posizione da uno sfortunato Cortelazzo che ha rotto il differenziale. Secondo posto per l'udinese Varutti (nella foto Lucchi). Partenza veramente bruciante di Marcante nella classe A. Intervengono i commissari per domare il principio di incendio della sua macchina. La gara la vince Galiazio in tranquillità. Nella classe B stop di Ferragotto dopo aver fatto alcuni giri senza una gomma. Si afferma Ferencich autore del migliore tempo in prova. Guadagna subito un buon margine Stecca con la sua bella Lancia Stratos nella Classe C, alle sue spalle Candido resiste un po', poi lascia strada a Ruffato, mentre non riesce il sorpasso a Braga che rimane alle spalle della Porsche di Candido. Bella partenza di Meroi che soffia la prima posizione al poleman dei prototipi Facca. Prende un leggero vantaggio davanti a Scariot e Facca, che per un calo della macchina prima lascia andare via Scariot e poi viene superato da Cosmo. Molta bagarre nelle retrovie di questa classe con uno spettacolare numero di Grosso nella zona del traguardo, abilmente controllato.

Stefano Cossetti

AUTOCROSS

Bordano, 8 settembre 1985

Gara nazionale di autocross valida per il campionato triveneto e per il Trofeo 2 Cv Dyane Cross

Le classifiche

Classe A: 1. Galiazio in 8'14"4; 2. Tonella 8'27"; 3. Dalla Pola 8'46"2; 4. Businaro 8'53"2; 5. Pozzar 8'53"9; 6. De Cecco a 1 giro; 7. Dotto a 1 giro; 8. Del Fabro a 1 giro (tutti su Fiat 500).

Classe B: 1. Ferencich (Fiat 600) 8'01"3; 2. Murdotto (Fiat X 1/9) 8'10"6; 3. Dal Bo (R 5 Turbo) 8'11"5; 4. Beltramini (Fiat X 1/9) 8'18"6; 5. Reato (Maggiolino) 8'23"9; 6. Bellotto (Fiat X 1/9) 8'30"7.

Classe C: 1. Stecca (Lancia Stratos) 7'40"7; 2. Ruffato (Porsche 2.8) 7'51"2; 3. Candido (Porsche 3.0) 7'58"2; 4. Braga (Beta Monte Carlo) 7'59"; 5. Gava (Porsche 2.7) 8'11"5; 6. Zanovello (Porsche 2.7); 7. Gaetani (Porsche 2.7); 8. Albano (Porsche 3.0); 9. Chianidussi (Maggiolino); 10. Perazzetta (Porsche 2.7).

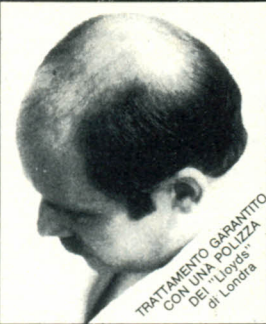
Classe D: 1. Meroi (Bm) 7'30"5; 2. Scariot (Prototipo) 7'34"9; 3. Cosmo (Bmw Turbo) 7'50"7; 4. Facca (Prototipo Abarth) 8'05"9; 9. Grosso (Prototipo) 8'16"8; 6. Semenzato (Prototipo) 8'25"4.

Trofeo 2 Cv. Dyane Cross: 1. Talon 16'22"1; 2. Varutti 16'24"3; 3. Pandolfi 16'31"7; 4. Bovetto 16'34"1; 5. Novello 16'36"9; 6. Nardin 16'46"5; 7. Forcatti 16'48"8; 8. Genero 16'51"; 9. Giancola 17'01"1; 10. Prestino 17'07"8.

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

TELEFONA !

059 24.10.09 ...e la calvizie è sconfitta!



TRATTAMENTO GARANTITO
CON UNA POLIZZA
DEI "Loidis"
di Loidis

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



realtime mo

ORA - FINALMENTE - ANCHE IN ITALIA!

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

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

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

Immunità da Rosolia

Prima vittoria post-incidente per il toscano, che batte anche il pilota di casa e si avvia ora verso il sesto titolo

CEFALÙ — I giochi del campionato europeo della montagna dopo la 18. edizione della Cefalù-Gibilmanna, sembrano ormai fatti vista la superiorità di Nesti. Al rientro alle gare dopo l'incidente subito alla Cesana-Sestriere, il pilota toscano a Turckheim aveva già fatto intendere di non voler rinunciare al suo scettro, conquistando un ottimo secondo posto dopo una velocissima convalescenza. A Cefalù è tornato a essere il Nesti che si era abituati a vedere, quello vincente. Seppur incitato dal numero pubblico, prima della partenza non era poi tanto sicuro della vittoria, ben conoscendo il suo più tenace avversario, il locale Rosolia. Questi gli è stato comunque dietro, staccato di circa quattro secondi, ma soddisfatto al massimo della sua prestazione, che è di tutto rispetto se si considera che nella seconda salita di prove al sabato aveva danneggiato la sua Osella dopo una «toccata» in una curva. Le prove sono state invece fatali per il leader della classifica europea riservata alle vetture da competizione, il tedesco Herbert Stenger, che uscendo di strada ha rovinato irreparabilmente la sua Osella, non potendo schierarsi alla partenza della gara, ma restando al comando del campionato con quattro punti di vantaggio. Il titolo sarà quindi assegnato all'ultima prova, che si disputerà il 6 ottobre a Oberjoch, in Germania, dove Nesti e Stenger partono con le stesse possibilità teoriche di vittoria. Al terzo posto ha concluso il pugliese Calella, con la Lola-Bmw, che ha preceduto un altro «habitué» della serie europea, Roberto Curatolo. Fra le vetture di produzione, Jeanneret, vincendo il gruppo B ha raggiunto in classifica il francese Dozieres.

Pietro Libro

EURO SALITA

Gibilmanna (Palermo), 15 settembre 1985
18. Cefalù-Gibilmanna

11. gara del campionato europeo della montagna

Le classifiche

Assoluta: 1. Mauro Nesti (Osella PA/9-Bmw) in 6'26"63 alla media di 116,390 kmh; 2. Rosolia (Osella PA/9-Bmw) 6'30"69; 3. Calella (Lola T294-Bmw) 6'34"72; 4. Curatolo (Osella PA/9-Bmw) 6'41"67; 5. Cassibba (Osella PA/9-Bmw) 6'42"00; 6. Jeanneret (Audi Quattro) 7'12"11; 7. Licata (Ams) 7'12"25; 8. Carrasi (Lola-Bmw) 7'14"25; 9. Barone (Osella) 7'19"63; 10. Patané (Osella) 7'21"39.

GRUPPO N

Classe 1000: 1. Domenico Forti in 9'49"32 alla media di 76,359 kmh; 2. Lo Faso 9'52"96; 3. Aiello (Fiat Uno) 10'01"98; 4.

Consiglio 10'32"90. Tutti gli altri su Fiat Panda 45.

Classe 1150: 1. Bernardo Benenati in 8'58"74 alla media di 83,528 kmh; 2. Ienna 9'03"51; 3. Giuliano 9'06"27; 4. Cuccia 9'07"33; 5. Saluto 9'08"81; 6. Galante 9'09"15; 7. Caccia 9'13"65; 8. Cicero 9'32"29; 9. Fortunato 9'34"74; 10. Pandolfino 9'39"04; 11. Gagliano 9'39"41; 12. Crisafulli 10'06"45. Tutti su A 112.

Classe 1300: 1. Stefano Perrone in 9'04"46 alla media di 82,650 kmh; 2. Bertuccio 9'18"60. Entrambi su Talbot Samba.

Classe 1600: 1. Ottavio Castro (Talbot) in 8'39"85; 2. Landolina (Ford Escort XR 3) 8'42"59; 3. Tusa (VW Golf) 8'42"94; 4. Vinciguerra (Alfasud Ti) 8'50"03; 5. Salerno (Alfa Romeo 33) 9'06"71.

Classe 2000: 1. Giacomo Botti (Renault 5 GT Turbo) in 8'15"49 alla media di 90,819 kmh; 2. Boehme (Renault 5 GT Turbo) 8'26"75; 3. «Gordon» (Renault 5 GT Turbo) 8'19"61; 4. Laganà (Renault 5 GT Turbo) 8'21"35; 5. La Delta (Renault 5 GT Turbo) 8'25"78; 6. Di Lorenzo 8'34"61; 7. Bombaci 8'35"10; 8. La Cervia (Renault 5 GT Turbo) 8'40"90; 9. «Garrett» 8'53"07; 10. Giuffrida 8'54"24; 11. Rizzo 9'03"69; 12. La Franca 9'30"82. Tutti gli altri su Fiat Ritmo 130.

Classe 2500: 1. Vincenzo Donato (Ford Escort RS Turbo) in 8'17"85 alla media di 90,388 kmh; 2. «Friday» (Lancia Delta HF) 8'49"10; 3. Di Bartolo (Ford Escort RS Turbo) 8'56"41; 4. Siracusa (Lancia Delta HF) 9'46"42; 5. Conte (Alfa Romeo GTV) 9'47"11; 6. Lannino (Lancia Delta HF) 10'06"42.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Rosario Battaglia in 8'59"62 alla media di 83,392 kmh; 2. Mirici Kappa 9'00"77; 3. Venticincque 9'00"67; 4. Borsellino 9'09"22; 5. Guercio 9'40"07; 6. «Ininap» 9'53"61. Tutti su Fiat X1/9.

Classe 1600: 1. Antonino Ponticella (Fiat X1/9) in 8'56"44 alla media di 83,937 kmh.

Classe 2000: 1. Mario Termini in 8'58"58 alla media di 83,553 kmh; 2. Ceravolo (R5 Turbo) 9'02"60; 3. Capodicasa 9'08"98; 4. Gagliano 10'32"64. Tutti gli altri su Lancia Beta Montecarlo.

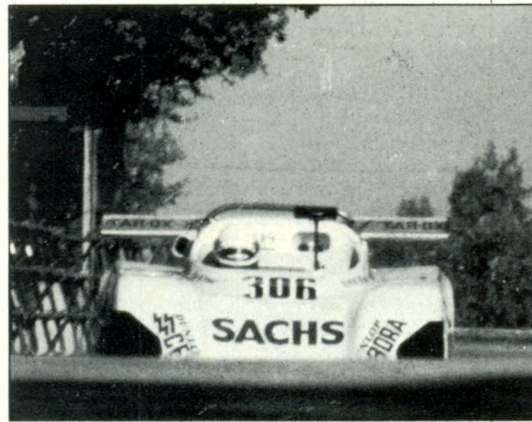
GRUPPO A

Classe 1000: 1. Paolo Iones (Fiat Panda) in 9'58"88 alla media di 75,140 kmh.

Classe 1150: 1. Filadelfio Sciaccia (Fiat 127) in 8'34"21 alla media di 87,512 kmh; 2. Zampardi 8'38"03; 3. Turriciano 8'54"38; 4. Ganci 8'58"05; 5. Sturmiolo 9'01"23; 6. Guarino 9'01"30; 7. Badalamenti (Fiat 127) 9'10"29; 8. Bilardi (Fiat 127) 9'16"08; 9. Murabito (Fiat 127) 9'22"79; 10. Provenzano 9'33"93; 11. Bonanno (Fiat 127) 9'43"38. Tutti gli altri su A 112.

Classe 1300: 1. Giuseppe Battaglia (Ford Escort) in 9'17"92 alla media di 80,656 kmh; 2. Zummo (Alfasud) 10'04"02; 3. Vitrano (Alfasud) 12'18"96.

Vincendo a Cefalù Nesti, a lato, può ora puntare nuovamente a quello che sarebbe il sesto titolo europeo personale
 (FotoLibro)



Classe 1400: 1. Franco Messina (Alfasud) in 8'34"29 alla media di 87,499 kmh; 2. Longo (R5 Alpine) 9'22"51.

Classe 1600: 1. Giuseppe Tramontana (VW Golf) in 8'17"16 alla media di 90,514 kmh; 2. Sollano (Talbot Ti) 8'22"80; 3. Grillo (VW Golf) 8'22"85; 4. Premiati (Talbot Ti) 8'31"60; 5. Ospedale (Alfasud) 8'33"94; 6. Lo Burgio 9'12"87; 7. Di Pasquale (Alfasud) 12'31"65.

Classe 2000: 1. Marcel Viard in 8'06"94 alla media di 92,413 kmh; 2. «Dino» 8'07"74; 3. Palmisano 8'37"47; 4. Monti (Opel Mantia GTE) 8'46"62; 5. Triolo 8'56"83. Tutti gli altri su Fiat Ritmo 130.

Classe 2500: 1. Maurizio Jacoangeli (Alfetta GTV 6) in 7'59"54 alla media di 93,839 kmh.

Classe 3000: 1. Josef Cserkuti (Bmw 635 CSI) in 8'03"85 alla media di 93,040 kmh; 2. Fischhaber (Alfetta GTV 6) 8'04"62; 3. Lucà (Opel Monza) 8'30"59; 4. Ploggia (Alfetta GTV 6) 11'34"50.

Classe oltre 3000: 1. Francis Dosieres (Bmw 635 CSI) in 7'47"27 alla media di 96,299 kmh.

GRUPPO 2

Classe 700: 1. Antonino La Mantia (Fiat 126) in 9'22"95 alla media di 79,936.

Classe 1000: 1. Giovanni Di Liberto in 9'14"72 alla media di 81,122 kmh; 2. Mazzola 9'30"43; 3. Cordaro 10'06"24. Tutti su Fiat 127.

Classe 1150: 1. Pietro Alfano in 8'53"87 alla media di 84,800 kmh; 2. Sottile 8'55"64; 3. Aiello (Fiat 127) 9'10"43; 4. Cirrito 9'40"97; 5. Bonora 9'55"18. Tutti gli altri su Fiat Fiat 128.

Classe 1300: 1. Giuseppe Caristi (Fiat 128) in 8'31"01 alla media di 88,060 kmh; 2. Cassaniti (Simca R2) 8'31"91; 3. Giurlanda (Alfasud) 8'58"67; 4. Scuderi (Simca R2) 9'07"85; 5. Rotolo (Simca R2) 9'22"53; 6. Majorini (Renault) 9'23"85; 7. Paleologo (Alfasud) 9'54"19; 8. Grimaldi (Fiat 128) 11'17"99.

Classe 1400: 1. Carmelo Russo in 8'51"96 alla media di 84,592; 2. Oddo 9'13"06. Entrambi su Fiat Ritmo.

Classe 2000: 1. Nicola Cirrito (Ford Escort) in 8'29"58 alla media di 88,308 kmh; 2. Frasnica (Bmw) 8'40"57; 3. Sutura (Fiat 131 Racing) 8'51"20; 4. Lanza (Opel Ascona) 8'51"94; 5. Catalano (Opel Kadett Gte) 9'14"26.

Classe 2500: 1. Alfonso Gambino (Talbot Lotus) 8'23"13 alla media di 89,431 kmh.

GRUPPO B

Classe 1300: 1. Antonin Charouz (Skoda 130) in 8'26"18 alla media di 88,901 kmh; 2. Cicero (Talbot Samba) 8'57"76; 3. Valenza (Fiat 128) 9'14"33.

Classe 1600: 1. Rocco Aiuto (Fiat X1/9) in 8'28"13 alla media di 88,560 kmh; 2. Guagliardo (Fiat X1/9) 9'25"74; 3. «Sorry» (Citroën Visa) 11'07"30.

Classe 2000: 1. Biagio Cangemi (Lancia Beta) in 8'41"82 alla media di 86,236 kmh; 2. Puleo (Ford Escort) 8'47"27.

Classe 2500: 1. Marco La Mantia in 8'06"62 alla media di 92,474 kmh; 2. Valenziano 8'37"88. Entrambi su Opel Ascona 400.

Classe 3000: 1. Jean Claude Jeanneret (Audi Quattro A2) in 7'12"11 alla media di 104,140 kmh; 2. Nataloni (Lancia Rally) 7'30"78; 3. «Joker» (Lancia Rally) 7'56"09; 4. Pedicone (Porsche 911SC) 7'58"01; 5. Bellomare (Porsche 911SC) 7'58"59.

Classe oltre 3000: 1. Renato Barraja in 7'49"58 alla media di 95,830 kmh; 2. Comito 7'58"67. Entrambi su Porsche 930 Turbo.

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Pietro Lo Bello (Fiat X1/9) in 8'58"50 alla media di 83,565 kmh.

Classe 1600: 1. Giuseppe Di Cristofalo (Fiat X1/9) in 10'09"84 alla media di 73,789 kmh.

Classe 2000: 1. Antonio Condina (Lancia Beta Montecarlo) in 8'02"81 alla media di 93,204 kmh; 2. Cordò (Alfa Romeo Duetto) in 8'09"25.

Classe 3000: 1. Antonino Guagliardo in 8'01"31 alla media di 93,494 kmh; 2. Vella 8'12"95. Entrambi su Porsche 911.

GRUPPO 5

Classe 700: 1. «Endy» 8'36"98 alla media di 87,043 kmh; 2. Pugliesi 8'43"91; 3. Arduino 8'52"55; 4. «Jimmy» 8'56"23; 5. Di Salvo 9'00"86. Tutti su Fiat 126.

Classe 1.000: 1. Emanuele Lo Presti (Fiat 127) in 8'36"21 alla media di 87,173 kmh; 2. Tranchida 8'36"67; 3. Morreale 9'45"61. Tutti gli altri su A112.

Classe 1.400: 1. Giuseppe Lombardo (Fiat X1/9) in 8'09"66 alla media di 91,900 kmh; 2. Lo Piccolo (Fiat 128) 8'18"36; 3. Mannino (Fiat Ritmo) 8'30"84; 4. Irato 8'32"77.

Classe 1.600: 1. Salvatore Gagliano (Ford Escort) in 8'25"70 alla media di 89,020 kmh; 2. Milotta 8'51"20; 3. Seminara 9'22"06. Tutti gli altri su Fiat 128.

Classe 2.000: 1. Corrado Betto (Fiat 124) in 8'48"75 alla media di 85,106 kmh.

Classe 2.500: 1. Salvatore La Monica (Porsche 911) in 8'34"71 alla media di 87,427 kmh.

GRUPPO 6

Classe 1000: 1. Carmelo Mimi (Ams) in 8'48"89 alla media di 85,083 kmh.

Classe 1300: 1. Giuseppe Licata (Ams) in 7'12"25 alla media di 104,106 kmh; 2. Barone (Osella) 7'19"63.

Classe 1600: 1. Francesco Patané (Osella) in 7'21"39 alla media di 101,950 kmh.

Classe 2000: 1. Mauro Nesti (Osella PA/9) in 6'26"63 alla media di 116,390 kmh; 2. Rosolia (Osella PA/9) 6'30"69; 3. Calella (Lola-Bmw) 6'34"72; 4. Curatolo (Osella PA/9) 6'41"67; 5. Cassibba (Osella PA/9) 6'42"00; 6. Carrasi (Lola) 7'14"25.

Classe oltre 2000: 1. Emilio Pegger (Porsche) in 8'19"44 alla media di 90,100 kmh.

«... ma che fatica»

CEFALÙ — Il «toscanaccio volante» Mauro Nesti ancora una volta ha imposto la sua legge, mettendo una seria ipoteca sulla conquista del sesto titolo europeo. «È stato molto faticoso vincere con la gamba in queste condizioni — ha dichiarato dopo la vittoria —. A volte addirittura ero costretto a frenare col piede sinistro e comunque non avevo una buona mobilità alle gambe. Anche se Stenger fosse partito, non penso sarebbe riuscito a precedermi. Adesso abbiamo uguali possibilità di imporci nel campionato, che si giocherà nell'ultima prova di Oberjoch». Ugualmente soddisfatto del secondo posto è Benny Rosolia. «Se davanti a me non ci fosse stato Nesti — dice — non sarei stato appagato da questo piazzamento; per stare davanti al toscano si deve infatti rischiare molto. Fortunatamente sono riuscito a sistemare la vettura danneggiata nelle prove, partendo al meglio delle mie possibilità». Calella ammette sinceramente di non avere potuto fare meglio. «Sono salito molto bene. Sapevo che sarebbe stato molto difficile precedere Nesti e Rosolia, quindi ho corso prudentemente».

RALLY CIR/Coppa Valtellina a coeff. 1

Bossini fa... 14

Terza vittoria stagionale del pilota bresciano, battuto in sole tre delle diciassette speciali in programma

CHIURO — Si conoscevano le qualità di Giacomo Bossini, venticinque bresciano della scuderia Mirabella Mille Miglia, avendo già apprezzato certe sue prestazioni soprattutto ai tempi della Opel Kadett Gte. Tuttavia, per giudicare con completezza un pilota da rally è spesso necessario attendere il salto di categoria su vetture da assoluto. Con il perentorio successo nella XXXI Coppa Valtellina, terza vittoria della stagione, Bossini ha dato piena conferma della sua bravura, perfettamente coadiuvato dal navigatore Ugo Pasotti. Il bresciano, al volante della Lancia Rally preparata da Volta, ha dominato la gara dall'inizio alla fine, aggiudicandosi quattordici delle diciassette prove speciali disputate. Anzi, è stato proprio in partenza che Bossini ha dato la stoccata rivelatasi poi vincente. Nella prima speciale, quella più lunga e impegnativa (il Mortirolo), egli ha staccato Beretta di 41 secondi, polverizzando il record della prova. Numerosi i ritiri illustri in questa frazione, fra i quali il locale Stagni (Kadett Gsi) per incidente e il leader del trofeo d'Italia Nord Rossi (Alfetta Gte) per noie meccaniche. La cavalcata vincente di Bossini è proseguita fino a tre prove dal termine, quando, ormai pago del vantaggio accumulato, egli ha badato a portare al traguardo la vettura. L'attenzione generale si è quindi ben presto spostata sulla battaglia per la piazza d'onore. L'hanno spuntata abbastanza facilmente Beretta-Pozzi (Lancia Rally), anche se all'inizio sono stati bersagliati da problemi al motore, poi risolti, e da errate scelte delle gomme su un asfalto talvolta asciutto e talvolta bagnato. Al terzo posto hanno concluso Perego-Cotelli (Porsche Rs), che tornano in zona podio sulle strade di casa. Di un'ottima prestazione sono stati protagonisti anche Gelpi-Maglia (Porsche 911) e Martinelli-Gorla (Lancia Rally). I primi si sono aggiudicati le ultime tre speciali coronando una splendida rimonta che li ha portati dal decimo al quarto posto. I secondi sono sempre stati fra i più veloci e il loro quinto posto risente di un minuto di penalità pagato in un trasferimento. Emozioni in gruppo N per la lotta fra Mazzoli-Morandini (Kadett Gsi) e Ferrario-Riva (Ritmo 130). Hanno vinto i primi con soli 14 secondi di

marginie. In gruppo A, dopo l'uscita di scena di Rossi e di Sipsz (quest'ultimo per foratura), hanno battagliato Botticini-Bossini (Alfetta Gte) e Moscato-Lotti (Opel Manta Gte), giungendo poi nell'ordine.

Mario Alessiani

Vittoria da dominatore per Bossini, sotto, con la Lancia 037 (Attualfoto). A lato, Perego, terzo con la Porsche (FotoStudio '83)



RALLY CIR

Chiuro (SO), 13-15 settembre 1985

XXXI Coppa Valtellina

Rally Internazionale valido per il Cir

Le classifiche.

Assoluta: 1. Bossini-Pasotti (Lancia Rally) in 2.01'32"; 2. Beretta-Pozzi (Lancia Rally) 2.05'46"; 3. Perego-Cotelli (Porsche Rs) 2.06'53"; 4. Gelpi-Maglia (Porsche 911) 2.06'59"; 5. Martinelli-Gorla (Lancia Rally) 2.07'16"; 6. «Ragastas»-Marazzi (Lancia Rally) 2.08'26"; 7. Simonini-Rusconi (Talbot Samba) 2.13'45"; 8. Botticini-Bossini (Alfetta Gte) 2.16'46"; 9. Finiguerra-Vido (Toyota Corolla) 2.18'44"; 10. Mazzoli-Morandini (Kadett Gsi) 2.19'45".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Cozzoli-Boffelli (A112) in 2.34'31"; 2. Moretti-Torcoli (A112) 2.35'42"; 3. Romeo-Medici (Peugeot 104 Zs)

2.35'50"; 4. Formolli-Peronaglio (A112) 2.36'16"; 5. Greppi-Buzzella (A112) 2.37'31"; 6. Baletti-Marchesotti (A112) 2.38'14"; 7. Spini-Braghini (A112) 2.43'00"; 8. Bernasconi-Angelonimi (A112) 2.46'58"; 9. Bertoletti-Bugna (127) 2.47'36".

Classe 1400: 1. Colombelli-Longhi (Talbot Samba) in 2.27'14"; 2. Ambrosoli-Gelpi (Talbot Samba) 2.27'42"; 3. Taglione-Rivero (Visa Gt) 2.46'23".

Classe 1600: 1. Arletti-Gibellini (Peugeot 205 Gti) in 2.23'19"; 2. Besta-Gianesini (Peugeot 205 Gti) 2.27'14"; 3. Sgualdino-Miotti (Escort Xr3) 2.27'16"; 4. Bargis-Berna (Escort Xr3) 2.28'48"; 5. Taruggi-Terzali (Escort Xr3) 2.30'26"; 6. Angei-Dedominici (Fiesta Xr2) 2.30'26"; 7. Pillon-Viazio (Peugeot 205 Gti) 2.31'33"; 8. Minelli-Pilotti (Escort Xr3) 2.34'16"; 9. Baresi-Bosco (Fiesta Xr2) 2.34'58"; 10. Peroni-Cressi (Fiesta Xr2) 2.37'53".

Classe 2000: 1. Mazzoli-Morandini (Kadett Gsi) in 2.19'45"; 2. Ferrario-Riva (Ritmo

130) 2.10'59"; 3. Casati-Viviani (Ritmo 130) 2.24'17"; 4. Trezzi-Ardu (Ritmo 130) 2.25'10"; 5. Secchi-Russo (Kadett Gsi) 2.27'13"; 6. Corredig-Gubana (Ritmo 130) 2.27'45"; 7. Furigo-Biotti (Ritmo 130) 2.29'17"; 8. Pietti-Zecchini (Ritmo 130) 2.29'57"; 9. Mainetti-Barattieri (Ritmo 130) 2.30'32"; 10. Binda Gallio (Ritmo 130) 2.30'42"; 11. Vogt-Terzaghi (Kadett Gsi) 2.31'22"; 12. Carrara-Magoni (Kadett Gsi) 2.31'52"; 13. Simparisi-Simparisi (Ritmo 125) 2.31'57"; 14. Bruschi-Casini (Ritmo 125) 2.33'04".

Classe oltre 2000: 1. Nava-Bassi (Alfetta Gte) in 2.24'53". **GRUPPO A**

Classe 1150: 1. Savoldelli-Ferrari (127) in 2.26'54"; 2. Cristalli-Corti (127) 2.27'06"; 3. De Bernardi-Ferrari (A112) 2.27'37"; 4. Fusi-Boschetto (A112) 2.27'51"; 5. Varisto-Boscacci (A112) 2.30'02"; 6. Magni-Bosconi (A112) 2.31'40"; 7. Fomiatti-Tognalli (A112) 2.35'44"; 8. Todisco-Botta (A112) 2.37'19"; 9. Coppa-Andreata (A112) 2.38'23"; 10. Bignotti-Ferraresi (A112) 2.40'57".

Classe 1600: 1. Finiguerra-Vido (Toyota Corolla) in 2.18'44"; 2. Petazzi-Clerici (Golf Gti) 2.21'02"; 3. Bosio-Mengoli (Alfa 33) 2.24'32"; 4. Selva-Corti (Talbot Sumbeam) 2.27'00"; 5. Scherini-Gherardi (Golf Gti) 2.30'36"; 6. Grigis-Rebughini (Kadett Sr) 2.30'40"; 7. Gozzi-Cristini (Kadett Sr) 2.31'42"; 8. Bartesaghi-Frigerio (Ritmo 105) 2.34'37"; 9. Cortinovis-Magoni (Ritmo 105) 2.34'42".

Classe 2000: 1. Moscato-Lotti (Manta Gte) in 2.20'00"; 2. Zavattoni-Grissoni (Manta Gte) 2.27'08"; 3. Chiminelli-Richini (Ritmo 130) 2.31'17"; 4. Lambruschi-Mura (Manta Gte) 2.34'19".

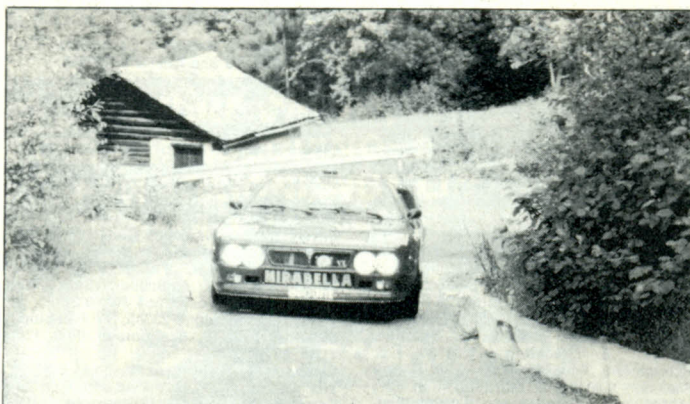
GRUPPO B

Classe 2000: 1. Simonini-Rusconi (Samba) in 2.13'45"; 2. Negri-Martinoli (Escort Rs) 2.25'18"; 3. Simoncini-Ronchetti (Lancia Montecarlo) 2.30'23".

Classe oltre 2000: 1. Bossini-Pasotti (Lancia Rally) in 2.01'32"; 2. Beretta-Pozzi (Lancia Rally) 2.05'46"; 3. Perego-Cotelli (Porsche Rs) 2.06'53"; 4. Gelpi-Maglia (Porsche 911) 2.06'59"; 5. Martinelli-Gorla (Lancia Rally) 2.07'16"; 6. «Ragastas»-Marazzi (Lancia Rally) 2.08'26"; 7. Gussoni-Scherini (Ferrari 308 Gtb) 2.20'44"; 8. Galimberti-Barbero (Porsche 911 Sc) 2.28'04".

■ **RALLY ROSA** — Le concorrenti del gentil sesso hanno dato vita al Rally Coppa Valtellina, a una gara nella gara. Taruffi-Terzali e Angei-De Dominici sono state accreditate dello stesso tempo finale, ma le prime sono state dichiarate vincitrici. Sfortunata è stata Patricia Pilchard, costretta al ritiro.

■ **MIELE** — Spettacolare uscita di strada, al Rally Coppa Valtellina, dell'ex-centauro Mauro Miele. Al termine di un rettilineo, a circa 150 kmh, il portacolori della Junior Jolly si è trovato senza freni ed è volato in una scarpata: Kadett Gsi distrutta, ma equipaggio fortunatamente incolume.



«Mi sono divertito»

CHIURO — Positivo esordio nel Cir della Coppa Valtellina, grazie anche all'organizzazione curata dall'Alitalia Corse, dallo Sporteam Ciapparelli e dall'Ac Sondrio. Le numerose e impegnative strade della zona fanno anzi prevedere un ulteriore salto di qualità della gara, che per l'anno venturo punterà al coefficiente 2. Le prove speciali sono piaciute anche a Giacomo Bossini, come rivela nell'intervista a fine gara. «Mi sono molto divertito sulla prima speciale — dice il bresciano — e infatti il tempo che ho ottenuto conferma che si tratta di un tracciato adatto alle mie possibilità. D'altra parte, sapendo di poter andare forte in questa prima prova, ho subito attaccato a fondo per mettere un certo margine tra me e gli avversari. Ci sono riuscito dopo di che tutto è diventato più facile».

Non molto soddisfatto è Beretta. «In questa gara mi è andato tutto storto — commenta il pilota di Lecco — soprattutto per quanto riguarda la scelta delle gomme. Ho fatto, ad esempio, la terza speciale con le coperture da bagnato e invece l'asfalto era quasi tutto asciutto perché pioveva solo in alcune zone. Inoltre all'inizio il motore aveva poca potenza».

Infine il commento del pilota di casa, Perego: «Ho cercato di impostare la gara sulla regolarità e alla fine sono stato premiato con il terzo posto, che mi ripaga del ritiro dello scorso anno».

Tornando a casa

Rientrato alle gare, il pilota di Schio si è imposto dopo avere anche dominato la prova che passava sotto la sua abitazione

BASSANO - Per Franco Ceccato, vincitore di questa edizione «formato lusso» del rally di Bassano, la corsa è durata sino alla prova speciale numero cinque, quella che passava proprio sotto casa sua. Qui infatti si è decisa la competizione, fino a quel momento esaltata dalla accesa battaglia tra Pasetti e il rientrante Ceccato; i sedici secondi inflitti a Pasetti, sono stati sufficienti all'ex-campione italiano dei nazionali per amministrare poi a suo piacimento la gara, disputatasi su un percorso tra i più selettivi che sia dato di vedere nel Veneto dai rally. Ceccato, il cui merito maggiore è stato senza dubbio l'essersi adattato facilmente a una Lancia Rally presa in mano solo alla vigilia della corsa, ha saputo sfruttare molto bene la potenza della vettura e la perfetta conoscenza del tracciato. La manifestazione è stata molto vivace e lo sta a dimostrare la spartizione delle vittorie parziali nelle 14 prove: Ceccato si è imposto in quattro di esse, Pasetti in tre (in cui una pari merito con il vincitore), Tolfo in quattro e Baggio in due. Una speciale è andata pure a Corradin, altro favorito alla vigilia, ma costretto al ritiro molto presto per problemi di natura meccanica. Aldo Mario Pasetti sperava nel terzo successo consecutivo, dopo Padova e Treviso. E invece il brillante e battagliero pilota di Castelfranco Veneto ha commesso un banale errore di guida che lo ha costretto al ritiro nella prova 11, la spettacolare Stoccarda in salita e discesa, ha stretto troppo una curva danneggiando un trapezio della sospensione della sua Lancia Rally, già «handicappata» da un motore con 50 cavalli in meno rispetto alla vettura vincitrice. In quel momento Pasetti, sebbene staccato di oltre un minuto da Ceccato, puntava alla seconda posizione. Piazza d'onore che invece è andata allo spettacolare e regolare Tolfo, comportatosi con consumata abilità nell'evitare di farsi coinvolgere nel duello Ceccato-Pasetti. Giornata un po' grigia per Paolo Baggio, indicato come il grande favorito. Dopo essersi imposto nella speciale di apertura, il bassanese si è trovato tagliato fuori dalla lotta per l'assoluto per una scelta di pneumatici un po' troppo azzardata. Quando poi stava attaccando la seconda posizione di Tolfo, nell'ultima speciale del Grappa, si è trovato lungo il percorso un trattore, che

lo ha rallentato. Meritato è stato anche il quarto assoluto del giovane Pianezzola che, seppure staccato dai vertici, si è difeso con grinta. Decisamente inferiore alle attese è stato il sesto posto ottenuto dal tedesco Moosleitner. Moosleitner, con la Manta 400, si è trovato troppo penalizzato dalla maggiore potenza delle Lancia Rally, avvantaggiate su un percorso tutto asfalto che sembrava fatto apposta per le vetture con molti cavalli. Una volta ritiratosi l'altro tedesco in lotta per la Mitropa Cup, Tomczyk con l'Audi 80 Quattro, Moosleitner mirava al punteggio utile per la serie, ma per pochi punti non c'è l'ha fatta. Senza storia la classifica del gruppo A, privata della lotta, che si presentava interessante, da un Farina in stato di grazia, e capace di stabilire il primato in tutte le speciali. Per Cerato e Monaci, quest'ultimo costretto al ritiro, non c'è stato niente da fare contro il pilota della 4 Rombi. Lo stesso

Ceccato, sotto, è rientrato alle gare vincendo il rally di Bassano (FotoStudio'83). A lato: Baggio, terzo al termine (Attualfoto)

copione è stato recitato in gruppo N da Edy Salvan che ha dominato la classe delle vetture di serie, rifacendosi così dalle amarezze patite quest'anno nel Trofeo Uno. Questa di Bassano è stata anche l'ultima apparizione in gara del forte pilota di Monselice, deciso a ritirarsi dall'attività. Un brutto incidente ha visto protagonista l'equipaggio Pasa-Ongaro, la cui Ritmo 105 dove aver sbattuto contro un muretto, ha più volte capotato. Per il pilota i danni sono stati limitati a lussazioni alla gamba. Più pesante invece il bilancio per il navigatore: schiacciamento della 12. vertebra.

Maurizio Ravaglia



Arrivano i cechi

BASSANO - «Mi sono bastate tre speciali per adattarmi alla Lancia Rally, dopodiché non ho avuto più problemi» commenta Franco Ceccato, il cui ritorno alle gare è stato salutato da una chiara vittoria: «È stato molto piacevole ritornare a gareggiare; ma si è trattato solamente di una presenza fine a se stessa». Polemiche le dichiarazioni del tedesco Moosleitner: «Non capisco veramente come un trattore possa trovarsi sul percorso. Davvero un peccato, perché questo rally è molto selettivo, uno dei più interessanti della Mitropa Cup». A Bassano era presente anche la squadra ufficiale della Skoda cecoslovacca, con le piccole 130 LR di gruppo B e le 120 SL gruppo A. La presenza dell'insolito team dell'Est è stata accolta con molta simpatia, anche perché questa scuderia ha mezzi di fronte ai quali molti nostri privati appaiono quasi degli «ufficiali». Le vetture cecoslovacche partecipanti alla Mitropa Cup, la serie di rally che si corrono in Italia, Austria, Germania e Cecoslovacchia, non hanno sfigurato su un campo di gara che le vedeva nettamente sfavorite. Molta curiosità ha suscitato il «commissario politico» del team, nella veste anche di ds. I piloti della squadra Skoda, che prediligono gli sterrati, sono tutti tecnici della Casa cecoslovacca. □



RALLY INTERNAZIONALE

Bassano del Grappa (VI), 14-15 settembre 1985

2. Rally Città di Bassano
Gara valida per la Mitropa Cup

LE CLASSIFICHE

Assoluta: 1. Ceccato-Zami (Lancia Rally) in 1h48'43"; 2. Tolfo-Ausenda (Lancia Rally) a 29"; 3. Baggio-Zanella (Lancia Rally) a 43"; 4. Pianezzola-Cazzaro (Porsche 911 Sc) a 8'58"; 5. Zenere-Segato (Lancia Rally) a 9'55"; 6. Moosleitner-Tuchler (Opel Manta 400) a 9'55"; 7. Cosmo-Veller (R 5 Turbo) a 10'23"; 8. Farina-Guerretti (Fiat Ritmo 130 Abarth) a 10'50"; 9. Cerato-Ceccato (Fiat Ritmo 130 Abarth) a 12'39"; 10. «Barbas»-Cecchinato (Porsche 911 Sc) a 15'20".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Tondello-Fenio in 2h16'59"; 2. De Valier-Da Lotta a 27"; 3. Bertazzon-Zamatta a 4'24"; 4. Gambato-Beggiora a 6"; 5. Bizzotto-Fantinato a 6'54"; 6. Pomari-Grazioli a 12'42"; 7. Agostini-Mattara a 25'31" (tutti su A 112 70 Hp).

Classe 1600: 1. Bevilacqua-Ravarotto (Vw Golf Gti) in 2h13'31"; 2. Barel-Maran (Ford Escort Xr3) a 1'17"; 3. Bertolini-Miraval (Fiat Ritmo 105) a 4'32"; 4. Fornasier-Scapol (Opel Corsa) a 4'41"; 5. Basso-Pantanello (Vw Golf Gti) a 13'56".

Classe 2000: 1. Salvan-Cavallo (Fiat 130) in 2h8'32"; 2. Baggio-Soranzo (Fiat 130) a 1'16"; 3. Bariani-Tessarolo (Fiat 130) a 1'16"; 4. Perini-Riccobon (Fiat 130) a 9'33"; 5. Dalla Serra-Missaglia (A.R. Alfetta Gtv) a 10'27"; 6. Scalabrin-Calgaro (Fiat 130) a 10'30"; 7. Munaro-Mazzucato (Fiat 130) a 10'58"; 8. Buzzi-Donati (Fiat 125) a 17'6".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Baldan-Sabbion (Fiat 127 S) in 2h14'26"; 2. Cestaro-Sartori (Fiat 127 S) a 1'06"; 3. Veneri-Verdari (Fiat 127 S) a 3'26"; 4. Baghin-Carlesso (A 112 70 Hp) a 4'25"; 5. Benato-Carli (Fiat 127 S) a 4'56"; 6. Galimberti-Galimberti (Fiat 127 S) a 5'08".

Classe 1600: 1. Buiatti-Tomat (Vw Golf Gti) in 2h07'48"; 2. Sevinelli-Graziani (Vw Golf Gti) a 1'21"; 3. Gromeneda-Iacobelli (Vw Golf Gti) a 2'08"; 4. Taufer-Orler (Talbot Ti) a 3'23"; 5. Bianco-Boni (Fiat Uno 70) a 8'35"; 6. Corrà-Fiorini (R 5 Alpine) a 10'09"; 7. Greselin-Debernardin (Alfasud) a 10'45"; 8. Trojan-Rysanek (Skoda 120) a 16'11"; 9. Parisi-De Pieri (A.R. Alfasud) a 16'27"; 10. Bacchin-Martin (Talbot Ti) a 20'28"; 11. Rigon-Criveller (R 5 Alpino) a 51'58".

Classe 2000: 1. Farina-Guerretti (Fiat Ritmo 130) in 1h59'33"; 2. Cerato-Ceccato (Fiat Ritmo 130) a 1'49"; 3. Brunello-Frisiero (Opel Manta Gte) a 4'30"; 4. Gassner-Gassner (Opel Manta Gte) a 8'13"; 5. Pelizzari-Dal Ben (Opel Manta Gte) a 8'25"; 6. Baruchello-Bordignon (Fiat Ritmo 130) a 9'01"; 7. Frasson-Rigato (Opel Ascona) a 14'49"; 8. Bevilacqua-Bevilacqua (A.R. Alfetta Gtv) a 27'50".

GRUPPO B

Classe 2000: 1. Cosmo-Veller (R 5 Turbo) in 1h59'06"; 2. Chimentin-Marchetti (R 5 Turbo) a 6'23"; 3. Bertolissi-Gregoletti (Ford Escort Rs) a 9'27"; 4. Polasek-Mrkvan (Skoda 130) a 9'01"; 5. Hopfel-Bentenrieder (Ford Escort Rs) a 17'49".

Classe oltre 2000: 1. Ceccato-Zami (Lancia Rally) in 1h48'43"; 2. Tolfo-Ausenda (Lancia Rally) a 29"; 3. Baggio-Zanella (Lancia Rally) a 43"; 4. Pianezzola-Cazzaro (Porsche 911 Sc) a 8'58"; 5. Zenere-Segato (Lancia Rally) a 9'55"; 6. Moosleitner-Tuchler (Opel Manta 400) a 9'55"; 7. «Barbas»-Cecchinato (Porsche 911 Sc) a 15'20".

I Trofei d'Italia, inseriti quest'anno nel panorama rallistico dalla Csaì, stanno decollando proprio come Diana (a lato) secondo assoluto nella zona Sud, che spicca il volo con la sua Opel Manta 400. In basso, la Lancia Rally dei coniugi Runfola che stanno dominando al Sud, mentre nell'altra pagina a destra c'è Rossi leader al Nord con l'Alfetta Gtv (Fotostudio83)



RALLY/Il punto sui Trofei d'Italia

Nord chiama Sud

Il campionato che raccoglie le gare internazionali a minor coefficiente, suddivise in due zone geografiche, riscuote molto interesse fra piloti che lo stanno ancora scoprendo

di **Pietro Libro**

CONFUSI dall'ennesimo cambiamento della regolamentazione dei rally varato dalla Csaì alla fine della scorsa stagione, forse non tutti ricorderanno che nell'ambito del nuovo Campionato Italiano Rally, composto da 25 gare e comprendente l'Open d'Italia, sono stati istituiti anche due Trofei d'Italia, uno riservato alla zona Nord e uno al Centro-Sud, dei quali fanno parte le gare che si fregiano della validità a coefficiente uno e due. L'idea di creare questi trofei è venuta alla Csaì principalmente per premiare quegli organizzatori capaci che difficilmente avrebbero potuto aspirare per la loro gara alla validità per il Cir, dato il numero ristretto di gare che vi possono fare parte. Al contempo sono stati esortati i piloti possessori di vetture gruppo B alla partecipazione a questi trofei, più gratificanti rispetto alle zone di Coppa Italia, troppo ristrette geograficamente per permettere confronti diretti fra piloti

di diverse regioni; ciò grazie alla norma che non consente ai gruppi B di acquisire punteggi per la Coppa Italia, limitandone anche la partecipazione ad ogni singola gara a 15 esemplari. I Trofei d'Italia sono giunti adesso al giro di boa; per ogni zona si sono già disputati circa la metà delle gare in programma, per cui si potrebbe già trarre un primo bilancio, comunque provvisorio dato che ogni esperimento ha bisogno del giusto tempo per trovare i consensi o la disapprovazione del pubblico. Da un giro d'orizzonte effettuato, sentendo i pareri delle varie componenti dello sport rallistico, l'innovazione dei Trofei d'Italia è stata vista di buon occhio, anche se c'è da lavorare molto per aumentarne il riscontro. I piloti non hanno ancora risposto in massa all'appello della Csaì, e pochi in ogni zona sono quelli che partecipano costantemente alla serie, preferendo probabilmente un programma più vario, non teso alla conqui-





Cinque milioni di premi a gara

NELL'AMBITO del Campionato Italiano Rally Internazionali sono stati istituiti a partire dalla stagione 1985 due Trofei d'Italia, uno riservato alla Zona Nord ed un altro a quella Centro-Sud. Di questi fanno parte le gare aventi coefficienti di validità 1 e 2. Possono concorrervi, indipendentemente dalla zona di residenza, i piloti alla guida di vetture dei gruppi N, A e B. In ogni gara vengono assegnati punti ai primi 10 piloti classificatisi in ogni gruppo secondo la seguente scaletta: 20-15-12-10-8-6-4-3-2-1, moltiplicati per il coefficiente assegnato alla manifestazione. Ogni conduttore può sommare un massimo di cinque risultati, due dei quali a coefficiente due. A fine stagione chi avrà totalizzato il più alto numero di punti nell'ambito del proprio gruppo verrà proclamato vincitore del Trofeo d'Italia. Sono inoltre previste delle Coppe Csaì di gruppo, femminile e secondi conduttori. Le gare devono avere una durata minima di 16 ore ed almeno 150 chilometri di prove speciali. Il montepremi è di cinque milioni di lire per le gare a coefficiente due, mentre per quelli con il coefficiente uno sono previsti solo premi d'onore. La tassa d'iscrizione è fissata in lire 300.000 e 200.000 rispettivamente per i coefficienti due ed uno. □



sta di un titolo, stando forse alla finestra nell'attesa dell'evolversi della situazione. Coloro che hanno subito avuto fiducia nei nuovi trofei, si ritengono adesso soddisfatti della scelta effettuata, che consente loro di correre ad un certo livello con costi ancora abbordabili. Anche le scuderie, specialmente quelle che dispongono di pochi mezzi, si sono riversate con impegno in questa serie, che può consentire loro la conquista di un titolo nazionale. Gli organizzatori in linea di massima sono i più soddisfatti, in particolar modo quelli rimasti tanti anni in «purgatorio», in attesa che la loro gara potesse entrare a far parte del ristretto novero di quelle titolate. Taluni si sono trovati però di fronte a delle difficoltà di ordine economico, dovute all'aumento del chilometraggio minimo delle gare. Unanime comunque è la lamentela riguardo al riscontro pubblicitario dei nuovi trofei, che stanno vivendo nell'om-

bra dei «fratelli maggiori», il Cir e l'Open; e dire che nelle gare a coefficiente due si è registrata la partecipazione di tanti grossi nomi del rallismo nazionale, con i quali si sono potuti confrontare i privati. Ricordiamo a tal proposito che Runfola con i successi a ripetizione nel Centro-Sud si è portato al sesto posto nella classifica del Cir. È necessario quindi che i trofei vengano maggiormente pubblicizzati, magari usufruendo di quel fondo promozionale istituito dalla Csaì tassando gli organizzatori e l'Ancai, la cui destinazione sarà scelta dalla nuova Sottocommissione, insediatasi da poco, che avrà molto da lavorare per consentire il definitivo decollo della serie. A Roma sembra comunque si voglia garantire quella stabilità regolamentare, inseguita da anni dopo alcuni esperimenti rivelatisi sbagliati. Solo così potremo realmente verificare se l'innovazione si è rivelata esatta. □

Santucci, a lato, è uno dei protagonisti della zona Sud del Trofeo d'Italia: con la Porsche è quarto di gruppo B, dietro a Runfolà, Diana e Verini, apparso una tantum al Conca d'Oro. In basso, Ragastàs con la Lancia Rally conduce il gruppo B al Nord precedendo piloti come Del Zoppo con la Peugeot T 16e Tabaton attuale leader del campionato Cir (FotoStudio 83)



Sipsz, sopra, con l'Opel Kadett Gsi è l'ombra di Rossi nella zona settentrionale: il pilota della Chieri Corse oltre a essere secondo in gruppo A, segue a soli due punti l'Alfetta Gtv 6 anche nell'assoluto. Manasia, a lato, con l'Opel Manta Gte, invece, comanda il gruppo A al sud disponendo di un buo, margine su Galeone distanziato di 14 punti (FotoStudio83)

Rossi al Nord e Runfola al Sud. Ovvero...

La coppia di ferro

Il campionato non è ancora deciso matematicamente ma quasi due piloti hanno già impresso il loro ritmo alla serie

TRE LE GARE disputate nella zona nord, due delle quali, Lanterna e Sassari, a coefficiente due con un'ampia partecipazione di piloti aspiranti al titolo Cir. Il genovese Maurizio Rossi comanda di misura la classifica assoluta, grazie alla vittoria conquistata nel gruppo A con l'Alfetta Gtv 6 (preparata da Audisio e Benvenuto) al «Lanterna» ed al terzo posto di Modena. Alla piazza d'onore si è installato Sipsz, mentre velocissimo con la Kadett Gsi della Chieri Corse. La prima vettura di gruppo B occupa la terza posizione. Si tratta della Lancia Rally di «Ragastas», vincitore del Rally dell'Emilia e quarto al Lanterna. In classifica assoluta seguono Tabaton e Del Zoppo, vincitori rispettivamente a Genova e a Sassari. Più attardato risulta Beretta, sfortunato nei primi due appuntamenti stagionali. Nel gruppo N la lotta è quanto mai aperta. In testa vi sono Lagazzi e Bozzi con 40 punti, quanti ne vanta anche Milanese, che disputa però il Cir. A quota 30 troviamo Brusati e Quaranta, che hanno dimostrato anch'essi di avere le carte in regola per puntare addirittura all'assoluto. Nel gruppo A oltre a Rossi, Sipsz e Bentivogli (primo di gruppo a Sassari) vi sono da rilevare le ottime prestazioni di Moscato e Cravero, en-

trambi alla guida di Opel Manta Gte.

LA ZONA CENTRO-SUD è terreno di caccia di Ninni Runfola, vincitore con la Lancia Rally 037 di tre dei quattro rallies disputati visto che il primo, il «Conca d'Oro», se l'è aggiudicato Maurizio Verini con la Visa 4x4. Con un distacco di 17 punti segue il laziale Diana, che sembra comunque tagliato fuori dalla lotta al titolo per l'inferiorità della sua Manta 400. Le altre vetture del gruppo B, pur essendo numerose in alcune gare e condotte da piloti di grosso calibro, non hanno avuto fino adesso grandi fortune, ma torneranno prepotentemente alla ribalta nella prossima manifestazione a coefficiente due, la Coppa Liburna. Di conseguenza nella graduatoria generale di zona la fanno da padroni i gruppi A ed N. Terzo è infatti Manasia, su Manta Gte, a pari merito con Barchiesi. Quest'ultimi guidano rispettivamente la classifica di gruppo A ed N. Manasia dovrà guardarsi dagli attacchi di Grassini, con la Manta della Chieri Corse, e Moscato. Fra le vetture di serie Barchiesi avrà il suo da fare per tenersi dietro Cioffi, velocissimo nelle ultime gare, e, se tornerà nel trofeo, il palermitano Stassi, che ha abbandonato la leadership a Lecce dove ha danneggiato notevolmente la sua Ritmo 130. □

Questa la situazione

ZONA NORD

| PILOTA | VEETTURA | PUNTI |
|-----------------|-----------------------|-------|
| ASSOLUTA | | |
| 1. Rossi | Alfetta GTV 6 gr. A | 52 |
| 2. Sipsz | Opel Kadett gr. A | 50 |
| 3. «Regastas» | Lancia Rally | 44 |
| 4. Del Zoppo | Peugeot 205 T 16 | 40 |
| Tabaton | Lancia Rally | 40 |
| Bentivogli | Audi 80 Quattro gr. A | 40 |
| Moscato | Opel Manta gr. A | 40 |
| Milanesi | Opel Kadett gr. N | 40 |
| Lagazzi | Renault 11-Ritmo 130 | 40 |
| Bozzi | Fiat Ritmo 130 | 40 |

GRUPPO N

| | | |
|-------------|----------------------|----|
| 1. Milanese | Opel Kadett GSi | 40 |
| Lagazzi | Renault 11-Ritmo 130 | 40 |
| Bozzi | Fiat Ritmo 130 | 40 |
| 4. Brusati | Fiat Ritmo 130 | 30 |
| Quaranta | Fiat Ritmo 130 | 30 |

GRUPPO A

| | | |
|---------------|-----------------|----|
| 1. Rossi | Alfetta GTV 6 | 52 |
| 2. Sipsz | Opel Kadett GSi | 50 |
| 3. Bentivogli | Audi 80 Quattro | 40 |
| Moscato | Opel Manta GTE | 40 |
| 5. Cravero | Opel Manta GTE | 31 |

GRUPPO B

| | | |
|---------------|------------------|----|
| 1. «Ragastas» | Lancia Rally | 44 |
| 2. Del Zoppo | Peugeot 205 T 16 | 40 |
| Tabaton | Lancia Rally | 40 |
| 4. Bossini | Lancia Rally | 30 |
| Carlino | Lancia Rally | 30 |

ZONA CENTRO-SUD

| PILOTI | VEETTURA | PUNTI |
|-----------------|----------------------|-------|
| ASSOLUTA | | |
| 1. Runfola | Lancia Rally | 60 |
| 2. Diana | Opel Manta 400 | 40 |
| 3. Manasia | Opel Manta gr. A | 35 |
| Barchiesi | Opel Kadett gr. N | 35 |
| 5. Cioffi | Fiat Ritmo 130 gr. N | 32 |
| 6. Stassi | Fiat Ritmo 130 gr. N | 27 |
| 7. Carrotta | Fiat Ritmo 130 gr. N | 20 |
| Dati | Fiat Ritmo gr. N | 20 |
| Montalto | VW Golf gr. A | 20 |
| Grassini | Opel Manta gr. A | 20 |
| Moscato | Opel Manta gr. A | 20 |
| Verini | Citroën Visa gr. B | 20 |

GRUPPO N

| | | |
|--------------|-----------------|----|
| 1. Barchiesi | Opel Kadett | 35 |
| 2. Cioffi | Fiat Ritmo 130 | 32 |
| 3. Stassi | Fiat Ritmo 130 | 27 |
| 4. Monti | Peugeot 205 GTI | 26 |
| 5. Carrotta | Fiat Ritmo 130 | 20 |
| Dati | Fiat Ritmo 130 | 20 |

GRUPPO A

| | | |
|-------------|----------------|----|
| 1. Manasia | Opel Manta GTE | 35 |
| 2. Galeone | Opel Manta GTE | 21 |
| 3. Montalto | VW Golf GTI | 20 |
| Grassini | Opel Manta | 20 |
| Moscato | Opel Manta | 20 |
| Sperti | Fiat Ritmo | 20 |

GRUPPO B

| | | |
|------------|----------------|----|
| 1. Runfola | Lancia Rally | 60 |
| 2. Diana | Opel Manta 400 | 40 |
| 3. Verini | Citroën Visa | 20 |
| 4. Egizii | Lancia Rally | 15 |
| Santucci | Porsche 911 | 15 |
| Burzi | Lancia Rally | 15 |

Così a confronto i rally italiani

Nella tabella sotto si evidenzia perché i Trofei d'Italia possono diventare la formula più valida per correre da privati in un campionato di levatura nazionale. Come si vede, i costi e l'impegno richiesto sono relativamente limitati rispetto alle altre serie «tricolori» già esistenti.

| | | Lunghezza minima del percorso | Distanze minime delle p.s. | Montepremi per gara | Tassa di iscrizione | Quota da versare per fondo promozionale | Tasse di iscrizione a calendario | Vetture in lizza per il titolo | Numero delle zone | Durata gare in giorni |
|-----------------------|--------------|-------------------------------|----------------------------|---------------------|---------------------|---|----------------------------------|--------------------------------|-------------------|-----------------------|
| INTERNAZIONALI | C4 | km 800 | 400 | 20 milioni | 600.000 | 5 milioni | 450.000 530.000 | A B N | — | 20 più |
| | C3 | km 800 | 400 | 15 milioni | 500.000 | 3 milioni | 450.000 530.000 | A B N | — | 20 più |
| | C2 | 16 ore | 150 | 5 milioni | 300.000 | 2 milioni | 450.000 530.000 | A B N | 2 | 1 |
| | C1 | 16 ore | 150 | — | 200.000 | 1 milione | 450.000 | A B N | 2 | 1 |
| NAZIONALI | Coppa Italia | km 200 | 80 | — | 150.000 | — | 310.000 | A N | 7 | 1 |
| | 2. serie | km 40 | 10 | — | 75.000 | — | 175.000 | A N | 7 | 1 |

Il parere degli esperti

«Insufficiente la promozione»

LUIGI TABATON

Presidente Scuderia Grifone prima nel Trofeo Nord

Il tentativo è giusto, anche se al primo anno non è ancora molto conosciuto e pochi sono i piloti che vi si dedicano. Per esempio Cunico e Boretti, tagliati fuori dal Cir avrebbero potuto cimentarsi nel Trofeo d'Italia, che li avrebbe riqualificati. I trofei sono un buon ripiego, specialmente per i piloti gentilemen, anche se quest'anno poca è stata la pubblicizzazione, ma aspettiamo ancora un po' prima di trarre bilanci. Bisognerebbe fissare, oltre a un minimo, anche un massimo di tassa d'iscrizione e di chilometraggio di gara, rivedendo anche la distribuzione del montepremi. Mi sembra riuscita la suddivisione in due zone, oltre che l'aver assegnato alla zona Centro-Sud delle gare che geograficamente appartenevano a quella nord. Ciò ha convogliato ottimi piloti anche al sud. Per la gestione del fondo promozionale la Csaì farebbe bene a sentire il parere delle scuderie e dei piloti. L'esperimento, comunque, si sta rivelando valido e da proseguire in futuro.

NINNI RUNFOLA

Pilota al primo posto nel Tr. Centro-Sud

Lo scorso anno, vincendo il Rally Città di Messina, ho ottenuto la priorità sul primo elenco internazionale, che non mi consente di partecipare alla Coppa Italia. Ho quindi deciso, seppur a malincuore di disputare il Trofeo d'Italia, e adesso tutto sommato ne sono soddisfatto. Spendo anche meno, dato che la vettura di Volta, che ha base a Torino, non scende fino in Sicilia, ma in ogni caso si prende parte a rallies di maggior prestigio. Sono stato anche avvantaggiato dal fatto di aver trovato due sponsor d'interesse nazionale come l'Autovox e la Regione Siciliana, che non avrebbero speso dei soldi per un programma regionale. Il Trofeo d'Italia è un «sottoprodotto» del Cir, ma non è stato affatto pubblicizzato, pur essendovi gare, a coefficiente due, alle quali partecipano grossi nomi del rallismo nazionale come Tabaton, Del Zoppo e Cunico che animano normalmente il Cir. Quelle a coefficiente uno purtroppo, specialmente al sud, hanno una scarsa partecipazione che andrebbe incentivata con una maggiore promozione della serie.

MAURIZIO ROSSI

Pilota al primo posto nei Trofei d'Italia Nord

Ad inizio stagione puntavo al Cir, ma per motivi di lavoro ho ripiegato sul Trofeo d'Italia, che è l'unico campionato di un certo livello dove si possa impegnare un pilota privato, specialmente se non dispone di una vettura gruppo B. Il fatto che si corra in una zona più estesa rispetto a quella della Coppa Italia permette di trovare sponsor d'interesse nazionale. Secondo me la formula è giusta, anche perché il regolamento permette ai piloti alla guida di auto dei gruppi N ed A di aggiudicarsi il titolo, senza contare che corriamo in delle gare internazionali. Naturalmente dovrebbe esserci più ritorno stampa, che forse ci sarà già dall'86. Spero non si cambino ancora i regolamenti, lasciando anche l'attuale separazione tra nord e sud.

RENATO BARRAJA

Presidente Scuderia Ateneo-Banca S. Angelo, prima nel Trofeo Centro-Sud

L'ida è buona, anche se non condivido la suddivisione in due zone, che provoca un'inflazione di titoli, pur se con un campionato unico i costi sarebbero maggiori. In ogni caso vale la pena allestire un programma per questi Trofei, perché la zona geografica



Barchiesi (sopra) comanda il gruppo N al Sud mentre al Nord, Milanese (sotto) divide il primato con Lagazzi e Bozzi (FotoStudio83)



SALVATORE ALEFFI

Presidente Sottocommissione Csaì Rally

è più ampia di quelle della Coppa Italia, interessando sponsor più prestigiosi. E poi si vince un titolo nazionale, anche se adesso la pubblicità data a questo campionato è pressoché inesistente. Quello che auspichiamo è comunque una stabilità regolamentare, che non confonda le idee ai piloti ancora una volta. Basta con troppi cambiamenti.

La regolamentazione rally precedente aveva creato grossi problemi. Molti esperti organizzatori ci chiedevano per le loro gare la validità per il Cir. Un campionato italiano non può essere composto di 100 gare, per cui si è pensato di premiare questi organizzatori istituendo nell'ambito del nuovo Cir i due Trofei d'Italia. La zona nord ha avuto più gare con coefficiente due, dato che da anni vanta una tradizione rallistica più radicata che nel sud, dove, se si esclude la Sicilia, poche sono le gare ed i piloti. Il primo consuntivo dei nuovi trofei non mi sembra deficitario, anche se c'è bisogno di una maggiore pubblicizzazione. A tal proposito ricordo che il fondo promozionale istituito contemporaneamente al varo dei regolamenti, dovrà essere speso nell'86. La nuova sottocommissione si è appena insediata, e studierà il modo più appropriato per sfruttare questo fondo, che potrà essere utilizzato per elevare il montepremi, per dare un incoraggiamento agli organizzatori, o per aumentare la propaganda attraverso gli organi di stampa. Per quanto riguarda il 1986 tutto dovrebbe restare come adesso, anche se è auspicabile che le vetture gruppi B non prendano più parte alla Coppa Italia.

Oltre il giro di boa

ZONA NORD

| DATA | GARA | COEF. |
|--------------|------------------------|-------|
| 14 aprile | Rally dell'Emilia | 1 |
| 5 maggio | Rally della Lanterna | 2 |
| 23 giugno | Rally di Sassari | 2 |
| 15 settembre | Rally della Valtellina | 1 |
| 24 novembre | Rally d'Aosta | 2 |
| 15 dicembre | Rally del Sestriere | 2 |

rinvio il Rally del Carso, coefficiente 2

ZONA CENTRO-SUD

| | | |
|--------------|-------------------------|---|
| 24 marzo | Rally della Conca d'Oro | 1 |
| 28 aprile | Rally Casciana Terme | 1 |
| 9 giugno | Rally del Salento | 1 |
| 30 giugno | Rally della Spiga | 2 |
| 22 settembre | Coppa Liburna | 2 |
| 13 ottobre | Rally Proserpina | 1 |

Nelle classifiche riportate nel servizio non figurano i punti attribuiti domenica nel Rally di Valtellina che potete trovare in altra pagina del giornale, mentre il Rally del Molise in programma l'8 settembre è stato annullato. In nero le gare ancora da disputare.

Mentre Cederberg continuerà solo se con i tedeschi **Blomqvist-Audi in altalena**

SI ATTENDEVA la certezza per la fine della scorsa settimana, ma la certezza non è ancora arrivata. Per sapere definitivamente se Stig Blomqvist sarà con l'Audi anche il prossimo anno si deve ora attendere l'inizio di questa settimana, i giorni in cui questo numero di As esce nelle edicole. Il pilota ha avuto — Foto Alquati — venerdì scorso un incontro con gli alti vertici della Casa di Ingolstadt: per la prima metà della settimana scorsa Stig aveva girato il Salone automobilistico di Francoforte dichiarando in lungo e in largo che proprio non riusciva a immaginare come avrebbe potuto lasciare il team tedesco, e ciò suggeriva ben chiaramente che la decisione finale sarebbe stata legata quasi unicamente a cause economiche. L'incontro c'è stato, ma, si è appreso domenica sia dal pilota sia dagli esponenti del team, la decisione è stata leggermente rinviata. A domenica sera, momento di chiusura del nostro settimanale, il quadro più probabile suggerisce un accordo Audi-Blomqvist anche per l'86. Il pilota, da tempo in trattative con il team Ford che schiererà nell'86 la RS 200 gr. B nel mondiale, aveva chiesto, già un paio di mesi fa, solide garanzie tecniche e operati-



ve. A tutt'oggi, la vettura sembra lontana dall'essere una realtà, mentre dall'altra parte della vicenda ha luogo un ritrovato entusiasmo del team Audi che vorrebbe Stig anche per il futuro. Se i programmi Ford non sono chiarissimi, è vero però che nemmeno quelli Audi lo sono: i tedeschi dovrebbero gareggiare, nell'86; a non più di sette gare iridate, ma ecco che la incoraggiante prestazione al Mille Laghi della nuova Sport Quattro «evoluzione 2» lascia ben sperare, aprendo quindi l'orizzonte a un possibile amplia-

mento dell'attività nel mondiale, rendendo quindi necessaria la presenza di un secondo pilota a fianco del già confermato Walter Röhrl.

TUTTO LASCIA insomma presagire un rinnovo dell'accordo fra il campione del mondo '84 e il team di Ingolstadt. Ad avvalorare questa tesi arriva ora anche la conferma della posizione del suo navigatore Björn Cederberg, che dopo avere già un paio di mesi fa annunciato lo stop alla sua attività rallistica a fine '85 — Austrosprint ne parlò in occasione del rally di Nuova Zelanda di fine giugno — ha fatto ora sapere di avere raggiunto un accordo con la ditta per la quale lavora come ingegnere, in Svezia, grazie al quale potrà ancora gareggiare nel mondiale anche se a ritmo ridotto. Cederberg continuerà sicuramente a correre con il team Audi, mentre ci ha detto di non vedere di buon occhio la possibilità di cambiare squadra ormai a fine carriera, e si sa come Blomqvist abbia più volte manifestato di non volere assolutamente cambiare navigatore... Anche se non iscritti alla gara, Blomqvist e Cederberg saranno comunque presenti al Rally di Sanremo.

Conrero lascia la Opel

IL GRAN via vai di uomini previsto per la prossima stagione rallystica, si è ormai trasportato dal piano internazionale anche a quello squisitamente italiano. A Torino, alla Osella Rally, le gr. B Peugeot riceverebbero solo la piccola manutenzione, dopo la preparazione effettuata in Francia, oltre all'assistenza in gara in modo da potersi concentrare sull'allestimento delle 205 gr. A di cui si attende una buona richiesta dopo le prestazioni della Riva. Ma lo stesso Mariolino Cavagnero (ex capo officina di Conrero e ora responsabile della Osella Rally) potrebbe essere allettato a restare con Rudy e tornare in Opel, specie — ed è molto probabile — se proprio Conrero abbandonerà la Gm Italia dopo quasi quindici anni. L'artefice dei successi Opel in Italia quest'anno ha lavorato soprattutto per l'Abarth, la quale gli ha ora affidato una Uno Turbo gr. A per alletterarlo a lavorare per Fiat in esclusiva.

A Brookes l'Open britannico

RUSSELL BROOKES e Mike Broad hanno vinto il campionato britannico Shell Oil Rac Open 1985 con il più stretto margine possibile il fine settimana scorso strappando la vittoria al Manx International Rally al compagno di squadra, Jimmy McRae a tre speciali dalla fine. Il campionato Open GB ha visto quindi primo Brookes con 64 punti, davanti a McRae con 61 e Wilson con 45.

■ **CONERO.** Le iscrizioni al 10. Trofeo del Conero (Ancona, 28-29 settembre) sono ancora aperte e lo rimarranno fino a lunedì 23 settembre compresi (Ac Ancona, Corso Staminia, 78 - Tel. 071/ 55335). Il rally dorico, 1. serie, anche valido per la coppa Italia 4. zona coeff. 5 e per il campionato interregionale Abruzzo e Molise, sarà presentato venerdì 20 alle ore 11,30 al Grand Hotel Palace di Ancona.

■ **RALLY ARANCIO.** Sabato 14 settembre Claudio Bortoletto, direttore delle attività sportive del Jolly club, ha portato all'altare Sandra Cosi, da tempo apprezzata e squisita «padrona di casa» sul camper-cucina della scuderia milanese. Alla coppia Autosprint augura tantissima felicità.

Gruppo S ormai in porto

SI SONO riuniti la scorsa settimana a Parigi i rappresentanti della Casa impegnate nel mondiale rally. Atteso nel 1988 (anche se con una uscita «di prova» nell'87) il Gruppo S appare ormai definito nelle linee principali. Limitato alle gare valide per il campionato del mondo, il Gruppo S sarà definito tecnicamente sulla limitazione della potenza, delle appendici aerodinamiche e della dimensione dei pneumatici. Per il primo aspetto, la formula al momento più probabile contempla l'adozione di motori di 1200 cc turbo o di 2000 aspirati, per un conseguente rapporto di equivalenza di 1,7 che sostituirebbe così l'attuale 1,4. Saranno decisamente più rigorose le prove di robustezza delle vetture, per le quali verrà introdotto anche il test di crash laterale che attualmente non viene effettuato.

Alettone nuovo per la Delta S4



MIKI BIASION e Tiziano Siviero sono stati protagonisti, la scorsa settimana, di una sessione di test con la Delta S4 sugli sterrati del Sanremo. Biasion ha provato lungamente con la Delta sulla prova di Monte San Savino, in provincia di Arezzo, teatro di due speciali della terza tappa del Sanremo, ottenendo tempi di assoluto rilievo. La vettura è stata al centro soprattutto di lavoro per quanto riguarda sospensioni e differenziali: questi ultimi (Ferguson l'anteriore e il centrale, un normale Hewland il posteriore) sono stati variati in modo da ottenere diversi valori di carico e simulando diverse condizioni di impiego. La Delta S4 ha provato felicemente anche con il nuovo alettone posteriore (nella foto, sul cofano posteriore rialzato) che dal primo gennaio '86 prenderà il posto del più grande alettone visto finora, che sarà proibito dai nuovi regolamenti tecnici della Fisa.



In 100 alla Liburna

CENTO CONCORRENTI esatti esatti, una lista partenti che già di per sé costituisce un augurio. La diciannovesima edizione della Coppa Liburna, valida con coefficiente 2 per il Cir, torna di scena questo fine settimana proponendosi come uno degli appuntamenti più ricchi, per partecipazione, di questo povero campionato rally che attende ormai solo la consacrazione matematica del titolo a Fabrizio Tabaton. Il pilota genovese e la sua 037 (**FotoStudio '83**) partiranno infatti con il numero 1 dalla pedana di Piazza Modigliani, a Livorno, alle 00.01 di sabato 21 settembre, seguito dall'altra Lancia Rally di Cunico, dalla Ferrari di Ercolani e dalla 037 dei fratelli Boretti. La battaglia per la vittoria in gruppo A non sarà da meno, con in primo piano l'Audi 80 Quattro di Bentivogli e la Ritmo di Rayneri alle quali si opporranno le altre due Ritmo di Paolo Fabrizio Fabbi e di Chiti. Le cento vetture lasceranno Livorno per ritornarvi alle quattro del pomeriggio, sempre in Piazza Modigliani, dopo venti prove speciali su asfalto per un totale di 638 chilometri.

I «top» al via

| N. | EQUIPAGGIO | VETTURA | GR. |
|-----|------------------------|-----------------|-----|
| 1. | Tabaton-Tedeschini | Lancia Rally | B |
| 2. | Cunico-Bartolich | Lancia Rally | B |
| 3. | Ercolani-Roggia | Ferrari 308 Gtb | B |
| 4. | Boretti-Boretti | Lancia Rally | B |
| 5. | Bentivogli-Evangelisti | Audi 80 Quattro | A |
| 6. | Rayneri-Pirollo | Fiat Ritmo 130 | A |
| 7. | Runfolà-Poli | Lancia Rally | B |
| 8. | Fabbi-Sabadini | Fiat Ritmo 130 | A |
| 9. | Egizi-Nieri | Lancia Rally | B |
| 10. | Chiti-Montenesi | Fiat Ritmo 130 | A |
| 11. | Bossini-Pasotti | Lancia Rally | B |
| 12. | Diana-Lucente | Opel Manta 400 | B |
| 14. | Speranza-Costa | Fiat Ritmo 130 | A |
| 15. | Moscato-Lotti | Opel Manta Gte | A |
| 16. | Berti-X | Opel Manta 400 | B |
| 18. | Piombanti-Ciocca | Lancia Rally | B |
| 19. | Canale-Gninatti | Lancia Rally | B |
| 20. | Giconi-Nista | Porsche Carrera | B |

Italiani nell'Eurocross

MAGGIORA — Successo tricolore completo nel quarto trofeo Cassa di Risparmio di Torino, penultima prova dell'europeo di autocross disputata domenica scorsa a Maggiore. La prova ha visto il successo in entrambe le categorie dei piloti italiani. Roberto Scavanaugh, su prototipo a motore

Lancia Rally 037, si è imposto dopo un estenuante duello con il cecoslovacco Bartos. Nelle «elaborate» si è registrata la vittoria di Giambattista Rosella, che ha distaccato con facilità il cecoslovacco Kacireck. Il resoconto completo della gara sarà presentato su As della prossima settimana.

EUROTURISMO A NOGARO

Undicesima gara del campionato europeo turismo
Nogaro (Francia), 15 settembre 1985

I primi 10 alla partenza e i 19 al traguardo

| | |
|---|---|
| Volvo 240 Turbo (Brancatelli-Lindstrom) 1'24"190 | Rover Vitesse (Schlesser-Soper) 1'24"090 |
| Rover Vitesse (Allam-Hanhe) 1'24"810 | Rover Vitesse (Walkinshaw-Percy) 1'24"290 |
| Mercedes 190 2.3 (Cudini-Snobeck) 1'25"43 | Volvo 240 Turbo (Malcher-Granberg) 1'25"070 |
| Volvo 240 Turbo (Muller-Dieudonné) 1'26"040 | Bmw 635 Csi (Giroix-Maurizio Micangeli) 1'25"810 |
| Bmw 635 Csi (Fietler-Smadja) 1'26"640 | Bmw 635 Csi (Ballot Lena-Metge) 1'26"210 |

- Rover Vitesse** (Walkinshaw-Percy) 142 giri pari a km 443,04 in 3.30'00
media 126,922 kmh
 - Rover Vitesse** a 2°96 (Schlesser-Soper)
 - Rover Vitesse** a 1 giro (Allam-Hanhe)
 - Bmw 635 Csi** a 3 giri (Giroix-M. Micangeli)
 - Bmw 635 Csi** a 4 giri (Salam-Destic)
 - Volvo 240 Turbo** a 5 giri (Brancatelli-Lindstrom)
 - Alfa Romeo Alfetta Gtv 6** a 5 giri (Francia-Cremer)
 - Alfa Romeo Alfetta Gtv 6** a 6 giri (-Spiffero-Camathias)
 - Alfa Romeo Alfetta Gtv 6** a 6 giri (Meireles-Melville)
 - Alfa Romeo Alfetta Gtv 6** a 6 giri (De Dryver-Boucher)
 - Bmw 635 Csi** a 9 giri (Rodrigues-Giannone-Mendes)
 - Bmw 323 i** a 9 giri (Wolstadt-Hass)
 - Toyota Corolla** a 10 giri (Tilke-Schumacher)
 - Volkswagen Golf Gti** a 11 giri (Ripolles-De Castro)
 - Toyota Corolla** a 12 giri (Hoyer-Nielsen)
 - Toyota Corolla** a 12 giri (Massimo Micangeli-Bychl)
 - Bmw 635 Csi** a 12 giri (Fietler-Smadja)
 - Volkswagen Golf Gti** a 20 giri (Frante-Fesarek)
 - Audi 80 Gti** a 24 giri (Legourd-Leglise-Seikel)
- Giro più veloce: Gianfranco Brancatelli-Thomas Lindstrom (Volvo 240 Turbo) in 1'26"240 alla media di 219,175 km/h.

Così l'euroturismo dopo 11 gare

PILOTI:

- Brancatelli e Lindstrom punti 210; 3. Walkinshaw e Percy 169; 5. Lombardi e Drovandi 161; 7. Tilke e Schumacher 114; 9. Hahne e Schlesser 97; 11. Ripolles 93; 12. Allam 92.

MARCHE: (1. divisione)

- Volkswagen punti 181; 2. Toyota 180; 3. Audi 57; 4. Ford 19; 5. Peugeot 15; 6. Honda e Alfa Romeo 1. (2. divisione) 1. Alfa Romeo punti 207; 2. Bmw 89; 3. Volkswagen 33; 4. Opel 19; 5. Mazda e Fiat 6; 7. Audi 2. (3. divisione) 1. Volvo punti 145; 2. Rover 145; 3. Bmw 115; 4. Mitsubishi 8.



Sopra, Brancatelli tenta di resistere all'attacco della Rover di Walkinshaw. Ma a Nogaro per le Volvo non c'è stato nulla da fare (Foto Williams). Sfortunata ma velocissima la gara della 190 di Cudini (FotoDPPI) Nell'altra pagina, Hanhe, terzo (FotoLindberg)





EUROTURISMO/Magnifica impresa delle Rover Vitesse

Tris di Walkinshaw

A Nogaro il pilota-preparatore inglese ha vinto ponendo, dietro alla sua altre due vetture del team Twr. Bene l'Alfa nella seconda divisione

di Giuseppe Savaretti

NOGARO - Le Rover Vitesse di Tom Walkinshaw hanno ottenuto una bellissima tripletta in occasione della 11. gara del campionato euroturismo disputata a Nogaro ad una settimana di distanza dal trionfo del Tourist Trophy di Silverstone. La pole position era andata alla Rover di Jean-Louis Schlesser ma il francese, ansioso di fare bella figura davanti al suo pubblico, aveva solo un ridottissimo margine di vantaggio sulla Volvo 240 Turbo dei leader del campionato, Gianfranco Brancatelli e Thomas Lindström. Dietro loro le altre due Rover Vitesse con Walkinshaw-Percy e Hahne-Alam. La sorpresa, in terza fila della griglia, era rappresentata dalla Mercedes 190 E di Alain Cudini e Dany Snobeck, che ha condotto la classe media con un enorme margine di vantaggio. La domenica, quando le vetture si sono schierate per il via alle 11.00, il cielo era coperto. È stato Brancatelli a passare in testa seguito da Hahne e Walkinshaw. Schlesser, al primo giro, era solo in 6. posizione dietro alle Volvo di Müller e Malcher. Brancatelli ha cercato di allungare subito sui suoi avversari, ma Hahne ha te-

nuto il passo fino al 4. giro quando Walkinshaw ha superato il suo compagno di squadra, mettendosi all'inseguimento della Volvo, con Müller alle spalle. Più distaccato Schlesser, frustrato, stava cercando di scavalcare la Volvo di Malcher ma i due si sono toccati e la Rover ha portato i segni di questa collisione per il resto della corsa. La 2. divisione ha fornito molte belle azioni, sebbene la Mercedes si trovasse chiaramente al comando, ma i piloti Alfa hanno dato spettacolo e i protagonisti della giornata sono stati senz'altro Pedro Meireles, Bernard De Dryver e Giorgio Francia.

IN TESTA Brancatelli non è stato in grado di distaccarsi dalla pressione di Walkinshaw che si trovava alle spalle Sigi Müller. Dietro loro Schlesser stava spingendo forte, sebbene la sfida tra le Rover fosse venuta a mancare quando Armin Hahne si è diretto ai box dopo solo 17 giri con la leva del cambio rimasta bloccata in 2. marcia. La Mercedes si è fermata ai box con problemi meccanici al 36. giro lasciando il comando di classe a Pedro Meireles, davanti

alle altre Alfa. Al 50. giro Brancatelli, d'un tratto, si è diretto verso i box con la valvola wastegate del turbo rimasta aperta e sebbene il guasto sia stato riparato, l'italiano va definitivamente fuori dal gioco della vittoria.

LA SECONDA metà della corsa si è rivelata essere una sfilata Rover, senza nessun altro concorrente in grado di tenere il passo delle vetture inglesi. Dopo le soste di routine, le tre Alfa-Luigi si trovavano molto vicine l'una dall'altra con De Dryver al comando della divisione. Rinaldo Drovandi, dopo il ritiro di Lella Lombardi, è passato sulla vettura di «Spiffero» ed è stato in grado di classificare la macchina al secondo posto di classe. Nella 1. divisione Hoyer si è visto sfuggire il comando, conquistato con tanta fatica, per colpa del proprio compagno di guida Nielsen. Quest'ultimo, infatti, ha impiegato molto tempo per salire sulla Toyota Corolla e dopo non è riuscito a battere l'equipaggio svizzero composto da Schumacher-Tilke, pure loro al volante di una vettura giapponese. □

Le ore di Imola F.3

COME avete letto in altra parte di giornale la gara che si disputerà domenica all'auto-dromo «Dino Ferrari» di Imola riveste un'importanza particolare per le sorti del campionato italiano di F. 3. Franco Forini, Fabrizio Barbazza e Alessandro Caffi, infatti, cercheranno di aggiudicarsi questa penultima prova del cammino tricolore per presentarsi alla gara di Vallelunga con concrete possibilità di aggiudicarsi il titolo.

La corsa di Imola, alla quale sono iscritti tutti i più forti piloti di F. 3 del nostro paese, sarà teletrasmessa dalla Rai. Oltre alla competizione della terza formula si terranno le gare valide per il campionato italiano di F. Fiat Abarth, dove i giochi sono tutt'altro che fatti per il capofila Arfè, e per la Coppa Italia riservata alle nuove Renault Supercinque Turbo.

TUTTI GLI ORARI DI IMOLA

Verifiche tecnico sportive

venerdì 20 settembre:

dalle ore 14,3 alle ore 18,00

sabato 21 settembre:

dalle ore 8,30 alle ore 11,00

CAMPIONATO ITALIANO F. 3

sabato 21 settembre (prove)

dalle ore 10,15 alle ore 10,45

1. turno 1. gruppo

dalle ore 11 alle ore 11,30

1. turno 2. gruppo

dalle ore 15,30 alle ore 16

2. turno 1. gruppo

dalle ore 16,15 alle ore 16,45

2. turno 2. gruppo

domenica 22 settembre (gare)

ore 10: 1. batteria (8 giri)

ore 10,45: 2. batteria (8 giri)

ore 16: finale (24 giri) con collegamento in diretta della RAI

CAMPIONATO ITALIANO FORMULA FIAT ABARTH

sabato 21 settembre (prove)

dalle ore 8,45 alle ore 9,15

1. turno 1. gruppo

dalle ore 9,30 alle ore 10

1. turno 2. gruppo

dalle ore 14 alle ore 14,30

2. turno 1. gruppo

dalle ore 14,45 alle ore 15,15

2. turno 2. gruppo

domenica 22 settembre (gare)

ore 11,30: 1. batteria (8 giri)

ore 12,15: 2. batteria (8 giri)

ore 17: finale (16 giri)

COPPA ITALIA RENAULT 5 GT TURBO

sabato 21 settembre (prove)

dalle ore 11,45 alle ore 12,15

1. turno 1. gruppo

dalle ore 12,30 alle ore 13

1. turno 2. gruppo

dalle ore 17 alle ore 17,30

2. turno 1. gruppo

dalle ore 17,45 alle ore 18,15

2. turno 2. gruppo

domenica 22 settembre (gare)

ore 8,30: 1. batteria (8 giri)

ore 9,15: 2. batteria (8 giri)

ore 14,30: finale (16 giri)

FRANCOFO



ORTISSIMO

Belle, sofisticate, ricche di tecnologia
le novità presentate al Salone dell'Auto
hanno chiaramente fatto capire come
le Case tedesche ambiscano
a conquistare il mercato

IAA'85:

*Das Auto
99 Jahre
jung*



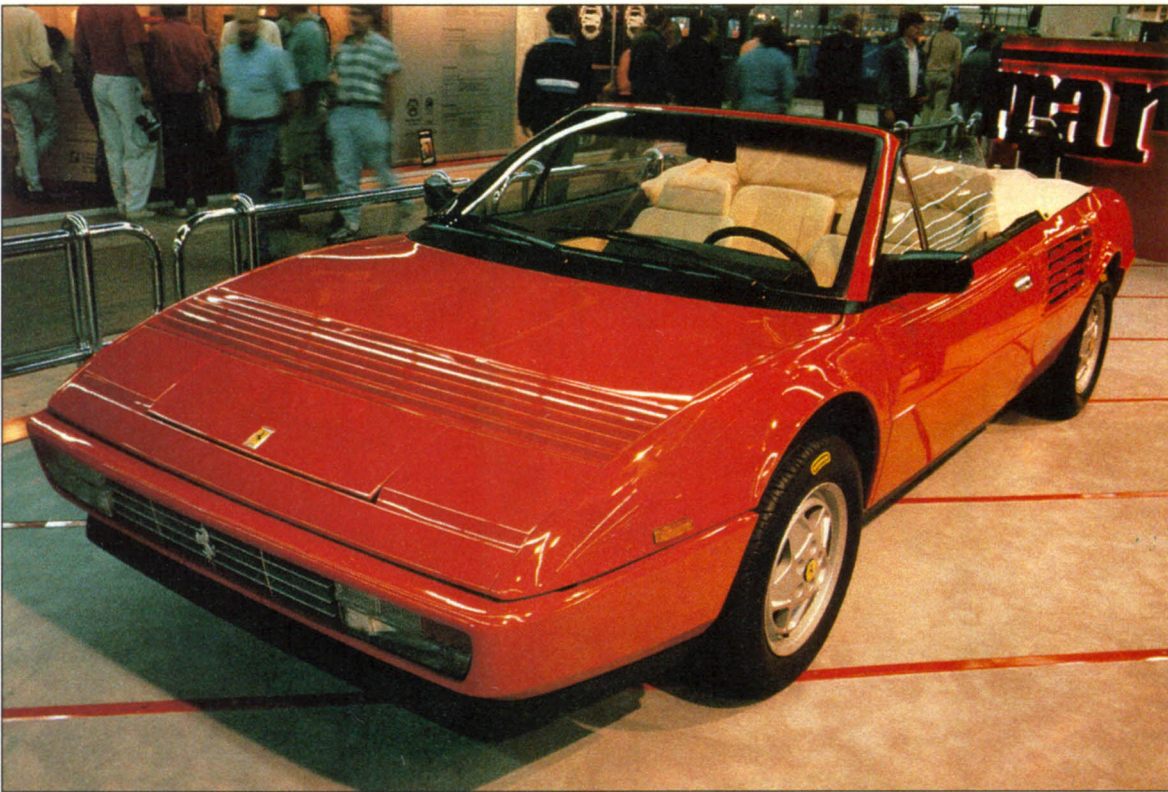
51. INT. AUTOMOBIL-AUSSTELLUNG
FRANKFURT/M. · 12.-22. SEPT. 1985

Il Salone di Francoforte
è stato generoso di luci
e colori con le sue
«belle», come queste
Bmw elaborate.
(FotoCevenini)

IAA'85:
Das Auto
99 Jahre
jung



51. INT. AUTOMOBIL-AUSSTELLUNG
 FRANKFURT/M. 12.-22. SEPT. 1985



Nuovi motori passati da 3000 cc a 3200 cc, per le Ferrari 308, ora 328, e Mondial che si sono fatte ammirare soprattutto nella versione scoperta. A sinistra: la Mondial cabrio (FotoMauri). **Molta curiosità ha suscitato la Golf a trazione integrale, sotto, chiamata Syncro (FotoMauri)**

SI PUÒ DIRE che il 51° Salone Internazionale dell'automobile di Francoforte, sia una chiara «sinfonia» in chiave tedesca. Con lo slogan «La vettura festeggia le sue 99 primavere», l'industria tedesca ha celebrato il suo attuale momento fatto di tecnica, di immagine, di ripresa e anche di riassunzioni. Alcune Case lo hanno fatto in maniera più eclatante, altre più larvatamente. Per esempio l'Audi ha potuto gioire del trionfo di un principio dimostratosi vincente: quello, della trazione integrale che ora, dal mondo dei rally che l'ha lanciata e imposta, ritorna all'industria di serie con tutti i benefici di una sperimentazione estremamente affidabile. Per la Volkswagen, il primato riguarda il raggiungimento, per la prima volta, della leadership sul mercato europeo delle vetture, con una quota pari al 13%. Non solo, ma fra qualche giorno festeggerà i 50 anni del Maggiolino che vanta un record di quasi 21 milioni di unità vendute. La Mercedes rafforza con i suoi nuovi modelli sempre più, l'immagine di casa leader in fatto di classe e di prestigio. L'Opel, la Ford, la Porsche, con diverse versioni dei loro modelli completano il quadro estremamente vitale dell'industria tedesca. Francoforte è anche il Salone delle 4x4, del rafforzamento dei concetti di: antinquinamento, di alta tecnologia, di elettronica, soprattutto ha riaffermato che l'automobile resta la punta di diamante del progresso e che ha davanti a sé un brillante avvenire. Tant'è vero che le vetture



A fianco: il lussuoso e ricercato interno delle rinnovate Mercedes serie «S» arricchito da finiture in radica. Molto precisa e leggibile anche tutta la strumentazione in dotazione a queste vetture

Anche la velocità fa ecologia

Limite ai limiti

ARGOMENTO di grande attualità in Germania, è quello dei limiti di velocità in autostrada. Qualcuno con evidente forzatura, lo fa rientrare nelle argomentazioni di interesse ecologico. Il fronte dei costruttori e in gran parte anche degli automobilisti, secondo recentissimi sondaggi, non è favorevole a una limitazione della velocità. Si confida molto di più nel progresso tecnico, nell'educazione stradale, nel miglioramento delle infrastrutture. «Le autostrade — dicono alla Volkswagen — sono le nostre vie di comunicazione più sicure. Laddove sia indispensabile e giudizioso imporre limiti di velocità, è giusto siano applicati, ma si dovrebbe restare ancorati al principio d'una utilizzazione selettiva dei limiti».

D'altra parte il senso di responsabilità degli automobilisti è tale che la velocità media, sempre secondo il sondaggio, è di 112 kmh. L'industria tedesca, grazie a un intenso lavoro durato decine d'anni è giunta ad essere leader nella produzione di automobili dalle grandi prestazioni. Si è creata quindi una immagine, che soffrirebbe notevolmente dell'introduzione di severi limiti di velocità autostradali. Inoltre, se, come si ipotizza, non si potrà più fare pubblicità utilizzando aggettivi tecnici, con slogan sulle qualità di guida e le prestazioni, il prezzo rimarrebbe il solo criterio decisivo per l'acquisto e tutti i costruttori tedeschi sarebbero penalizzati pesantemente, non solo a breve termine ma anche nel futuro. □

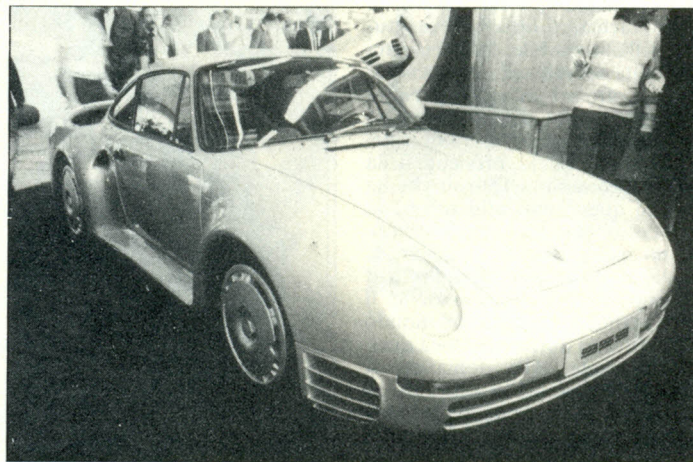
offrono sempre di più in fatto di sicurezza, di prestazioni, di comfort e di compatibilità con l'ambiente. Coloro che osservano le cose non meno superficialità e premiano con il termine «novità» tutto quello che contribuisce al progresso dell'automobile sotto l'aspetto tecnico, della sicurezza e del rispetto dell'ambiente, hanno detto che quello di Francoforte è un Salone che lascerà il segno. Lo hanno compreso, e sostanzialmente avvallato, proprio i costruttori tedeschi, che probabilmente sollecitati dal fatto di giocare tra le mura amiche, si sono impegnati su alcuni temi molto importanti con soluzioni originali ed innovative, di cui l'industria automobilistica dovrà, senza dubbio, tener conto. Due i temi dominanti in questa manifestazione: 1. l'ecologia 2. l'innovazione tecnica, con particolare riferimento alla trazione integrale. Su questi aspetti sono stati giusti i padroni di casa a menar la danza, impegnandosi senza esitazione su entrambi i fronti. L'industria dell'auto della Germania pare comunque attraversare un periodo di ottimismo e sicurezza. Anche il mercato interno, dopo un semestre di recessione (dovuta in gran parte alle incertezze sulla normativa antiquinamento) dà segni di grande risveglio. D'altra parte, alcuni costruttori (Mercedes, Bmw, Vw) annunciano, con legittima soddisfazione, la creazione di nuovi posti di lavoro, espressi in migliaia di unità, per rispondere ad una domanda sempre crescente anche sui mercati di esportazione.

SUL TEMA ECOLOGIA le posizioni

sono ormai chiare. La Germania mira decisamente all'auto pulita attraverso la soluzione della marmitta catalitica. Poca fiducia si ripone nelle soluzioni alternative, come ha chiaramente dichiarato Werner Breitschwerdt presidente del consiglio direttivo Daimler-Benz impegnando la sua casa alla costante ricerca tecnologica. Ha anche informato che oltre il 50% della clientela Mercedes richiede ormai vetture «pulite». Deve essere questa la considerazione alla base della decisione di predisporre dei kit di trasformazione per tutti i modelli in circolazione. Giocano certamente un ruolo fondamentale, in queste scelte, la particolare normativa fiscale, che rende più sopportabile il maggior costo dei catalizzatori, ma è altrettanto sicuro che è ormai consolidato un forte movimento d'opinione che i costruttori tedeschi cavalcano abilmente e con buoni argomenti tecnici, poco preoccupandosi dei tempi e delle raccomandazioni dei politici a lungo incerti sulle delibere finali. Gli altri produttori europei, ovviamente, non stanno a guardare. Ecco allora, ad esempio le risposte Fiat e Renault (che ha catalizzato anche la piccola Supercinque). In casa Volkswagen, il presidente, Carl Hahn ha messo l'accento sulla protezione dell'ambiente «Se consideriamo che il parco delle vetture europee conta milioni di automobili che si rinnovano all'incirca ogni dieci anni, è chiaro che i catalizzatori sui veicoli di nuova immatricolazione potranno dare un risultato per l'ambiente concreto solo a lungo termine. Un progresso notevole e immediato, lo si potrebbe realizzare se ci



Due modi, divisi da quasi 270 milioni di lire, di intendere la trazione integrale. A destra: la Fiat Panda 4x4 rinnovata in alcuni particolari. Sotto: la prestigiosa Porsche 959 (FotoMauri)



rifacessimo al parco dei veicoli esistenti equipaggiandoli di idonei catalizzatori. Per i motori piccoli noi abbiamo messo a punto dei microcatalizzatori da montare sulle vetture già in circolazione.

Oggi i veicoli, per ragioni economiche, tendono a consumare sempre meno: parallelamente il carburante bruciato determina in maniera decisiva la quantità delle emissioni di gas nocivi.

ANCHE SUL «TEMA» della trazione integrale l'iniziativa delle case tedesche è stata massiccia. Con, in pratica, tutte le Case che si sono dotate di modelli 4x4. Come avvenuto per il turbo anche nel campo delle quattro ruote motrici molto dello sviluppo ha sfruttato le esperienze effettuate nelle competizioni e principalmente nei rally. In ogni caso, va sottolineato che il progresso delle trazioni integrali ha compiuto un enorme progresso in tempi brevissimi, con una gamma di soluzioni adottate estremamente ampia. Tanto per esemplificare: la trazione integrale Bmw toglie il problema di bloccare il differenziale, mentre la Mercedes va addirittura oltre. In più è la macchina stessa, grazie all'ausilio dell'elettronica a decidere, sulla base di certi parametri di aderenza in precedenza memorizzati, quando inserire la trazione su tutte le ruote. Unica considerazione negativa è che, presubilmente, tutto costerà più caro, anche se non si deve dimenticare che la sicurezza non ha prezzo.

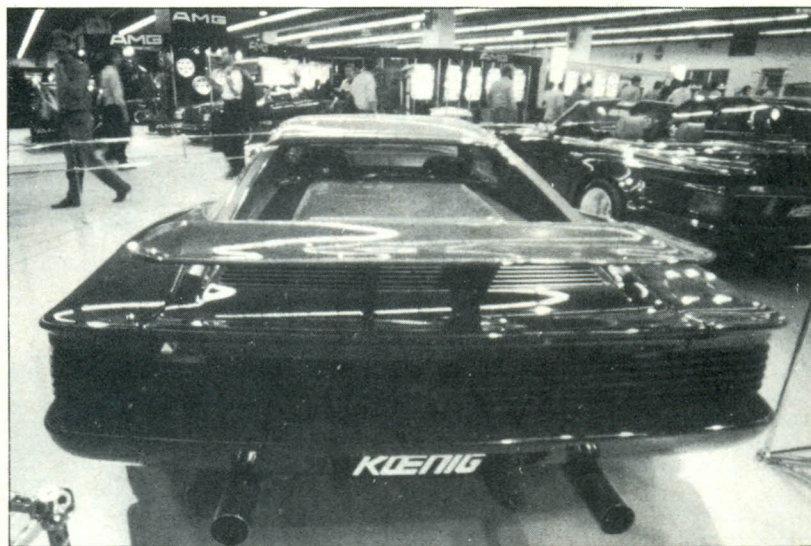
Carlo Massagrande
Marcello Pirovano

I «boss» delle maggiori Case credono nel futuro dell'auto

«Capitani» fiduciosi

Nei padiglioni della Fiera si respira un'aria di ottimismo, suffragata da molte dichiarazioni positive, nonostante la stasi accusata dal mercato tedesco

IN VISITA al Salone di Francoforte si sono visti molti «grandi capi» dell'industria automobilistica mondiale. Tutti, o quasi, si sono dichiarati fiduciosi sul futuro dell'automobile, e sulla inarrestabilità del suo sviluppo tecnologico, volto ad un miglioramento del rendimento, della sicurezza ed anche della tutela dell'ambiente. James McDonald, presidente della Gm, il colosso di Detroit che ha avuto quest'anno utili record (a lui personalmente come «benefit» sono andati 3 milioni di dollari, la bellezza di sei miliardi di lire), ad esempio reputa l'automobile il più grande «business» del mondo e l'industria automobilistica quella trainante. Alla domanda di quante possibilità ci siano di un acquisto, da parte della Gm, dell'Alfa Romeo, non ha voluto rispondere, ma ha dichiarato «Ci sono stati incontri esclusivamente informativi fra una società del nostro gruppo, la Pontiac e l'Alfa Romeo; è eccessivo parlare, per ora, di un accordo, anche perché abbiamo l'impressione che l'Alfa Romeo voglia, attraverso la Pontiac rafforzare la sua presenza in Usa, e in questo caso la Gm ritiene di non poter essere utile alla casa milanese». James McDonald ha anche dichiarato di non essere eccessivamente preoccupato dei «conti in rosso» della filiazione europea Gm, Opel che già dal prossimo anno dovrebbe raggiungere il pareggio e cominciare a produrre profitti. Sull'altro possibile accordo, Italia-Usa tra Fiat e Ford le dichiarazioni sono state, diciamo così, «strane» e non hanno lasciato molte speranze sul futuro di questa «joint-venture». Ha dichiarato infatti, l'ingegnere Vittorio Ghidella, amministratore delegato della Fiat Auto: «I contatti continuano anche se in presenza di obiettive difficoltà». Per quanto riguarda la situazione automobilistica della Fiat e della sua penetrazione sul mercato Europeo Ghidella ha sottolineato che: «Bisogna continuare ad aumentare la produttività, per non rimanere indietro rispetto alla concorrenza. La Fiat alla fine dell'anno raggiungerà una produzione di 32 vetture per addetto all'anno. Questo significa che la nostra produttività cresce al ritmo dell'8-10% all'anno, un poco di più, quindi, di quella tedesca. Quanto a tecnologia poi siamo all'avanguardia». Stando a Carl Hahn presidente del gruppo Vw non ci sono problemi: «Siamo in pieno boom — ha



dichiarato — stiamo assumendo personale per soddisfare la richiesta del mercato. Per la clientela, tecnicamente, stiamo facendo molto con una riduzione dei costi di manutenzione per le nostre vetture anche del 50%».

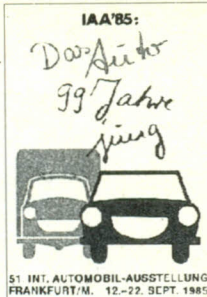
Stando alle dichiarazioni di questi grandi manager si dovrebbe, quindi, guardare avanti con serenità, fiduciosi nella prosperità del mercato. Questo nonostante l'andamento commerciale, nei primi 7 mesi, del mercato tedesco, il più importante d'Europa, non sia stato brillante, con un tasso di crescita, rispetto al corrispondente periodo del 1984, praticamente inesistente. La Germania, che pure al Salone ha fatto la parte del leone, e che vede diverse sue Case in procinto di effettuare interessanti riassunzioni di operai (segno evidente di buona salute) ha fatto registrare una stasi commerciale preoccupante. Infatti, nonostante lo sciopero dei metalmeccanici dello scorso anno avesse messo in crisi le vendite e le consegne per tutti i primi 7 mesi, le cifre del corrispondente periodo di quest'anno sono inferiori del 2,3%. La colpa di questa recessione interna viene attribuita, dai responsabili delle Case all'incertezza determinata dall'assenza di una specifica regolamentazione fiscale a favore di chi avesse utilizzato vetture con marmite catalitiche. Ora che il Governo Federale ha fissato uno sconto sul bollo in grado di ripagare nel tempo il costo aggiuntivo delle marmite catalitiche (tra i due milioni e i due milioni e mezzo) il mercato



pare avviato ad una decisa rimonta. In ogni caso, non tutte le Case hanno i conti negativi. Anzi alcune, nei primi sette mesi dell'anno hanno fatto registrare buoni guadagni percentuali. Due soprattutto godono di ottima salute, Mercedes e Vw. In testa al «boom» è la Mercedes che ha approfittato della crisi Bmw che offre solamente una grande meccanica ma manca di nuove carrozzerie e ha immatricolato 162.325 vetture con una percentuale di penetrazione, sul mercato di casa, pari all'11,2%, ed un aumento delle vendite del 24,8%. Il gruppo Vw ha immatricolato 328.356 vetture, ed ha aumentato la sua penetrazione del 4,5. Le vetture giapponesi dal canto loro sono state vendute in 185.081 esemplari ed hanno coperto il 12,8% della richiesta globale aumentando la loro penetrazione del 5%.

PER LE ALTRE Case invece è stata crisi: Opel -10,9%, Ford 17,7%, Bmw -6,7%, Audi -3,6%. Il gruppo Fiat è a -6%, per l'Alfa è stato un tracollo, -37,6%, e i costruttori francesi non sono andati bene -7,6%, come del resto gli svedesi, Volvo e Saab -14,7%. Per contro, al cattivo andamento del mercato tedesco, ha fatto riscontro un positivo recupero degli altri, con una vera esplosione in Norvegia +34,9%, in Portogallo +27,4% e Svezia +25,5%. Positiva anche la situazione italiana +7,8% e in ripresa, sia pur minima, l'anemico mercato francese +1%. I tedeschi comunque guardano avanti ottimisti e la prova di forza data, sotto il profilo delle innovazioni tecnologiche, al Salone di Francoforte ne è la migliore testimonianza, nonostante la situazione del loro mercato interno non certo brillante.

Giancarlo Cevenini



Il mostro allestito da Koenig utilizzando il Ferrari Testarossa, a sinistra, oltre che nel motore da 710 cv è aggressivo anche nel «look» (FotoCevenini). Sotto: un prototipo su meccanica Peugeot allestito da Pininfarina. A destra: la station wagon realizzata dal carrozziere torinese su meccanica Lancia Thema, è stata una delle vetture più ammirate del Salone (FotoMauri).



Pininfarina rappresenta degnamente i carrozzieri italiani **Familiare in Thema Lancia**

AD UN SALONE di Torino di alcuni anni fa ci mettemmo, per realizzare un servizio per As, all'ingresso e seguimmo a caso la gente che entrava, per scoprire dove andava. L'85% dei «pedinati» si recava direttamente a vedere il Salone dei carrozzieri, dove spadroneggiavano i vari Pininfarina, Bertone, Giugiaro, Frua, Michelotti e così via. Se gli stessi visitatori di allora fossero venuti a visitare il Salone di Francoforte sarebbero rimasti più che delusi, una sola «grande firma» presente: quella di Pininfarina. La ragione? Semplicissima. Oggi i «big designer» lavorano per le grandi Case esattamente come una volta, ma mentre prima potevano permettersi ogni anno la presentazione di uno o due «dream car» con soluzioni innovative che sarebbero servite ad attirare qualche «chief designer» di una grande Casa. Oggi una «dream car», una «vettura di sogno», costa dai 700 agli 800 milioni, una cifra che spiega il motivo per cui a Francoforte il solo Pininfarina era presente a tenere alto il nome dei carrozzieri italiani, presumibilmente i migliori del mondo. Non a caso il presidente della General Motors ad una precisa domanda sulla «Cadillac Atlante», la vettura sportiva disegnata da Pininfarina per la Gm, ha detto: «Siamo contenti e innamorati di questa

vettura che ci ha permesso, ancora una volta, di constatare non solo la qualità, ma anche la grande professionalità del lavoro della Pininfarina».

Così onore al merito per Sergio Pininfarina e per il suo staff, che ha portato al Salone tedesco una novità mondiale, la Lancia Thema station wagon. Una vettura voluta da Pininfarina, ma anche dall'ingegner Ghidella, una macchina per combattere la concorrenza, in particolare quella della Mercedes, che proprio a Francoforte ha presentato la sua serie «T». La Thema station wagon, per ora non ha un nome, ma non è azzardato ipotizzare che sarà battezzata «Olgiata». Questa station wagon sarà messa in vendita nel luglio del prossimo anno. Per ora ha la meccanica della turbo, ma sarà possibile averla anche con la motorizzazione diesel, e con l'8 cilindri Ferrari da 3000 cc (utilizzato sulla Mondial) in grado di sviluppare 170/180 Cv. Non è da escludere, inoltre una 4 ruote motrici. Si tratta di una operazione molto interessante ed organica: la Lancia assemblerà la scocca con le parti in comune della berlina, alla Pininfarina arriverà la scocca non finita che verrà quindi completata, verniciata, oltre che allestita meccanicamente, motore compreso. Sarà della Pininfarina anche il collaudo finale. La macchina dovrebbe costare

per «reggere» la concorrenza, circa un 15-20% in più rispetto alla corrispondente berlina. La produzione di questa vettura è prevista, per ora, in circa 20 unità al giorno. Altre due le novità «mondiali» in casa Pininfarina: la Ferrari 328 Gtb, e la Ferrari Mondial 3.2. Queste due vetture sono l'evoluzione del precedente 308. Il motore di 3000 cc che debuttò nel 1975, è stato ora portato a 3200 cc. Sono state approntate in sostanza le modifiche suggerite da 10 anni di esperienza. La carrozzeria è stata modificata nella parte inferiore per ottenere un Cx migliore e soprattutto maggior portanza. Altre piccole modifiche di dettaglio sono state fatte esteriormente al complesso delle vetture. Eguale trattamento è stato riservato alla Mondial 3.2, sia di motore sia di allestimento. Tanto per restare in tema «Cavallino», grande ressa allo stand della Koenig, che ha presentato il Ferrari Testarossa battezzato «King of the road», Re della strada. Questa splendida vettura è stata dotata di due turbocompressori, che spingono il motore sulla soglia dei 710 Cv. Accreditata di una velocità di 340 kmh, percorre il km con partenza da fermo in 21"4 e va da 0 a 100 kmh, con partenza da fermo, in 3"8. Koenig lo mette in vendita a poco meno di 300 milioni di lire. (g.cev)

LEGGETE



SALONE
FRANCOFORTE

**TUTTE
LE NOVITÀ
1986**

INCHIESTA

**SALVIAMO
I BAMBINI
IN AUTO**

FACCIA A FACCIA

**VW JETTA
1600 GL
CONTRO
ROVER
213 SE**

in edicola
dal 20 settembre

Anche la Mercedes ha ora la sua quattro ruote motrici

Futuro integrale

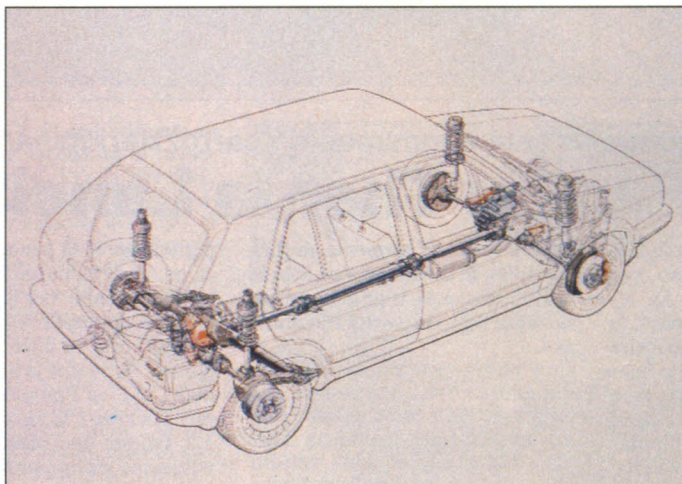
La Casa di Stoccarda ha presentato un sistema assai sofisticato che la pone in concorrenza con le rivali che l'hanno preceduta sul terreno delle 4x4

SECONDO IL consenso degli addetti ai lavori era da tempo che non si vedeva un salone così ricco di novità come questo di Francoforte: e le novità sono tanto sul piano dei modelli quanto su quello dei particolari tecnici che, in certi casi, qualificano i modelli stessi. Per citare gli esempi più evidenti si possono ricordare le versioni che le Case hanno già predisposto per l'impiego della benzina senza piombo e con il catalizzatore, indicandoli con la sigla Kat. Poi c'è il nuovo compressore della Volkswagen e naturalmente c'è il discorso sulla trazione integrale per le auto di serie: fino a pochi anni fa le quattro ruote motrici erano considerate cosa adatta ai veicoli fuoristrada, tanto più che i vari esperimenti compiuti in passato con le auto da corsa e dalla inglese Jensen con una piccola produzione, non avevano dato risultati tali da giustificare il costo e l'impegno. Poi, come è noto, l'ingegner Piëch dell'Audi presentò a Ginevra la sua Audi Quattro che, almeno all'inizio suscitava interesse, ma non ancora entusiasmo: furono i successi sportivi di una macchina «quasi di serie» che fecero sensazione e stimolarono altri costruttori ad intraprendere la stessa strada: non tutti e non subito, ma il fenomeno, nel frattempo, è diventato inarrestabile, tanto che oggi non c'è costruttore europeo che non abbia almeno un modello a trazione integrale, o quanto meno non lo abbia annunciato; ed i giapponesi non sono certo rimasti indietro.

TRA LE NOVITÀ del Salone di Francoforte in questo settore sono da citare le vetture Bmw e Volkswagen così come la Opel da competizione e vari prototipi, ma soprattutto c'è la presenza della Mercedes. Quando il colosso di Stoccarda si muove, è sicuro che tutte le variabili sono state valutate e che la soluzione adottata è la più vicina possibile all'ideale. Cosa dice di tutto questo colui che ha messo in moto le macchine a quattro ruote motrici, cioè l'ingegner Piëch?

Interrogato sul suo stand Audi, ha risposto, con disarmante semplicità «**Sono contento**». Poi alla domanda più cattiva su cosa pensasse delle soluzioni della concorrenza e specialmente della Mercedes è diventato più diplomatico: «**Ancora non ho potuto provare le nuove macchine, ma penso che il sistema Mercedes sia troppo caro per noi**».

Vediamo dunque come è fatto e come funziona il sistema Mercedes per la trazione integrale: intanto si tratta della aggiunta della trazione anteriore a vetture con soluzione classica, cioè a motore anteriore e trazione posteriore come sono quelle della nuova gamma media (tipo 124) della Mercedes. Si chiama Mercedes Benz 4 Matic e consente tre diverse condizioni di funzionamento, oltre alla semplice trazione postero-



re, a seconda dello stato di aderenza tra terreno e ruote, ma anche tenendo conto dello sterzo e della posizione del pedale acceleratore. Nel primo stadio viene innestata la trazione anteriore, e questo si verifica quando i sensori di velocità delle ruote (uno per ciascuna ruota anteriore ed uno per il differenziale posteriore) avvertono che le ruote anteriori stanno slittando, il che può succedere tanto su strada bagnata che su strada asciutta, ma in caso di forte accelerazione. Nel secondo stadio viene bloccato il differenziale centrale ripartitore e nel terzo stadio viene bloccato anche il differenziale posteriore. Quando il numero dei giri delle ruote si è stabilizzato i vari dispositivi si sbloccano automaticamente e lo stesso avviene in fase di frenata per consentire al sistema Abs di funzionare normalmente. Il dispositivo è così sensibile da poter riconoscere anche il differente stato di usura dei vari pneumatici ed adattare la trazione di conseguenza, con tempi di reazione di pochi millisecondi. Si tratta senza dubbio del sistema più complesso finora studiato per la trazione inte-

grale, che fa uso di un elaborato circuito elettronico di controllo e supera persino nella realizzazione pratica il dispositivo della Porsche 959: quest'ultimo si avvale, esso pure, di un complesso sistema di controllo, ma viene lasciata al guidatore la facoltà di selezionare il rapporto di distribuzione della coppia tra i due assi, con un comando che prevede quattro posizioni o regolazioni diverse.

SUL PIANO di una maggiore semplicità si muovono invece tutti gli altri costruttori che hanno scelto soluzioni meccaniche per il problema della ripartizione della coppia e del bloccaggio dei differenziali. Si parte dal concetto di aggiungere la trazione sull'asse che normalmente ha le ruote folli, e questo lo si ottiene con un comando manuale (Fiat Panda, Alfa 33) oppure con un comando dotato di servomeccanismo come sulla Subaru ed altre marche. C'è poi il sistema ormai classico della Audi, che mantiene le quattro ruote sempre in presa con l'impiego di un differenziale ripartitore centrale: in questo modo la vettura gode già

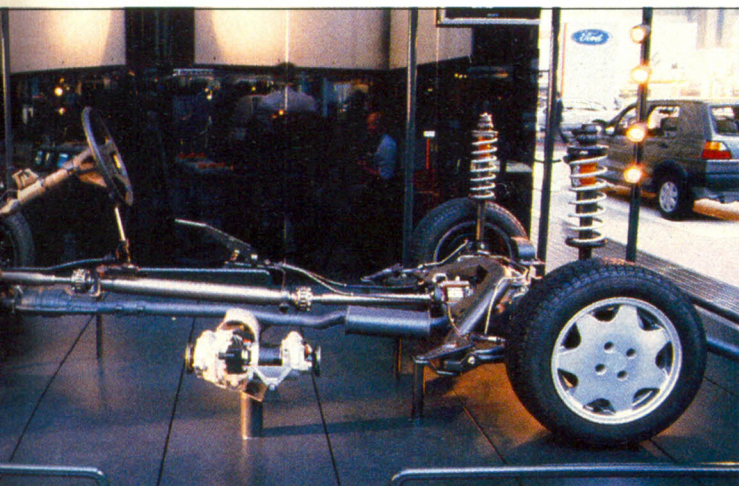


A sinistra: lo spaccato della progenitrice delle quattro ruote motrici stradali, l'Audi. (FotoMauri)
Sotto a sinistra: si può vedere la collocazione dei differenziali sulla nuova Golf Syncro, il cui sistema di trazione integrale è visibile «a nudo», nella foto sotto.





Sopra: la Scorpio 4x4 in piena azione durante un collaudo in cui sono state messe a dura prova le qualità della più prestigiosa delle Ford «integrati»



Compressore volumetrico per la Polo Spirale che «turba»

IL NUOVO compressore della Volkswagen. Sulla Volkswagen Polo è stato applicato un nuovo tipo di compressore volumetrico dalle caratteristiche inusitate. Si tratta di un sistema non sconosciuto agli studiosi di «capsulismi», ma che non sembra essere mai stato utilizzato prima d'ora: consiste in una spirale fissa (la carcassa o corpo del compressore) entro cui si muove una spirale simile alla prima. La spirale non gira, perché non potrebbe, bensì compie un movimento cicloidale che porta ogni zona della parte mobile a contatto e poi lontana dalla parte fissa. Alle due estremità del percorso a spirale che si viene a formare sono situati il foro di entrata dell'aria in aspirazione e quello di uscita dell'aria compressa. Il movimento della spirale viene ottenuto con un comando meccanico mediante cinghie dentate o trapezoidali azionate dall'albero motore. Si tratta quindi di un compressore classico che consuma una certa potenza, ma in questo caso pare che la potenza sia effettivamente molto modesta perché il meccanismo ha pochi attriti. Inoltre la costruzione è abbastanza semplice, con la struttura esterna in alluminio e la parte mobile in magnesio rivestita di materiale antiattrito. Il funzionamento vero e proprio avviene per mezzo di due piccoli alberi a manovella, il cui moto sincronizzato provoca il già citato moto cicloidale della spirale, nella realizzazione pratica della Volkswagen le spirali sono due con le fasature sfalsate in modo da garantire un flusso di aria costante anche a bassa velocità. Ricordiamo per inciso che il principale vantaggio del compressore volumetrico è appunto quello di fornire una pressione di sovralimentazione sensibilmente costante. (g. r.)

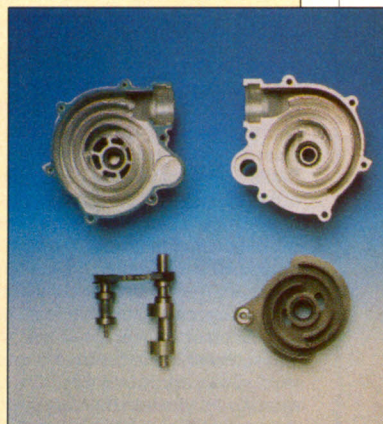
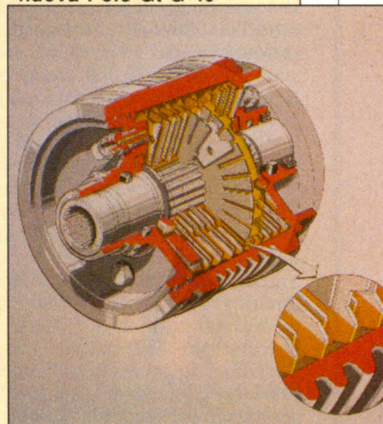


Foto e disegno mostrano la caratteristica forma a spirale del «volumetrico» che sovralimenta la nuova Polo Gt G 40



di doti di trazione molto buone, che si possono migliorare bloccando in successione, prima il differenziale centrale e poi quello posteriore. Se la vettura è dotata di sistema antiblocco Abs, viene eliminato momentaneamente il blocco dei differenziali nella fase di frenata. Nell'ultimo anno sono comparsi i numerosi sistemi (adottati da Ford, Bmw, Volkswagen ecc) che fanno uso del giunto ad accoppiamento viscoso invece del differenziale. Questo dispositivo in pratica consente una unione elastica tra i due alberi che collega; ossia se la velocità relativa varia di poco, come nel caso del movimento delle ruote in curva, tale movimento è possibile senza difficoltà; tuttavia se la variazione del movimento tende ad aumentare trova un ostacolo sempre maggiore. Questo succede perché un fluido viscoso contenuto nel giunto, deve muoversi in un pacco di lamelle intagliate, le quali sono collegate alternativamente ai due alberi collegati. Con questo sistema si può anche arrivare a variare il rapporto di ripartizione della coppia sui due assi, con opportuni artifici sul tipo di fluido usato e sui meccani-

smi che intervengono. Naturalmente si possono poi anche realizzare dispositivi composti in cui un differenziale normale viene associato ad un giunto viscoso per ottenere determinate condizioni di funzionamento. Questo è un tipo di ricerca particolarmente interessante per le auto da rally, dove la ripartizione della coppia tra asse anteriore e posteriore dovrebbe poter seguire il variare delle condizioni stradali.

DA UN PUNTO di vista di politica commerciale è chiaro che le varie Case automobilistiche hanno un atteggiamento differente sul problema della trazione integrale, problema che coinvolge scelte tecniche ed economiche. Ad esempio l'approccio Audi è sempre stato quello di offrire la trazione integrale permanente, sulla base di una serie di esperienze che indicavano come tale sistema offrisse migliori condizioni di sicurezza anche su strada asciutta. Per altri costruttori il problema, come abbiamo visto, si pone solo in termini di trazione su strade scivolose (o un moderato fuoristrada) e quindi è perfettamente logico utilizza-

re un comando manuale per l'inserimento della trazione addizionale. Ma il concetto più avanzato, anche se più costoso come realizzazione, è quello di avere le ruote sempre in presa con un certo grado di interconnessione; col sistema semplice, dell'innesto diretto si ha in pratica, il passaggio dalla trazione su due ruote a quella su quattro ruote con differenziale centrale bloccato. Coi sistemi più complessi si hanno maggiori possibilità di adattamento con minor numero di interventi diretti del guidatore. Nessun intervento è richiesto col sistema Mercedes che funziona tanto col cambio manuale che automatico. Tutti i segnali indicano comunque che ci sarà almeno un modello a trazione integrale in ciascuna gamma di ciascuna fabbrica. La maggiore o minore complicazione adottata da ciascuno sarà una sorta di «Segnale in codice» di ciascuna fabbrica, un messaggio rivolto alle altre per far sapere loro il grado di evoluzione tecnica cui si è arrivati. Questa interpretazione filosofica di un concetto meccanico è dell'ingegner Ghidella della Fiat.

Gianni Rogliatti

Poche auto inedite, ma molti sofisticati aggiornamenti

Belle sotto la pelle

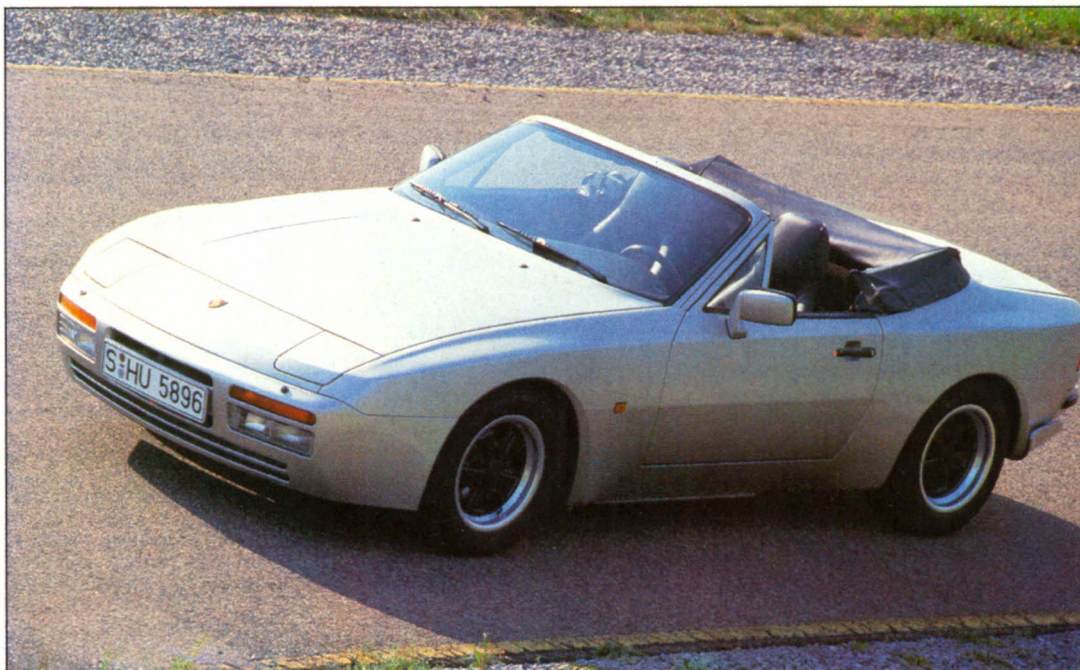
Interessanti soprattutto le vetture dei segmenti medioalti. Due prototipi a «base» di elettronica presentati dalla Ford e dall'Austin Rover

PORSCHE

Nello stand della Porsche sempre affollatissimo, tre i motivi di richiamo: la **Porsche 959**, già presentata in versione prototipo al Salone di Francoforte di due anni orsono è oggi un modello stradale, verrà prodotta in 200 esemplari che saranno consegnati nel 1986 agli interessati dietro il versamento di 280 milioni di lire. Questa quattro ruote motrici dispone di Abs adatto al tipo trazione. Gli ammortizzatori e l'altezza dal suolo sono a regolazione automatica a secondo delle esigenze di velocità. Omologabile nel gruppo B, si presenterà nei rally dove ormai le quattro ruote motrici sono d'obbligo. La **Porsche 924 S** modello 1986, sostituisce quella in produzione dal 1976 di cui sono stati prodotti 130.000 esemplari. Si tratta di una combinazione fra la carrozzeria nota, anche se con qualche variante e il motore 2,5 litri della 944. La potenza a disposizione è di 150 cv che assicurano una velocità massima di 215 kmh. Questa nuova versione, più rapida e più potente, è dotata di freni a disco a ventilazione interna sia anteriori che posteriori. Accelera da 0 a 100 kmh, in 8"5. La terza e forse più interessante novità Porsche è rappresentata dalla **944 cabriolet** come la chiamano i responsabili di Stoccarda «convertibile». Dedicata, ma ormai è un leit-motiv di tutte le Case, al mercato Usa utilizza l'ormai classico 2500 cc quattro valvole da 185 cv ed è stata concepita per garantire sufficiente rigidità torsionale anche senza il roll-bar. Su questo modello è previsto l'impiego del sistema Abs.

AUDI

L'Audi, forte già di ben dodici modelli a trazione integrale, pur non presentando modelli nuovi, merita di essere citata per la sua proposta in materia di anticorrosione della carrozzeria. Per la prima volta, due berline di grande serie, l'Audi 100 e l'Audi 200, sono state realizzate con la scocca integralmente galvanizzata. C'erano già sul mercato modelli con parti del telaio a lamiera zincata (si può ricordare la Matra a tre posti affiancati) ma nel caso Audi l'intero corpo vettura è stato sottoposto a questo trattamento.



OPEL

Quattro novità per Opel, tutte legate alla **Kadett**. La prima riguarda la carrozzeria a tre volumi sulla «vettura dell'anno». Prosegue così la curiosa, quanto saggia, abitudine della casa di presentare i nuovi modelli nella duplice versione a due o a tre volumi. I vantaggi, a parte ogni considerazione di tipo stilistico, sono evidenti in materia di spazio interno e di capacità del bagagliaio che, anzi, è a capacità variabile conservando il portellone e la possibilità di ribaltare il sedile posteriore. Le motorizzazioni sono quelle note. La seconda novità porta la firma illustre di Bertone, che ormai si va specializzando nella realizzazione di modelli cabriolet su prodotti di grande serie. Questa volta l'intervento è sulla Kadett Gsi. Il risultato è complessivamente apprezzabile, anche se è possibile esprimere qualche riserva sull'eccessivo ingombro che mantiene la capote quando viene ripiegata. Per gli sportivi, c'è la **Kadett Rallye 4x4**. È un piccolo gioiello di meccanica raffinata con motore a 16 valvole, possibilità di ripartire la coppia motrice o al 50% sui due assi, oppure al 70% su quello posteriore e al 30% su quello anteriore. Cambio a 6 rapporti. Infine c'è la versione Combo per il trasporto leggero.

FORD

Due le novità Ford: la trazione integrale sulla Scorpio e il prototipo Eltec, l'automobile intelligente. La **Scorpio 4x4**, è realizzata sulla versione 2.8i da 150 CV con doppia iniezione elettronica ai due collettori. La coppia motrice, come nella Sierra 4x4, viene ripartita per due terzi alle ruote posteriori e per un terzo a quelle anteriori mediante un differenziale centrale epicicloidali. Due differenziali autobloccanti ad accoppiamento viscoso posti al centro e posteriormente controllano convenientemente l'aderenza delle ruote. Ricordando che la Scorpio è stata la prima berlina di serie ad essere equipaggiata con il sistema Abs a controllo elettronico, è logico ritrovarlo anche su questo modello, resta inserito in tutte le condizioni di marcia. Lo stesso sistema è previsto ora anche sulla Sierra 4x4. La velocità massima dichiarata è di 203 kmh, il cambio ha cinque rapporti. **Eltec** significa «Electronic Technology» ed è una specie di vettura laboratorio concepita per dimostrare che anche una berlina di cilindrata media, 1300 cc, può godere di tutti i vantaggi dell'elettronica più avanzata. Un computer di bordo controlla tutte le funzioni del motore e del cambio assicurando minori consumi e scarichi meno

inquinanti. In pratica il pedale dell'acceleratore non è collegato direttamente al motore, ma al microprocessore cui, attraverso un impulso, segnala la potenza richiesta.

MERCEDES

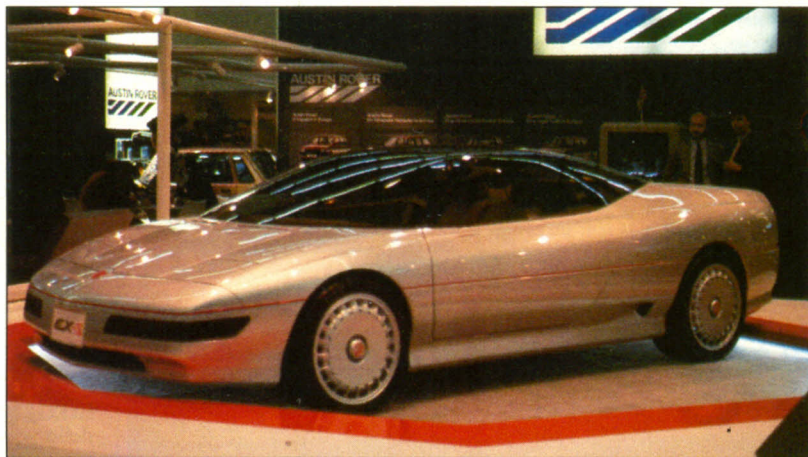
Recita a questo Salone, il ruolo di prima attrice e ribadisce, con solidità di argomenti, quel primato tecnico e di immagine che la contraddistingue presso un certo tipo di clientela. Le più importanti novità recano infatti il marchio della stella a tre punte. In primo luogo l'innovativa formula della trazione integrale «**4 Matic**», cioè ad innesto automatico che integra e completa la funzione antibloccaggio delle ruote svolta in frenata dall'Abs. Poi da segnalare la **nuova serie «T»**, cioè le station wagon della classe intermedia (la 200). La nuova gamma prevede sei versioni, tre a benzina: 200 T, 230 Te, 300 Te e tre Diesel: 200 Td, 230 Td e 300 Td Turbo. Le chiamano anche «berline universali a cinque porte» e, in effetti, delle berline da cui derivano hanno tutta l'eleganza e il comfort e in più una capacità di trasporto fuori dal comune. Molto curato lo studio aerodinamico nella parte posteriore, tanto che viene dichiarato un Cx di 0,34-0,35, secondo il modello. Anche la Serie «compatta» si arricchisce di un





A sinistra: la Porsche 944 Cabrio destinata a conquistare il mercato Usa. Sopra: la Polo Gt G 40, che utilizza un compressore volumetrico a basso assorbimento energetico, viene accreditata di una velocità massima di 195 kmh. A destra: il prototipo Austin Rover denominato Mg Ex-E (FotoCevenini)

Sotto: il simpatico ed un po' aeronautico cruscotto della Citroën Bx 19 Digit, dotato di visualizzatore digitale grafico della velocità, oltre che di computer di bordo (FotoMauri)



nuovo modello, la 190 E 2.6, munito cioè di un motore a sei cilindri, con cambio a cinque marce, 166 CV di potenza a 5800 g/m e la bella velocità di punta di 218 kmh in quarta (215 kmh nella versione con catalizzatore). Grosse innovazioni nella Serie «S» con miglioramenti aerodinamici, equipaggiamenti di serie più completi e un nuovo programma di motori a 6 e 8 cilindri. Migliorano le prestazioni e i consumi, diminuiscono le emissioni di gas nocivi. La gamma dispone ora di 14 modelli includendo le due nuove ammiraglie «560 Sel» e «560 Sec». Questi motori possono funzionare sia a benzina super che a benzina normale, con o senza piombo. I sei cilindri hanno il cambio a cinque marce di serie, gli otto cilindri mantengono quello automatico a 4 rapporti con convertitore di coppia. Sui due modelli di vertice sono di serie: l'Abs, il differenziale autobloccante, il tetto apribile e il volante regolabile a comando elettrico, l'aria condizionata, il regolatore di livello, l'indicatore della temperatura esterna. Migliorati infine in molti particolari tecnici e di allestimento i fuoristrada 240 e 300 Gd Diesel e i 230 e 280 a iniezione di benzina. C'è anche una nuova capote ribaltabile per la versione a carrozzeria aperta che prevede perfino l'apertura tipo «Targa» o quella «Safari».

VOLKSWAGEN

Due le novità di rilievo in casa Volkswagen: la Polo coupé Gt G 40 e la Golf Syncro. La Golf Syncro, è in pratica una Golf a trasmissione integrale. Concettualmente nuova è interessante per i concetti innovativi che introduce. La Vw Polo Gt G 40 equipaggiata di un motore 1300 con compressore G, sviluppa 115 cv è ora il modello di punta della gamma Polo. Adotta un compressore di tipo volumetrico che ha spirali a forma di «G» da cui per altro deriva la lettera che fa parte della sigla della vettura. La Gt G 40 passa dai 75 cavalli del Coupé di serie, a ben 112 cv di immediata risposta e coppia elevata. Anche alcune parti fondamentali della struttura generale della vettura sono state modificate e adattate alla nuova potenza: ammortizzatori rinforzati, carrozzeria abbassata di 20 millimetri, freni a disco anteriori ventilati tipo Golf Gti, pneumatici larghi da 175/60 R 13 con cerchi 5 1/2 J x 13 in lega leggera. Il cambio è a cinque rapporti corti dimensionato in maniera ottimale alla curva di potenza del motore sovralimentato. Ne esiste già una versione con catalizzatore, dalle prestazioni leggermente inferiori a quelle del modello normale. La velocità massima della Polo Gt G 40 è di 195 kmh.

PININFARINA

Fiore all'occhiello dello stand Pininfarina la versione Station Wagon della Lancia Thema. Stesso stile e prestigio della berlina, questa versione appare solo un poco più rotondeggiante. L'elemento spoiler, di cui dispone e che fa spicco su una station wagon, è stato messo a punto nella galleria del vento. Ha la funzione di evitare l'imbrattamento del lunotto, onde garantire la visibilità e, di conseguenza, la massima sicurezza. Questa «giardinetta» verrà commercializzata dalla rete Lancia nel secondo semestre del prossimo anno.

MASERATI

Una novità anche allo stand Maserati. La 425 omologata per il mercato Usa è stata presentata con il cambio automatico, molto gradito oltre oceano, e con un nuovo sistema anti-inquinamento costituito da due catalizzatori light-off e uno dual bed. Questo sistema, di concezione avanzata, è perfettamente conforme alle severissime norme statunitensi contro la «pollution». Le prestazioni di questa versione «ecologica» della brillante vettura sportiva modenese secondo i responsabili della Casa del tridente, non sono penalizzate in eccesso dai catalizzatori.

FERRARI

Si è rinnovata la «308» che, con il restyling della Pininfarina, diventa «328» nelle due versioni Gtb e Gts. La 308, presentata nel 1975, è il modello di maggiore produzione della Casa di Maranello. La 328, rimane inalterata nei concetti di carrozzeria e di meccanica. Si è migliorato il Cx con realizzazioni integrative riguardanti le prese aria del radiatore acqua, i freni e la climatizzazione. Nuovi i gruppi ottici. Anche i paraurti, sia anteriori che posteriori, sono stati integrati e ora sono nello stesso colore della carrozzeria. Nuove le ruote e nuove le maniglie delle portiere. All'interno, particolare cura è stata dedicata per migliorare la climatizzazione e l'aerazione. Di serie numerose soluzioni funzionali, quali il comando del freno a mano in altra posizione e una più accurata serie di alloggiamenti in cui distribuirne piccole cose utili per chi guida. Da sottolineare i sedili di nuovo e più sportivo disegno. Rivista anche la Ferrari Mondial che pure non ha 10 anni come la 308, essendo nata solo nel 1980. Le nuove versioni sono state aggiornate aerodinamicamente.

AUSTIN ROVER

La Austin Rover ha presentato un progetto per gli anni 1990. Sotto il marchio dell'«ottagono», l'emblema cioè della sportiva MG, è esposto a Francoforte il prototipo MG Ex-E, disegnato dal centro stile Austin Rover di Coventry. Si tratta di una due posti, di concezione sportiva a motore centrale V6 a 24 valvole, trasmissione sulle quattro ruote tipo MG Metro 6R4 la nuova Austin Rover da rally.

La velocità massima è stata annunciata nell'ordine dei 275 kmh con accelerazioni da 0 a 100 kmh da 5". Non dovrebbe trattarsi di uno studio fine a se stesso, e questa Mg è stata concepita, fin dal primo momento, per essere anche inserita nella normale produzione. Dovrebbe inoltre costituire la base di un eventuale veicolo da competizione. Non per nulla il marchio Mg è legato a prodotti sportivi dalle prestazioni elevate. Alla base di questo progetto Mg Ex-E, il motore tre litri V6 4V (cioè V6 a quattro valvole per cilindro), interamente in alluminio, con quattro alberi a cammes in testa, da 253 cv a 7000 giri (coppia max. 33,6 kgm a 4500 g/m.) Nella versione gr. B per la Mg Metro 6R4, da competizione, questo propulsore garantisce 415 cv. Montato avanti al ponte posteriore, adotta una trasmissione permanente a quattro ruote motrici. L'altezza da terra può essere, agendo sulle sospensioni, regolata dal pilota. □

STATI UNITI

IMSA/HOLBERT SI È LAUREATO

LONG POND — Con la vittoria ottenuta nella gara di Long Pond il pilota ufficiale della Porsche-Usa Al Holbert si è aggiudicato matematicamente il campionato Imsa. In coppia con l'inglese Derek Bell, Holbert ha compiuto una grande rimonta ai danni della Jaguar di Robinson-Haywood che è stata battuta alla fine di soli cinque secondi. Ha destato ottima impressione anche il debutto di Mauro Baldi nella categoria. Il pilota reggiano ha guidato una Porsche 962 in coppia con il suo abituale coequipier nel mondiale endurance Bob Wollek ed è riuscito a conquistare un soddisfacente terzo posto assoluto; tra le sorprese anche la maiuscola prestazione della nuovissima Hawk Buick di Ganz e Adams quinta davanti alla rinnovata Alba-Ford di Millen. Durante la corsa si è verificato un

incidente nel quale è rimasto coinvolto Don Dabendorf che è uscito di pista distruggendo la sua vettura. Il pilota è stato portato precauzionalmente in ospedale da dove è stato dimesso subito dopo con un leggero trauma cranico e contusioni in varie parti del corpo.

IMSA

Long Pond, 8 settembre 1985

Gara del campionato

La classifica: 1. Al Holbert-Derek Bell (Porsche 962) 124 giri alla media di 176.831 kmh; 2. Robinson-Haywood (Jaguar) a 4"; 3. Wollek-Baldi (Porsche 962) a 2 giri; 4. Halsmer-Morton (Porsche 962) a 2 giri; 5. Ganz-Adams (Buick Hawk) a 3 giri; 6. Millen-Heimrath (Alba-Ford) a 5 giri; 7. Brassfield-Priitt (Thunderbird-Ford) a 10 giri; 8. Carter-Cyphers (Chevrolet Camaro) a 12 giri; 9. Schubot-Vitolo (Tiga-Mazda) a 14 giri; 10. Loring-Hannegar (Mazda Gtp) a 14 giri.

SVEZIA

F.3/LINDSTROM IN ORBITA

KARLSKOGA — Non c'è solo Thomas Danielsson nel vivaio dell'automobilismo svedese. Jo Lindström, un giovanissimo giunto solo da poche gare in F.3, ha infatti dimostrato di possedere tutti i numeri per sfondare nel mondo delle corse aggiudicandosi la gara conclusiva del campionato di F.3 al volante di una Ralt Rt30-Volkswagen. Danielsson, complice una pessima partenza, si è quindi dovuto accontentare della seconda piazza che comunque non ha intaccato minimamente il suo morale, visto che il pilota della Reynard-Saab aveva già matematicamente conquistato il titolo. Da segnalare che la quarta posizione dell'ultima gara, Leif Lindström, omonimo del vincitore, è riuscito ad occupare il secondo posto nella classifica finale del

campionato. Ora alcuni tra questi piloti parteciperanno alle finali europee della stagione di F.3, in programma al Paul Ricard il 28 ottobre. In Svezia sono convinti che non deluderanno le attese.

F.3 SVEDESE

Karlskoga, 1 settembre 1985

Gara del campionato

La classifica: 1. Jo Lindström (Ralt Rt30-Volkswagen) in 15'32"20 alla media di 146.600 kmh; 2. Danielsson (Reynard 853-Saab) 15'33"10; 3. Andskär (Ralt Rt30-Volkswagen) 15'37"70; 4. L. Lindström (Ralt Rt30-Volkswagen) 15'39"00; 5. Thaug (Ralt Rt30-Alfa Romeo) 15'42"40; 6. Johansson (Ralt Rt30-Toyota) 15'45"08.

□ Giro più veloce: Thomas Danielsson (Reynard 853-Saab) in 1'16"75 alla media di 148.100 kmh.
Classifica finale del campionato: Thomas Danielsson 75; L. Lindström 55; Andskär 50; Johansson 48; Thaug 39; Olausson 36; J. Lindström 34.

GERMANIA

SPORT/IL TITOLO A MASS

SIEGEN — Giochi fatti nel campionato tedesco sport con l'affermazione di Jochen Mass che a Siegen ha vinto entrambe le manche conquistando punti preziosi. Hans Stuck, che alla vigilia di questa penultima prova della serie endurance nazionale poteva covare ancora qualche speranza di vittoria, ha invece dovuto ammainare bandiera nei confronti dell'amico-rivale fin dall'inizio della gara, con il pilota della Porsche 956 del team Brun ritirato dopo 500 metri della prima manche a causa della rottura dell'albero di trasmissione. Mass ha successivamente dominato anche la seconda manche, precedendo la Zakspeed C4 di Ludwig, il quale è stato penalizzato di un minuto per aver tagliato una chicane ed è quindi retrocesso al quinto posto. La prossima e ultima gara del campionato si svolgerà al Nürburgring.



Kris Nissen, secondo nel campionato tedesco di F.3 (FotoFriedmann)

PRODUZIONE/STURESON SI AVANTAGGIA

SIEGEN — Grosso passa avanti dello svedese Per Stureson nel campionato tedesco produzione. Nella gara di Siegen, infatti, il pilota della Volvo Turbo ha ottenuto un terzo posto mentre il suo rivale Olaf Mathey sulla Rover Vitesse non è andato più in là dell'ottava posizione. Per vincere il campionato allo svedese basta un 15. posto nella prossima gara del Nurburgring, in programma domenica prossima. Per la cronaca la corsa di Siegen è stata vinta dalla sempre più competitiva Ford Sierra Turbo di Klaus Ludwig, giunto alla terza vittoria consecutiva nella serie tedesca. Molto buona la gara di Manuel Reuter che ha comandato la corsa fino al 21. giro, dominando sull'asfalto bagnato. Poi il giovane pilota di F. 3 si è ritirato. Comunemente la Sierra Turbo ha dimostrato di essere una vettura molto pericolosa, soprattutto se le sue prestazioni si osservano alla luce della probabile partecipazione all'europeo turismo del 1986.

GERMANIA

F.3/WEIDLER SENZA PAURA

SIEGEN — Alla penultima gara del campionato tedesco di F. 3 Volker Weidler, vincendo con la Ralt Rt30-Volkswagen, si è aggiudicato il titolo, davanti al pilota ufficiale della Vw Motorsport Kris Nissen, che con la piazza d'onore di Siegen ha consolidato la sua posizione nella serie tedesca. Weidler aveva ottenuto la pole position precedendo il sorprendente Altfried Heger. Il pilota della Ralt in corsa non ha avuto problemi ed ha dominato dall'inizio alla fine mentre Nissen, nonostante problemi di visibilità a causa della pioggia, è in breve risultato al secondo posto. Lo spagnolo Adrian Campos, secondo pilota ufficiale della Vw Motorsport, nel tentativo di evitare Devenues e Pierre Chauvet entrati in collisione al primo giro, è retrocesso al nono posto senza riuscire a migliorare. Terzo è giunto Heger.

F.3 TEDESCA

Siegen 8 settembre 1985

13. gara del campionato

La classifica: 1. Volker Weidler (Ralt Rt30-Volkswagen) in 26'31"80; 2. Nissen (Ralt Rt30-Volkswagen) 26'56"75; 3. Heger (Ralt Rt30-Volkswagen) 26'57"49; 4. Kaufmann (Ralt Rt30-Volkswagen) 27'06"82; 5. Konrad (Anson-Volkswagen) 27'10"50; 6.

Nurminen (Martini Mk45-Volkswagen) 27'14"60; 7. W. Kauffmann (Ralt Rt30-Alfa Romeo) 27'18"55; 8. Devenues (Ralt Rt30-Volkswagen) 27'25"87; 9. Campos (Ralt Rt30-Volkswagen) a 1 giro; 10. Lueck (Ralt-Alfa Romeo) a 1 giro.

Classifica del campionato: Weidler 180; Nissen 142; Campos 116; Reuter 102; Nurminen 71; Konrad 61; Heger 58; Seher e Lueck 46; W. Kauffmann 41.

TEDESCO SPORT

Siegen, 8 settembre 1985

Gara di campionato

La classifica

1 corsa: 1. Jochen Mass (Porsche 956) 15 giri in 17'31"52 alla media di 171.523 kmh; 2. Ludwig (Zakspeed Ford C1/4) 18'00"66; 3. Lechner (Ram-March 821 Ford) 18'14"37; 4. Hoffmann (Cac 2) a 1 giro; 5. Tölke (Zakspeed-Ford C1/8) a 1 giro; 6. "Winter" (Porsche 956) a 1 giro.

□ Giro più veloce: Jochen Mass in 1'08"76 alla media di 174.869 kmh.

2 corsa: 1. Jochen Mass (Porsche 956) 15 giri in 17'22"28 alla media di 173.043 kmh; 2. Lechner (Ram-March 832 Ford) 18'16"32; 3. Hoffmann (Cac 2) 18'24"80; 4. Tölke (Zakspeed-Ford C1-8) 18'35"15; 5. Ludwig (Zakspeed-Ford C1/4) 19'13"48; 6. Kroesemeijer (Porsche 956) a 1 giro.

□ Giro più veloce: Jochen Mass in 1'07"73 alla media di 177.528 kmh.

Classifica del campionato: Mass 125; Stuck 109; Lechner 75; Niedzwiedz 61; "Winter" 58; Hoffmann 35.

TEDESCO PRODUZIONE

Siegen, 8 settembre 1985

Gara del campionato

La classifica: Klaus Ludwig (Ford Sierra Turbo Xr4) 30 giri in 41'38"10 alla media di 144.397 kmh; 2. Asch (Ford Mustang) 41'39"80; 3. Stureson (Volvo 240 Turbo) 41'48"23; 4. Anderson (Volvo 240 Turbo) 41'57"36; 5. Peil (Volvo 244 Turbo) 42'09"69; 6. Elgaard (Bmw 635 Csi) 42'11"60; 7. John (Chevrolet Camaro) 42'31"85; 8. Manthey (Rover Vitesse) 42'32"89; 9. Krober (Volvo 240 Turbo) 42'34"32; 10. Strycek (Bmw 635 Csi) 42'34"98.

Giro più veloce: Andersson (Volvo 240 Turbo) in 1'21"705 alla media di 146.705 kmh.

Classifica del campionato: Stureson 106; Manthey 95; Peil 85; Asch 84,5; John 83,5; Oberndorfer 79.

