

AUTO SPRINT

43

**MANSELL
E ROSBERG
FANNO
IL VUOTO
A KYALAMI**

IL SETTIMANALE DA CORSA
Anno XXV - N. 43 - 22-28 ottobre 1985 - L. 1.800
Sped. in abb. postale gr. II/70



FotoVillani

**NONOSTANTE L'OSCURAMENTO TV
SUDAFRICA IN...**

HONDA

SOMMARIO

Se utente del distretto di Bologna, Milano e Genova
 Servizio quotidiano d'informazione sull'attività motoristica in collaborazione con la SIP

1637 IL CHIAMATE
 OPPURE (051) **997997**
 Se di altro distretto

AUTO SPRI NT

n. 43
 Anno XXV
 22-28
 ottobre
 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 Schittone

Impaginazione
Morena Albertini, Giordano Capelli,
Franco Rossi

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

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

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

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

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

FIEG AUTOSPRINT
 IL SETTIMANALE DA CORSA
 FONDATA NEL 1961

CONTI EDITORE

Direttore editoriale
ITALO CUCCI

Accertamenti
 Diffusione Stampa
 Certificato n. 696



28
 Christian Danner alla ribalta: così conquisterò la F. 1

FORMULA 1

Il Gp del Sudafrica dai nostri inviati 4

L'INTERVISTA

Christian Danner a ruota libera 28

IL PERSONAGGIO

Augusto Cesari: re degli slalom 42

INSERTO

Le più belle foto del rally di Sanremo 49-64

SPECIALI

F. 3: finale europea al Paul Ricard 36

RALLY

Zanussi all'Antibes 100

Busseni a Limone Piemonte 104



36
 F. 3: l'Europa si confronta al Ricard con Forini in prima linea

Provata la Citroën Bx 4Tc gr. B 106

SULLA STRADA

A Berlino con la Peugeot 505 68

La Renault 9 mette il turbo 66

RUBRICHE

Tuttavelocità 24

Self service (posta) 78

Autocompravendita 80

Tuttekarting 82

Domenica sprint 83-95

Tuttestero 96

Tutterally 98

Dove corriamo 111



106
 Rally: provata a Parigi la nuova arma Citroën per il mondiale

Sudafrica addio

E BRAVA LA RAI. In Sudafrica c'è un Gran Premio che si corre da vent'anni e nessuno prima d'ora s'era mai accorto che da quelle parti la gente di colore non è sullo stesso piano dei bianchi. Da due mesi a questa parte il fenomeno viene incredibilmente «scoperto» dai media e denunciato a voce altissima, ma la televisione di Stato manda ugualmente i suoi commentatori perché la telecronaca va in tutti i casi in onda. Tutto bene, tutto regolare, finché un'interrogazione parlamentare di un esponente di Democrazia Proletaria non suggerisce che, data l'intenzione di giustiziare un prigioniero reo confesso (la condanna a morte è atroce, ma è discutibile usanza anche in altri Paesi dove si corrono i Gran Premi e si giocano le Olimpiadi), è forse meglio oscurare il teleschermo. E la Rai che fa: si adegua. Annulla la telecronaca. Curioso modo di agire o atteggiamento di comodo per non rischiare l'impopolarità? Ovviamente ci si trova di fronte a questa seconda eventualità. La più disdicevole.

NESSUNO, infatti, pretende che la televisione di Stato stia dalla parte dei razzisti bianchi, è però dilettesco porsi di fronte al problema solo all'ultimo momento ed agire di conseguenza sullo slancio di un crescendo emotivo fatto lievitare con consumata maestria con l'avvicinarsi del Gran Premio. Bene avrebbero fatto a Roma a dire no alla trasmissione già due mesi fa, quando si cominciava a parlare del possibile boicottaggio al Gran Premio, meglio ancora avrebbe fatto a dire no alla trasmissione delle gare automobilistiche sudafricane già negli anni passati quando era comunque noto a tutti che l'apartheid esisteva ed era cosa di cui tutto il mondo si doveva vergognare. Ma questa decisione dell'ultima ora è stata troppo poco convincente e puzza troppo di scelta di comodo per non scontentare nessuno in piena guerra per la definizione dell'assetto dell'azienda.

ADESSO comunque il Gran Premio è archiviato e parlando già dell'86 è il momento di giocare a carte scoperte. Se si vuole, come è giusto, boicottare il Sudafrica è bene lasciarlo intendere subito. Senza date a calendario e poi obblighi da rispettare. Si eviteranno, oltretutto, marce indietro in extremis.

Carlo Cavicchi





IN COPERTINA / Kyalami ripropone
Mansell e la Williams

IL BIS

Come a Brands Hatch, Nigel ha dominato dall'inizio alla fine e, come in Inghilterra, ha avuto nel compagno di squadra Rosberg il suo principale avversario. Gara senza infamia nè lode per Alain Prost, mentre la Ferrari ha deluso ancora nonostante il quarto posto di Johansson. Nessun disordine o manifestazione politica hanno contraddistinto il week end sudafricano

KYALAMI — Un Gran Premio strano, a tratti sonnacchioso e che per un po' ha fatto rimpiangere la decisione di effettuarlo a tutti i costi nonostante le negative pressioni internazionali. Non perché si abbia avuto la sensazione che la corsa sia stata condizionata dalle lotte sociali che hanno portato il Sudafrica in prima pagina negli ultimi anni. I fermenti sociali sono una realtà che non va certo negata ma sono rimasti sempre molto lontani dal circuito di Kyalami e dalla stessa Johannesburg. Ma un Gran Premio che dopo 38 giri vede in pista solo nove piloti, con un Mansell che sembra fare la parte del «gatto» con il «topo» McLaren, finisce con il rivelare fin troppo i problemi della F.1 attuale, pressata dai costi e da motori che sembrano di carta

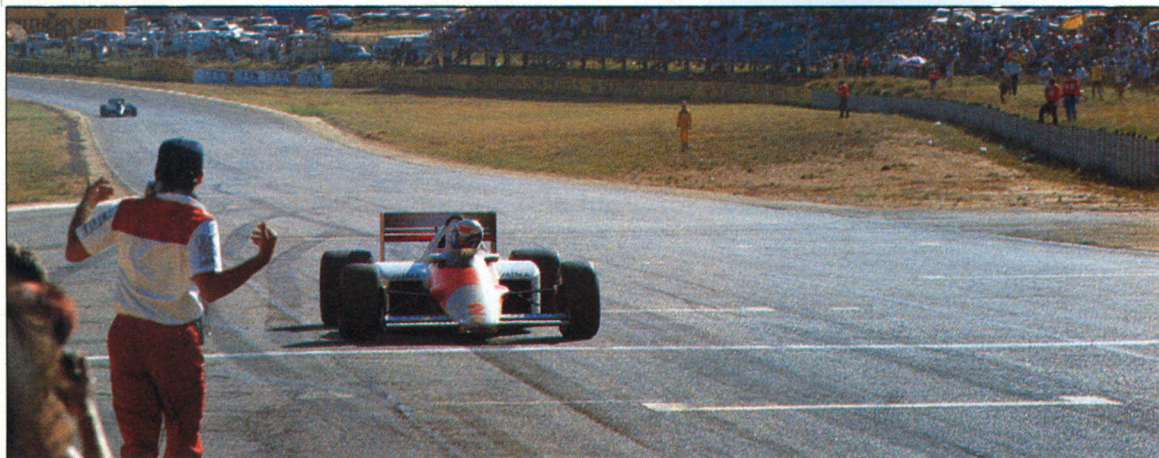
di Daniele Buzzonetti

segue

Il bis

segue

velina. Poi, improvvisamente il lampo del solito Keke Rosberg che illumina una scena fin troppo priva di motivazione. Il finlandese è stato davvero incredibile ed è un peccato che la tivù italiana non abbia permesso di vedere in diretta le immagini della rimonta. Per la foga e anche per l'olio lasciato dalla Toleman di Ghinzani, Keke è finito nella terra in fondo al rettilineo di partenza all'ottavo giro. Era in testa ed è finito quinto; poi si è fermato a cambiare le gomme al 26. giro: ha optato per tre «C» semimorbide e una «B» semidura (era partito più «tranquillo» con tre «B» e una «C») e si è buttato in pista a testa bassa. Furiosa la rimonta ma le gomme si sono degradate ed è stato costretto a fermarsi ancora al 48. per un cambio. A quel punto la pista era molto sporca e ha optato per



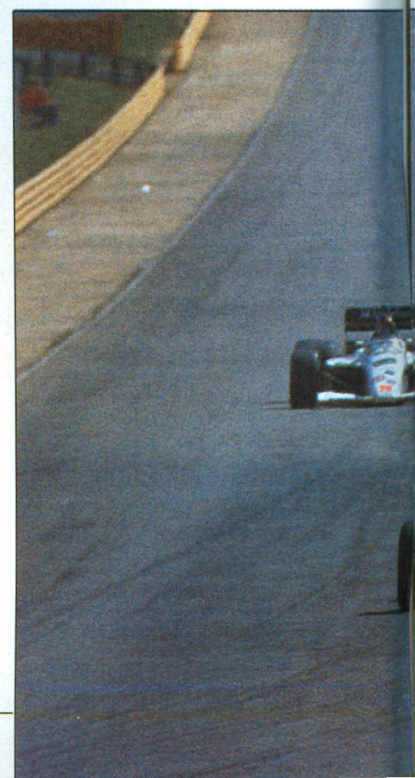
Ennesima turbina rotta per Alboreto ritirati all'8° giro (sopra, foto Amaduzzi) ennesima delusione dei tifosi ferraristi a cui non è certamente bastato il quarto posto di Johansson a destra fra Brundle e Boutsen (foto Villani). Per Alain Prost, invece, guai d'elettricità sul finire e vivace incitamento dei meccanici McLaren (a sinistra Villani)

Sursum cordola

«Un Mansell lava l'altro», sorrideva felice dopo la conclusione della corsa Frank Williams. Dal canto suo era soddisfatto anche Balestre che ha subito fatto notare come «... qui in Sudafrica è andato tutto bene...». Quando gli hanno ricordato che in realtà si trovava in Giappone, il megapresidente gallese ha solo ribattuto: «Mi sembravano un po' gialli, ma pensavo che fossero amici di Serena...». Cominciano a farsi sentire i benefici della cura intrapresa dall'Alfa Romeo che, come si ricorderà ha mutato i suoi vertici per risalire la china. A parte il fatto che sono sempre gli Innocenti che pagano, c'è da segnalare che già alla prima corsa le vetture del Biscione hanno superato le maestre e sono uscite entrambe addirittura al primo giro: la prima Ferrari ha dovuto aspettare l'ottavo. Momenti di paura per

Rothengatter: ha creduto di essere fermo, è sceso per fare i suoi bisogni ma, sia pure impercettibilmente la sua Osella si muoveva. Se l'è cavata con qualche escoriazione. Confermando le voci che lo vogliono inguaribile Don Giovanni, Alain Prost si è sempre fatto vedere in compagnia di una moltitudine di odalische. Acquista perciò sempre più consistenza la voce di un suo cambio di scuderia per il 1986: il francese correrà, pare, per la McL'arem. Alla richiesta di un commento telegrafico sulla Beatrice, Jones ha testualmente detto: «Beh è atroce». Alla Lotus non se la sono presa neppure tanto: in fondo sono stati loro a non voler ridipingere le macchine: per esempio di bianco... Neppure Alboreto è parso particolarmente contrariato. È anzi sceso cantando «lungo i pascoli del ciel, Cavallino va...».

Alfredo Maria Rossi





quattro «B» ma il fatto non gli ha impedito di ricordare il mitico Gilles Villeneuve per quello che ha fatto sui curvoni di Kyalami. Sbandate controllate con oltre 800 cavalli sotto il piede, escursioni sulla terra e ovviamente anche qualche piccolo errore inevitabile in quelle condizioni. Ha dato perfino l'impressione di potersi avvicinare a Mansell e solo all'ultimo giro ha mollato. Una grande corsa che oltre tutto ravviva il futuro panorama della F.1. La Williams-Honda è ormai una grossa realtà e non è poco, considerato il lungo predominio della McLaren-Porsche, solo a tratti contrastato dalla sconcertante Ferrari. Frank Williams ha ammesso che si fa fatica a tenere il passo della Honda che di continuo migliora il motore e costringe i tecnici dei telai a porsi sullo stesso piano. Fin dalle prove, il binomio Williams-Honda è apparso pressoché perfetto, dal momento che la notevole potenza, per nulla compromessa dal noto problema dell'altitudine (Kyalami è a 1800 metri) sia in versione «pole» che in versione «corsa», non è mai stata sprecata. Le modifiche che hanno interessato di recente l'aerodinamica e la sospensione della macchina, hanno permesso di raggiungere un equilibrio ammirevole. Rosberg ha detto che il motore è ancora leggermente superiore al telaio ma forse ha rimpianto di avere scelto la strada della McLaren per l'anno prossimo.

UN GIUDIZIO generale sul Gp del Sudafrica non può però legarsi ai soli fatti sportivi notati in pista. La corsa è stata a lungo in forse — opportunità di boicottare un paese razziale a parte — perché in Europa si parlava del pericolo continuo generato dalle lotte sociali, con scontri continui e forte presenza della polizia. Non possiamo certo in questa sede dare un giudizio su un problema enorme; al massi-

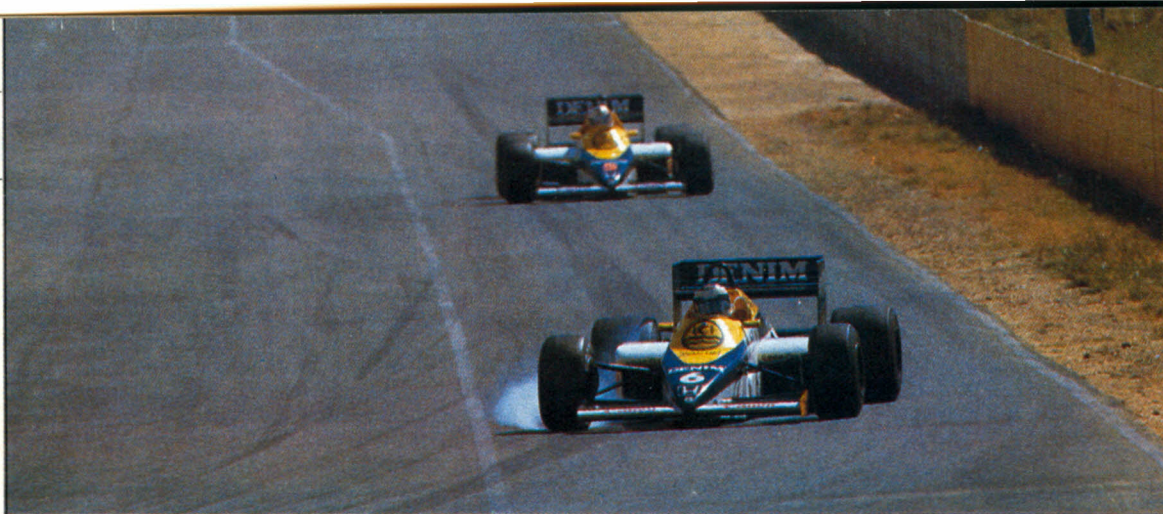
mo possiamo solo segnalare che certe odiose differenziazioni stanno scomparendo e che forse in un futuro non lontano si potrà parlare con meno prevenzione di questo paese africano. Di certo, c'è che mai il «Circus» è stato «assediato» dalle forze dell'ordine come qualcuno ha visto. Sotto l'aspetto sportivo niente è cambiato rispetto agli altri anni e le guardie armate che la Ferrari aveva chiesto per proteggere l'incolumità dei piloti, probabilmente per eccessivo scrupolo, devono essersi chiesti che cosa ci stavano a fare. Tutto è apparso tranquillo sia al circuito che in città ma certamente non perché la presenza della polizia fosse massiccia. Anzi, era esattamente il contrario e gli stessi sudafricani si sono meravigliati dei timori degli europei. L'odiosa discriminazione razziale non poteva essere mescolata con un fatto sportivo che non si è affatto diversificato rispetto agli altri anni. Come dire, che Balestre aveva ragione nel sostenere che il Gran Premio poteva essere disputato. Peccato che lui stesso sia stato il primo a restare a casa.

TORNANDO alla corsa, Mansell ha vinto con pieno merito, perché ha sfruttato in pieno le doti della eccellente Williams-Honda. È partito con gomme «tranquille» (quattro «B») e quando si è fermato ha montato tre «C» e una «B». Ha avuto qualche piccolo problema con i freni ed ha preferito non rischiare con Prost che a lungo gli è rimasto dietro. Il neo-campione del mondo, partito incredibilmente con tre «C» e una «B» all'anteriore sinistro (segno di un evidente sottosterzo e di un bilanciamento generale non ottimale), è stato bloccato soprattutto dalla mancanza di potenza, condizionata dalle turbine KKK che in altitudine si rifiutano di funzionare bene. In realtà dunque Prost non ha mai veramente minacciato Mansell e il problema elettrico che lo ha rallentato nel finale, non è stato determinante. Protagonista mancato, è stato Piquet; un peccato, perché la Brabham-Bmw poteva fare un colpaccio grazie alle gomme Pirelli che con il caldo e l'asfalto abrasivo di Kyalami avevano un «atout» in più rispetto alle Goodyear. Le Lotus sono uscite presto di scena per rottura dei motori, dopo avere al solito impressionato bene in fatto di telaio. De Angelis e Senna hanno anche avuto uno scambio di battute pesanti, dopo un sorpasso effettuato dal secondo sul filo della «toccata». Ma i due non si sono mai amati molto e il «divorzio» è la soluzione migliore. Infine la Ferrari: Johansson ha acciuffato un quarto posto inaspettato dopo le tribolazioni della vigilia. Non è mai stato protagonista però, pur avendo guidato con grande cuore. Inutile elencare i guai dei telai e dei motori. Per la storia, Johansson è partito con l'aerodinamica ultimo tipo; Alboreto ha preferito la vettura con scivolo lungo e alettone monoplano, versione «estiva» insomma. Un bel rebus tecnico: meglio sottolineare che anche con il ritiro, Michele è vice-campione del mondo. Non molto ma, a parte i titoli iridati di Ascari, questo risultato non era mai arrivato in Italia. □

Offese e spintoni

Durante il 7. giro, De Angelis sta superando Ghinzani fermatosi ai box per alcuni giri, ma durante il sorpasso, Senna cerca di infilarlo all'esterno. Pare che i due piloti della Lotus si siano anche toccati (FotoVillani). Di certo Elio e Ayrton si sono... toccati ai box dove sotto gli occhi esterrefatti dei meccanici i due si sono presi a spinte. Qualcuno ha sentito De Angelis accusare Senna di tenere un comportamento da perfetto idiota





A lato, il momento clou della corsa. Rosberg si avvede dell'olio lasciato dalla Toleman di Ghinzani (sotto) blocca le ruote anteriori, iniziando un testacoda che consentirà a Nigel Mansell di passare in testa alla gara (Foto Villani)

LA CRONACA/Mansell favorito da un errore del compagno di team

Keke nel bene e nel male

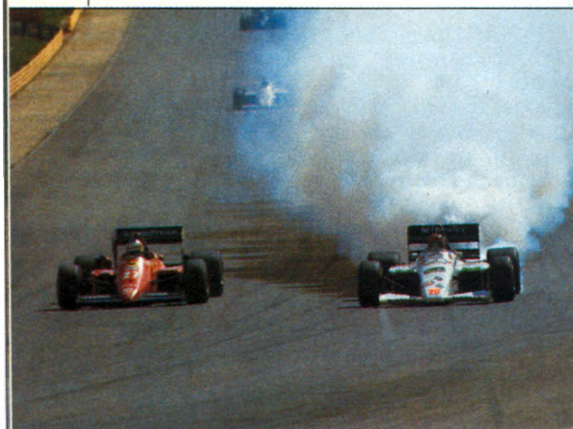
Rosberg si è girato al nono giro sull'olio lasciato dalla Toleman di Ghinzani. Poi ha tentato una disperata quanto inutile rimonta, conquistando il secondo posto davanti a Prost

di Bob Constanduros

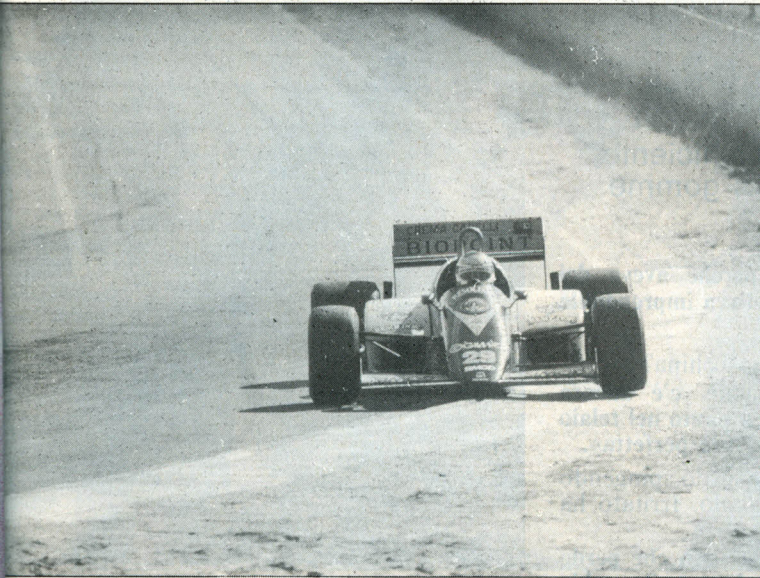
KYALAMI — Nigel Mansell non ha avuto difficoltà a prendere il comando alla partenza, avviandosi indisturbato verso la prima curva. Molto più tribolato l'avvio di Keke Rosberg, che sbagliando il passaggio dalla seconda alla terza marcia si è fatto superare sullo slancio da tutti coloro che gli erano immediatamente dietro, in specie dalle due Lotus. Protagonista di una partenza molto felice è stato Piercarlo Ghinzani che si è incuneato tra le due Alfa Romeo. Sfortunatamente alla prima curva il bergamasco si è trovato la strada sbarrata dalle monoposto di Patrese e Cheever e non ha potuto che tamponare i due alfisti, rimettendoci il musetto della sua Toleman. Alla fine del primo giro la situazione ha visto la Williams di Mansell comodamente al comando davanti alla Brabham di Piquet, alla Lotus di Senna, che aveva un leggero margine di vantaggio su

De Angelis, seguito da Rosberg, Lauda, Surer, Prost, Fabi, Alboreto e il resto del gruppo. Ghinzani si è fermato per sostituire il musetto, ripartendo subito dopo, mentre Prost ha sorpassato la Brabham di Surer risalendo al settimo posto il giro successivo nel momento in cui la Ferrari di Alboreto ha passato la Toleman di Fabi. Nel frattempo si era già ritirata l'Osella di Rothengatter, con l'olandese che ha parcheggiato in pieno black out elettrico la vettura lungo la pista. Da questo momento è iniziato il grande show di Keke Rosberg che ha deciso di rimediare alla sua tragica partenza. Al terzo giro ha passato Senna, al quarto ha fatto lo stesso ai danni di De Angelis e al quinto ha superato anche la Brabham di Piquet, trovandosi secondo. Prost al quarto passaggio ha infilato Lauda, ponendosi in sesta posizione. La corsa di Teo Fabi è finita al 5. passaggio per la rottura del motore così come quella di Surer, fermo ai box con una valvola del Bmw bloccata. Al quinto passaggio la situazione era stravolta con Mansell seguito da Rosberg, Piquet, le due Lotus di De Angelis e Senna in piena lotta, Prost, Lauda, Alboreto, Berger e la sorprendente Tyrrell-Renault di Brundle che stava comodamente davanti alla Ferrari di Johansson.

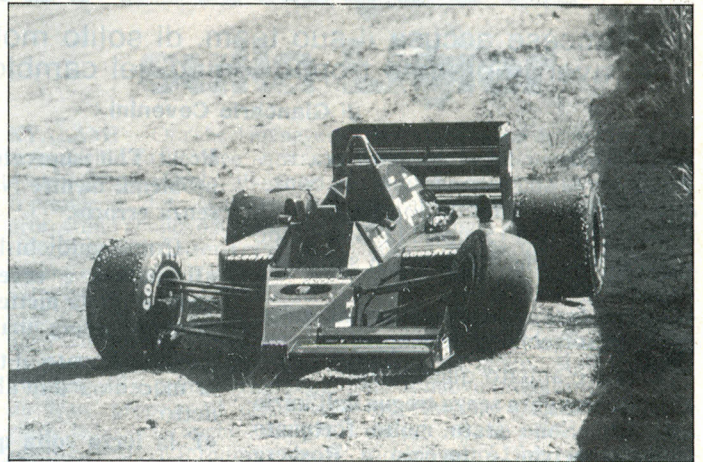
CHE NON fosse la giornata della Brabham lo si è compreso al 6. giro, quando Piquet ha rallentato, ritirandosi con lo stesso guaio che aveva colpito in precedenza il compagno Surer. Nello stesso istante Senna ha passato De Angelis a suon di ruotate. L'ottavo giro è stato uno dei più spettacolari: Mansell è stato passato da Rosberg, furioso nella sua rimonta, e De Angelis ha approfittato del ritiro di Senna per mancanza di pressione dell'olio per portarsi al terzo posto. Dietro lui è rinvenuto con passo costante Prost, al quale era attaccato in scia Lauda che dietro non aveva più Alboreto ma l'Arrows di Berger. La Ferrari del milanese, infatti, è rientrata ai box avvolta da una nuvola di fumo, dovuta alla rottura di una turbina, lasciando il sesto posto al giovane austriaco che era davanti ai «duellanti» Brundle e Johansson. La gioia di Rosberg, solitario dominatore, è durata solo un giro. Al nono passaggio alla staccata della «Crowthorne» il



Le Arrows di Boutsen e Berger sono andate molto forte. Il belga e l'austriaco hanno duellato per tutta la gara, giungendo al sesto e quinto posto (Foto Villani)



Martini (a sinistra) ha voluto imitare Rosberg drizzando la prima curva nel corso del nono giro (fotoColombo). Streiff (sotto) alla sua prima... uscita con la Tyrrell: è appunto andato fuori strada al sedicesimo giro riducendo male la vettura (fotoVillani)



finlandese della Williams-Honda si è trovato un commissario che sventolava una bandiera giallo-rossa. La Toleman di Ghinzani, infatti, aveva rotto il motore Hart proprio in quel punto. L'ex campione del mondo, che arrivava a forte velocità, ha spinto a fondo il pedale del freno, pompando troppo e bloccandoli i dischi: così la sua Williams si è intraversata, permettendo a Mansell di ritornare in testa. Lo stesso errore di Rosberg è stato commesso dalla Minardi di Martini, che poi ha ripreso dimostrando la sicurezza della via d'uscita della curva. Così al decimo giro Mansell si è ritrovato in testa, pressato però dalle McLaren di Prost e Lauda. Al quarto posto De Angelis aveva un buon margine su Rosberg, di poco davanti a Berger, a sua volta pressato dal magnifico Brundle, da Johansson e da Boutsen.

LA CORSA ha offerto una bellissima battaglia tra Mansell, Prost e Lauda, che stavano duellando a una velocità superiore a quella degli altri. Rosberg si è leggermente ripreso, superando De Angelis al 17. giro mentre Johansson è risalito al sesto posto al 14., riuscendo finalmente a passare la Tyrrell di Brundle. Si è giunti così al 26. passaggio con Johansson e Rosberg che hanno inaugurato le soste per cambiare i pneumatici. I box della Williams hanno consentito a Rosberg di perdere solo due posizioni mentre Johansson con la Ferrari è retrocesso al nono posto. Lo svedese, appena ripartito, è stato doppiato dai tre di testa, mantenendo per alcuni giri lo stesso ritmo dei primi. Il successivo «pit stop» è stato compiuto da De Angelis, al 30. giro. Lauda si è fermato due passaggi più tardi ma i box della McLaren hanno impiegato ben

15"80 per effettuare l'operazione. Peggio ancora è andata a Prost, il quale ha perduto 18"90. Al 36. giro, comunque, Lauda si è trovato al secondo posto dietro a Mansell, il quale non ha cambiato gomme. La gioia dell'austriaco è stata però di brevissima durata, visto che il giro seguente si è ritirato con il turbo rotto, lasciando ad inseguire la Williams, la McLaren del campione del mondo Prost. Rosberg, è stato l'animatore di questa seconda metà della competizione. Il finlandese, in terza posizione, si è trovato davanti a De Angelis, Brundle (che non si è fermato ai box), Johansson e alle due Arrows.

LENTAMENTE ma in modo progressivo Rosberg si è avvicinato a Prost e a Mansell, impegnati in un duello agevolmente controllato dall'inglese della Williams. Comunque il finlandese, vedendo la difficoltà della sua impresa, si è fermato ancora una volta per cambiare le gomme al 37. giro. Il duello di testa, si è risolto nei doppiaggi di Berger e di Boutsen. La Williams, favorita dalla maggiore velocità di punta, ha costretto la McLaren a perdere tempo prezioso. Brundle si è fermato per il «pit stop» al 43. e al 51. giro. Due giri più tardi il motore Renault della Lotus di De Angelis ha esalato l'ultimo respiro, ponendo termine alla buona prestazione del romano. L'ordine al 53. giro ha quindi visto Mansell davanti a Prost, Rosberg, Johansson primo dei doppiati, Boutsen, Berger e Brundle. La situazione tra Mansell e Prost si è progressivamente chiarita. Al 60. giro Prost ha accusato uno svantaggio di 2"60 ed il motore Tag del francese ha iniziato ad avere problemi elettrici, permettendo a Rosberg di avvicinarsi sempre di più. Al 62. giro il finlandese aveva un distacco di 12"80 ma gli sono bastati nove passaggi per rimontare e portarsi al secondo posto. Successivamente il finlandese della Williams ha tentato di prendere anche Mansell, a suon di giri record ma l'inglese è riuscito a mantenere 7" di vantaggio e a concludere vittorioso il suo secondo Gran Premio dell'anno. Prost ha rischiato di perdere anche il terzo posto al 75. giro quando il suo motore si è rotto definitivamente ma gli sforzi di Johansson nello sdoppiarsi e nel ripassare il campione del mondo sono naufragati. □

Il momento chiave della corsa Le mani sul futuro

KYALAMI — Il penultimo appuntamento della stagione di F. 1 1985, con il titolo già assegnato a Prost ha avuto come motivo principale la dimostrazione di forza del motore Honda della Williams che ha compiuto in 60 giorni dei passi da gigante, tanto da far rimpiangere a Rosberg il fatto di aver abbandonato la Williams per la McLaren. A Kyalami come già successe 15 giorni fa a Brands Hatch, il propulsore giapponese ha dato dimostrazione di potenza e affidabilità che ha fatto tremare gli altri costruttori di motori. Attualmente il motore sei cilindri del Sol Levante, non è certamente quello che ha più cavalli in assoluto; questo record appartiene ancora alla BMW che all'occasione si può disporre di propulsori per le prove che possono raggiungere anche i 1400 CV anche se fino ad ora si sono utilizzati «solo» 1200 CV. L'Honda è forse quello che offre il maggiore affidamento, anche in campo accessoristico, potendo disporre delle turbine IHI, sempre giapponesi, dell'accensione e del controllo elettronico del consumo che

hanno raggiunto vertici di resistenza che al momento nessun altro motore in F. 1 possiede. La gara di Kyalami altro non è stata che la conferma di quanto si era già visto a Brands Hatch. In gara il motore della Williams dispone di 850 Cv di potenza e lo si è visto chiaramente nella veloce pista sudafricana, da come batteva in rettilineo la McLaren, senza contare che alla fine la Williams aveva più benzina nel serbatoio della vettura di Prost. Più che un motivo di questa gara, la superba prestazione del motore Honda è stata una conferma. I giapponesi, comunque, non si fermeranno qui. Mentre era all'aeroporto in partenza per Londra, subito dopo la corsa, Frank Williams è stato raggiunto da una telefonata dal Giappone dove, oltre a congratularsi con lui, i responsabili dell'Honda annunciavano che per la prossima stagione era quasi pronto un nuovo motore, più potente dell'attuale e in grado di consumare ancora meno. Gli avversari sono avvisati. (g. cev.)

GP SUDAFRICA

LE INTERVISTE/Prost si lamenta all'arrivo

«Meccanici lenti»

Il francese accusa il suo team, di solito molto efficiente, di aver impiegato troppo tempo nel cambio di gomme

di Giancarlo Cevenini

KYALAMI — Nigel Mansell era raggianti per la sua seconda vittoria consecutiva, giunta subito dopo quella di Brands Hatch di 15 giorni fa. Spiegando le sensazioni che ha provato sul podio l'inglese ha detto:

«È come fare all'amore la prima volta, poi lo si vorrebbe fare sempre».

— Come è andato questo Gp?

«È stata una gara senza tregua dall'inizio alla fine. Sono stato molto fortunato all'inizio perché è toccato a Rosberg transitare per primo sull'olio lasciato da Ghinzani nel giro di ricognizione, finendo in testa-coda. Io, come gli altri colleghi, abbiamo subito capito che c'era qualcosa che non quadrava e siamo passati all'interno. Così mi sono trovato in testa alla corsa».

— Perché hai cambiato le gomme?

«Il cambio era previsto prima del via: ero partito con quattro "B" e le ho sostituite con una scelta azzardata, montando 3 "C" e una "B" posteriore sinistra. Purtroppo non riuscivo a reggere il ritmo precedente e Prost ad un certo punto mi si è avvicinato».

— Hai avuto dei problemi?

«Come Rosberg ho sofferto di difficoltà ai freni che perdevano la loro efficacia con il passare del tempo».

— Dove eri superiore alla McLaren?

«Sicuramente nel dritto dove staccavo Prost abbastanza facilmente».

— Affaticato?

«Più del solito, perché avere alle spalle un campione del mondo condiziona, e poi è stata una gara dura, molto dura».

Keke Rosberg nonostante un testa-coda e due fermate ai box per cambiare le gomme è riuscito a conquistare un eccellente secondo posto.

«Ho avuto dei problemi in partenza, e dopo il testa-coda mi sono trovato nelle posizioni di rincalzo, allora ho spinto al massimo e le gomme, di conseguenza, si sono deteriorate rapidamente, costringendomi a uno stop doppio. Sono tornato ai box la seconda volta perché De Angelis era molto distante e quindi con la sostituzione dei pneumatici non avrei perso alcuna posizione, ma anzi con le gomme tenere avrei potuto prendere Prost e il mio compagno Mansell. Nella rincorsa sono stato attardato da problemi ai freni:

Prost l'ho superato perché aveva dei problemi, mentre Nigel era imprendibile senza errori».

— Come giudichi la macchina?

«Il motore è eccezionale, c'è ancora qualcosa da mettere a punto nel telaio prima di essere una vettura perfetta».

Prost è arrivato al traguardo spingendo la macchina dall'abitacolo. Irritato ha detto:

«È la terza volta quest'anno che perdo secondi preziosi ai box durante il cambio delle gomme. Ho rischiato di non andare a punti per problemi elettrici, ma alla fine sono riuscito a conquistare quattro lunghezze che mi permettono di essere il pilota che ha ottenuto più punti durante una stagione mondiale».

— Dalla Francia hai ricevuto delle pressioni per non correre. È vero?

«Sono stato perseguitato da un'associazione per i diritti civili che voleva rinun-



ciassi alla corsa. Ma che potevo fare? La gara era in programma da un anno, mi auguro solo che la prossima stagione non si corra più qui. Avevo deciso di non salire sul podio durante le prove, poi, dopo la persecuzione di telefonate di cui sono stato oggetto anche nella notte, mi sono convinto del contrario: sono salito sul podio per salutare gli sportivi e i meccanici».

Patrese incolpa Ghinzani dell'incidente

«Mi ha speronato»

KYALAMI — Ancora una giornata da dimenticare per i colori italiani: alla prima curva sono uscite di scena le due Alfa-Euroracing speronate dalla Toleman di Ghinzani e pochi giri più tardi anche Alboreto usciva di scena con la solita fumata di motore. A «salvare» la Ferrari è rimasto il solo Johansson che alla fine è giunto quarto. Nonostante il piazzamento Stefan aveva un diavolo per capello non tanto per il comportamento della macchina di cui si conoscevano i limiti, quanto piuttosto per le segnalazioni che gli venivano fatte ai box. «Nel display di bordo — dice Johansson — leggevo che c'erano ancora nove giri da disputare mentre dai box me ne segnalavano dieci. Se avessi saputo come stavano realmente le cose avrei potuto tentare di arrivare terzo». Johansson ha scoperto solo dopo che non poteva ambire al podio perché era distaccato di un giro da Prost. I responsabili del team gli segnalavano 10 giri, perché, qualora Mansell si fosse ritirato mentre era in testa, lo svedese avrebbe dovuto coprire questa distanza e non un giro in meno come credeva. Contrastanti le dichiarazioni in merito all'incidente che ha fatto fuori le due Alfa Romeo. Ghinzani ha detto: «Patrese mi ha stretto mentre cercavo

di passarlo all'interno, così l'ho colpito e non ho visto più nulla. Non riesco a capire perché Riccardo si sia comportato in questo modo». Patrese di rimando ha replicato: «Ghinzani ha fatto una manovra poco corretta: io ero davanti e avevo diritto alla corda. Non capisco come abbia tentato di passarmi, non c'era abbastanza spazio sufficiente. Mi ha speronato mandandomi contro a Cheever che era all'esterno. Risultato: abbiamo finito la corsa dopo poche centinaia di metri». Cheever ha raccontato la sua avventura. «Non ho visto proprio nulla, ho solo sentito una gran botta e poi sono volato fuori dopo aver fatto una serie di piroette. Quando ho visto la macchina semi distrutta nella parte destra ho capito il rischio che ho corso». Alboreto ha lasciato subito il circuito per andare in vacanza alle Mauritius: «Lascio giudicare voi: abbiamo lavorato per due giorni come dei matti e poi alla fine abbiamo fatto solo tre giri. Abbiamo sbagliato tutto; ciò che fa rabbia non è perdere, ma perdere in questo modo». Michele aveva molto da recriminare: «Abbiamo sbagliato la scelta delle turbine, ma non solo di quelle». E si è dileguato per un periodo di ferie prima dell'ultimo appuntamento stagionale di Adelaide, alla ricerca di un po' di tranquillità.

Pronto per scendere in pista il 4 cilindri

L'Alfa punta sulla Ligier

KYALAMI — Ora che il management dell'Alfa Romeo è stato deciso, si pensa anche allo sport. Il presidente, dott. Massacesi, ha prospettato al nuovo amministratore delegato, il dottor Tramontana, tutte le possibili soluzioni per l'attività sportiva dell'Alfa Romeo in Formula 1, e ha presentato alla Finmeccanica un pacchetto di proposte che vanno dal correre nuovamente in prima persona con un team proprio, al definitivo ritiro dalle corse, anche nella più semplice veste di fornitori di mo-

tori. Per saperne di più bisognerà aspettare le decisioni dei vertici Iri, della Finmeccanica e quella dell'amministratore delegato. Oggi come oggi la situazione è così fatta: il matrimonio con l'Euroracing è finito, anche perché non esiste uno sponsor disposto a sborsare i miliardi necessari a continuare. Nelle officine dell'ex Autodelta, intanto, si sta lavorando al nuovo propulsore a 4 cilindri. Ne sono già stati realizzati cinque, mentre è in via di ultimazione il sesto. Dopo alcune rotture al banco, il motore con la nuova iniezione elettronica della Bosch ha mostrato già una potenza di 800 cavalli con consumi studiati in funzione dei nuovi regolamenti che ammettono solo 195 litri di benzina a Gp. Ora si tratta di decidere che cosa fare di questo propulsore: all'Alfa Romeo hanno commissionato un telaio alla Toleman dove far montare il primo motore da mandare in pista. Il telaio inglese è quasi pronto: alla Toleman non sembravano avere problemi per concretizzare una soluzione di questo tipo, anche perché avrebbero avuto un'alternativa al motore Bmw, visto che non sembra ci sia futuro per il propulsore Hart. Ma contrariamente alle previsioni, la Toleman non ha visto svanire del tutto la possibilità di avere i motori tedeschi e, quindi, i suoi responsabili non sono molto disponibili a fornire il loro telaio all'Alfa in quanto temono che a Settimo Milanese possano copiare le loro soluzioni costruttive. Fra le varie proposte in discussione è già stata bocciata l'ipotesi di un ritorno in prima persona perché Tonti, molto onestamente, ha ammesso di essere un motorista e che quindi non se la sente di fare una macchina completa. La possibilità più concreta è quella di dare il motore a un prezzo politico a un team per fare esperienza. Questo team potrebbe essere la Ligier, come As aveva già scritto. Larrousse e Ligier, recentemente, hanno avuto degli incontri per discutere il contratto. Se l'accordo verrà siglato la Ligier modificherà subito una monoposto '85 per adeguarla alle caratteristiche del motore Alfa Romeo, poi Tetu preparerà una vettura nuova per la prossima stagione. La Ligier avrebbe in esclusiva il quattro cilindri Alfa per tre anni. □



Mansell, sopra a sinistra, felice sul podio mostra il secondo trofeo vinto in soli quindici giorni (FotoAmaduzzi). Sopra, il d.s. Ferrari, Marco Piccinini e Alboreto sembrano scettici sul futuro dopo l'ennesimo stop ai primi giri con il motore fumante (Foto Villani). A lato, Nelson Piquet mentre guarda la corsa dal muretto dei box dopo il ritiro, e dire che il brasiliano con la Brabham poteva essere uno dei grandi protagonisti.

Sotto il cambio di gomme di cui Prost, si è poi lamentato (FotoVillani)





McLaren sotto tono e...

Per Prost rilassamento post-iride

MCLAREN — Si è parlato di mancanza di motivazione dopo la conquista del titolo iridato e in effetti l'arrivo all'ultimo momento di Prost trova una difficile spiegazione. Tecnicamente, il motore Porsche ha accusato la solita carenza delle turbine in quota, tanto che quando sono state utilizzate delle turbine più grandi nel primo giorno di prova, il risultato è stato addirittura inferiore. Senza poter aumentare la pressione, le velocità massime sono risultate sensibilmente inferiori alla tradizione delle macchine. Lauda, al suo rientro

LE PROVE/Nonostante i problemi di quota

Velocità record

Le prestazioni di Mansell, poleman, e Piquet, il più rapido in rettilineo, sono state ottenute grazie a maxi-turbine

KYALAMI - Su un circuito che ha sempre messo in difficoltà i motori a causa dell'altitudine (1800 metri sul livello del mare) ma che, contemporaneamente, ha sempre premiato le massime potenze disponibili, i Bmw-monstre da 1200 e passa cavalli e i nuovi Honda, che non sembrano essere da meno, hanno ovviamente spadroneggiato. In ogni caso, sui curvoni per lo più in contropendenza del tracciato che ha ospitato il Gp del Sudafrica, telaio e aerodinamica non sono risultati da meno e infatti la pole-position è stata, in definitiva ad appannaggio di Nigel Mansell che ha sfruttato in pieno la rinnovata Williams battezzata «FW 10B». La nuova aerodinamica posteriore della macchina ha permesso un buon bilanciamento generale, ma anche le velocità massime raggiunte da Mansell sono state di eccellente livello. I tecnici della Honda guidati dall'ingegnere Ichida, hanno parlato di una regolazione del motore e delle maxi-turbine in grado di compensare i problemi dell'altitudine, Mansell però ha ottenuto la pole soprattutto per il buon livello generale di telaio e motore, ma in quanto a «cavalleria» il 4 cilindri Bmw è sembrato avere ancora qualche cosa di più. Con la grossa turbina Garrett utilizzata, Piquet e Surer hanno avuto qualche problema di guidabilità e perfino nelle partenze dai box dovevano «sfrizionare» per non bloccare la vettura, ma quando davano gas in rettilineo, pareva davvero che un «jet» fosse sceso a bassa quota. Piquet ha ottenuto, ovviamente, la velocità massima e si tratta di

una delle peggiori prestazioni della storia dei Gp. E mancata invece la combinazione telaio-aerodinamica e d'altronde non è un mistero che Murray stia realizzando una vettura nuova in grado di sfruttare maggiormente l'«effetto suolo». Che la nuova Williams sia una valida realtà, lo si è scoperto quando Mansell, in occasione del giro che gli ha fruttato la pole, è riuscito a correggere l'eccessivo calcio della potenza all'uscita del tornante che immette sul rettilineo d'arrivo. Con quattro ruote sulla terra, quando ormai la velocità era elevatissima, la Williams non ha perso l'aderenza e Mansell è riuscito a riportarla sulla «retta via».

APPENA un gradino sotto, le Lotus: probabilmente il telaio della 97 T potrebbe risultare imbattibile con un motore adeguato, ma il Renault visto in Sudafrica non ha espresso doti velocistiche di rilievo. Come il Porsche montato sulla McLaren, d'altronde. Il team bianco-rosso attraversa indubbiamente un momento caratterizzato da un calo di tensione, dovuto all'anticipata conquista del titolo iridato, ma le turbine Kkk hanno ancora una volta creato dei problemi. La Casa tedesca non dispone di materiale adeguato per compensare la rarefazione dell'aria in quota ed anche le turbine più grosse non hanno dato i risultati sperati. Le velocità delle McLaren sono rimaste basse a causa della mancanza di potenza del motore in versione-qualifica e il sempre eccellente



equilibrio del telaio non ha potuto compensare il problema. Un guaio che ha toccato anche la Ferrari che, comunque, ha attraversato uno dei momenti più difficili della stagione. C'è da rabbrivire al pensiero che Alboreto avrebbe potuto trovarsi nella condizione di poter puntare al titolo iridato, ma la realtà è quella che è. Tra rotture di turbine, con continui cali di pressione, velocità bassissime e un comportamento in curva a dir poco desolante, niente si è salvato della 156/85. Per trovare un po' di velocità, handicappata dal carico notevole dell'alettone triplano, nella giornata di venerdì il telaio «083» è stato equipaggiato con una aerodinamica «vecchio tipo», cioè con scivolo lungo e alettone semplice. La classica «scelta della disperazione». Forse è meglio pensare all'anno prossimo.

Daniele Buzzonetti

dopo l'incidente di Spa, è andato più forte di Prost (nonostante una velocità massima inferiore!) e lui stesso ha spiegato che i cali psicologici dopo un titolo iridato sono una realtà.

TYRRELL — Sono stati utilizzati motori Renault non eccezionali in fatto di velocità e accelerazione anche se Brundle ha potuto disporre del nuovo F15 Renault. Sembra tuttavia il telaio il tallone d'Achille della macchina che, comunque, accusa un peso non molto superiore al limite. Sui curvoni di Kyalami, il «debuttante» nel team del «boscaiolo» Streiff ha faticato a trovare il limite e nel primo giorno è stato anche autore di due testacoda finiti per fortuna bene.

WILLIAMS — Né in accelerazione sul traguardo, né in pieno in fondo al rettilineo hanno ottenuto le velocità massime, superate tuttavia dalla sola Brabham. Il motore Honda però si è rivelato sempre

più sorprendente e quando c'è stato bisogno di «dare pressione» i cavalli hanno fatto veri miracoli. Il telaio è apparso altrettanto all'altezza e d'altronde spiega anche la supremazia sulla Brabham. Mansell il giovedì ha ottenuto il suo miglior tempo alla terza uscita con gomme usate e semplicemente raffreddate con l'acqua. L'inglese si è sempre lamentato di un lieve sottosterzo, causa anche della «divagazione» sulla terra all'uscita del tornante che porta sul rettilineo d'arrivo, in occasione del giro che gli ha fruttato la pole il venerdì. A suo parere si è «mangiato» un paio di decimi; Rosberg ha ammesso di avere sbagliato un passaggio seconda-terza il venerdì e di avere poi sfruttato un motore con un calo di pressione delle turbine con il secondo treno di gomme.

BRABHAM — Grazie alle grosse turbine Garrett, il Bmw non ha trovato a Kyalami i soliti problemi

dovuti all'altitudine. Sia il giovedì che il venerdì, Piquet ha sfiorato i 340 kmh di velocità massima. Valde le gomme Pirelli che gli hanno permesso di effettuare quattro tentativi il giovedì e tre il venerdì, grazie all'ormai consueto lavoro di «raspatura» del battistrada. Il telaio e l'aerodinamica della Brabham hanno impedito di raggiungere l'exploit massimo e d'altronde lo stesso Piquet ha ammesso di avere fatto il tempo con un giro perfetto e che con le Williams non c'era niente da fare. Il venerdì, però, il brasiliano è rimasto un po' deluso perché avrebbe voluto tentare di battere Mansell con il primo dei due «treni raspati», è stato però fermato dalla rottura del motore. Surer ha ottenuto il tempo con gomme «rigenerate» e entrambi hanno lavorato parecchio nelle «libere».

LOTUS — Il giovedì, aerodinamica e telaio risultavano eccellenti a detta di Senna e De Angelis, ma il motore Renault non permetteva grossi risultati, a riprova di limiti che il propulsore francese nonostante l'utilizzazione delle turbine grosse già viste in Austria aveva già evidenziato a Kyalami. Questo soprattutto sulla macchina di De Angelis il giovedì (315 kmh di velocità massima sia sul traguardo che in fondo al lungo rettilineo), Senna invece il primo giorno ha ottenuto prestazioni velocistiche migliori rispetto a quelle di venerdì (per De Angelis il venerdì i dati non sono migliorati di molto). Eppure entrambi hanno avuto la sensazione che il motore nella seconda giornata rendesse di più. L'equilibrio della macchina è comunque risultato eccellente e l'italiano è anche riuscito ad effettuare tre tentativi, mentre con le Goodyear era difficile andare sopra al singolo tentativo per «treno».

ARROWS — L'equilibrio è risultato abbastanza buono in assetto da qualifica, nonostante una certa mancanza di «grip» nelle curve veloci lamentata dai piloti. Il motore Bmw delle Arrows non è però equipaggiato con le turbine Garrett come gli «ufficiali» bensì con le KKK. La Casa tedesca non ha mai realizzato turbine di grosse dimensioni (soprattutto per motori con una sola turbina) che invece sono molto utili a Kyalami e le prestazioni sono un po' mancate. Il giovedì Boutsen aveva addirittura una velocità massima in fondo al rettilineo, inferiore rispetto a quella ottenuta sul traguardo: 315 kmh contro 317 kmh.

TOLEMAN — Eccellente il 7. tempo ottenuto da Fabi con un motore sensibilmente inferiore rispetto alla «crema» della F.I. Merito, doti del fin troppo modesto pilota a parte, quindi del telaio Toleman che sui veloci saliscendi di Kyalami ha messo in mostra tutto il suo eccellente equilibrio. Ghinzani il giovedì (tranne che per un curioso problema fisico del

quale si parla in altra parte di As) ha accusato la rottura del motore nell'unico giro effettuato con gomme da qualifica con la sua vettura; ha poi guidato la macchina di Fabi non regolata per la sua corporatura. Venerdì «Ghinza» ha utilizzato prima un set di «semimorbide» perché non era riuscito a trovare l'assetto nella mattinata. Con l'unico treno di «tempo» ha successivamente trovato traffico.

EURO-ALFA — Finalmente due giornate di prove «tranquille»: nessun problema nell'equilibrio del telaio, nessuna turbina rotta e nessun grave guaio ai motori. Peccato che Cheever, fino al termine dell'ultima sessione di prove, abbia accusato una velocità inferiore di 14 Km rispetto a quella ottenuta da Patrese: 303 kmh contro 318 kmh. Poi è stata cambiata la centralina dell'iniezione e, quasi per miracolo, il problema si è risolto con l'ultimo set di gomme a disposizione.

OSELLA — Debuttante a Kyalami, Rothengatter ha fatto quanto gli era possibile con una vettura ormai da pensione. Giovedì poi non ha potuto effettuare la messa a punto per le qualifiche a causa della rottura di una cinghietta degli organi di servizio del motore.

FERRARI — Una posizione nello schieramento che parla da sola. Notevoli i problemi alle turbine accusati dai motori a causa dell'altitudine di Kyalami, un vecchio rebus che la Casa del Cavallino sembra lontana più degli altri dal risolvere, nonostante l'alibi della KKK che non pare in grado di fornire un particolare adeguato. A parte la cronica mancanza di pressione, ben quattro sono state le turbine rotte mentre le velocità sono risultate discrete il primo giorno, nonostante uno sconcertante test con le turbine grandi a causa di un'inerzia eccessiva. Venerdì Alboreto ha utilizzato solo turbine grandi e Johansson è partito prima con le piccole per poi passare alle altre a causa di una velocità bassissima. Per tutti e due, comunque, le prestazioni in rettilineo hanno raggiunto, il venerdì, un minimo storico.

MINARDI — Non conosceva Kyalami, ma in prova Martini ha preso subito confidenza. Il telaio e l'aerodinamica sembrano avere fatto passi in avanti dopo le ultime uscite, i motori non hanno accusato problemi.

BEATRICE — La macchina sembra avere già raggiunto un discreto equilibrio; soprattutto non accusa più i banali problemi iniziali, ma il telaio e l'aerodinamica sembrano troppo semplicistici per la F.I moderna nonostante la macchina sia ormai pressoché a peso limite. Jones ha raggiunto una velocità massima praticamente uguale a quella di Ghinzani con lo stesso motore Hart, il telaio Toleman però è un'altra cosa. □



Sopra: uno dei due testacoda di cui è rimasto vittima Streiff, al suo debutto sulla Tyrrell, durante le prove (FotoVillani). A fianco: Alan Jones, dopo aver regolarmente disputato le prove ha dato forfait in corsa accusando un leggero stato febbrile.

(FotoAmaduzzi). Nella pagina accanto: Alboreto lasciato a piedi dall'ennesima turbina. Nel corso delle prove se ne sono rotte quattro (FotoVillani)



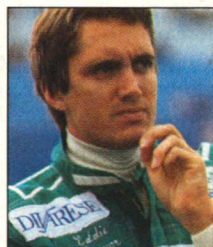
Ghinzani, sopra, (FotoColombo) va a urtare Patrese innescando la carambola. L'Alfa del padovano, (a sinistra, Colombo) dopo essere stata speronata punta verso Cheever, a destra, provocando il ritiro di entrambi (FotoVillani)



EDDIE CHEEVER/II Gp visto da dentro **Spirito maligno**

SEMBRA davvero che il nostro team sia sotto l'influsso di uno spirito maligno quest'anno. In prova, finalmente, non avevamo avuto problemi, fatto mai avvenuto quest'anno, e da come è andata la corsa, potevano scapparci davvero questi sospirati primi punti del 1985. Invece un incidente assurdo ha spento anche questo sogno. Siamo stati coinvolti, sia io che Patrese, ma tengo davvero a sottolineare che la causa è stata completamente esterna. Purtroppo,

alla prima staccata dopo il via Ghinzani è arrivato troppo lungo e ha tamponato Patrese che era al centro della curva, la macchina di Riccardo è quindi volata contro la mia che era più sulla sinistra. Ho ricevuto una botta incredibile,

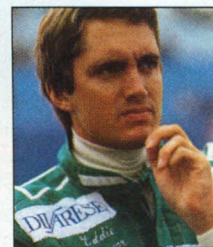


mi si è staccata una ruota posteriore e sono finito nella terra. Certamente, se io non avessi in un certo senso smorzato la macchina di Riccardo, le conseguenze per lui avrebbero potuto essere più gravi perché la spinta era incredibile. Ghinzani ha detto che non sapeva dove fermarsi, l'impatto è stato inevitabile, ma certo è stata una jella

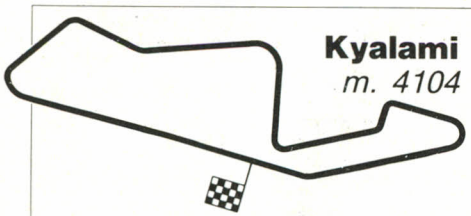
nera. Con la moria di motori che c'è stata, era la volta che davamo una soddisfazione a Pavanello prima di tutto, visto che la merita ampiamente, e poi potevano invogliare questi nuovi dirigenti dell'Alfa Romeo che devono decidere del futuro legato alla attività sportiva. Ero partito tranquillo apposta né c'erano problemi legati al consumo, ma evidentemente è un anno no. Certo, essere in un team dal domani ancora incerto non è piacevole e un «risultatino» poteva aiutare. Per quanto riguarda il futuro, da quello che ho potuto intuire, perché non è che siano arrivate delle informazioni, l'Alfa continuerà almeno con il motore a 4 cilindri; con chi e in quale maniera non lo so, ma mi fa piacere perché senza l'Alfa la F.1 perderebbe molto. Se i programmi saranno interessanti, io sarei ben felice di restare con il team anche perché di macchine competitive ormai non è che ce ne siano molte in giro.

È UN MOMENTO un po' particolare a causa del ritiro della Renault e della mancanza di programmi dell'Alfa. Io poi, sono convinto che Lauda andrà alla Brabham e dunque i posti sono davvero pochi per molti piloti validi. Vorrei poter precisare la mia posizione futura, però le trattative sono ancora in corso. Sono fiducioso, ma ci sono molte squadre che definite come

motore e la «diplomazie» sta lavorando parecchio in questo momento. Ho letto anche che potrei andare a correre negli Stati Uniti nella F. Cart e la cosa è vera. Sono stato di recente a vedere una gara nel Michigan perché mi trovavo a New York e ho notato molte cose interessanti anche se si tratta di un campionato ben diverso da quello che mi ha impegnato fino ad ora. La cosa potrebbe interessarmi (ho avuto d'altre proposte) ma solo, in un futuro non vicino. Visto che sono rimasto a piedi per l'ennesima volta, posso giudicare la corsa degli altri. Mansell è stato molto bravo, ma ho visto una Williams veramente fantastica credo che sia un importante preavviso per l'anno



prossimo, sottolineato dalla bella rimonta di Rosberg. Quando si ha un motore davvero valido, il team può lavorare con maggiore tranquillità oltre che con maggiore costanza. Spero solo, a questo punto di dare un contentino all'Alfa nell'ultima gara: sarà un circuito cittadino e forse potremo difenderci. □



Kyalami
m. 4104

Circuito: Kyalami
Organizzatore: Automobile Club Association of South Africa P.O. Box 956, Johannesburg 2000, South Africa. Tel. (11) 281400
Direttore di gara: F. Tucker
Distanza: 75 giri pari a km 307,800

Partenza: ore 13,30 italiane
Spettatori: 65.000
Condizioni atmosferiche: sole e coperto in prova - sole e caldo in gara
Organizzazione: 7
Sicurezza: 8

Così (in 21) al via*

1. FILA	
5 Nigel Mansell Williams FW 010 1'02"366	7 Nelson Piquet Brabham BT 54 1'02"490
2. FILA	
6 Keke Rosberg Williams FW 010 1'02"504	12 Ayrton Senna Lotus 97 T 1'02"825
3. FILA	
8 Marc Surer Brabham BT 54 1'04"088	11 Elio De Angelis Lotus 97 T 1'04"129
4. FILA	
19 Teo Fabi Toleman TG 185 1'04"215	1 Niki Lauda McLaren MP4-2B 1'04"283
5. FILA	
2 Alain Prost McLaren MP4-2B 1'04"376	18 Thierry Boutsen Arrows A8 1'04"518
6. FILA	
17 Gerhard Berger Arrows A8 1'04"780	22 Riccardo Patrese Alfa R. 184/85 T 1'04"948
7. FILA	
20 Piercarlo Ghinzani Toleman TG 185 1'05"114	23 Eddie Cheever Alfa R. 184/85 T 1'05"260
8. FILA	
27 Michele Alboreto Ferrari 156/85/B 1'05"268	28 Stefan Johansson Ferrari 156/85/B 1'05"388
9. FILA	
3 Martin Brundle Tyrrell 014 1'05"649	33 Alan Jones Beatrice Lola 1'05"731
10. FILA	
25 Philippe Streiff Tyrrell 014 1'06"205	29 Pierluigi Martini Minardi M 185 1'08"648
11. FILA	
24 Huib Rothengatter Osella FA 1 G 1'09"873	

(*) Jones non ha poi preso il via

Così (in 7) al traguardo

PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Nigel Mansell	Williams FW 010	75	1.28'22"866	208,959 kmh	—
2. Keke Rosberg	Williams FW 010	75	1.28'30"438	208,661 kmh	7"572
3. Alain Prost	McLaren MP4-2B	75	1.30'14"660	204,644 kmh	1'51"794
4. Stefan Johansson	Ferrari 156/85/B	74	1.29'07"822	204,439 kmh	a 1 giro
5. Gerhard Berger	Arrows A8	74	1.29'09"266	204,384 kmh	a 1 giro
6. Thierry Boutsen	Arrows A8	74	1.29'19"181	204,006 kmh	a 1 giro
7. Martin Brundle	Tyrrell 014	73	1.28'51"753	202,285 kmh	a 2 giri

Questi (13) i ritirati

PILOTA	VETTURA	GIRI	CAUSA
Elio De Angelis	Lotus 97 T	52	motore
Pierluigi Martini	Minardi M 185	45	rottura manicotto acqua
Niki Lauda	McLaren MP4-2B	37	turbo
Philippe Streiff	Tyrrell 014	16	incidente
Ayrton Senna	Lotus 97 T	8	motore
Michele Alboreto	Ferrari 156/85/B	8	turbo
Nelson Piquet	Brabham BT 54	6	motore
Piercarlo Ghinzani	Toleman TG 185	4	motore
Teo Fabi	Toleman TG 185	3	motore
Marc Surer	Brabham BT 54	3	motore
Huib Rothengatter	Osella FA 1 G	1	turbo
Riccardo Patrese	Alfa R. 184/85 T	—	incidente
Eddie Cheever	Alfa R. 184/85 T	—	incidente

I giri più veloci

PILOTA E VETTURA	GIRO	TEMPO	MEDIA KM/H
Rosberg Williams FW 010	74	1'08"149	216,796
Mansell Williams FW 010	74	1'08"518	215,628
Prost McLaren MP4-2B	56	1'08"713	215,016
Boutsen Arrows A8	63	1'09"230	213,410
Lauda McLaren MP4-2B	35	1'09"500	212,581
De Angelis Lotus 97 T	34	1'09"960	211,184
Senna Lotus 97 T	7	1'10"077	210,831
Berger Arrows A8	33	1'10"258	210,288
Brundle Tyrrell 014	45	1'10"339	210,046
Johansson Ferrari 156/85/B	41	1'10"413	209,825
Piquet Brabham BT 54	3	1'10"476	209,637
Alboreto Ferrari 156/85/B	5	1'10"850	208,531
Streiff Tyrrell 014	5	1'11"404	206,913
Fabi Toleman TG 185	3	1'12"035	205,100
Surer Brabham BT 54	2	1'12"100	204,915
Martini Minardi M 185	5	1'14"428	198,506
Ghinzani Toleman TG 185	3	1'29"450	165,169
Rothengatter Osella FA 1 G	1	1'29"792	164,540

Patrese e Cheever non hanno completato il primo giro.

I primati

PRIMATO SULLA DISTANZA

Nigel Mansell ha ottenuto il nuovo record della gara percorrendo i 75 giri, pari a 307,800 km, in 1.28'22"866 alla media di 208,959 km/h. Il vecchio record apparteneva a Niki Lauda (McLaren MP4-Tag) che il 7-4-1984 percorse sempre 75 giri in 1.29'23"430 alla media di 206,587 km/h.

PRIMATO SUL GIRO

Keke Rosberg (Williams FW 010) ha ottenuto il nuovo record percorrendo il suo 74. giro in 1.08"149 alla media di 216,796 km/h. Il vecchio record apparteneva a Alain Prost (Renault RE30B) che il 23-1-1982 ottenne 1'08"278 alla media di 216,386 km/h.



Per la prima volta, la Toleman di Fabi montava la radio collegata ai box (Villani)

GP SUDAFRICA

Tutti i tempi delle prove

MIGLIORE TEMPO 1984	PILOTA	VETTURA	GOMME	GIOVEDÌ		VENERDÌ		SABATO	
				I	II	III	IV	WARM-UP	
1'05"125	3. Lotus	Mansell	Williams FW 010	Goodyear	1'05"231	1'03"188	1'06"376	1'02"366	1'09"026
1'04"871	1. Brabham	Piquet	Brabham BT 54	Pirelli	1'05"382	1'03"844	1'05"092	1'02"490	1'06"856
1'05"058	2. Williams	Rosberg	Williams FW 010	Goodyear	1'04"875	1'03"073	1'07"666	1'02"504	1'08"635
1'06"981	13. Toleman	Senna	Lotus 97 T	Goodyear	1'07"187	1'04"517	1'05"605	1'02"825	1'08"296
1'11"808	23. Arrows	Surer	Brabham BT 54	Pirelli	1'07"221	1'05"411	1'06"909	1'04"088	1'10"104
1'05"953	7. Lotus	De Angelis	Lotus 97 T	Goodyear	1'05"924	1'04"611	1'06"152	1'04"129	1'09"368
1'05"923	6. Brabham	Fabi	Toleman TG 185	Pirelli	1'06"630	1'06"083	1'05"002	1'04"215	1'10"547
1'06"043	8. McLaren	Lauda	McLaren MP4-2B	Goodyear	1'06"098	1'05"357	1'06"325	1'04"283	1'08"977
1'05"354	5. McLaren	Prost	McLaren MP4-2B	Goodyear	1'05"059	1'05"757	1'07"416	1'04"376	1'09"270
1'12"274	26. Arrows	Boutsen	Arrows A8	Goodyear	1'08"243	1'05"079	1'07"791	1'04"518	1'10"329
	Non presente	Berger	Arrows A8	Goodyear	1'08"491	1'06"546	1'08"984	1'04"780	1'10"750
1'08"042	18. Alfa Romeo	Patrese	Alfa R. 184/85 T	Goodyear	1'06"566	1'06"386	1'07"292	1'04"948	1'11"215
	Non presente	Ghinzani	Toleman TG 185	Pirelli	1'08"887	1'07"800	1'05"972	1'05"114	1'10"967
1'07"704	16. Alfa Romeo	Cheever	Alfa R. 184/85 T	Goodyear	1'08"628	1'07"159	1'07"951	1'05"260	1'11"529
1'06"323	10. Ferrari	Alboreto	Ferrari 156/85/B	Goodyear	1'09"210	1'05"268	1'07"938	1'05"757	1'09"695
	Non presente	Johansson	Ferrari 156/85/B	Goodyear	1'06"712	1'05"406	1'07"613	1'05"388	1'09"880
1'12"233	25. Tyrrell	Brundle	Tyrrell 014	Goodyear	1'09"538	1'06"709	1'08"247	1'05"649	1'10"662
	Non presente	Jones	Beatrice Lola	Goodyear	1'08"289	1'07"144	1'07"963	1'05"731	—
	Non presente	Streiff	Tyrrell 014	Pirelli	1'11"978	1'07"935	1'06"950	1'06"205	1'11"469
	Non presente	Martini	Minardi M 185	Pirelli	1'10"648	1'10"025	1'09"344	1'08"648	1'12"821
	Non presente	Rothengatter	Osella FA 1 G	Pirelli	1'12"095	1'09"904	1'10"528	1'09"873	1'13"000

L'altalena della corsa

COSÌ DOPO 10 GIRI

1. **Nigel Mansell** in 11'55"786; 2. **Alain Prost** a 02"271; 3. Lauda a 03"098; 4. De Angelis a 05"411; 5. Rosberg a 10"383; 6. Brundle a 19"913; 7. Johansson a 20"476; 8. Boutsen a 21"234; 9. Berger a 22"877; 10. Streiff a 29"224.

COSÌ DOPO 20 GIRI

1. **Nigel Mansell** in 23'43"096; 2. **Alain Prost** a 01"631; 3. Lauda a 03"327; 4. Rosberg a 15"629; 5. De Angelis a 17"634; 7. Johansson a 32"933. 7. Brundle a 35"689; 8. Boutsen a 37"908; 9. Berger a 40"459; 10. Martini a 1 giro.

COSÌ DOPO 30 GIRI

1. **Nigel Mansell** in 35'29"730; 2. **Alain Prost** a 00"357; 3. Lauda a 00"715; 4. De Angelis a 33"442; 5. Rosberg a 43"800; 6. Brundle a 51"384; 7. Berger a 1'01"789; 8. Johansson a 1 giro; 9. Boutsen a 1 giro; 10. Martini a 2 giri.

COSÌ DOPO 40 GIRI

1. **Nigel Mansell** in 47'47"744; 2. **Alain Prost** a 00"776; 3. Rosberg a 04"434; 4. De Angelis a 30"073; 5. Brundle a 40"886; 6. Johansson a 44"802; 7. Boutsen a 57"315; 8. Berger a 1'01"015; 9. Martini a 2 giri; 10. Lauda a 3 giri.



È l'ottavo giro del Gp del Sudafrica e Ayrton Senna deve rientrare ai box: il motore ha ceduto e non ripartirà (Foto Amaduzzi)

COSÌ DOPO 50 GIRI

1. **Nigel Mansell** in 59'27"160; 2. **Alain Prost** a 01"793; 3. Rosberg a 26"569; 4. De Angelis a 35"235; 5. Johansson a 56"128; 6. Boutsen a 1'08"560; 7. Berger a 1 giro; 8. Brundle a 1 giro; 9. Martini a 5 giri.

COSÌ DOPO 60 GIRI

1. **Nigel Mansell** in 1.11'03"901; 2. **Alain**

Prost a 02"448; 3. Rosberg a 16"857; 4. Johansson a 1 giro; 5. Berger a 1 giro; 6. Boutsen a 1 giro; 8. De Angelis a 8 giri.

COSÌ DOPO 70 GIRI

1. **Nigel Mansell** in 1'22'36"603; 2. **Alain Prost** a 08"179; 3. Rosberg a 10"120; 4. Johansson a 1 giro; 5. Berger a 1 giro; 6. Boutsen a 1 giro; 7. Brundle a 2 giri.

VELOCITÀ IN PROVA

GIOVEDÌ

N. PILOTA	KM/H
7 Piquet	339,516
6 Rosberg	333,436
5 Mansell	332,922
8 Surer	331,899
12 Senna	328,367
27 Alboreto	323,257
3 Brundle	321,716
22 Patrese	318,678
28 Johansson	318,490
17 Berger	318,302
2 Prost	318,209
11 De Angelis	315,974
18 Boutsen	315,328
19 Fabi	314,685
20 Ghinzani	313,680
1 Lauda	313,589
4 Streiff	312,501
33 Jones	308,660
23 Cheever	304,569
24 Rothengatter	295,890
29 Martini	293,239

VENERDÌ

N. PILOTA	KM/H
7 Piquet	339,516
6 Rosberg	336,134
5 Mansell	333,128
8 Surer	329,168
17 Berger	325,008
33 Jones	323,935
12 Senna	323,935
20 Ghinzani	322,196
11 De Angelis	321,046
2 Prost	319,621
18 Boutsen	319,527
22 Patrese	318,396
23 Cheever	318,302
4 Streiff	317,554
1 Lauda	315,789
19 Fabi	315,513
3 Brundle	315,144
27 Alboreto	313,681
28 Johansson	312,229
24 Rothengatter	298,096
29 Martini	294,198

SABATO

N. PILOTA	KM/H
5 Mansell	331,594
3 Brundle	331,391
6 Rosberg	331,187
28 Johansson	326,581
4 Streiff	325,792
1 Lauda	325,792
7 Piquet	325,694
27 Alboreto	324,131
11 De Angelis	322,967
2 Prost	321,621
12 Senna	321,524
20 Ghinzani	318,866
8 Surer	318,678
22 Patrese	318,491
23 Cheever	317,088
18 Boutsen	315,421
19 Fabi	314,411
17 Berger	311,868
24 Rothengatter	303,541
29 Martini	297,767

Velocità rilevate prima del Marlboro Corner
Nel warm up non ha girato Jones



MANSELL



ROSBERG



PROST

Classifiche iridate dopo 15 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	(3)	4	76	73
2. Alboreto	6	6	—	6	9	4	—	6	9	4	3	—	—	—	—	53	53
3. Senna	—	9	—	—	—	—	—	—	—	6	4	4	9	6	—	38	38
4. De Angelis	4	3	9	4	2	2	2	—	—	2	2	1	—	2	—	33	33
5. Rosberg	—	—	—	—	3	9	6	—	—	—	—	3	4	6	—	31	31
Mansell	—	2	2	—	1	—	—	—	1	—	1	—	6	9	9	31	31
7. Johansson	—	—	1	—	6	6	3	—	—	3	—	2	—	—	3	24	24
8. Piquet	—	—	—	—	—	1	9	3	—	—	—	6	2	—	—	21	21
9. Lauda	—	—	3	—	—	—	—	—	2	—	9	—	—	—	—	14	14
10. Boutsen	—	—	6	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	1	1	11	11
Tambay	2	4	4	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	11	11
12. Laffite	1	—	—	1	—	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	10	10
13. Warwick	—	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	1	—	—	5	5
Surer	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	3	—	—	—	5	5
15. Bellof	—	1	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4
16. De Cesaris	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
Arnoux	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
18. Berger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	2

MONDIALE COSTRUTTORI

1. McLaren	9	—	3	9	4	—	4	9	8	9	15	9	4	3	4	90	90
2. Ferrari	9	6	1	6	15	10	3	6	9	7	3	2	—	—	3	80	80
3. Lotus	4	12	9	4	2	2	2	—	8	6	5	9	8	—	—	71	71
4. Williams	—	2	2	—	4	9	6	—	1	—	1	—	9	13	15	62	62
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
Arrows	—	—	6	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	1	3	13	13
9. Tyrrell	—	1	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4

I pesi dopo la gara

VETTURA	PILOTA	PESO
Williams FW 010	Rosberg	569
Tyrrell 014	Brundle	566
Williams FW 010	Mansell	564
Ferrari 156/85/B	Johansson	561
McLaren MP4-2B	Prost	557
Arrows A8	Berger	556
Arrows A8	Boutsen	554

Le cifre iridate

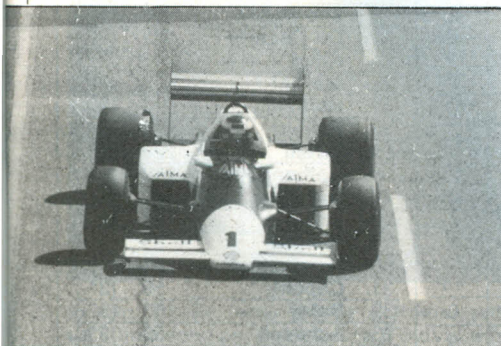
■ **QUEST'ANNO** nessun pilota era ancora arrivato a vincere due Gran Premi di fila e ora l'impresa è riuscita a Nigel Mansell, il quale ha bissato nel tormentato G.P. del Sudafrica il recente suo primo successo di Brands Hatch. Dall'esordio nel 1975 questa è la 6. volta che la Williams porta i suoi piloti ai primi due posti all'arrivo, la 1. da quando impiega i motori Honda. La Casa giapponese è al 6. successo iridato.

■ **A UNA GARA** dal termine sono ormai acquisiti il titolo per Alain Prost — che attualmente ha una media di 5,06 punti/gara — e il secondo posto di Michele Alboreto; rimane invece aperto il discorso per la terza posizione nella graduatoria finale, che è alla portata di Senna, De Angelis, Mansell e Rosberg.

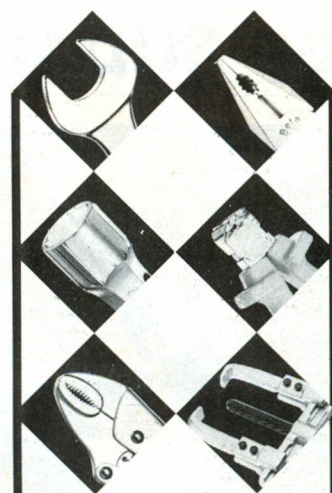
■ **ANCORA TUTTO** da decidere tra McLaren e Ferrari il campionato costruttori, ma i 10 punti di vantaggio per la Casa britannica rendono difficile il compito per la Ferrari. Finora la McLaren ha fallito solo nel 1976 la conquista del titolo dopo aver portato un suo pilota all'alloro mondiale; anche la Ferrari ha mancato una volta l'accoppiata — nel 1958 a vantaggio della Vanwall — ma in altre tre annate (1976 appunto, nel 1982 e 1983) ha vinto il campionato senza che un suo pilota si fosse laureato campione.

■ **PER LA SECONDA** volta in 118 gran premi la Arrows ha portato al traguardo i suoi due piloti in zona punti, nell'unico precedente — il G.P. d'Austria dell'anno scorso — Boutsen aveva preceduto Surer, mentre a Kyalami è stato sopravanzato da Berger. L'austriaco è il diciottesimo tra i 36 piloti che hanno partecipato al campionato 1985 ad entrare nella classifica; questi sono anche i primi punti «ufficiali» della sua carriera perché il sesto posto nel G.P. d'Italia 1984 non lo aveva fatto inserire nella graduatoria in quanto considerato pilota di riserva.

Mauro Mori



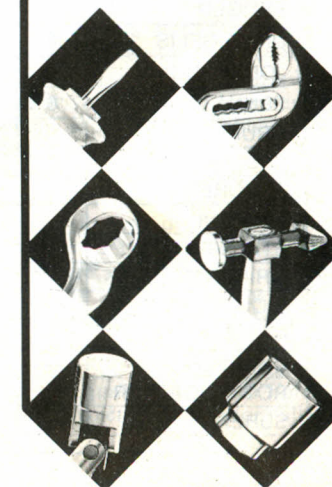
Tornato sulla sua McLaren Lauda si è ritirato mentre era 1. (FotoAmaduzzi)



Beta
UTENSILI

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

Beta
UTENSILI



GP SUDAFRICA



Bernie Ecclestone guarda Peter Warr della Lotus: forse pensa di chiedergli Senna per non dover dare dodici miliardi a Lauda e far felice De Benedetti (FotoAmaduzzi)

MERCATO PILOTI/Bernie stuzzica Lauda

Non per soldi ma per denaro

KYALAMI — È stata clamorosamente confermata l'indiscrezione che As ha pubblicato tre settimane fa sull'offerta di 6 milioni di dollari fatta dall'ingegner De Benedetti a Niki Lauda perché accettasse di correre (dopo aver annunciato il suo ritiro), con la Brabham prendendo così il posto di Piquet a sua volta passato alla Williams. Lauda, interrogato in proposito a Kyalami, ha detto: «L'offerta è estremamente allettante, potrei anche ripensarci. Certo che, per un eventuale ritorno, dovrei essere tecnicamente motivato...». Ecclestone troppo furbo per sbilanciarsi, ha detto che Lauda vale sul mercato come qualsiasi altro pilota e che con una buona macchina vincono tutti, ma poi ho sottolineato che per gli sponsor Lauda ha un valore che va oltre i suoi meriti sportivi, che pur sono tanti. Così la situazione è riaperta. Se Lauda dirà di sì; farà coppia con De Angelis in Brabham: ambedue si sono sempre trovati bene e mai hanno avuto problemi. Lauda ha dato il suo gradimento per

il romano giudicandolo positivamente come uomo, come pilota e come collaudatore. Praticamente solo 4 team sono già definiti per il prossimo anno. Si tratta di McLaren (Prost e Rosberg), Williams (Piquet e Mansell), Ferrari (Alboreto e Johansson) e Lola Beatrice (Jones e Tambay).

ALLA TYRRELL c'è un solo posto vacante, Brundle è confermato. L'abile Ken sembra aver scartato la pedina Capelli, e si sta guardando in giro, finora si sono fatti avanti Cheever, Warwick, e altri minori pronti a portare i soldi dei loro sponsor. Conoscendo Tyrrell è facile prevedere che sceglierà proprio un pilota con la valigia... piena di denari. Situazione fluida anche alla Lotus. Senna è ormai di diritto prima guida, se non sarà Gugelmin ad affiancarlo (ci sono resistenze in questo senso, perché due amici in squadra non rendono bene secondo l'ottica Lotus, che ha sempre preferito «due galli nel pollaio»),

Prost in testa anche ai punti

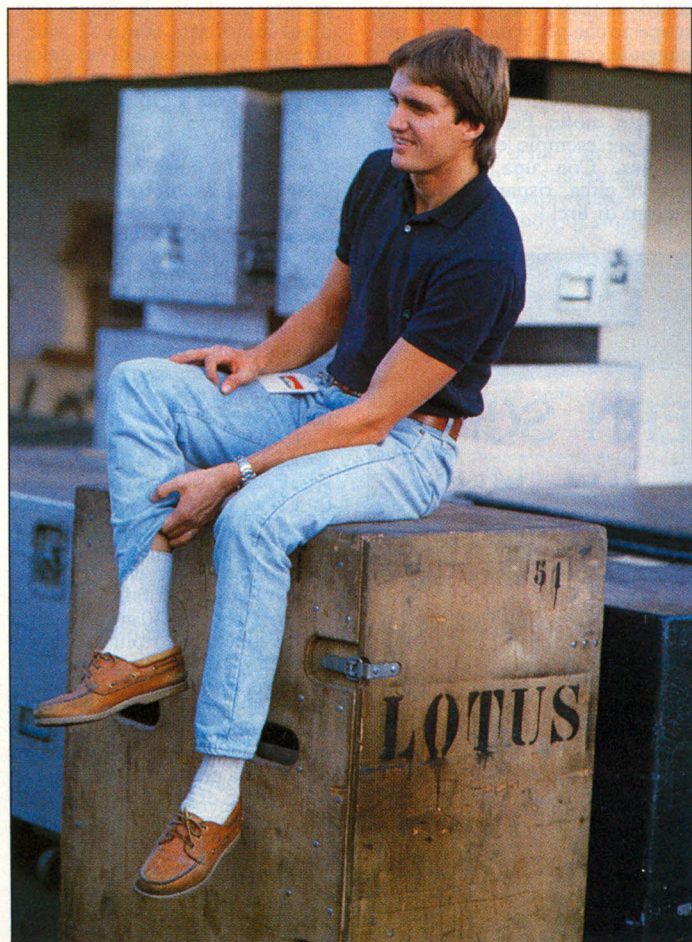
LA CLASSIFICA della giornata va ovviamente a Nigel Mansell che sfiora l'en-plein vedendo premiata la sua prima doppietta che è anche, in assoluto, la prima doppietta della stagione iridata 1985. Un buon punteggio di tappa ottiene anche Berger che però, forse, essendo al suo esordio in fatto di punteggi iridati avrebbe meritato qualcosa in più. Novità

in testa alla classifica generale dove, in virtù della cattiva giornata di Senna, Alain Prost raggiunge la vetta anche di questa particolare graduatoria. Perde qualche posizione Piquet, cosiccome tutti i non presenti a Kyalami. Naturalmente, in conseguenza di questo fatto, ci sono anche alcuni miglioramenti che non sono tuttavia reali.

	G. Cevenini (Autosprint)	F. Crispolti (Il Tempo)	E. Graf (Sport Zurich)	C. Chiavegato (La Stampa)	E. Zigliotto (Rombo)	R. D'Ulisse (Corriere dello Sport-Stadio)	G. Crombac (Sport Auto)	J. Lengyel (O Globo)	H. Zwickl (Kurier)	G. Baccini (Il Messaggero)	B. Constanduros (Motor Racing)	Totale punti Gp Sudafrica
MANSELL	10	9	10	10	10	10	10	9	10	10	10	108
ROSBERG	10	10	9	9	8	9	9	10	9	10	9	102
LAUDA	9	9	9	8	7	9	9	7	9	7	8	91
PROST	9	8	9	8	7	8	9	7	9	8	8	90
BOUTSEN	7	8	8	8	6	8	8	8	8	7	7	83
BERGER	7	7	8	8	6	7	9	7	8	7	7	81
DE ANGELIS	8	7	8	9	7	7	7	7	7	7	7	81
JOHANSSON	—	8	8	8	6	8	9	7	7	7	8	76
SENNA	6	6	8	7	7	7	8	7	7	5	6	74
BRUNDLE	—	6	7	7	7	7	5	6	7	7	7	66
TEO FABI	7	6	7	6	6	6	5	5	5	5	—	58
ALBORETO	—	8	8	7	6	7	8	6	—	7	—	57
MARTINI	—	7	6	6	6	6	3	4	—	6	5	49
STREIFF	—	6	6	5	5	5	3	4	5	4	5	48
GHINZANI	1	5	6	5	5	6	2	4	—	2	—	36
PIQUET	—	—	—	—	7	7	—	8	—	—	7	29
PATRESE	—	3	7	7	—	—	—	—	—	—	—	17
CHEEVER	—	—	7	6	—	—	—	—	—	—	—	13
ROTHENGATTER	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0
SURER	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0

1. Prost	1245	(2.)
2. Senna	1230	(1.)
3. Rosberg	1189	(3.)
4. Alboreto	1124	(4.)
5. De Angelis	1114	(5.)
6. Mansell	1042	(6.)
7. Lauda	978	(8.)
8. Johansson	941	(9.)
9. Piquet	919	(7.)
10. Boutsen	911	(11.)
11. Brundle	843	(13.)
12. Laffite	840	(10.)
13. Warwick	807	(12.)
14. Tambay	771	(14.)
15. Berger	764	(15.)
16. Surer	676	(16.)
17. Cheever	672	(17.)
18. Patrese	612	(18.)
19. Teo Fabi	599	(19.)
20. De Cesaris	532	(20.)
21. Alliot	453	(21.)
22. Martini	416	(22.)
23. Ghinzani	377	(23.)
24. Palmer	276	(24.)
25. Streiff	228	(26.)
26. Rothengatter	219	(25.)
27. Danner	120	(27.)
28. Jones	71	(28.)
29. Watson	65	(29.)
30. Hesnault	60	(30.)
31. Capelli	59	(31.)
32. Baldi	53	(32.)
33. Acheson	52	(33.)

l'altra vettura del team inglese toccherà senza dubbio a un giovane proveniente dalla F. 3. La candidatura Warwick sembra in crisi perché non c'è il primo appoggio di Senna e anche perché l'inglese vuole gli stessi soldi di De Angelis. All'Arrows resta Boutsen, mentre Berger potrebbe emigrare alla Toleman se questa avrà i motori Bmw. In questo caso al team di Oliver potrebbe approdare Patrese, se l'arrivo di Lauda estrometterà Riccardo dal discorso Brabham. La Toleman è il secondo nodo importante, dopo la Brabham, del mercato piloti 1986. Fabi non ha ancora firmato perché dice che non c'è la certezza del motore Bmw. Lui rimarrà in F. 1 solo se ci sarà questo motore, altrimenti pare deciso ad emigrare in Usa nella sua ex-squadra, oppure nel team di Andretti per disputare il campionato Cart. Se la Toleman potrà disporre dei motori Bmw, avrà Fabi e un pilota tedesco imposto dalla partner di Monaco, da scegliere in una rosa di tre nomi, Surer, Danner e Berger. La Ligier utilizzerà al 90%, oltre a Laffite già confermato, anche Streiff, pur se la firma non è stata ancora messa ufficialmente. In predicato di passare alla Ligier c'è a dire il vero pure il nostro Capelli, in particolar modo se la Ligier, come sembra possibile utilizzerà i motori Alfa 4 cilindri. Osella potrebbe continuare con Rothengatter e Minardi con Martini. (g.c.)



In alto: Osella forse chiude e Rothengatter cerca sullo schermo un'indicazione per il suo futuro (FotoVillani). Sopra: Finalmente sulla Lotus pare pensare Eddie Cheever (FotoAmaduzzi)

Troppe defezioni per l'anno prossimo Corse a ostacoli

KYALAMI — Siamo al penultimo Gp della stagione, e già la «crisi» che si profila per il prossimo anno si fa sentire, con l'assenza fra forzate e meno di ben tre team con sei macchine e altrettanti piloti. È fallita anche l'operazione-Ecclestone per far correre qui a Kyalami Fittipaldi e quella Lotus-Warwick per cercare di rimpinguare lo scarno schieramento di partenza. Kyalami ha visto al via «solo» 21 vetture (diventate poi 20 per la «malattia» di Jones), mancavano le due Renault e le due Ligier per il veto del governo francese che ha voluto così boicottare il Sudafrica per la sua politica dell'apartheid, e mancava anche la RAM che ha definitivamente chiuso con la F. 1, licenziando i meccanici: alcuni di loro sono qui con altri team. Dal prossimo anno McDonald si dedicherà solamente alla F. 3000. A Renault e a Ram che si ritirano il prossimo anno si aggiungerà anche quello dell'Euro racing-Alfa che ha dato definitivamente forfait, e anche Pavanello come McDonald si dedicherà alla F. 3000. Con sei macchine sicure in meno (Alfa Romeo, Renault e Ram) mentre sono in forse Osella e Zakspeed, ma ci sarà una vettura in più, la seconda Beatrice, saranno allo stato attuale delle

cose circa 20/21 vetture al via dei Gp: poche e che dimostrano come il motore turbo abbia piegato le ginocchia, finanziariamente parlando, ai team meno forti sia che avessero dietro alle spalle solide aziende automobilistiche o no. Fare una stagione di F. 1 con un motore qualsiasi costa oggi non meno di 5/6 miliardi di lire: sono motori che vangono dati in leasing, e i team non ne sono quindi proprietari, pagano solamente le revisioni e le modifiche tecniche, aggiornamenti compresi.

QUESTI SONO i prezzi solo per i motori, diciamo che una stagione di F. 1 costa altrettanto, così si superano i 10/12 miliardi di lire per una annata di 17 Gp, vale a dire con un costo di circa 800 milioni a gara. Ed è così che la F. 1 sta scivolando verso una china pericolosa: ai team che abbandonano, si aggiungono anche coloro che fanno i motori e non hanno abbastanza soldi per svilupparli come è il caso di Brian Hart. L'inglese ha poche possibilità di continuare: molto probabilmente perderà la Toleman e non ha altri team che possano finanziarlo; dovrà allora dare il motore ad un solo team al massimo anche se non si sa quale, visto che la Ford insiste a voler dare il motore alla Beatrice. □

GP SUDAFRICA

Segno di distensione in terra d'apartheid

Ministro negro ai box

KYALAMI — Gli spettatori di razza nera erano davvero pochi al Gp del Sudafrica. Sulle tribune erano fin troppo evidenti proprio per l'eseguità della presenza e sono stati anche gli unici a non alzarsi in piedi quando prima del via è stato suonato l'inno nazionale. Questo, indipendentemente dal fatto che il Gp non si è affatto corso sotto il peso delle antiche lotte sociali come si pensava prima della trasferta. Inoltre, il fatto che in Sudafrica la fastidiosissima discriminazione stia faticosamente alleviandosi, è stato dimostrato dalla presenza del ministro dei trasporti dello stato di Venda, ai box prima del via. Daniel Nethononda, così si chiama l'uomo politico di razza nera del piccolo stato che è interno al Sudafrica, è stato accompagnato da Ecclestone e da un esponente del circuito per tutti i box. Si è intrattenuto con molti piloti e manager e si è avuta la sensazione che venisse rispettata una certa ufficialità. Che sia il primo, piccolo, gradino verso un futuro finalmente migliore? □

LE BEATRICE sulla scia della decisione presa dalla Marlboro e dalla Barclay che hanno fatto togliere le loro scritte rispettivamente dalla McLaren e dalle Arrows, ha fatto sparire i suoi logotipi sulla Lola di Jones. I responsabili delle varie multinazionali avevano paura di possibili ritorsioni da parte della popolazione nera americana che potrebbe boicottare i loro prodotti visto che hanno accettato di correre in un paese dove si pratica l'apartheid.

ALAN JONES ha dato forfait improvvisamente con un comunicato fatto arrivare sabato mattina in sala stampa. Si parla di un «misterioso» virus contratto dall'ex campione del mondo. Più che una «vera» malattia sembra un modo diplomatico per uscire da una situazione imbarazzante: e forse a Chicago, dove ha sede la Beatrice, si sono presi paura della campagna di stampa contro il Sudafrica e hanno pensato che non era sufficiente avere cancellato la scritta.



ALL'AEROPORTO di Parigi hanno aspettato il neo campione del mondo per quasi un'ora, ma Alain Prost non si è presentato per un incidente stradale che lo aveva bloccato in autostrada. Giunto all'aeroporto il francese ha fatto in tempo a vedere il suo aereo decollare e si è dovuto rassegnare a partire il giorno dopo. Sbarcato all'aeroporto di Jan Smuth un'ora prima dell'inizio delle prove, Alain è arrivato al circuito con un ritardo di soli dieci minuti.

L'ARTE dell'arrangiarsi non è una prerogativa solo italiana: in Sudafrica si sono battuti tutti i record. Per importare le vetture bisogna pagare circa il 200 per cento in tasse, ma qualcuno ha scoperto che per le macchine equipaggiate con i meccanismi per gli handicappati non si pagava alcuna tassa. Così in Sudafrica sono arrivate molte Ferrari equipaggiate per esempio con il Guidosimplex. Con una spesa di 2 milioni circa, risparmiavano 120 milioni di lire!



Warwick, in alto, era in Sudafrica in borghese: la Renault ha rinunciato alla trasferta, e la Lotus gli ha negato la terza macchina (FotoVillani). Sopra la splendida madrina del Gp (FotoAmaduzzi)



IL BOICOTTAGGIO dei paesi europei verso il Sudafrica si è registrato anche a livello televisivo: le nazioni che hanno trasmesso il Gp in diretta sono stati 17, mentre quelli che lo hanno irradiato in differita erano 12, vale a dire circa una decina di enti televisivi in meno rispetto a quelli che aveva ripreso il Gp del Brasile a inizio stagione.

LA BMW ha portato in Sudafrica una stupenda motocicletta nera da regalare a Gordon Murray, il progettista della Brabham, grande appassionato di veicoli a due ruote. La moto portata dalla Bmw rappresenta il top della produzione bavarese e costa qualcosa come 15 milioni. Murray è stato felicissimo dell'omaggio che va ad arricchire la sua nutrita collezione.

BALESTRE, il pluri presidente di Fia, Fisa e Ffsa, non si è presentato a Kyalami facendo sapere che essendo la situazione politica in Sudafrica senza pericolo la sua presenza non serviva. In realtà Balestre non si è fatto vivo per non irritare i suoi 40 grandi elettori che sono per lo più africani o paesi che si sono pronunciati contro il governo di Pretoria.

ENZO OSELLA non si è presentato in Sudafrica, il costruttore torinese ha preferito restare a casa per cercare di chiudere i contratti '86 con i nuovi sponsor. Osella, infatti, vorrebbe chiedere all'Alfa Romeo gli attuali motori in dotazione all'Euroracing, e vorrebbe annunciare i programmi subito dopo la fine del mondiale, per iniziare la realizzazione della nuova vettura in modo da essere competitivo al via della stagione '86.



Simon Malibung, a sinistra, è il mezzofondista che ha vinto la gara podistica di contorno disputata sul circuito di Kyalami. L'atleta di colore ha tagliato il traguardo nel tripudio del pubblico europeo tutto in piedi (FotoAmaduzzi)

Surer, a lato, difende... come può il posto in Brabham (FotoAmaduzzi). A destra Lauda si fa cancellare le scritte Marlboro dalla tuta prima delle prove (FotoAmaduzzi)



LA SECONDA sessione di prove di giovedì è iniziata con oltre 40 minuti di ritardo perché durante le qualifiche delle gare riservate alle donne famose, una rappresentante del gentil sesso appartenente al club delle «Top 100», è uscita di strada alla Club-House distruggendo il guardrail, e la VW Jetta che aveva a disposizione, ma, per fortuna è rimasta illesa.

ALLA WILLIAMS sono sempre molto professionali: a Kyalami hanno installato un grande orologio davanti ai box per visualizzare immediatamente quanto tempo è trascorso dall'inizio delle prove e quanto ne rimane prima del termine.

L'ALFA ROMEO sudafricana non sta andando molto bene nelle vendite tant'è che la Casa del biscione ha deciso di chiudere i battenti a Johannesburg, anche se probabilmente continuerà a vendere le sue vetture importate direttamente dall'Italia. L'Alfa ha interrotto anche le corse in Sudafrica a metà stagione mentre era in testa al campionato turismo locale.

MARTINI durante la prima sessione del venerdì ha perso molto tempo al box perché si è rotta la valvola wastegate, con la farfalla che non si apriva bene.

LA GUERRA FREDDA fra Prost e Rosberg è già cominciata: giovedì durante le prove ufficiali è rientrato in pista per cercare di battere il tempo di Keke suo futuro compagno di squadra. Il francese, rientrato ai box, è stato avvicinato in maniera beffarda da Keke Rosberg che gli ha chiesto se per caso aveva incontrato olio in pista visto che non aveva fatto meglio di lui. Irripetibile la risposta di Prost.

GHINZANI non ha iniziato nel migliore dei modi le prove di giovedì: colto da un attacco di dissenteria è rientrato ai box precipitandosi nel caravan alla ricerca di una toilette e a cambiare poi la tuta... inutilizzabile. Il bergamasco, molto divertito, ha raccontato che credeva di essersi liberato dagli attacchi di dissenteria, ma al secondo salto della macchina in pista a una velocità di 280 kmh il suo problema è riemerso all'improvviso, senza che ci fosse modo di rimediare.

NONOSTANTE il campionato sia ormai finito lo sforzo delle due case di pneumatici presenti in F1, vale a dire Goodyear e Pirelli è sempre molto grande: a Kyalami la Goodyear ha portato ben 1830 gomme e la Pirelli 740.

MISS GP è stata eletta all'Hotel Sandton Holiday mercoledì scorso: ha 18 anni, capelli castani, curve da diva. La bella Beverly oltre a essere la madrina del Gp ha vinto anche un viaggio per due persone in Giappone.

Pole Ferrari nel pit-stop

KYALAMI — La Ferrari una soddisfazione, oltre al quarto posto di Johansson se l'è presa battendo ampiamente tutti gli altri team nel cambio di gomme a Johansson.

Ecco i tempi delle fermate che abbiamo cronometrato:

Johansson	7"77	Mansell	11"71
Rosberg	8"01	De Angelis	13"06
Rosberg	9"4	Brundle	13"38
Boutsen	10"76	Lauda	15"84
Brundle	11"17	Prost	18"23

Mansell, a lato, con la Vespa che si è aggiudicato conquistando la prima pole position al volante della Williams con cui poi ha anche vinto la gara (FotoVillani)



LA PAURA ingiustificata che aleggiava intorno a questo Gp ha fatto sì che Marco Piccinini, d.s. della Ferrari, abbia fatto ingaggiare, nonostante i piloti fossero contrari, due guardie del corpo che non perdevano di vista Alboreto e Johansson nemmeno per un attimo giorno e notte. Sono costati 70 mila lire l'ora, per niente.

LA LOLA Beatrice di Jones ha accusato gravi problemi ai freni il venerdì: dopo un paio di giri l'olio cominciava a bollire e la frenata diventava sempre meno efficace. I tecnici del team per cercare di ovviare all'inconveniente hanno montato delle prese più grandi.

GAINNAULT, il responsabile stampa della Fisa, si è servito dell'elicottero per andare dall'albergo al circuito che distava solo un paio di chilometri via terra e non più di 500 metri per via aerea. In compenso va sottolineato il gran lavoro svolto a favore della stampa da Luise, questa volta tutta sola nel suo incarico; è riuscita a informare tutti sebbene la sala stampa fosse suddivisa in tre posti diversi e lontani fra loro.

IL RAZZISMO non è unilaterale: sabato mattina si è verificato un caso increscioso, un giovane italiano residente in Sudafrica da molti anni mentre si recava all'autodromo in compagnia della sua fidanzata è stato aggredito da quattro Afrikanse dopo che lo hanno sentito parlare in italiano. Lo hanno accusato di essere legato a una nazione che pratica una politica contraria alla realtà sociale del Sudafrica. Il giovane è stato picchiato a sangue ed è stato liberato solo grazie all'intervento dei genitori che hanno minacciato di sparare sugli aggressori.

LA TECNICA/A Kyalami si è parlato molto della nuova Brabham

La «bassotta» di Murray

Avrà il motore fortemente inclinato a sinistra e gli scarichi uscendo in basso, faranno guadagnare un po' di effetto suolo. Tutti i team si sono adeguati alle norme sulle prese d'aria

Testo e disegni di **Giorgio Piola**

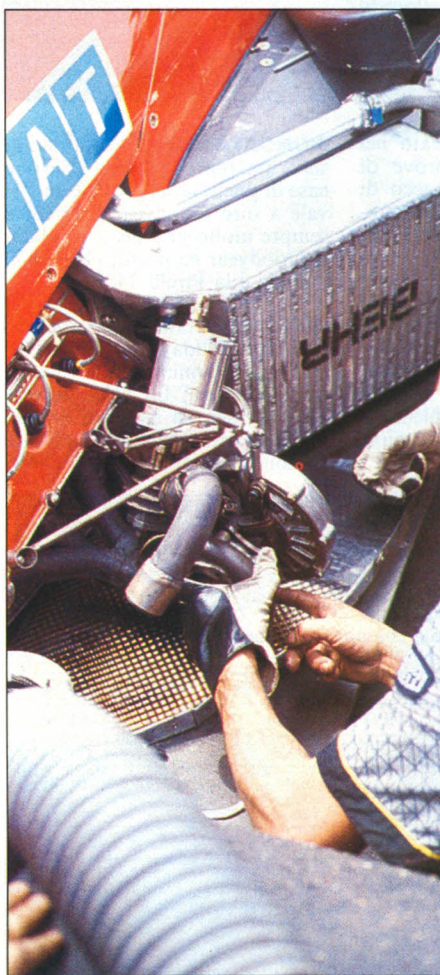
KYALAMI — Quasi inesistenti le novità in SudAfrica. Con il campionato ormai deciso le varie squadre hanno portato lo stesso materiale utilizzato 15 giorni fa a Brands Hatch. Tralasciamo quindi il solito ordine, team per team, per riassumere in breve quello che si è visto a Kyalami. La Ferrari era attesa con qualche novità, invece sono state portate solo delle turbine speciali che Alboreto ha

provato, senza successo, giovedì mattina. Michele aveva il telaio n. 83 su cui venerdì è stata applicata la vecchia carrozzeria inferiore, cioè quella con il profilo estrattore posteriore lungo e niente alettone triplano (abbinato sulle altre vetture con un profilo più certo). Johansson aveva la n. 86 mentre il muletto era la n. 84. Diverse le paratie laterali degli spoiler anteriori che ora arrivano quasi a sfiorare i pneumatici dove prima vi erano le prese d'aria dei freni, bandite dalla Fisa. Qui in Sudafrica tutte le squadre si sono adeguate alle nuove regole per questi dispositivi, anche la Toleman che ha eliminato sia le prese d'aria dei freni, sia le carenature ai lati delle paratie degli spoiler che lavoravano in unione con le prese stesse. La squadra inglese ha portato la 03 per Fabi, la 04 per Ghinzani e la 01 come muletto (questa macchina era in genere utilizzata per le prove private). Nuovo telaio (il numero 6) per Prost (il primo realizzato interamente in fabbrica dalla McLaren mentre i precedenti erano realizzati in parte presso l'americana Hercules) con Lauda sulla 4 e vettura di scorta la 3. Le McLaren avevano le nuove prese d'aria al retrotreno che coprono il cerchione, delle prese piccole invece davanti.

Alla Arrows è stato lasciato a casa il telaio numero 5, quello modificato e di più recente costruzione; Boutsen disponeva della n. 4, Berger della n. 2 mentre il muletto era la 1. Tutte e tre le Williams avevano la nuova sospensione posteriore abbinata alla nuova carrozzeria più bassa al retrotreno introdotta a Brands Hatch solo su due vetture, diverse inoltre le

prese dei freni più piccole e strette. Due sole vetture per la Tyrrell con Brundle sulla n. 3 e Streiff sulla n. 2. La n. 1 era stata danneggiata nelle prove in Inghilterra. Radiatori più grandi per il caldo suafricano e baffi anteriori più piccoli per le Alfa, che hanno conservato gli stessi telai di quindi giorni fa così come tutte le altre squadre. De Angelis ha utilizzato sulla sua Lotus sia i deviatori di flusso

Europa avevamo già dato alcune anticipazioni sulla nuova Brabham Bt55 che Gordon Murray sta preparando in gran segreto. La scocca sarà sempre realizzata in materiali compositi. Confermata la posizione del pilota che sarà quasi sdraiato per consentire la realizzazione di una vettura estremamente bassa con un serbatoio della benzina più largo e naturalmente basso e un nuovo cambio trasver-



Intanto la Ferrari pensa alle turbine



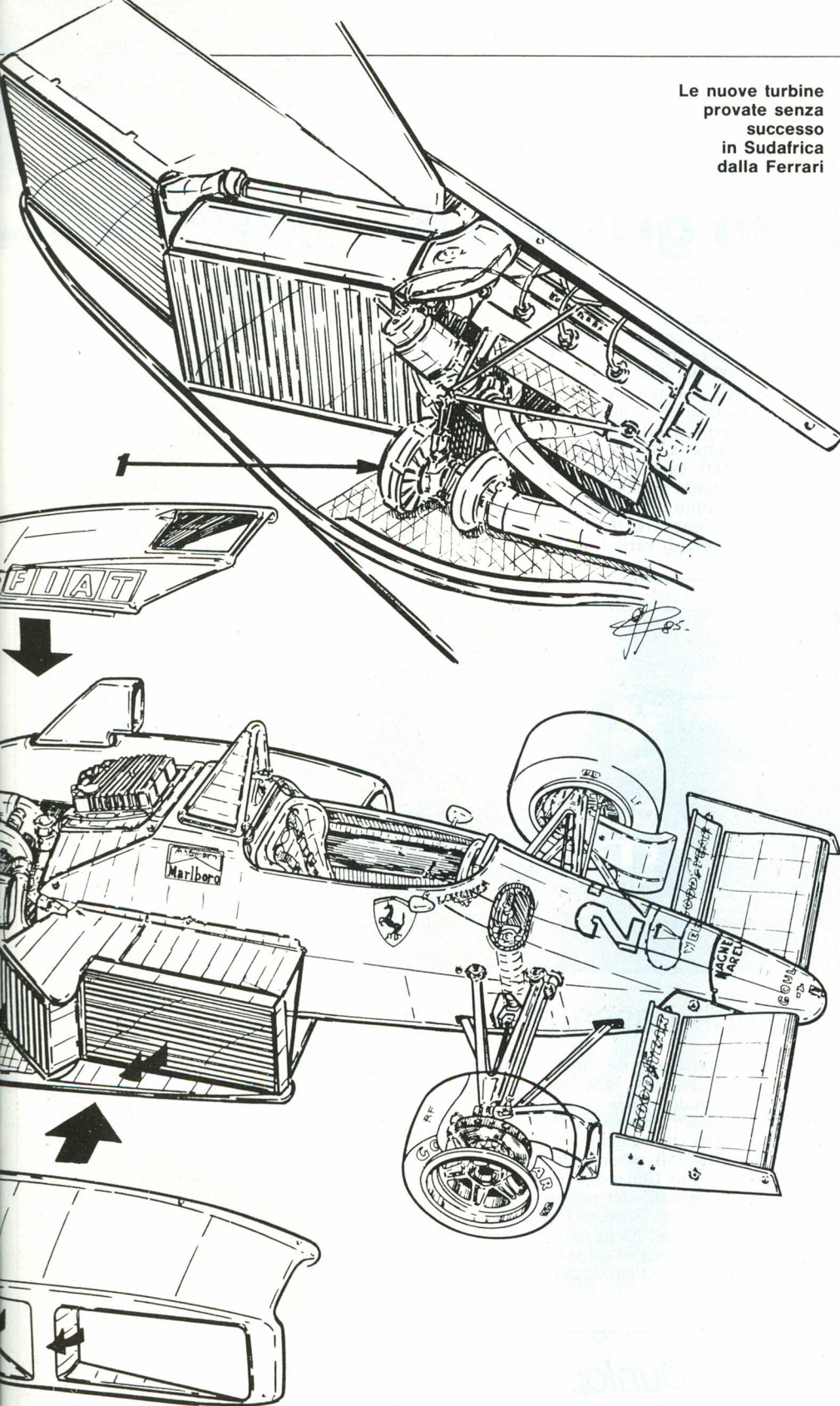
La Ferrari è ritornata alle vecchie soluzioni sulla vettura di Alboreto con la carrozzeria inferiore lunga (n. 1), con paratie laterali (n. 2) alettone ad un solo elemento, al posto di quello triplano adottato da Johansson, e paratie laterali più corte. A sinistra: i meccanici lavorano attorno le speciali turbine provate a Kyalami (FotoVillani)

anteriori, sia i flap davanti alle ruote posteriori, mentre Senna ha adottato solo i primi. La Minardi in gara ha impiegato un nuovo motore con la possibilità di dare maggiore pressione grazie ad una diversa taratura della iniezione semielettronica.

NELLE PAGINE di tecnica del Gp di

sale realizzato in collaborazione con Weissmann. Maggiori precisazioni per quanto riguarda la posizione del motore. Avevamo già detto che sarebbe stato montato inclinato sulla sinistra. Ora si è saputo che l'inclinazione dovrebbe essere notevole, circa 70 gradi, con gli scarichi che escono in basso in modo da poter fuoriuscire dalla parte inferiore postero-

Le nuove turbine
provate senza
successo
in Sudafrica
dalla Ferrari



re della vettura, guadagnare così un po' di effetto suolo. Si sono quindi rivelate infondate le notizie che volevano il propulsore inclinato a destra. Il cassoncino di aspirazione sul quale continuando gli esperimenti già iniziati da alcune gare, sarà ancora più basso con i collettori di aspirazione incurvati in basso in modo da poter fare un cofano motore molto piatto

e ridotto in altezza. La nuova Brabham non mancherà di sorprendere per la notevole riduzione in altezza della carrozzeria con nuove disposizioni per i radiatori e lo scambiatore di calore. Forse anche per questo chi ha visto la vettura in fase di modello in legno, ha avuto l'impressione di una macchina molto più larga delle altre. □

Ottime le gomme da tempo

E Pirelli si «qualifica»

KYALAMI — Anche in Sudafrica, la Pirelli ha confermato di avere ormai risolto tutti i problemi in fatto di gomme da qualifica. Quelle utilizzate a Kyalami non erano state provate in occasione dei famosi test dell'inverno scorso che pure avevano visto la Casa milanese molto attiva sulla pista sudafricana. A quel tempo il «rebus-qualifiche» doveva ancora essere risolto, ma ormai Piquet e gli altri «pirellisti» trovano un grosso aiuto nella possibilità di utilizzare le gomme siglate «1» per due uscite dopo l'operazione di «raspatura» che riporta il battistrada a livello ideale. Nonostante il caldo di Kyalami non abbia fornito il vantaggio riscontrato a Brands Hatch, dove il clima era ben più freddo, la possibilità di uscire con le gomme già calde e perfettamente tornite (per l'aria calda all'interno della gomma la dilatazione è perfetta e la raschiatura riesce perfino a migliorare il battistrada rispetto all'«originale»), diventa un elemento prezioso nella battaglia per la pole-position. Le gomme da gara siglate «2», «3» e «4» erano invece perfettamente identiche a quelle sperimentate lo scorso inverno a Kyalami e che avevano permesso di ottenere tempi appena superiori all'1'06". In casa-Goodyear, nessuna grossa novità. Sono stati portati pneumatici di tipo «A» (duri), «B» (semiduri), «C» (semimorbidi) e «E» (qualifica) già visti in occasione degli ultimi tre gp pur se con differente utilizzazione. Le «A» siglate 4363 (anteriori) e 4294 (posteriori) erano le stesse gomme viste a Monza. Le «B» siglate 4290 (anteriori) erano tipo «C» in Belgio e ugualmente «B» a Brands Hatch mentre le 4296 posteriori erano «B» anche a Brands Hatch. Le «C» 4302 (anteriori) e 4303 (posteriori) erano le stesse di Brands Hatch, ma le posteriori si erano ugualmente viste a Monza. Le «E» 4299 (anteriori) e 4356 (posteriori) erano già state utilizzate in Belgio e a Monza. Ugualmente, le sole anteriori erano apparse anche a Brands Hatch. Come si nota, un «valzer» che ha come motivo conduttore il caldo e la abrasività della pista, notevole nel caso di Kyalami. Sorprende che alcune gomme fossero le stesse di Brands Hatch, ma fino ad un certo punto. Pur con temperature esterne diverse, la pista inglese presenta delle curve semi-veloci decisamente impegnative (e d'altronde con la temperatura molto rigida le gomme non andavano in temperatura), anche più ostiche di quelle di Kyalami dove però il caldo non permette di scegliere mescole troppo morbide. (d. b.)

Le decisioni del Comitato Esecutivo

Trofeo Osella in gruppo 6

NELLA riunione tenutasi a Milano il Comitato Esecutivo della Csaì ha ratificato alcune importanti decisioni riguardanti la regolamentazione del prossimo anno. Per il gruppo 6 è stato confermato che il titolo italiano verrà assegnato solo alla 1. divisione, quella che monta i motori Alfa Romeo 2500 a sei cilindri. Alla 2. divisione verrà assegnato un Trofeo. A tale proposito Enzo Osella che ha raccolto 14 adesioni di piloti, darà vita ad una sua iniziativa riservando uno challenge per questa divisione, articolato su otto gare in pista e quattro in salita. Sempre per la velocità in circuito le gruppo 6 della 2. divisione non adotteranno più la strozzatura che sarà sostituita da un limitatore di giri fornito dalla Magneti Marelli. Per la Formula

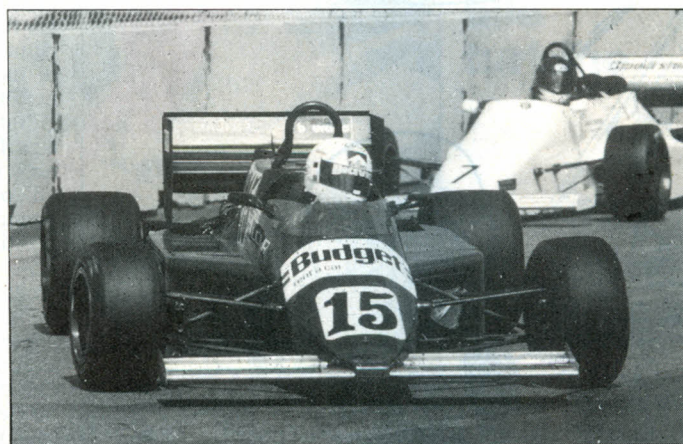
3 è sempre più probabile il ritorno ai pneumatici Michelin, mentre per la Coppa Europa l'Italia presenterà la candidatura di Imola, il 14 o il 24 ottobre. Per il campionato produzione, un Trofeo sarà riservato al gruppo A e le classi saranno fino a 1600: per il gruppo N sono state deliberate delle Coppe di classe. A proposito di questo la Sottocommissione velocità sta portando avanti un progetto strutturato su gare riservate a vetture monotipo. Così la Csaì si troverebbe ad organizzare tanti campionati monomarca. Un progetto abbastanza fantasioso e fuori dalla realtà, che non tiene conto della realtà tecnica di un campionato produzione vero, ossia quella di mettere a confronto vetture di varie Case.

Ottimo il bilancio Formula 3

LA MULTISPE ha reso noto lunedì 21 ottobre i dati ufficiali della stagione italiana di formula 3. Dalle cifre è emerso il grande ritorno pubblicitario che il campionato ha avuto sia presso la televisione che sui quotidiani. Nell'occasione la Multispe ha presentato i sette piloti tricolori che difenderanno l'onore della squadra azzurra nella Coppa Europa della terza formula: si tratta di Franco Forini, Marco Apicella, Alex Caffi, Fabrizio Barbazza, Nicola Larini, Giorgio Montaldo e Luis Sala.

La Pre.ma resta con la Ralt

IL TEAM Pre.ma.racing ha preso una decisione definitiva circa la vettura che schiererà nel prossimo campionato italiano di Formula 3. La squadra veneta disporrà ancora di telai Ralt, del nuovo modello probabilmente siglato Rt 30B che manterrà la stessa struttura anteriore mentre sarà diverso nella sospensione e nell'andamento della forma aerodinamica nel retrotreno. Piloti saranno Rinaldo Capello e al 99% Giorgio Montaldo. Intanto la Pre.ma.racing farà sostenere un test al pilota Angelo Guarini, esperto delle corse in salita, al volante di una March 85B di F. 3000 al Paul Ricard. Non è escluso che Guarini possa correre nel mondiale del prossimo anno appoggiato dalla Pre.ma.



Sparshott passa alla Lola

IL TEAM Bs di Bob Sparshott, vincitore con Christian Danner del campionato europeo di F. 3000, passerà... dall'altra parte della barricata nel 1986, schierando nella serie mondiale i nuovi telai Lola, al posto di quelli della March. La ragione della scelta va ricercata nei profondi legami di amicizia che legano il team Bs con Ralph Bellamy, il progettista della March 85B recentemente passato alla Lola per disegnare la nuova monoposto. Con molta probabilità, quindi, saranno ben sei le Lola nel campionato del prossimo anno. Due saranno schierate dal team ufficiale del francese Jean Louis Mosnier (che a Curacao ha affidato le vetture ad Alessandro Santin nella foto Alquati e a Gabriele Tarquini), due il team Bs e due il team Sanremo di Alberto Colombo, seriamente interessato all'arma del rilancio della Casa di Eric Broadley.

Offerta Dunlop in F. 3

IL PREVISTO duello tra Pirelli e Michelin per la fornitura della monogomma nel prossimo campionato italiano di Formula 3 ha trovato un inatteso terzo incomodo, la Casa inglese Dunlop che recentemente ha tentato la stessa mossa in Gran Bretagna, senza ottenere un nulla di fatto. La Dunlop ha messo a disposizione del team Forti alcuni treni di gomme che sono stati provati sulla Dallara-Volkswagen di Franco Forini la settimana scorsa all'autodromo di Imola. Forini ha girato moltissimo, ottenendo il suo miglior tempo alla 52. tornata, segno che la miscela della Dunlop è certamente molto buona e resistente. I test con questo pneumatico proseguiranno all'autodromo del Mugello, la settimana successiva alla gara europea del Paul Ricard.



Dopo Monza rovente

LA GARA di camion, annullata per ordine prefettizio, sta avendo dei risvolti politici insospettabili all'interno della giunta comunale di Monza. La settimana scorsa si è dimesso il presidente della Commissione per la Cultura e lo Sport avvocato Gigi Del Signore, in disaccordo con la politica anti motoristica dell'attuale giunta. Altra polemica è stata sollevata da Franco Mobilio, componente della commissione per la concessione delle licenze. Nella foto uno dei protagonisti che avrebbero dovuto partecipare alla corsa, il milanese Giovanni Bellicchi alla guida del suo Iveco (Attualfoto).

■ **NUVOLARI.** È stato inaugurato a Mantova il museo dedicato a Tazio Nuvolari, che raccoglie tutto il materiale lasciato alla città per disposizione testamentaria della vedova del compianto pilota mantovano. Il museo sorge in palazzo Del Broletto.

■ **SCCA.** La serie americana di Formula 3000 avrà un montepremi molto basso, circa 50.000 dollari. Per quanto riguarda le novità del campionato c'è da rilevare che i propulsori verranno smontati nelle verifiche tecniche. I motori saranno Buick 4 litri a 6 cilindri.

■ **FABI.** Il campione europeo di Formula Ford 2000, il canadese Bertrand Fabi, correrà l'anno prossimo nel campionato Marlboro di Formula 3. Interessati al giovane sono parecchi team di primo piano, tra i quali il Murray Taylor e il Bennet.

■ **WEIDLER.** Il campione tedesco di Formula 3 Volker Weidler punta alla F. 3000. È in contatto attualmente con alcune squadre di primo piano della serie, tra le quali l'Onyx, il Bs e il team Jordan.

■ **LEONI.** Lamberto Leoni oltre alla F. 3000, categoria nella quale dovrebbe restare con la squadra di Corbari, è interessato al mondiale sport, dove parteciperà al volante di una Porsche.

■ **DACCÒ.** Il futuro agonistico di Guido Daccò potrebbe prendere la strada americana della Formula Cart. In caso contrario il brianzolo resterà in F. 3000 probabilmente con il team Sanremo.

In vista un clamoroso rientro mondiale

Mono Michelin in F.3000

NEI GIORNI dell'effettuazione del Gran Premio di Curaçao è circolata nei box una notizia alquanto interessante sul futuro della Formula 3000. Pare infatti che la Michelin, assente dai campionati internazionali a ruote scoperte dal 1984, abbia intenzione di entrare prepotentemente nel settore offrendo a prezzi concorrenziali un pneumatico radiale adatto a queste veloci e potenti monoposto. L'offerta della Casa francese dovrebbe essere la più allet-

tante per i vari costruttori e team manager del «circus» cadetto, i quali hanno più volte affermato la necessità di una gomma radiale che possa assicurare una buona resistenza all'usura, prestazioni eccellenti e costi concorrenziali di gestione. Questi tre aspetti della questione, al momento non paiono essere in possesso di nessuno degli altri due costruttori interessati alla monogomma del prossimo campionato mondiale di categoria. La Avon, infatti, dispone di

gomme tradizionali a tele incrociate che mal si adattano alle sospensioni raffinate delle monoposto di F.3000, mentre la Bridgestone, pur avendo una tecnologia raffinata, non ha un ciclo produttivo tale da poter assicurare uno stock sufficiente di pneumatici radiali. Senza contare che la Michelin potrebbe porre sul banco della trattativa un sostanzioso apporto economico, partecipando attivamente al monte premi del campionato mondiale.

Motor Stars all'insegna dello sport

IL MOTOR STARS di Udine aprirà i battenti il 30 ottobre per concludere la 9. edizione della propria vita il 30 novembre. Tra le novità più importanti della rassegna friulana, che si svolgerà nel Quartiere Fieristico Udine Esposizioni, vi sarà la realizzazione di un tracciato adatto al fuori strada dove la Mercedes Italia invierà i modelli a quattro ruote motrici. La mostra vera e propria verterà sull'esposizione di monoposto di Formula 3, della Brabham a ventilatore di Niki Lauda, vincitrice del Gran Premio di Svezia del 1978, mentre è prevista l'esibizione degli stunt men dell'equipe del cascatore francese Jean Pierre Charasse.

■ LANGES. Claudio Langes, dopo il magnifico terzo posto al Gp di Curaçao, proverà le prossime settimane a Donington il nuovo motore Ford-Cosworth Dfl preparato da Nicholson che sarà montato sulla March 85B del team di Eddie Jordan.

Gli scherzi di Capelli

A CURAÇAO Michel Fertè, Ivan Capelli, Alain Fertè e Emanuele Pirro (da sinistra a destra nella FotoAlquati) ne hanno combinate di tutti i colori, uscendo il venerdì sera assieme con questo abbigliamento «indigeno». Capelli, però, non si è limitato a «mostrarsi» ma ha organizzato una vera e propria beffa ai danni del suo preparatore Cesarino Gariboldi e dello sponsor Angelo Ferro del Genoa Racing. È infatti sparito per mezz'ora circa e si è presentato nella stanza d'albergo dei suoi due patron completamente incroccato da capo a piedi. «Sono caduto per strada — ha detto — e mi hanno portato al pronto soccorso. Domani non potrò correre né provare». Poi ha tagliato corto levandosi le false bende, composte più che altro da carta igienica, con gran sollievo degli esterrefatti Gariboldi e Ferro, prossimi a un vero e proprio tracollo.



Reynard rinvia al 1987

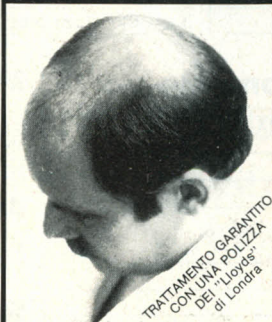
NON CI sarà nessuna Reynard nelle gare del prossimo campionato mondiale di F. 3000. Secondo quanto si sussurra in Gran Bretagna, il giovane costruttore inglese, dopo la non proprio brillante conclusione di stagione in Formula 3 vuole dapprima privilegiare un programma nella terza formula, modificando ampiamente la propria monoposto, soprattutto nelle sospensioni anteriori e posteriori. Per far ciò Reynard abbandonerà per qualche mese il piano legato alla formula cadetta che verrà costruita, se tutto andrà per il meglio, solo nella seconda parte dell'anno.

Giannini torna con Dallara

IL PILOTA romano Luigi Giannini, dopo una stagione di quasi totale inattività, dovrebbe rientrare nel 1986 in formula 3 al volante di una Dallara 386 Alfa Romeo. Giannini, che a lungo aveva sperato di poter esordire in F. 3000 al volante della fantomatica Minardi mossa da motore Lamborghini disputerà tutto il campionato italiano di categoria.

**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 "Loyès"
di Londra

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



realtime mo

**ORA - FINALMENTE - ANCHE IN ITALIA!
Trapianto eseguito dai migliori chirurghi
internazionali (con garanzia assoluta)**

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

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

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.

Le nuove regole del 1986

Sono state confermate le modifiche alla regolamentazione 1986 decisa dal Csn di Modena, con le seguenti integrazioni.

GARE IN CIRCUITO

Campionato italiano F.3: conferma della regolamentazione 1985. Monogomma. Numero delle gare: 14. Effettuazione della gara in prova unica con eliminazione batterie.

Campionato italiano Sport Nazionale: gare riservate esclusivamente alle Sport Nazionali. Punteggio: 20/15/12/10/8/6/4/3/2/1. Premi: gara per gara (a carico degli organizzatori): L. 6.000.000. Gomme: status quo 1985, con limitazione a sei pneumatici. Slick per le prove ufficiali e gara, salvo l'impiego di gomme scolpite in caso di pioggia, senza alcuna limitazione di numero. Verifiche d'ufficio: obbligatorie; almeno 2 vetture, una a scelta dei Commissari Sportivi, una a sorteggio, curando che non vengano verificati motori dello stesso preparatore. Commissario tecnico d'ufficio per tutte le gare, coadiuvato dal Commissario Tecnico delegato. Divieto di poter effettuare prove libere prima del venerdì precedente la gara.

Vetture Sport 2000: Istituzione di un Trofeo Nazionale Sport 2000, con le seguenti caratteristiche. Vetture: Sport 2000 aspirato con **limitatore di giri**. Numero minimo partenti gare in circuito: 8 vetture con possibilità di annullamento della gara qualora il suddetto numero non sia raggiunto. Premi: gara per gara (a carico degli organizzatori)

L. 5.000.000. Punteggio: come Sport Nazionale; Gomme: libere. Divieto prove libere prima del venerdì precedente la gara.

Trofeo Nazionale Formula Fiat Abarth: conferma della proposta Csn. Monte premi gara per gara (a carico organizzatori) L. 4.800.000.

Trofeo Nazionale Formula Panda Monza: conferma della proposta del Csn con adeguamenti dei premi a L. 4.800.000.

Trofeo Nazionale vetture Gruppo A: istituzione di due Divisioni: fino a 1600 cc e oltre 1600 cc. Con assegnazione della Coppa alla Divisione che non si aggiudica il Trofeo. Punteggio per Divisione: 20/15/12/10/8/6/4/3/2/1. Premi: gara per gara (a carico degli organizzatori) L. 3.200.000.

Coppa Csaì Gruppo N: Assegnazione della Coppa sulla base del maggior punteggio conseguito nella classifica finale. Classi: punteggio per gara: 9/6/4/3/2/1.

Velocità su strada: Abolizione del regime di parco chiuso tra due manches nelle gare con 2 o più manches. È stato inoltre confermato che non potranno partecipare alle gare di velocità in salita le vetture dei Gruppi 2/3/4/5, così come deciso dal Csn di Modena, e nel rispetto della normativa che nel 1983 prorogava il mantenimento di questi gruppi nelle gare in salita per un biennio.

I provvedimenti del giudice Csaì

Buccolo Antonio: Cronoscalata Città di Verrucchio (1/9/1985). Un mese di sospensione, con decorrenza 8/10/1985 per rifiuto d'ingressp al parco chiuso.

Tambone Giuseppe: Cesana-Sestriere 1985. Giudice sportivo respinge opposizione e conferma sanzione già inflitta, ovvero sospeso da attività per mesi 6 di decorrenza dal 7/8/1985.

Arè Maurizio: F. Fiat Abarth, Imola 22/9/1985. A parziale modifica decreto sospensione, infligge ammonizione con diffida e ammenda di L. 150.000.

Boccia Giovanni, Sambuco Luigi, Franzese Francesco: 5. Coppa Gigi Pezzullo del 15/9/1985. Mesi otto di sospensione da attività sportiva; decorrenza 8/10/1985, perché sprovvisti di licenza valida e per sostituzione con altro conduttore.

Asa Castrovillari: 3. cronoscalata del Pollini del 16/6/1985. Ammenda di L. 300.000 per mancato invio incarto di chiusura.

Antonio Celestino: 3. cronoscalata del Pollino del 16/6/1985. Ammonizione con diffida quale segretario di manifestazione per mancato inoltro incarto di chiusura.

Ivo Saveri: Slalom Molini di Triora dell'1/9/1985. Mesi sei di sospensione da attività sportiva con decorrenza dall' 8/10/1985 per rifiuto sottoporre vettura a verifica.

Le date italiane '86

All'attenzione degli Organizzatori: ai fini della discussione per la definizione del calendario 1986, prevista a Roma, presso la sede dell'ACI - via Marsala 8, 6. piano, il 29 ottobre p.v., la CSAI comunica le principali date delle gare Fisa nel 1986.

FORMULA 1

Sono state bloccate 20 date, tra le quali il Comitato Esecutivo Fisa, che si riunirà a dicembre, sceglierà 16 Gran Premi:

9 marzo: **Gp Sudafrica**
o **Gp Argentina**

23 marzo: **Gp Brasile**

6 aprile: **data bloccata**

13 aprile: **Gp Spagna**

27 aprile: **Gp S. Marino (Imola)**

11 maggio: **Gp Monaco**

25 maggio: **Gp Belgio**

15 giugno: **Gp Canada**

22 giugno: **Gp Detroit**

6 luglio: **Gp Francia**

13 luglio: **Gp Gran Bretagna**

27 luglio: **Gp Germania**

3 agosto: **data bloccata**

10 agosto: **Gp Ungheria**

17 agosto: **Gp Austria**

31 agosto: **Gp Olanda**

7 settembre: **Gp Italia (Monza)**

21 settembre: **Gp Portogallo**

12 ottobre: **Gp Messico**

26 ottobre: **Gp Australia**

Campionato Mondiale Vetture sport (ex Endurance)

6 aprile: **Mugello**

20 aprile: **Monza**

Formula 3000

4 maggio: **Vallelunga**

29 giugno: **Mugello**

20 luglio: **Pergusa**

Turismo

23 marzo: **Monza**

24 agosto: **Misano**

Auto storiche

6 aprile: **Monza**

28 settembre: **Vallelunga**

Montagna

29 giugno: **Macerata**

13 luglio: **Potenza**

20 luglio: **Cesana/Sestriere**

Autocross

11 maggio: **Vaccarino**

21 settembre: **Maggiara**

Rallies

Campionato del mondo:

12/18 ottobre: **Rally San Remo**

Campionato d'Europa:

coeff. 4: 16/19 aprile: **Costa Smeralda**

coeff. 3: 15/17 maggio: **Isola d'Elba**

12/15 giugno: **Sicilia**

coeff. 2: 24/27 luglio: **Lana**

28/31 agosto: **Piancavallo**

coeff. 1: 29/31 maggio: **4 Regioni**

L'INTERVISTA/Christian Danner

Scuola di pulizia

Grazie al suo stile regolare di guida, il giovane tedesco si è imposto non solo in F.3000, ma anche all'attenzione dei team manager della F.1: Arrows e Zakspeed se lo contendono

di Ian Phillips

CURAÇAO - Il Gran Premio di Curaçao era finito da quattro ore. La notte tropicale, scendendo di colpo sulla piscina dell'Hotel Plaza stava ponendo termine alla stagione 1985 della F. 3000. Piloti, team manager, meccanici e giornalisti, riuniti assieme, si lasciavano andare, circondando con non nascoste intenzioni Christian Danner che in compagnia della fidanzata stava apprestandosi ad una lauta cena. In una brevissima frazione di secondi Danner veniva preso a più mani, trasportato sul bordo e buttato, vestito di tutto punto, in acqua. Era il «piccolo omaggio» che tutto l'ambiente della specialità ave-

tentativi, aveva finalmente vinto una competizione valida per un campionato europeo. In Germania, già da due anni si erano dimenticati di lui, e persino alcuni dei suoi amici più vicini, stavano cominciando a chiedersi se fosse mai riuscito a sfondare, ad uscire dal ruolo di eterna promessa dell'automobilismo. La vittoria di Pau, coincideva con la sua cinquantottesima corsa in monoposto, mentre la BMW lo aveva eliminato praticamente da tutti i programmi sportivi, dopo averlo lanciato direttamente in F.2 nel 1981. In seguito alla vittoria di Pau, sollevato da cinque anni di pressione, Christian è diventato un

uomo nuovo. Ha vinto due delle quattro corse di F.3000 successive, riuscendo a debuttare nei Gran Premi con il team Zakspeed a Spa. La settimana successiva, in occasione della sua 64. gara in monoposto ha ottenuto la quarta vittoria stagionale, conquistando il primo titolo di F.3000. In termini di tempo, Danner sta correndo da parecchi anni, ma la sua carriera è scarsa di risultati come quella di un pilota di Formula Ford. Adesso è riuscito ad arrivare ai vertici,



Anche a Curaçao Christian Danner non ha mancato di fare proseliti tra il pubblico femminile (sopra, FotoFalletti). A destra, il campione europeo in gara, dove non ha potuto andare più in là del quarto posto per guai alle gomme (FotoAlquati)

va riservato al campione europeo, il dominatore della stagione, un personaggio che nel giro della Formula 3000 ha sempre avuto attorno a sé la simpatia dei rivali. E che si è imposto per la sua pulizia, non solo in pista, ma anche nella vita di tutti i giorni. E adesso la Formula 1 si interessa a lui: dopo la Zakspeed anche la Arrows potrebbe schierarlo con i suoi colori. «Era maledettamente ora», è stato tutto quello che Christian ha detto quando ha vinto la corsa di F. 3000 a Pau nello scorso maggio. Dopo quattro stagioni e mezzo di

tentativi, aveva finalmente vinto una competizione valida per un campionato europeo. In Germania, già da due anni si erano dimenticati di lui, e persino alcuni dei suoi amici più vicini, stavano cominciando a chiedersi se fosse mai riuscito a sfondare, ad uscire dal ruolo di eterna promessa dell'automobilismo. La vittoria di Pau, coincideva con la sua cinquantottesima corsa in monoposto, mentre la BMW lo aveva eliminato praticamente da tutti i programmi sportivi, dopo averlo lanciato direttamente in F.2 nel 1981. In seguito alla vittoria di Pau, sollevato da cinque anni di pressione, Christian è diventato un uomo nuovo. Ha vinto due delle quattro corse di F.3000 successive, riuscendo a debuttare nei Gran Premi con il team Zakspeed a Spa. La settimana successiva, in occasione della sua 64. gara in monoposto ha ottenuto la quarta vittoria stagionale, conquistando il primo titolo di F.3000. In termini di tempo, Danner sta correndo da parecchi anni, ma la sua carriera è scarsa di risultati come quella di un pilota di Formula Ford. Adesso è riuscito ad arrivare ai vertici, e può soltanto migliorare! Erano in molti ad essere contenti quando Christian ha vinto il titolo con ottimo stile a Donington, ma due uomini in particolare avevano un motivo per gioire: Bob Sparshott e Ralph Bellamy, e in tutti i suoi commenti del dopo gara, Danner non ha mai dimenticato di ringraziare queste persone. «Senza il loro aiuto, oggi non sarei un pilota, e non starei certo parlando di vittorie. Per due anni Bob mi ha fatto correre quando nessun altro mi voleva; non

segue

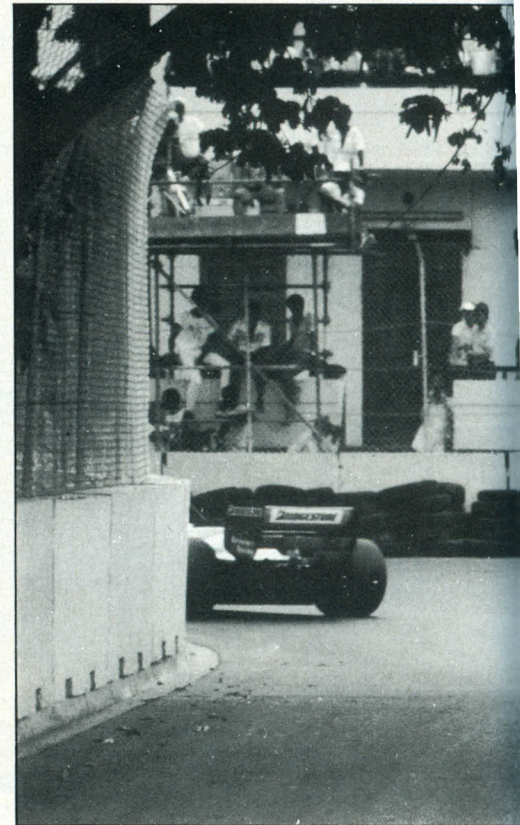
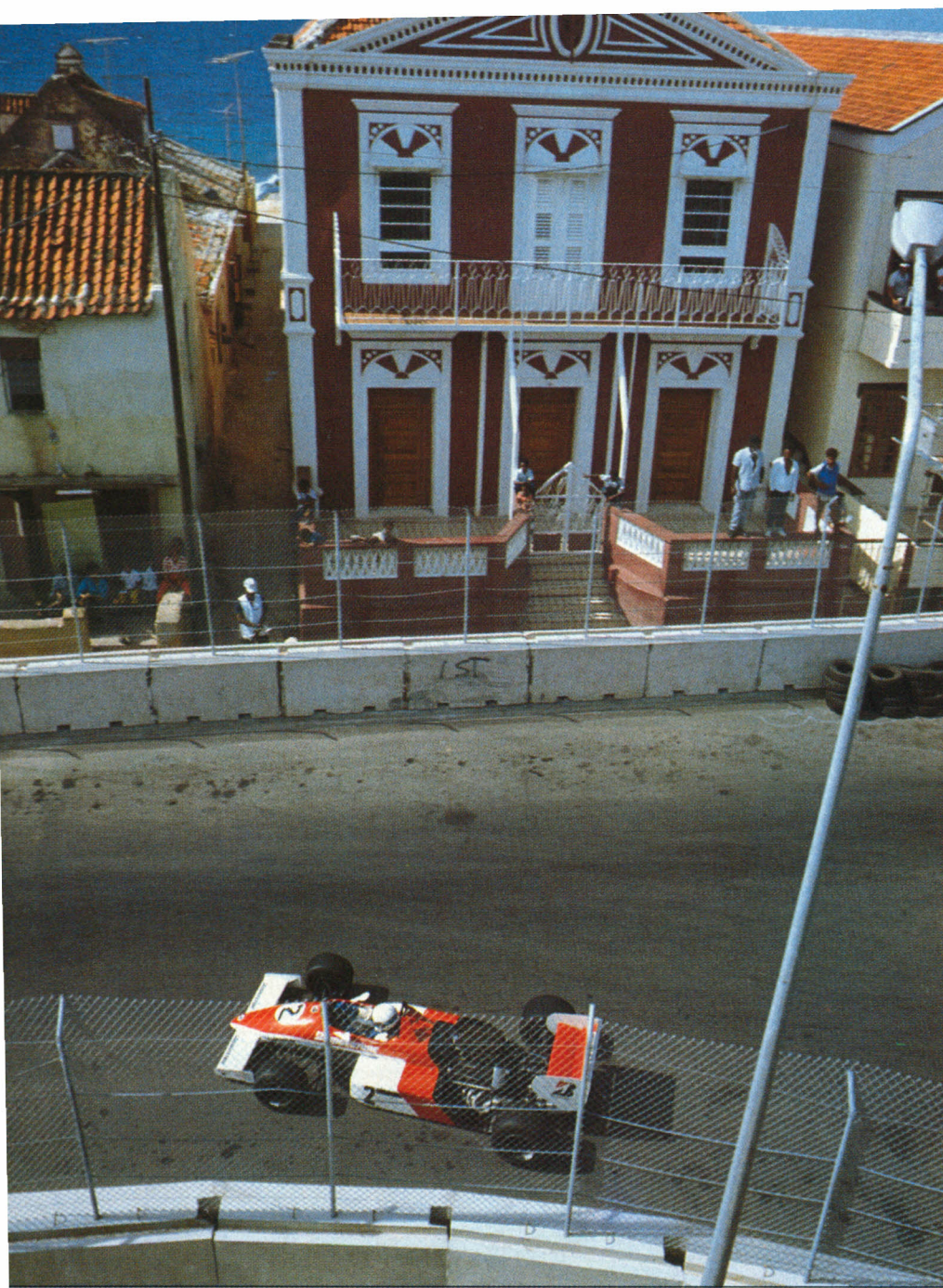




Scuola di pulizia

segue

avevo soldi, soltanto esperienza, e lui ha corso il rischio. Ho lavorato con Ralph dal giorno in cui mi sono seduto per la prima volta al volante di una monoposto. A parte il fatto che ha progettato la March 85, Ralph mi ha dato l'appoggio e l'incoraggiamento per continuare a correre quando forse sarebbe stato più facile rinunciare. È ovvio che desideravo vincere il titolo per me stesso, solo Dio sa quando vincerò un'altra corsa per non parlare di un campionato se passerò alla F.1, ma prima di tutto volevo vincere il titolo per Bob e Ralph». Christian sarà un buon campione. Il ventisettenne tedesco, di statura alta e di bell'aspetto, è



Difficile e tortuoso il tracciato di Curaçao non ha concesso attimi di tregua al meritato vincitore John Nielsen (sopra). Ivan Capelli (sotto) in splendida forma e secondo all'arrivo. A destra, Pirro, solo sesto con la March Onyx (FotoAlquati)

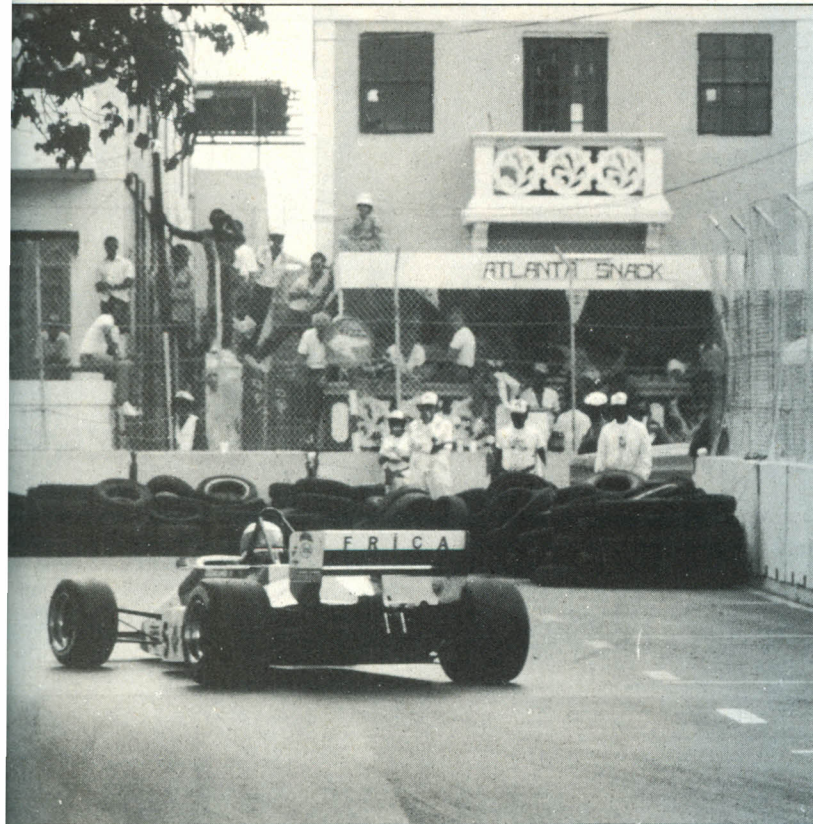


molto distinto, intelligente, e soprattutto onesto con se stesso e gli altri. Alla fine del 1983 la sua carriera era stata praticamente bloccata, ma ripensando a quel periodo, Danner non prova amarezza. Aveva concluso un accordo di tre anni come pilota ufficiale BMW in F.2, però in seguito la Casa tedesca si era ritirata, e lui si ritrovò senza guida. Apparentemente tutto era contro di lui, e Danner passò un inverno lungo e duro, chiedendosi come tutto ciò sarebbe andato a finire. «Ci ho pensato sopra a lungo e con impegno, se valeva la pena continuare o meno. Forse quelli che mi avevano troncato la carriera avevano ragione, non ero abbastanza bravo. Ho analizzato tutto quello che avevo fatto, e ritenevo onestamente di avere ancora qualcosa da

un po' le riviste in vendita, buttando furtivamente un'occhiata sulle ragazze nude; quando una rivista chiamata Sport Auto colse la mia attenzione. In copertina c'era la foto di una F. 5000 bianca pilotata da Peter Gethin o Brian Redman, non lo ricordo bene, ma era una stupenda foto. Ne rimasi incantato. Acquistai la rivista per quella foto e dopo averla letta comprai anche il numero successivo e quello dopo ancora. Prima che me ne rendessi conto, divenni un appassionato di questo sport, e prima di lasciare la scuola sapevo già quello che volevo fare». Abitando a solo mezz'ora di distanza dalle montagne innevate, sciare divenne la sua passione principale «Dopo la scuola prendavamo la nostra attrezzatura, si saltava su un treno e si

un totale di cinque corse e l'ultima terminò con un grosso incidente sul vecchio Nürburgring, nella tristemente famosa curva Schwalbenschwanz. «Presi velocemente un cordolo, e la macchina volò via atterrando con le ruote sul guard-rail. Era ora di piantarla!». Con una organizzazione più efficace, Danner, ebbe un anno migliore, arrivando secondo nel campionato nazionale. Nell'79 i primi cinque di ogni trofeo nazionale Renault 5, disputarono il titolo europeo e Christian terminò al 5. posto, risultando il miglior tedesco. «La stagione costò circa 5000 sterline e fu veramente buona. Avevo tre macchine, il montepremi era ottimo e vinsi anche una vettura da strada alla fine della stagione». Danner si guadagnò con le sue prestazioni un'offerta da Manfred Cassani che allora stava costituendo un team proprio in Germania. Aveva in gestione una F.2 per Rad Dougall e una Procar BMW M1 per Hans Stuck, Manfred Winkelhock e Manfred Schurti. Cassani voleva un giovane pilota da lanciare, e offrì a Christian un contratto a vita. «Era un uomo noto e disponeva di buone macchine, poteva essere la mia occasione per diventare un pilota professionista. Naturalmente non erano tutte rose, Manfred aveva i soliti problemi di denaro e la Ralt-BMW di F.2 era terribile». Christian avrebbe dovuto debuttare in monoposto al Nürburgring in F.2, nell'80. «Potete immaginarlo? La mia prima corsa in monoposto su una macchina di F.2, al Ring, e per giunta sul bagnato! Ero spaventato e uscii inevitabilmente di pista durante le prime prove. Tutto era finito prima di iniziare. L'unica altra volta che pilotai quella macchina fu durante una corsa in salita a Friburgo». L'altro ramo della attività corsaiola di Cassani era molto più fortunato. Gestì una BMW M1, per Christian in gr. 4 nel campionato tedesco, vincendolo e raccogliendo i soldi per disputare le corse Procar in occasione del Gran Premio di Germania e Austria. A Hockenheim Christian si qualificò quarto, accanto a Hans Stuck e tutti chiesero «ma chi è quello?». In Austria partì dal fondo della griglia, ma ottenne un nuovo record sul giro. «La M1 era facile da guidare, molto di più della F.2, che restava per me, sempre incontrollabile. Comunque le corse Procar mi permisero di sfondare. Grazie a quelle due gare ricevetti un'offerta da Dieter Stappert, che mi propose un accordo con la BMW. Pagarono per liberarmi dal mio contratto con Cassani e mi dissero molto chiaramente cosa si aspettavano da me. Stappert mi ricordò che Markus Höttinger e Hans-Georg Bürger erano rimasti uccisi, ma disse che se volevo un contratto BMW, dovevo correre obbligatoriamente in F.2. Avrei preferito disputare la F.3, ma la Bmw non disponeva di un motore. Avevano un accordo con il team ufficiale March di F.2, ed è lì che dovevo andare. Naturalmente acconsentii, sebbene fosse una follia. Intendo dire che era folle correre per il team ufficiale March con due anni in Renault 5, sette gare M1, una corsa in salita e mezza sessione di prove di F.2. Decisero che mi dovevo

Per gli abitanti dell'isola delle Antille, la corsa ha rappresentato qualcosa di molto importante. Il pubblico non è mancato ed ha approfittato anche dei bar per godersi le staccate dei vari piloti, nella specie Capelli e Langes (Foto Falletti)



dire. Con l'appoggio di Ralph ho tenuto duro». Vista superficialmente, la scalata di Christian verso il vertice, appare come un sogno diventato realtà. Spedito in Inghilterra per imparare il mestiere come componente del team March ufficiale di F.2, per tre anni, Danner ha dovuto risolvere problemi molto gravi, per chi, come lui, era praticamente senza esperienze di corse. In Germania erano tutti impazienti di vedere i risultati, non considerando molti fattori, e nel secondo anno «la stampa mi ha ucciso», ricorda Christian. «Arrivò Bellof che vinse subito due corse e, da quel momento mi hanno messo in croce, sebbene Stefan in seguito non abbia più vinto un'altra corsa». Nato a Monaco di Baviera, l'interesse per lo sport automobilistico si sviluppò in Danner verso i dieci anni di età, ed egli ricorda esattamente come ebbe inizio «Stavo girando in bicicletta nei sobborghi della città in un sabato pomeriggio, e mi fermai in un'edicola per sfogliare

andava a sciare. Avevo iniziato a tre anni, tutti i miei amici lo imparavano non appena in grado di camminare. Chi era il più bravo con gli sci, aveva anche le migliori possibilità con le ragazze, dunque l'incentivo era forte!».

CHRISTIAN rimase a scuola fino a 18 anni, completando la sua istruzione con la maturità. «Al momento della mia prima corsa avevo effettivamente guidato pochissimo su strada normale, e ancora meno un circuito. Ero un appassionato delle moto, preferivo le moto alle macchine, con eccezione per le corse, tuttavia dovetti sostituire la mia Bmw 600 cc, con una vecchia traballante Opel per trainare il rimorchio». Danner debuttò in corsa a Zolder nel '77 alla guida di una vecchia Renault 5 che gli era costata poco più di 1000 sterline. «Mi qualifica ottavo, e pensavo ovviamente di vincere, però al primo giro ero capovolto, e la corsa era già finita...». Danner disputò

segue a pag. 34

Scuola di pulizia

segue da pag 31

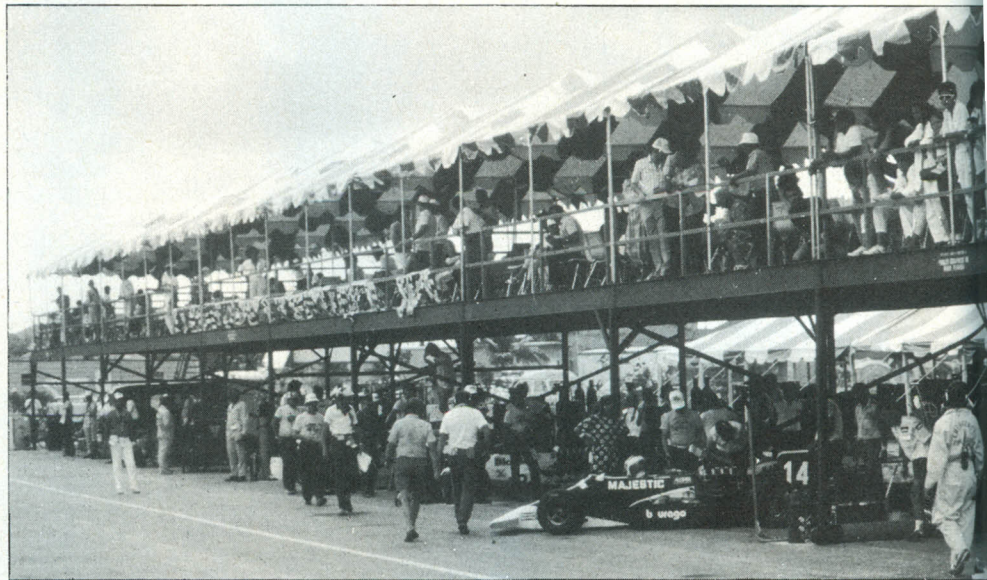
trasferire in Inghilterra, e come chiunque abbia mai corso per la March, passai le prime due settimane al Littlebury Hotel di Bicester, impiegando le mie giornate a gironzolare per la fabbrica. Non conoscevo nessuno e per secoli (così mi sembrò) non mi fecero correre. Teo Fabi si occupò di tutte le prove iniziali, poi arrivò Corrado Fabi come pilota numero uno. Mi recavo ad ogni sessione di prove, passando delle ore interminabili a Goodwood, Snetterton e Silverstone. È ovvio che con la mia scarsa esperienza non ero in grado di dare alcun contributo al programma di sviluppo e per questo non mi fecero pilotare. Gordon Coppuck il progettista della March fu estremamente paziente con me. Tutto quello che potevo fare, era porre domande, perché questo, perché quest'altro? e cercare di imparare. Poi arrivò Thierry Boutsen e il direttore del team John Wickham divenne il suo ingegnere. La stagione era vicina e avevo almeno imparato che ogni pilota aveva bisogno del suo tecnico personale. Io però ero da solo. Un giorno Gordon mi chiamò nel suo ufficio e mi disse che aveva trovato un vecchio amico che avrebbe fatto da tecnico alla mia macchina, Ralph Bellamy. Ecco un progettista di F.1 famoso, che si sarebbe occupato di me, un pilota che non aveva praticamente mai guidato una monoposto. Ci incontrammo alla prima corsa a Silverstone e andammo subito molto d'accordo».

SEBBENE Christian abbia ottenuto i primi punti per il campionato nella sua terza corsa, a Thruxton, terminando quinto, quell'anno non fu molto buono! Per Danner fu comunque un'esperienza positiva. «Non sapevo niente, dunque avevo tutto da imparare, e poter disporre di un maestro esperto come Ralph era il massimo. Dal primo giorno mi insegnò che le corse automobilistiche significano un lavoro giornaliero, non era interessato a gente che voleva solo divertirsi e presentarsi solo al momento delle corse. Persino quando andavo veramente male ed ero lento — ed è effettivamente successo — Ralph faceva in modo che gli spiegassi tutto quello che sentivo. Sapeva sempre cosa intendevo dire ed era in grado di spiegarmi cosa fare per essere più veloce». Il processo di apprendimento continuò quando Danner e Bellamy svilupparono insieme la March 822, vincitrice poi del campionato. «Corrado non era interessato ai test e così feci tutto io. Fu una grande esperienza, che mi permise di migliorarmi». Considerato che i suoi compagni di squadra, Fabi e Cecotto, lottavano per il titolo, durante il campionato non si diede molta attenzione alle prestazioni di Christian. Continuava ad uscire di pista, però stava diventando più rapido. Ottenne il giro più veloce a Silverstone e si qualificò in prima fila per la corsa di Misano. Nelle ultime tre gare dell'anno ottenne dei punti. Durante l'inverno, per migliorare la sua esperienza, si recò in Nuova Zelanda per disputare quattro corse di F. Atlantic «Mentre ero via, in

Germania c'era molta agitazione. Bellof era diventato il beniamino del pubblico, mentre nessuno si ricordava di me. Dal momento che portavo i capelli lunghi e un orecchino, tutti pensavano che fossi un hippy e che le corse fossero soltanto un passaporto per fare la bella vita. Per fortuna la March voleva che continuassi e correre per loro. Il mio accordo con la BMW doveva essere per tre mesi, ma la casa tedesca non era interessata a tenermi per tutto quel tempo. Fortunatamente Bellof rimase con la Maurer, e io fui in grado di continuare a correre».

BEPPE Gabbiani arrivò nel team March ufficiale — gestito ora dal team Onyx — come pilota numero uno, e vinse quattro corse su cinque. Christian, pur essendo adesso molto più veloce, non riuscì a vincere ancora. Ottenne la pole position per l'ultima corsa di F.2 sul vecchio Ring, e la cosa rivelò che sebbene non avesse ottenuto dei risultati, aveva certamente del talento. Per la March le cose peggiorarono. Il binomio Ralt-Honda mostrò alla fine il suo potenziale, e per il team Onyx, le ultime gare si trasformarono in un autentico calvario. La Bmw annunciò il proprio ritiro in forma ufficiale dalla F.2, e Danner si ritrovò completamente isolato: le uniche cose che possedeva, erano la sua esperienza e la fiducia in se stesso.

combinare un accordo il tutto tre giorni prima dell'inizio del campionato». Per il team di Sparshott, che gestiva anche le vetture del PMC, fu un anno difficile. Tuttavia Bob e Christian riuscirono ad ottenere insieme qualcosa di positivo. Per le macchine motorizzate BMW, fu una stagione sconvolgente. Le due Ralt-Honda costituivano una classe a parte, ma Christian fu sempre in testa nella «categoria BMW», lottando però per il terzo posto. «Per noi arrivare secondi e battere Moreno, era come vincere una corsa. Era maledettamente duro da accettare, e nessuno vede niente di speciale in un terzo posto. Bisogna essere forti per sopravvivere a una stagione come quella. Spesso mi chiesero se ero veramente bravo, analizzavo tutti i problemi. Perché ero lento in un certo punto e veloce in un altro. Non mi sono mai ingannato, non mi sono mai convinto di essere più veloce di quanto lo fossi veramente. Sapevo che c'era sempre un motivo se andavo male. Bob e io ci siamo dati fiducia a vicenda, e lui ha nuovamente puntato su di me, per quest'anno. Personalmente, l'unica cosa positiva all'inizio della stagione era la macchina, mentre le gomme Avon non erano adatte al mio stile di guida. Per il Nürburgring ottenni le Bridgestone, e per Pau il motore di Alan Smith. Da quel momento tutto era perfetto e tutto ha funzionato a meraviglia». Dopo Pau, Dan-



«Nessuno ne voleva sapere. Non ero interessante. Ero completamente escluso dal gioco. D'accordo, potevo ottenere dei risultati migliori, e sapevo di essere in grado di raggiungerli, ma la cosa difficile, era convincere gli altri». L'anno precedente, la BMW aveva fatto correre Danner su una 635 Gr. A in occasione del Tourist Trophy a Silverstone. La macchina era preparata da Bob Sparshott e sponsorizzata dal Cheylesmore Garages, il cui proprietario è diventato da poco socio di Sparshott. Christian incontrò Wilson nuovamente ad un convegno dei concessionari Bmw a Monaco di Baviera, e i due andarono subito d'accordo. «Era interessato allo sci, e così l'ho portato a Kitzbühl per la coppa del mondo. Con l'aiuto di Bob riuscimmo a

ner ha vinto anche a Digione, Zandvoort e Donington. Sollevato dalla pressione di ottenere per forza il risultato, Christian stava d'un tratto guidando come un vero campione. Si rilassò e divenne più fiducioso, ottimamente appoggiato dal team BS, che gli diede il massimo per tutta la stagione, nonostante la disperata mancanza di denaro. Danner ha già fatto il suo debutto in F.1, e le possibilità di diventare un pilota da Gran Premio a tempo pieno nell'86 sono buone. «Non voglio correre in F.1 soltanto per potermi definire un pilota di gran premio. Voglio dimostrare che merito la massima formula. Sono cresciuto in un ambiente difficile e desidero avere successo. Non dico di essere il migliore, ma voglio un'occasione per dimostrare che



Sopra, lungo tre chilometri e mezzo, il circuito di Curaçao aveva una conformazione sinuosa, anche se non mancavano i tratti veloci. I piloti sono stati concordi nel definirlo pericoloso (FotoAlquati). A sinistra, i box ricavati all'interno del mercato cittadino (FotoFalletti). A destra, Langes, magnifico terzo, comanda il gruppo al via. Daccò (sotto) per lungo tempo ha duellato con Danner (FotoAlquati)



potrei esserlo». Dopo cinque anni passati con dei team inglesi, Danner è diventato anglofilo. I suoi principali passatempi sono tipicamente britannici: assiste agli spettacoli del Royal Ballet di Londra, e al gioco del polo a Kirtlington Park. Ma è anche un uomo a cui piace correre e viaggiare, e questo anno, oltre al suo programma di F.3000, ha acquisito esperienza preziose nelle corse sport e turismo.

«Amo correre, amo tutti gli aspetti di questo sport, non soltanto le corse isolate. Desidero imparare e comprendere, perché questo è il modo in cui sono stato educato. Di certo so una cosa, che non sarà mai facile». □



F.3/La Coppa continentale il 27 ottobre al Ricard

Europa contro

Forini, Caffi e Barbazza sono il trio tricolore con maggiori possibilità di succedere a Ivan Capelli nell'albo d'oro. La squadra italiana che si deve difendere da Raphanel, temibile pilota di casa, vuole sancire la superiorità della sua scuola

di **Roberto Teso**

L'ITALIA contro tutti. La pattuglia tricolore di Formula 3 che parteciperà il 27 ottobre alla Coppa Europa, la gara in prova unica in programma al Paul Ricard che va a sostituire il defunto campionato europeo, vuole ribadire la superiorità della scuola di casa nostra in campo continentale, a conferma del titolo conquistato l'anno passato da Ivan Capelli. All'importante manifestazione possono partecipare i migliori sei piloti classificati nei campionati italiano, francese, inglese, tedesco, scandinavo e svizzero. Gli italiani si preparano all'appuntamento con dichiarate ambizioni di vittoria: non c'è dubbio che la nostra squadra si presenti

con il fronte più agguerrito per contrastare i francesi, padroni di casa, che potranno far valere la miglior conoscenza del circuito del Castellet, e delle gomme Michelin, sicuramente le più competitive a disposizione. Quali saranno i protagonisti di questa sfida che inevitabilmente per le ragioni già dette si annuncia sotto le insegne Michelin? Pronostici è pressoché impossibile farne perché i piloti tranne a Montecarlo non si sono mai incontrati fra loro. Ma se si dovesse indicare una rosa vincente noi diremmo in ordine alfabetico i nostri Barbazza, Caffi e Forini più il francese Raphanel. Quest'ultimo già vincitore a Montecarlo sulla Martini Mk 45

Alfa Romeo si presenta, dall'alto del suo titolo di campione francese come il gran favorito di casa: conosce molto bene il circuito corto del Paul Ricard dove si disputerà la corsa, avendovi corso più di una gara del campionato nazionale e, fatto da non trascurare, è il pilota su cui l'automobilismo francese punta per il futuro. Della compagine francese faranno parte anche Dalmas, suo unico rivale in campionato, Trolle, Delavallade, Delestre e Belmondo di cui le cronache sportive (dopo aver riempito quelle mondane) hanno potuto finalmente occuparsi dopo la vittoria ad Albi nella gara conclusiva del campionato francese. Fra i grandi



favoriti potrebbe inserirsi anche l'inglese Gugelmin, ma come si legge a parte, la partecipazione dei britannici è in dubbio per un problema di gomme. Senza pneumatici competitivi il brasiliano con Wallace, Spence, Davies, Scott e Van Kouwen potrebbe rimanere a casa piuttosto che andare incontro a brutte figure. E sarebbe un vero peccato, non solo per lo spettacolo. Dal campionato tedesco con discrete chance arriveranno a Le Castellet, il vincitore Weidler con la sua Martini Mk 45 con motore Volkswagen Spiess a iniezione elettronica, il danese Nissen con una Ralt Rt 30 motorizzata ufficialmente dalla Volkswagen Motorsport e lo spagnolo Campos che per avere maggiori possibilità di ben figurare ha abbandonato la sua Ralt per salire sulla Dallara del team Forti, usata nel campionato italiano da Claudio Antonioli. Il lotto dei concorrenti, con gli italiani di cui parliamo a parte, sarà completato da alcuni piloti provenienti dal campionato scandinavo e da quello svizzero, ma con scarissime possibilità di entrare nella rosa dei favoriti. Per quanto riguarda le vetture lo scontro sarà tra Dallara 385, Martini Mk 45, Ralt Rt 30 e Reynard 853. Alla luce di quanto visto nei vari campionati, favorita è la Dallara che sul veloce circuito dovrebbe

segue

Ma gli inglesi minacciano di dare «forfait»

SOLO al momento delle verifiche si saprà se il campione inglese di F.3 Mauricio Gugelmin e gli altri cinque piloti componenti la squadra britannica saranno al via della gara di Coppa Europa. Le incertezze sono legate alle gomme, la cui scelta potrebbe rivelarsi determinante per la vittoria. Mentre i tedeschi e i nostri piloti hanno già avuto assicurazione che potranno contare sulla fornitura della Michelin al posto delle solite gomme Pirelli usate nel campionato italiano, gli inglesi si trovano in difficoltà. Vediamo perché. Le gomme Avon a tele incrociate che sono state usate durante la serie Marlboro sono nettamente meno competitive delle Michelin radiali. Non a caso i piloti inglesi che a maggio hanno partecipato al Gran Premio di Montecarlo di F.3 si sono presentati con gomme giapponesi Yokohama, come del resto hanno fatto sempre l'anno passato nelle gare a titolazione internazionale. Ma proprio nel Principato le gomme giapponesi si sono dimostrate nettamente inferiori alla concorrenza, lasciando in braghe di tela i conduttori d'Oltre Manica

che si sono trovati ad affrontare insolubili problemi di assetto che non gli hanno permesso di ben figurare. L'unica soluzione, quindi, sarebbe allinearsi all'andamento generale, contattando i responsabili della Michelin per avere le loro coperture. Gugelmin, Wallace, Spence, Scott, Davis e Van Kouwen rimettendo mano agli assetti tutti da adattare alle gomme radiali (la Reynard di Apicella nata per le coperture a tele incrociate ha impiegato mesi prima di trovare la competitività in Italia con le Pirelli radiali) potrebbe giocarsi qualche chance di successo, altrimenti preferiscono starsene a casa per evitare inutili magre. Ma questa soluzione è difficilmente attuabile in quanto la Michelin non sembra affatto intenzionata ad andare incontro agli inglesi. La Casa francese, infatti, rifiutata da anni come fornitrice della monogomma del campionato inglese, ora non vuole fare concessioni di sorta ai piloti britannici, a meno di ripensamenti dell'ultimo momento. Una cosa è certa: senza gli inglesi la Coppa Europa perderebbe sicuramente uno dei motivi di maggiore interesse. □

Europa contro

segue

avere quel margine sufficiente di aerodinamica per battere le avversarie. Del resto nel campionato italiano, l'unico in cui erano presenti Dallara, Martini, Ralt e Reynard non ha forse vinto la macchina italiana? Per finire lo scontro motori propone il tritico Alfa Romeo Novamotor, Volkswagen Brabham anche in versione elettronica e Volkswagen Spiess sempre con iniezione elettronica. Proprio l'iniezione elettronica sarà il tema tecnico di questa Coppa Europa. Portata in gara con successo da Spiess sulla Martini di Weidler nel campionato tedesco, al Ricard su motori Volkswagen Brabham dell'Automotor, potrebbero averla sia Forini, sia Campos, sia Montaldo. La scorsa settimana, dopo i primi test sostenuti in precedenza da Farneti, Franco Scapini l'ha provata su una Ralt a Imola. Tale iniezione è stata progettata da Giorgio Vallicelli con la collaborazione elettronica dell'Ing. Campi della Tdd di Bologna. Questa iniezione abbinata al motore Volkswagen, alla Dallara e al veloce Forini sarà l'abbinamento vincente? È quanto sapremo domenica. □



Ecco i tre piloti italiani che possono puntare al successo in Coppa Europa con le Dallara: Barbazza, sopra, affronta l'appuntamento al Paul Ricard con lo spirito della rivalse dopo aver fallito la conquista del tricolore (FotoAmaduzzi). Caffi: (a lato) vorrebbe chiudere con una vittoria prestigiosa il suo capitolo in F. 3 prima di passare alla F. 3000 (FotoAlquati) Forini, sotto, forte del titolo tricolore, vuole ribadire in Europa la superiorità mostrata in Italia (FotoAlquati). A destra Mauricio Gugelmin, campione inglese, resta in attesa accanto alla sua Ralt (FotoSutton).



Chi sono i piloti italiani di Coppa Europa

I magnifici sette

SARANNO sette, gli alfiери del campionato italiano di Formula 3 presenti alla gara di Coppa Europa. Sono i primi sette classificati nel campionato nazionale, vinto da Forini, poiché la Csai ha ottenuto dalla Fisa il permesso di iscrivere anche lo spagnolo Sala, oltre a Forini, Caffi, Barbazza, Apicella, Montaldo e Larini ammessi di diritto.

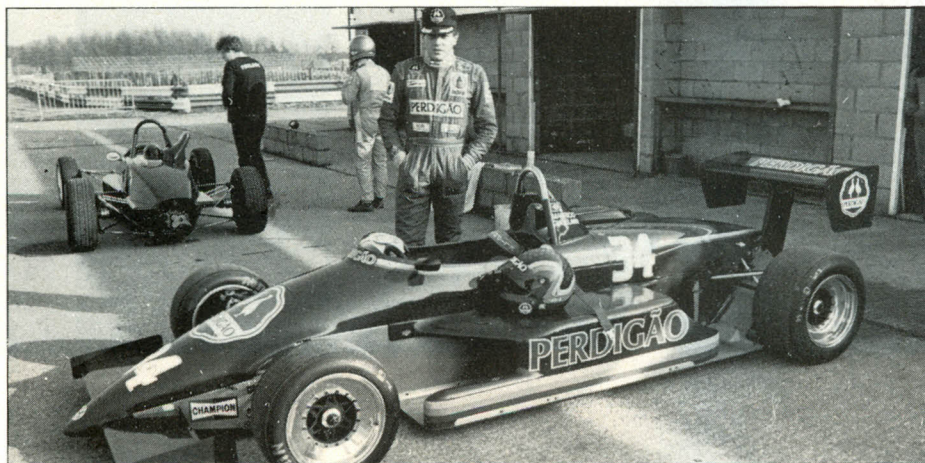
FRANCO FORINI. Lo svizzero di lingua italiana, che corre con licenza Csai è fra i favoriti con la Dallara 385 Volkswagen del team Forti preparata da Guerci. Il self control dimostrato nella conquista del titolo tricolore, gli potrebbe essere di grande aiuto in questa occasione che gli si presenta in campo internazionale e che potrebbe servirgli come definitivo passaporto per arrivare alle categorie superiori. La sua vettura sul veloce circuito del Le Castellet dovrebbe essere avvantaggiata sui lunghi rettilinei e un'inedita iniezione elettronica potrebbe fornirgli quel tanto in più per battere gli avversari. Con Campos è l'unico che ha provato al Ricard con il suo team in prova libere quindici giorni fa ottenendo un discreto 1'15"44.

ALESSANDRO CAFFI porta in gara la Dallara 385 Alfa Romeo Novamotor del team Coloni, la stessa con la quale ha ottenuto la vittoria a

MARCO APICELLA sarà per la seconda volta nella stagione compagno di squadra di Barbazza. Al debutto con la Dallara ha subito vinto. Apicella, abbandonata la Reynard di Coperchini con cui ha disputato la stagione tricolore, è alla sua prima esperienza internazionale in auto, ma dopo le molte gare di kart disputate all'estero non dovrebbe risentire molto del fatto emozionale. Potrebbe essere l'outsider della Coppa.

GIORGIO MONTALDO porta in gara al Ricard la Ralt RT 30 della Pre. Ma Racing con la quale ha disputato un ottimo campionato italiano. Sul suo motore Automotor dovrebbe esordire l'iniezione elettronica di Vallicelli. Pilota molto regolare e veloce, è come il suo team alla prima esperienza internazionale. L'essere arrivato con una Ralt a questa finale europea è una nota di merito da non trascurare.

NICOLA LARINI è il secondo pilota presente del team Coloni. Il manager perugino lo schiererà al via con una Martini MK 45 che avrà una novità assoluta nel motore. Coloni, infatti, ha già venduto la monoposto a un pilota svizzero che ha voluto su questa vettura un motore Volkswagen Spiess, a iniezione elettronica. È chiara l'intenzio-



ne di Coloni di provare uno dei motori che con Weidler hanno fatto faville in Germania. Larini pilota tenace e buon collaudatore saprà senz'altro farsi valere con la Martini, seppur modificata nell'aerodinamica da Coloni, è pur sempre la vettura di casa in Francia.

Vallelunga e il secondo posto in campionato. Il bresciano si presenta alla Coppa Europa, con aria di rivincita dopo quello che ha «sciupato», non sempre per colpa sua nella tricolore. Quest'anno è caduto, proprio quando tutti si aspettavano una prova degna della sua fama. Ma da buon lottatore quale è al Ricard saprà dare il meglio di se stesso. Potrebbe essere la sua ultima corsa in Formula 3, visto che il prossimo anno lo si potrebbe vedere in F. 3000.

FABRIZIO BARBAZZA arriva al Ricard sulla Dallara 385 Alfa Romeo preparata da Crugnola con i colori del team Venturini, con cui ha disputato il campionato nazionale. Anche per monzese la Coppa Europa rappresenta una rivincita dato che a inizio stagione era il grande favorito per la vittoria finale nel «tricolore». Troppi errori e un leggero calo tecnico della sua vettura nelle fasi finali del campionato italiano non gli hanno permesso di fregarsi del titolo di campione nazionale e un eventuale titolo al Ricard potrebbe essere il suo addio alla categoria visto che lo si da fra i piloti del mercato della formula 3000.

LUIS SALA è il settimo «sigillo» del campionato italiano. La scorsa settimana assieme a Barbazza e ad Apicella ha provato a Misano la Ralt RT 30 del team Pavesi con la quale disputerà la Coppa Europa. Lo spagnolo che a inizio del nostro campionato si era messo in luce con una vittoria a Varano ha poi disputato una stagione all'insegna della regolarità senza particolari sprazzi. È il pilota con molta esperienza internazionale che ha già corso con la Michelin nel campionato europeo dell'84. Una curiosità: quattro dei piloti arrivati alla Coppa Europa fanno parte del Marlboro World Championship Team a significare che il più importante sponsor internazionale dell'automobilismo guarda con fiducia al nostro vivaio. □

Molte incognite fra gli iscritti

L'ELENCO degli iscritti diramato dagli organizzatori del Paul Ricard, sede della gara di Coppa Europa di F.3, presenta ancora molte incognite. Come si può notare, accanto a molti numeri non figurano i nomi dei piloti, per lo più inglesi, che non hanno ancora formalizzato la loro iscrizione al momento in cui As va in edicola, pur avendone il pieno diritto. Il fronte britannico, prima di prendere una decisione vuole sapere se potrà disporre di gomme competitive che non siano le Avon a tele incrociate. Franco Forini, pilota svizzero figura iscritto come italiano così come lo spagnolo Luis Sala. Il motivo è presto spiegato: Forini, oltre a correre con la licenza della Csai, è fra i sette piloti del campionato italiano open che si sono garantiti la partecipazione alla Coppa Europa con la squadra «tricolore». Lo stesso discorso vale per Adrian Campos che risulta tedesco mentre è spagnolo e per l'olandese Euser che figura come pilota inglese.

1.	—	—
2.	Franz Konrad (D)	Martini Mk 45 VW
3.	—	—
4.	Jakob Bordoli (CH)	Ralt Rt 3/Toyota
5.	Franco Forini (I)	Dallara 385/Vw
6.	Thomas Danielsson	—
7.	—	—
8.	Volker Weidler (D)	Martini Mk 45 Vw
9.	—	—
10.	Jo Zeller (Ch)	Ralt Rt 3/Toyota
11.	Alex Caffi (I)	Dallara 385/A.R.
12.	Steven Andskar (S)	Ralt Rt 30/Vw
14.	—	—
15.	Kristian Nissen (D)	Ralt Rt 30/Vw
16.	—	—
17.	Ruedi Schurter (Ch)	Martini Mk 37/ Toyota
18.	Fabrizio Barbazza (I)	Dallara 385/A.R.
19.	Hasse Thaug (S)	Ralt Rt 30/A.R.
20.	—	—
21.	Manuel Reuter (D)	Ralt RT 30/Vw
22.	—	—
23.	Urs Dudler (Ch)	Ralt Rt 3/Vw
24.	Marco Apicella (I)	Dallara 385/A.R.
25.	Leif Lindstrom (S)	Ralt Rt 30/Toyota
26.	—	—
27.	Jari Nurminen (D)	—
28.	—	—
29.	Franz Hunkeler (D)	—
30.	Giorgio Montaldo (I)	Ralt Rt 30 Vw
31.	Hakan Olausson (S)	Ralt Rt 30/A.R.

Con la Dallara La Ronde Cesari ha anche partecipato alla Cesana-Sestriere, rimanendo entusiasmato anche del mondo delle salite oltrechè del suo regno che sono gli slalom in salita (Attualfoto)



IL PERSONAGGIO/ Augusto Cesari dominatore

Gigante in slalom

Con la Dallara volumex il pilota di Gattinara, a 43 anni suonati, non sembra trovare rivali capaci di batterlo fra i birilli. Il prossimo anno vuole insidiare il primato di Nesti correndo anche nelle cronoscalate. Smetterà di gareggiare solo quando sarà battuto

di Franco Nugnes



VI È ANCHE un «Circus» degli slalom. Non ha certo paragoni con quello... massimo della F. 1, eppure si ritrova sempre numeroso ogni fine settimana per rinnovare sulle strade di tutt'Italia la sfida con i birilli. E come ogni Circus che si rispetti, anche quello degli slalom ha il suo protagonista, anzi per dirla come si deve, niente meno che un imperatore: Augusto Cesari. Dall'alto dei suoi quarantatré anni ha letteralmente dominato la specialità conquistando, lui l'imperatore, territorio do-

segue

Gigante in slalom

segue

po territorio, strada dopo strada. E la sua... regalità vien fuori soprattutto nel concitato andirivieni della vigilia delle corse dove, in mezzo al bailamme dei tifosi, dei piloti, dei parenti, degli organizzatori, tanti protagonisti per un giorno, Augusto mantiene una calma serafica. Osserva, calibra, studiando l'ambiente in perfetta antitesi con il mondo che lo circonda. Quella del «re dei birilli» non è presunzione, anche se tale potrebbe sembrare, ma semplicemente la voglia di trovare un po' di relax dopo una lunga



La Lancia Stratos, a lato, nei colori ufficiali è ormai solo un ricordo nel mondo dei rally, mentre negli slalom potrebbe diventare la macchina vincente del futuro (fotoBartolini)

Cesari, nell'altra pagina, domina la scena degli slalom con la Dallara La Ronde a motore volumex, sicuramente la vettura più competitiva del lotto. Sotto la Fiat X 1/9 di Pagliari uno degli sfidanti del biellese (fotoBartolini)



settimana lavorativa. A 43 anni ormai suonati, quando altri decidono di appendere il casco al chiodo, il pilota di Gattinara, dirigente di un'azienda di abbigliamento sportivo, vuole mantenere intatta la fama di pilota imbattibile negli slalom.

«Il giorno in cui dovessi scoprire che c'è qualcuno in grado di battermi regolarmente, smetterei di correre immediatamente. In effetti alla mia età non ho più gli stimoli che avevo 15 anni fa, quando era disposto a gareggiare con qualsiasi mezzo pur di essere al via. Non mi ritiro perché prima di abbandonare voglio trovare un mio degno erede».

— Essere l'assoluto dominatore della specialità che ha avuto negli ultimi anni un incremento di iscritti quasi costante, è sicuramente motivo di vanto.

«Certo, farò il possibile per mantenere intatta questa fama, peraltro molto limitata, anche se sono ben conscio che proseguendo di questo passo, se non usciranno dei nomi nuovi, il campionato rischia di morire. Il ruolo di ammazza-slalom in effetti non mi aggrada, preferirei trovare degli avversari in grado di impensierirmi, costringendomi a guidare sempre al limite. Sarebbe sicuramente più divertente non solo per me, ormai costretto a vincere sempre e ovunque, ma anche per gli

appassionati che troverebbero nuovi motivi d'interesse».

— Oltre a essere il dittatore degli slalom, Augusto Cesari, è diventato anche il detentore del record italiano di accelerazione sul quarto di miglio con la sua Dallara La Ronde, che nel «breve» si è rivelata la vettura più veloce, un autentico lampo, ancor più delle Formula 1 e della Lancia 037 ufficiale. Gli invidiosi sostengono che il segreto di Cesari stia tutto nella vettura, sicuramente superiore a qualsiasi altra nel parco macchine degli slalom.

«Non mi arrabbio per queste considerazio-

segue



Gigante in slalom

segue

ni, perché indirettamente sono un complimento: la Dallara con cui gareggio è una vettura costruita in casa, ed è il frutto di molte prove e tentativi anche sbagliati. Devo essere grato all'ing. Dalla Chiesa per la sua preziosissima collaborazione nella preparazione dei motori: grazie a lui possiamo disporre di un uomo di esperienza per la messa a punto del nostro motore volumex. Per raggiungere un buon grado di competitività abbiamo faticato molto: lo scorso anno, quando la macchina era appena finita, avevamo grossi problemi di assetto che siamo riusciti a risolvere modificando i cinematismi delle sospensioni. Ora la Dallara La Ronde è diventata la vettura da battere, ne sono fiero. Sia ben chiaro, comunque, che non è facile da guidare, richiede un'impostazione di guida particolare, molto aggressiva ma nello stesso tempo la più pulita possibile».

— Il monologo di vittorie ha fruttato il titolo tricolore al pilota della «Grifone», ma, inevitabilmente, ha scatenato il malumore all'interno del suo stesso team il «Supergara» di Mauro Scanavino che raccoglie tutti i migliori slalomisti in circolazione.

«Vogliono diversificare il mio programma agonistico da quelli dei compagni di squa-



dra onde offrire anche a loro la possibilità di vincere. Il prossimo anno, addirittura, vorrei indirizzare il mio interesse anche verso le corse in salita. Ho partecipato con la Dallara La Ronde alla Cesana-Sestriere e sono stato affascinato dalle velocità che si possono raggiungere».

— Abdichi dagli slalom per insidiare un altro re, Mauro Nesti?

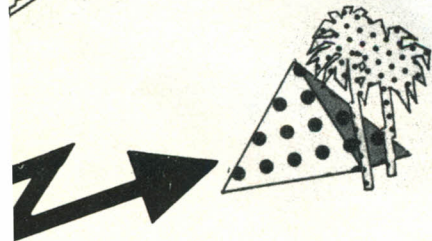
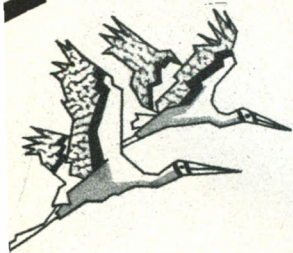
«Al mio regno non rinuncio, come ho già detto, ma qualche puntata nelle cronoscalate vorrei proprio farla. Ho in programma

la realizzazione di una vettura con un motore Lancia a compressore volumetrico. Sono convinto che potrei trovare soddisfazioni anche nel mondo delle salite che andrò a scoprire più a fondo dopo un'esperienza occasionale».

— Gli slalom, quindi, ti stanno ormai stretti. Perché non pensi di tornare ai rally, il primo grande amore deluso?

«Una puntata con una macchina vincente come la Lancia Rally in una gara di 1. serie la vorrei proprio fare, sono vecchio sì,

"Fatti non foste a viver come bruti"



Aperte le iscrizioni per l'edizione 1986 a tenaut 4 sulle Strade del Mondo.



L'avventura è la passione della nostra epoca: con Renault 4 sulle Strade del Mondo, Renault propone un tipo di avventura, profondo e af-

fascinante, quello della propria intelligenza. Cosa vuol dire?

E' semplice: basta avere meno di 30 anni e desiderare di fare un viaggio, con un preciso obiettivo culturale, o di ricerca, e si può ottenere una delle Renault 4 "Operazione sulle

Strade del Mondo." Basta recarsi presso un punto della grande rete Renault, farsi dare il regolamento, preparare un completo dossier e inviarlo alla Renault Italia entro il 15 gennaio 1986. Una giuria di esperti sceglierà i progetti migliori.

Attualmente, sulle Strade del Mondo, ci



Nell'altra pagina Mirella Crubellati e Marilena Vena sono le due «Cesari» in gonnella: la prima vince con l'A 112 fra le vetture di serie, la seconda corre con l'Alpine nel gruppo speciale. A sinistra, Giuseppe Carrega uno dei pionieri delle gare fra i birilli: con l'A 110 per vincere è costretto a correre dove non è in gara il biellese, altrimenti non c'è storia si corre solo per il secondo posto (fotoBartolini)

ma non arrugginito».

— Quando si parla dei rally gli occhi cominciano a brillare più del solito.

«Ho cominciato a correre al Rally 4 Regioni con una Fiat 128 gruppo 1 nel 1972. Avevo una macchina fatta in cantina, senza pretese, ma ero riuscito a spiccare dei tempi interessanti fino a quando non hanno ceduto gli ammortizzatori. Mi sono rifatto a S. Martino di Castrozza dove mi sono piazzato tredicesimo assoluto anche senza il cambio ravvicinato.

L'anno successivo ho vinto sei rally di 2. serie con la Fiat 124 Abarth della Sivama. Poi per problemi di lavoro ha diradato la presenza alle corse per due o tre anni. Sono tornato in gran forma nel 1976 a Biella con un 128 gruppo 2 giravo quasi negli stessi tempi dei 131 Abarth fino a quando non sono rimasto con le gomme sulle tele visto che non avevo molti soldi da spendere».

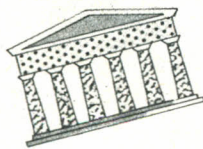
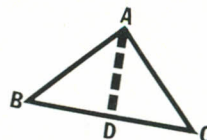
— Cesari, anche se solo per pochi attimi, è stato anche un pilota ufficiale.

«A Piacenza ero in gara con la 131 di Cambiagli. Dopo quattro prove speciali seguivo la Stratos di Pregliasco a 11 secondi. Il d.s. Lancia, Daniele Audetto, mi avvicinò dicendomi che da quel momento sarei stato un "ufficiale" e che potevo usufruire di tutta l'assistenza di cui avevo bisogno. Quando invece avevo bisogno di risolvere i problemi al cambio che rischiavano di attardarmi non ho ricevuto nessun aiuto. Deluso ho piantato tutto e girato la

segue

gratis con Renault 4

ma per seguir **virtude e conoscenza**"



SULLE STRADE DEL MONDO
RENAULT 4
AVVENTURA CULTURA RICERCA

sono i sette equipaggi italiani vincitori dell'edizione '85. Ecco i titoli dei loro progetti: Dove l'Africa si divide — Sulle orme di Lawrence d'Arabia — Le alte strade di guerra delle Alpi — Lungo le strade degli Incas — Bororo, la legge della bellezza — Urartur, la prima Arme-

nia — Seguendo la migrazione delle cicogne. Se avete un viaggio in mente, presentate

il vostro dossier. Renault 4 potrà essere la vostra compagna.

Renault fa viaggiare l'immaginazione

Rino Edmondo, a lato, con la Beta Montecarlo è il compagno di colori di Cesari e, in futuro, potrebbe raccogliere lo scettro del biellese nel mondo degli slalom. Il campionissimo è sempre molto prodigo di consigli nei confronti dei giovani che cercano di emergere, cercando di scalzare il re dal suo trono (fotoRosso)



Un passato da rallista

AUGUSTO CESARI è nato a Romagnano Sesia (Novara) il 5 giugno 1943. Di professione conduce l'azienda manifatturiera paterna che si occupa di abbigliamento sportivo. La sua carriera agonistica inizia sul mini autodromo della Cerrina a Torino. Disputa e vince tre gare con un Fiat 124 Spider. Avidano gli offre anche un prototipo Abarth 1000 ma lui non ne fa nulla. L'anno successivo, è il 1972, debutta nei rally con una Fiat 128 gruppo 1. La prima gara è il Quattro Regioni, conclude diciottesimo ma viene squalificato. A San Martino di Castrozza

è tredicesimo. Nel frattempo vince sei rally di seconda serie. Smette di correre privo di finanziamenti per tornare nel '75: con una Kadett vince a Montefenera e nel '77 vince la Coppa Valtellina. Riapprende il casco al chiodo per riapparire negli slalom nell'82 dove è diventato in breve il dominatore. Con la Fiat X1/9 ex Regazzoni inizia a vincere ovunque, dopo un duello con Fasan, collezionando titoli e coppe. Quest'anno oltre al titolo tricolore ha stabilito il primato internazionale di accelerazione sul quarto di miglio con la sua Dallara La Ronde da slalom. □

Gigante in slalom

segue

macchina andandomene a casa beccandomi gli insulti di Audetto perché ormai ero alla fine della gara. Dopo quell'episodio sono rimasto tagliato fuori da ogni giro Fiat».

— Hai un bel caratterino, dunque?

«Non sopporto le mezze parole, i sussurri, quello che penso lo devo sempre dire in faccia, in piena sincerità. Per questo, forse, non tutti mi vedono amichevolmente. Ma quel gesto così plateale l'ho rimpianto a lungo, mi ero lasciato prendere dal momento, poi a freddo mi è davvero spiaciuto l'aver buttato via una grande occasione».

— Deluso, ti sei fermato nuovamente.

«Sono stato inattivo cinque anni, fino all'83. Sono tornato per partecipare agli slalom, gare che si risolvono in una sola giornata, senza grosse spese. Con la Fiat X 1/9 con cui Regazzoni ha partecipato al Giro d'Italia, acquistata a poco meno di un milione e mezzo, ho iniziato un duello con Fasan che mi ha fruttato otto vittorie assolute».

— Poi la «crescita» costante fino alla conquista dello scettro della specialità.

«Mi piacerebbe trovare sulla strada qualche pilota capace di mettermi i bastoni fra le ruote: Edmondo e Barbero sono molto bravi ma rimangono comunque ancora troppo distanti. Ci vorrebbe che si gettassero negli slalom piloti ex rallisti come Tony Fassina, o personaggi come Adartico Vudafieri. Allora lo spettacolo sarebbe ravvivato».

— Fra i birilli Augusto si sente insuperabile.

«Vorrei lanciare una sfida anche ai campionissimi della squadra Lancia. Sono pronto a misurarmi su qualsiasi percorso di slalom con Biasion e Cerrato al volante delle loro 037 evoluzione. Sono convinto che non ce la farebbero a battermi, nonostante le acrobazie di cui sono capaci. Sono pronto a rimetterci la corona di re degli slalom».

— Come mai gli slalom, in questo periodo di crisi dell'automobilismo, raccolgono sempre e comunque un buon numero di iscritti?

«La ricetta è molto semplice. Correre fra i birilli costa poco e richiede poco tempo. Credo che sia la disciplina propedeutica migliore per chi vuole cominciare: non si raggiungono velocità molto alte per cui è possibile andare subito alla ricerca dei propri limiti, andando anche oltre, senza rischiare gravi incidenti».

— Dove sta il segreto dei tuoi successi?

«Nei birilli. Per vincere bisogna pelare i coni di gomma al millimetro transitando alla più alta velocità possibile, e sempre di traverso. Il divertimento non manca anche se è limitato a pochi secondi. Ora vorrei mettermi alla prova con velocità più inebrianti. Non è ancora il momento della pensione, è una promessa.» □

I più grandi
fotografi di rally
del mondo —
sorta di pittori
dell'obbiettivo —
si sono dati
appuntamento al
Sanremo per una
immaginaria gara
artistica: ecco
una carrellata dei
«lavori» più
emozionanti



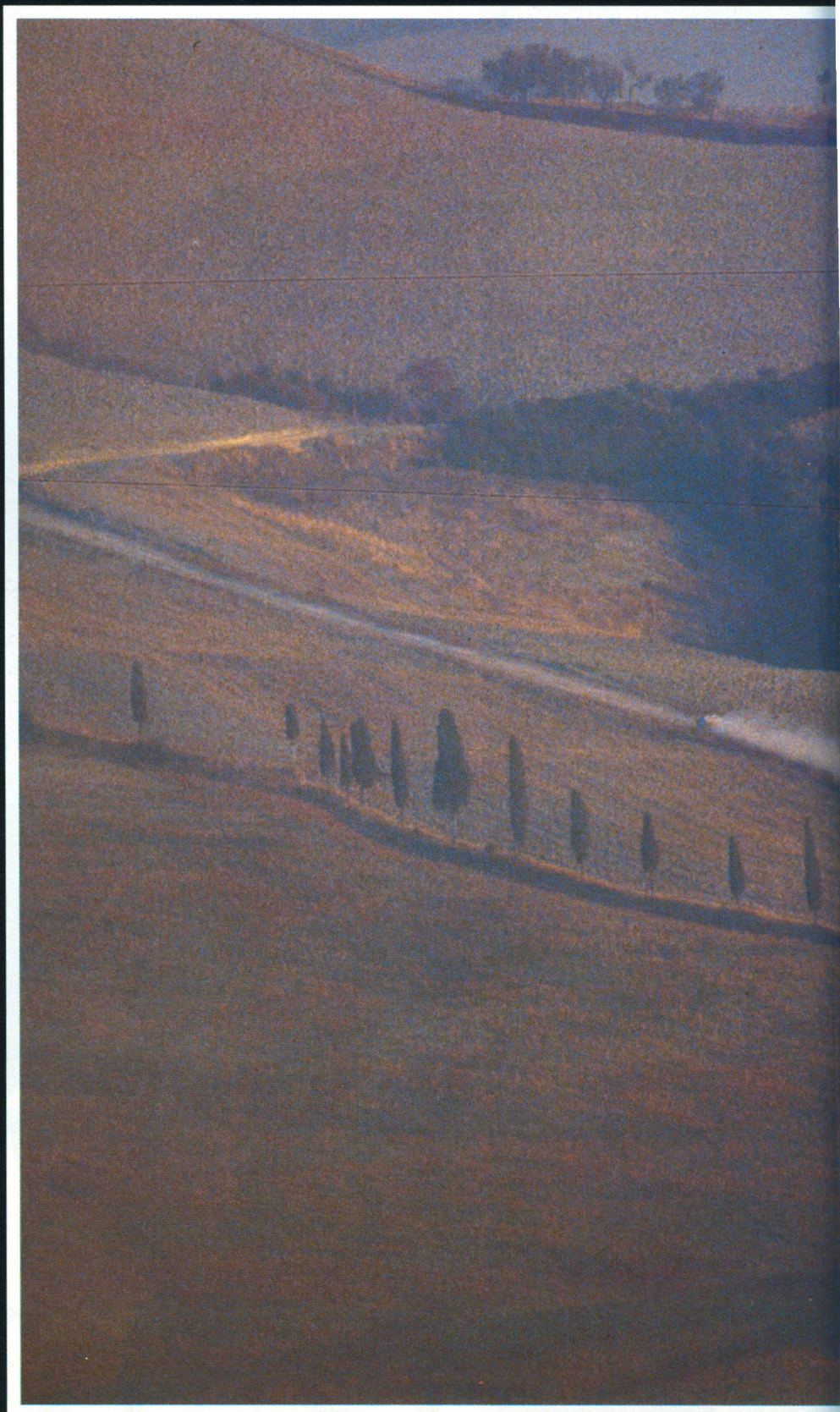
La strada quieta,
maltrattata dalla velocità,
fuma sotto gli
occhi della gente
di Toscana al rombante
passaggio di Biasion

PAESAGGI D'AUTORE

Poco più di cento anni fa la terra toscana ha ispirato un movimento pittorico di estremo interesse: i macchiaioli. Le tele di Giovanni Fattori, di Telemaco Signorini, di Silvestro Lega si sono imposte come le degne risposte nazionali ai già celebri impressionisti francesi. Abbandonato il modo di dipingere dell'Accademia i nuovi pittori si sono messi ad «interpretare», e quindi ad umanizzare, le scene che volevano rappresentare. Il risultato è stato prodigioso e affascinante.

Ai primi di questo mese di ottobre anche i migliori fotografi di rally sono stati folgorati dal meraviglioso paesaggio toscano e, senza tradire il loro compito di cronaca, senza saperlo e all'unisono, hanno scattato immagini incredibili. Nei loro «lavori» ci sono tracce dei migliori specialisti della foto d'ambiente: i celebrati Roiter, Fontana, Zagaglia, Barengo Gardin. Ma i «nostri» hanno saputo aggiungere anche l'elemento in più: l'auto da rally, con il suo dinamismo deflagrante ad occupare quegli spazi che la pittura filamentosa di Segantini aveva fatto credere esclusivo dominio delle pecore e delle mucche.

In redazione ci siamo detti che fotografie così non potevano restare nascoste ai tanti lettori di Autosprint, e ne è uscito questo inserto speciale che riprova l'abilità di questi professionisti, capaci, pur nell'angosciante fretta che ne caratterizza il lavoro essenzialmente da reporter, di interpretare tanto bene l'ambiente in cui si sono trovati a lavorare. E il risultato è poi anche un omaggio a una specialità che è meravigliosa soprattutto quando «entra» nell'ambiente che si trova ad invadere.



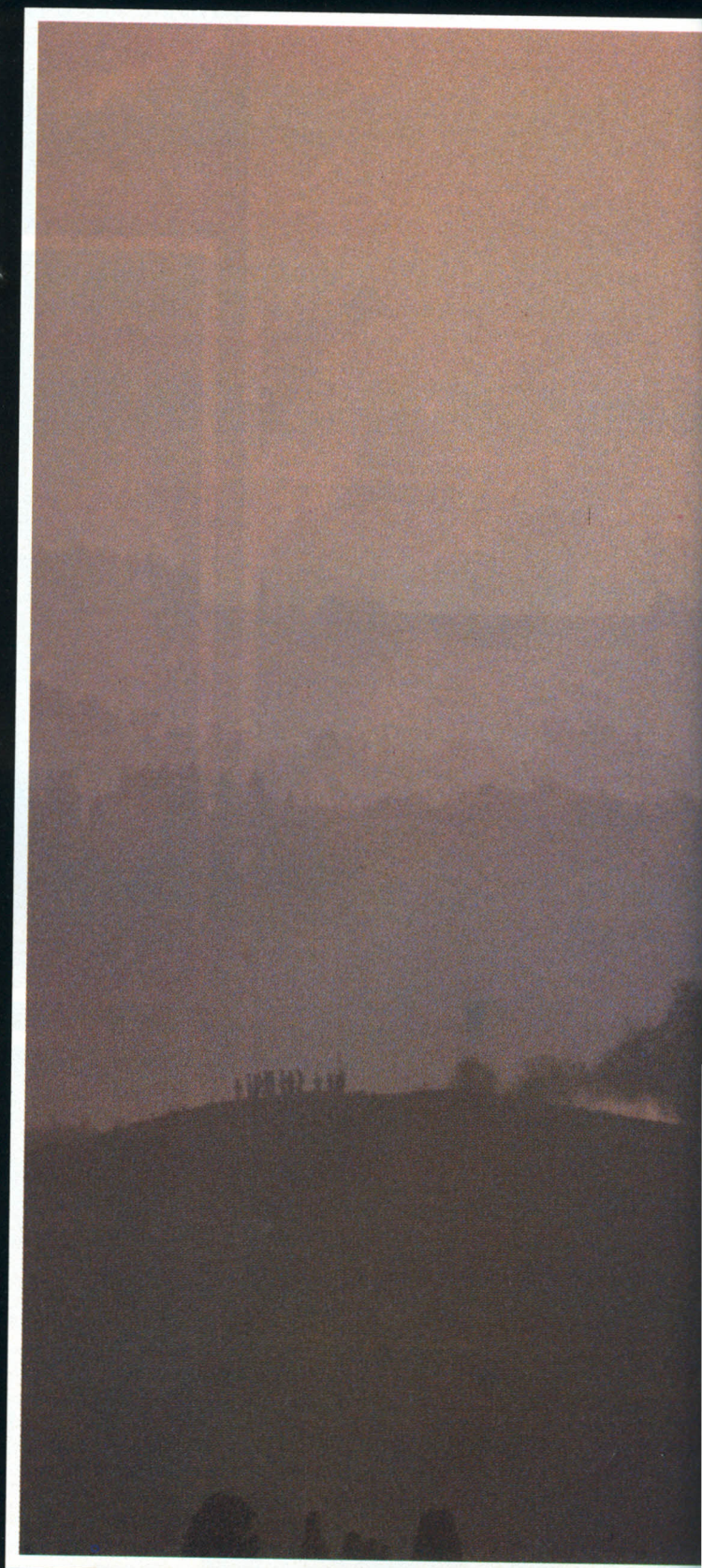


È venuto giorno
da poco e i
filiformi cipressi
non gettano
ancora le loro
scheletriche
ombre sulle zolle
toscano. La
Lancia di Markku
Aten e Kikki
Kivimaki sale
prepotentemente
la collina
inseguita da una
nuvola di
polvere.
L'ambiente
dorme ancora, gli
spettatori pure



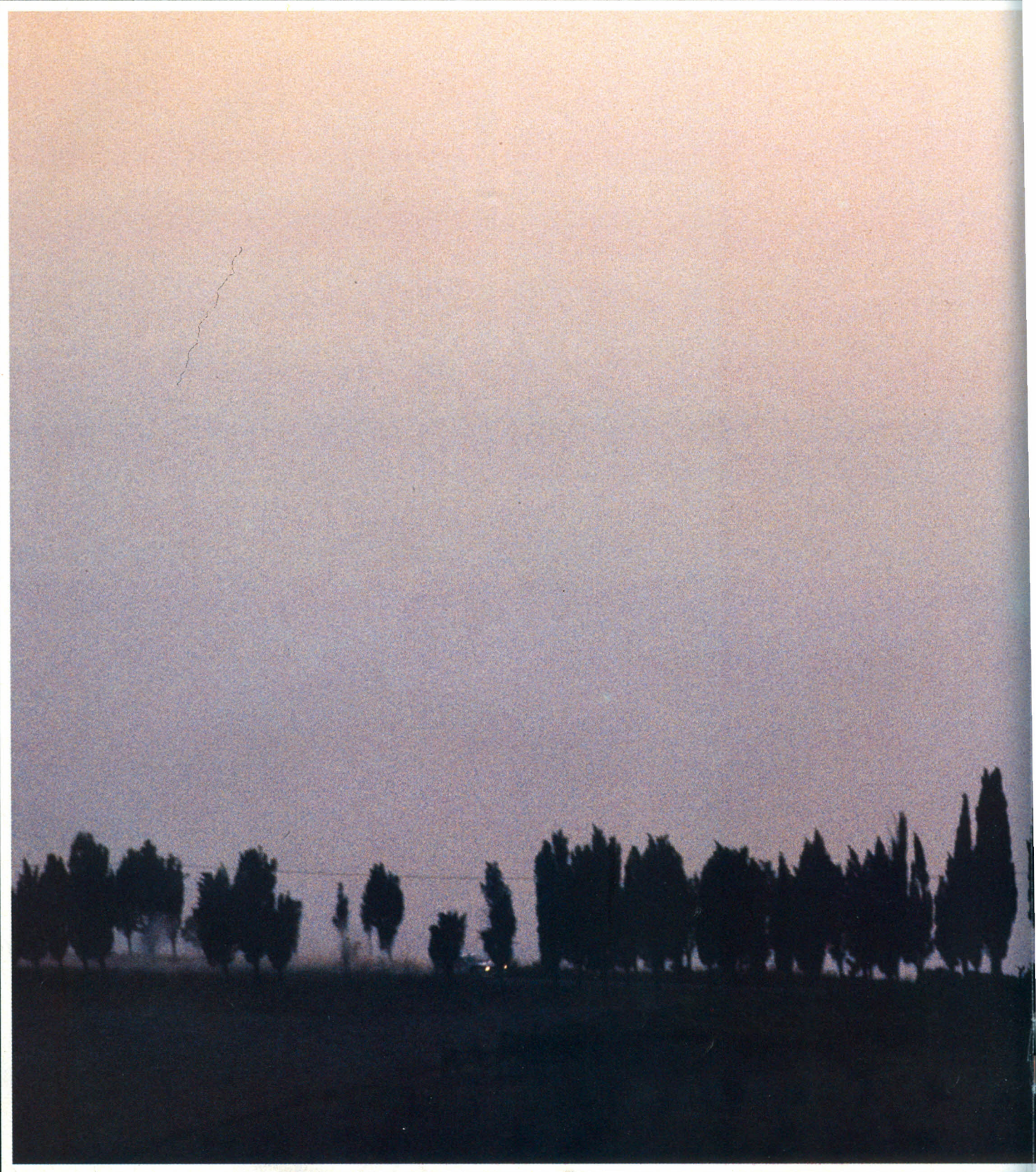
Toivonen sei grande! Le mani si spellano nell'applaudire i funamboli delle ultime corse su strada. Il rapporto tra gli spettatori e i piloti assume spesso connotazioni diverse. L'occhio freddo del cineoperatore bandisce ogni entusiasmo per non mancare l'equilibrio precario della Peugeot di Saby; lo sgomento si impadronisce del singolo spettatore una volta a tu per tu con l'aggressivo frontale dell'Audi di Röhr. Ma, dopo, tutti hanno tanto da raccontare. Il mito del rally si alimenta anche così





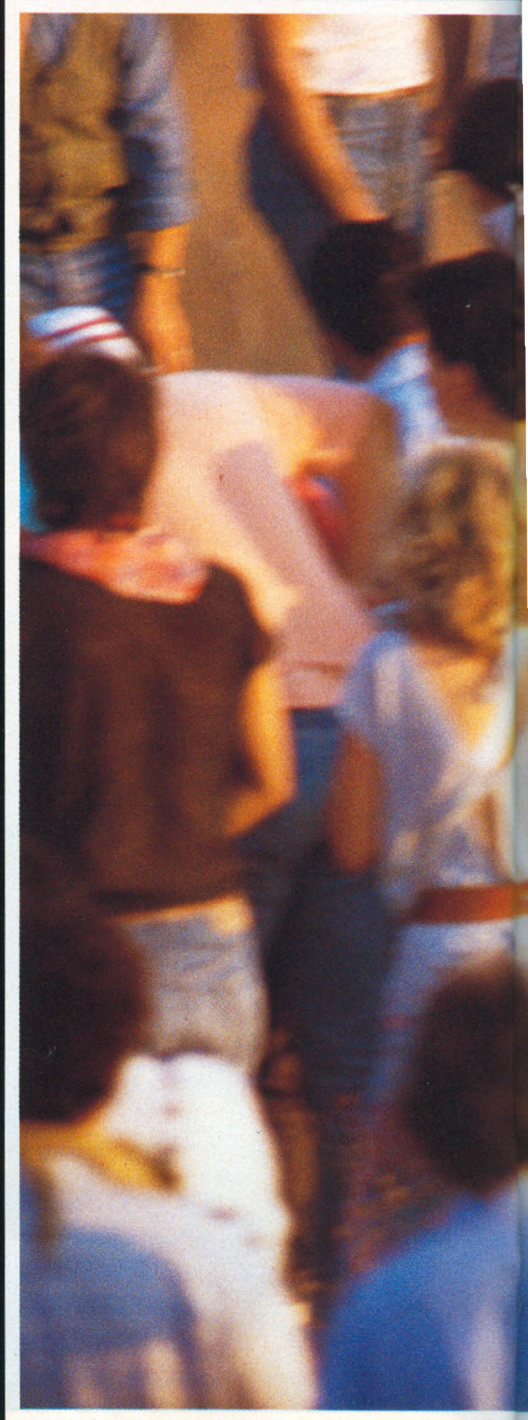
L'auto da rally a tratti violenta la natura che irvade, come fa la Peugeot gruppo A di Fischer, a tratti si nasconde nel paesaggio che ne incornicia la scia di polvere. A tradirla ci pensa però l'elicottero dell'assistenza su cui si riflettono gli ultimi raggi di un sole costretto dal suo inevitabile tramontare a perdersi le evoluzioni delle auto in gara







Ed è subito sera.
Anche per la
generosa Lancia
Rally che tra
questi stessi
cipressi appena
due anni fa si
laureava
campione del
mondo e ora
deve tristemente
passare la mano
alle auto della
nuova
generazione



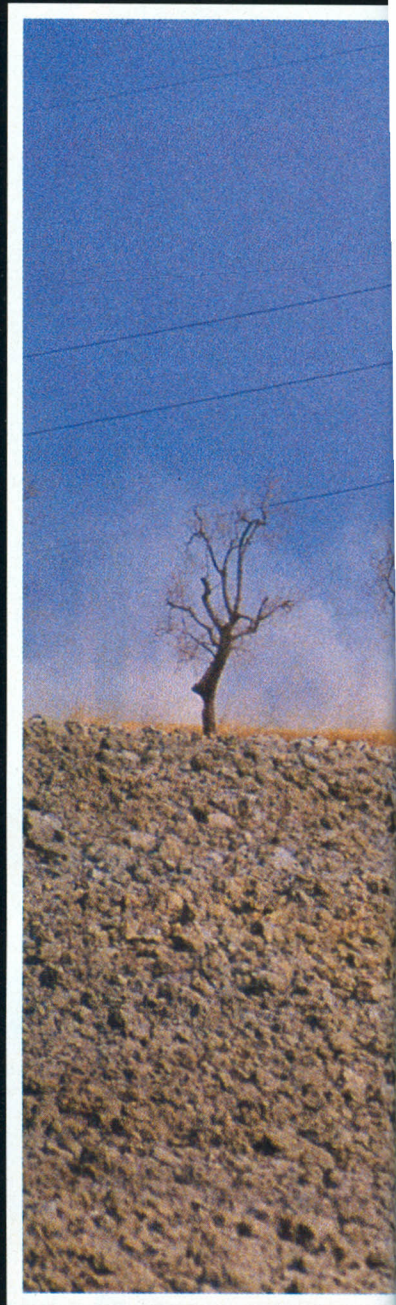
Due fari all'imbrunire cercano una strada impazzita che continua a voltare senza un attimo di tregua. Dentro la Citroën, Noberasco combatte con lo sterzo e con la paura di doversi fermare come è invece già accaduto a Bentivogli, ormai fuori dalla sua Audi a inseguire nel sole la sagoma delle auto degli avversari. Il rally è fatto anche di queste cose e la gente per questo ne ama i protagonisti arrivando persino a soffocarli con l'abbraccio festoso e preoccupante cui a stento si sottrae, confondendosi, la Volkswagen di Wittmann



**Al termine della sua discesa libera attraverso il bosco la Peugeot di Salonen
ritrova l'emozione dei grandi spazi dove immensi vigneti si apprestano a
liquefarsi in ettoltri di Chianti che la lunga estate renderà certamente d'annata
speciale. Il sole dell'85 ben difficilmente verrà dimenticato:
la polvere che si solleva, d'altronde,
testimonia della sete accumulata da questa terra generosa**

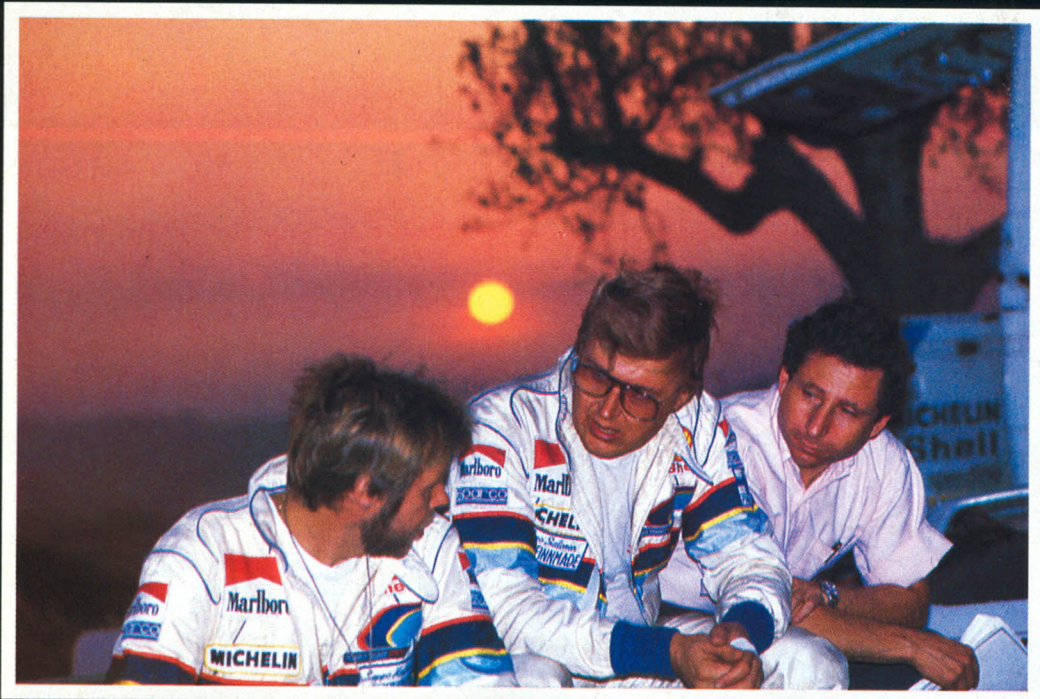








**Nove spogli alberelli nulla possono contro la fuggente Peugeot di Saby che,
con il suo andare, pare voglia dividere per sempre la terra dal cielo.
Ben più paura può fare la grossa pianta alle spalle di Del Zoppo,
ma lo schiaffo sul muso della sua vettura
il pilota italiano l'ha preso in un altro momento. Triste, peraltro**



Rosso di sera bel tempo si spera. In prova speciale, soprattutto. Timo Salonen e Seppo Harjanne si consultano prima di rendere conto del loro secondo posto al grande boss, Jean Todt. Quando si è abituati a vincere i posti d'onore non accontentano mai

I nostri «artisti» in passerella

Photo 4



Bishop

Foto Don



Cockpit

Belle Epoque



Belle Epoque

Photo 4



Cockpit



Photo 4



DPPI



Cockpit

Photo 4



Studio 83



Studio 83

Photo 4



Studio 83



**AUTO
SPORT
NT**

**SPECIALE
SULLA STRADA**

a cura di Carlo Massagrande

**La Renault 9
mette grinta**



Viaggio attraverso le Germanie con la rinnovata 505

Berlinissima



Sovralimentata un'altra Renault

Turbo forza 9

Si tratta di una versione sportiva dell'Auto dell'anno 1982 che dovrebbe piacere anche ai giovani. Accelerazioni brucianti e una velocità di 185 kmh le armi vincenti. Accessoriatissima è offerta a 15.721.140 lire

ROMA — La R9 Turbo è grintosa a prima vista e non vuole confondersi con le altre sette sorelle della gamma «9», più tranquille, più per famiglia. Quattro fari nella nuova calandra, antinebbia integrati nello spoiler anteriore, cerchi in lega, pneumatici a profilo basso, scocca più bassa per ospitare sospensioni tipo Gt turbo, sedili avvolgenti sportivi, volante a quattro razze in pelle e scritte turbo in posizione strategica: questa la R9

Turbo «che si vede». Ma all'aspetto esteriore fa eco anche la potenza di un motore ora turbocompresso, lo stesso adottato dalla R11 Turbo, di 1397 cc. di cilindrata che offre 105 cv a 5500 giri: la stessa potenza della R11 Turbo con 10 cv in meno invece rispetto alla Supercinque Gt turbo. La potenza in ogni caso non manca è abbinata ad un peso vettura di 910 kg assicura prestazioni considerevoli. La velocità massima, per esempio, sfiora i 185

kmh e in accelerazione si passa da 0 a 100 kmh in 9" mentre il km da fermo si percorre in 30"2. È una sportiva in grado di conservare, sotto certi aspetti, le caratteristiche di vettura per la famiglia: per esempio nei consumi che, fino a 120 kmh, sono dichiarati dalla casa in 8,1 lt. per 100 km. Poi sa scatenarsi e soddisfare il tranquillo padre di famiglia quanto meno in accelerazioni esaltanti, se non si vuole parlare di velocità pura. All'interno, con-

trariamente alle sportive, è allestita in funzione del confort, anzi con molto lusso: alzacristalli elettrici e chiusura centralizzata delle portiere con telecomando a distanza, computer di bordo a sei funzioni (fra cui la media oraria, il consumo in litri, il consumo chilometrico





Quattro fari nella nuova calandra e gli antinebbia integrati nello spoiler anteriore sono la principale caratteristica estetica della nuova R 9 Turbo. Ma anche i cerchi in lega ed i pneumatici a basso profilo caratterizzano la vettura che ha la scritta Turbo sulla fiancata

medio, la percorrenza residua in km), fari allo jodio con regolazione interna dall'abitacolo, lavafari, cinture di sicurezza a riavvolgimento automatico, strumentazione completa. C'è insomma veramente tutto quello che un automobilista esigente può desiderare.

LA RENAULT che nelle competizioni di Formula 1 è stata la prima Casa ad installarlo, e con successo, il turbocompressore, lo ha anche adottato in quasi tutta la sua produzione di serie: dalla «18» alla «11», dalla «25» alla recente, formidabile, Supercinque Gt. Ora è

arrivata anche la 9 sovralimentata. Nata nel 1981, la R9 è stata eletta vettura dell'anno nel 1982. A tutt'oggi, ne sono stati prodotti un milione e mezzo di esemplari, di cui il 10% è stato venduto proprio in Italia. La Renault R9 Turbo, presentata in Francia nel

giugno scorso, ha un prezzo, chiavi in mano, di lire 15.721.140 e non prevede optional aggiuntivi salvo la vernice metallizzata il cui costo è fissato in 279.660 lire. Una cifra interessante per una vettura, che ha il vantaggio dei tre volumi. □

Supera i 225 kmh la regina della gamma

	Renault 5 Gt Turbo	Renault 9 Turbo	Renault 11 Turbo	Renault 18 Turbo	Renault 25 V6 Turbo
MOTORE:					
Numero cilindri	4	4	4	4	6
Cilindrata	1397 cc	1397 cc	1397 cc	1565 cc	2458 cc
Rapporto di compressione	7,9:1	8:1	8:1	8,6:1	8,6:1
Potenza massima cv Din	115 a 5750 g	105 a 5500 g	105 a 5500 g	125 a 5500 g	182 a 5500 g
Coppia massima	16,8 a 3000 g	16,5 a 2500 g	16,5 a 2500 g	18,5 a 2500 g	28,6 a 3000 g
CAMBIO					
Numero marce	5	5	5	5	5
STERZO					
Demoltiplicazione	manuale 19,5:1	manuale 19,5:1	manuale 19,5:1	assistito 20,87:1	assistito 16,4:1
SOSPENSIONI					
Avantreno	McPherson	McPherson	McPherson	quadrilateri trasversali	quadrilateri trasversali
Flessibilità (mm/100 kg)	25	30	32	33	32
Retrofreno	semi-rigido	semi-rigido	bracci ritati	asse-rigido	derivato dal McPherson
Flessibilità (mm/100 kg)	31	38	38	32	34
CERCHI	lega	lega	lega	lega	lega
FRENI					
Anteriori Ø	dischi ventilati (238)	dischi ventilati (238)	dischi ventilati (238)	dischi ventilati (259)	dischi ventilati (280)
Posteriori Ø	dischi (238)	tamburo (180)	tamburo (180)	disco (254)	disco (254)
SERBATOIO					
Capacità in litri	50	47	47	53	72
PESI					
A vuoto in ordine di marcia kg	830	910	915	1040	1325
Totale autorizzato kg	1255	1310	1315	1440	1765
Massimo rimorchiabile	800	850	800	1000	1500
CONSUMO					
a 90 kmh	17,8 km/l	16,1 km/l	16,1 km/l	18,2 km/l	14,7 km/l
a 120 kmh	12,9 km/l	12,4 km/l	12,6 km/l	13 km/l	11,2 km/l
Ciclo urbano	11,5 km/l	11,2 km/l	11,2 km/l	10,3 km/l	7,8 km/l
PRESTAZIONI					
Velocità massima	200 kmh	184 kmh	186 kmh	195 kmh	oltre i 225 kmh
0-400 m	15"8	16"0	16"0	16"9	15"3
0-1000 m	29"5	30"2	30"0	31"2	27"9
0-100 kmh	8"	9"	9"	10"	7"7
Potenza fiscale	16	16	16	17	23





Un viaggio-prova di 1400 chilometri

Dalla Prussia con Peugeot

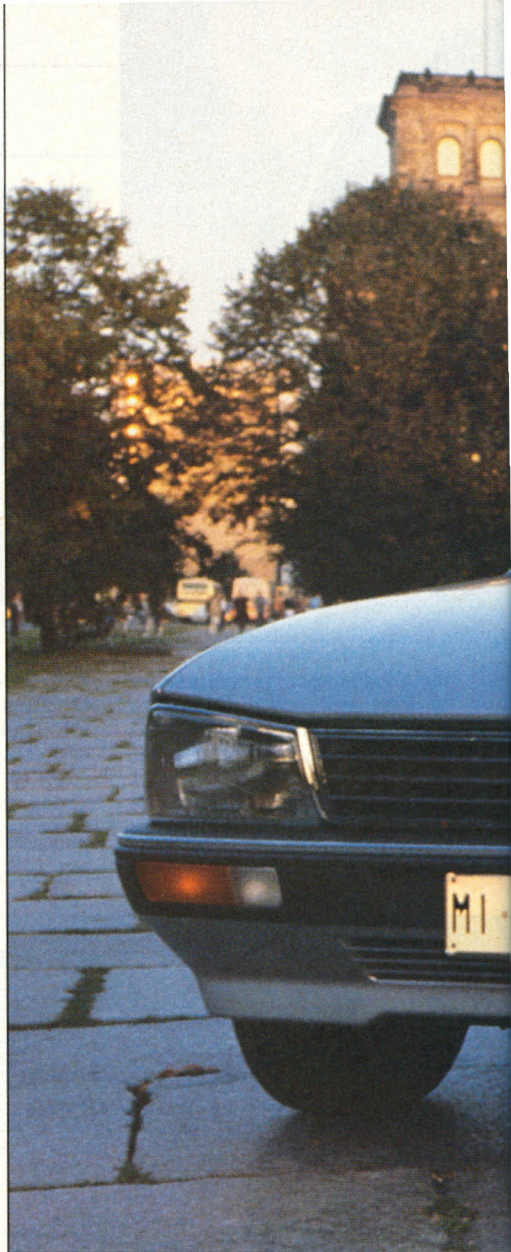
Da Berlino a Milano, lungo le autostrade sia della Germania Est sia di quella Ovest, la 505 della Casa del leone rampante ha «svelato» tutto il suo comfort e la sua economia di marcia

Testi e fotografie di **Carlo Massagrande e Marcello Pirovano**

BERLINO. In una Berlino il cui muro di demarcazione rende sempre più distanti le due città, quella «Ovest» ogni giorno più viva, frizzante, al passo con il progresso e quella «Est» in cui il tempo si è fermato ormai da molti anni, la Peugeot Italia ha presentato la gamma 505 restyling 1986. Mentre percorrevamo le vie illuminate e pulsanti di vita notturna della Berlino «al di qua del muro» alla guida della nostra lussuosa 505, cui «top» della gamma è la versione turbo iniezione che ha ben 180 cv e raggiunge i 210 kmh (si tratta del resto di una vettura da oltre 33 milioni), il pensiero andava alle vetture autarchiche della Berlino Est e della Repubblica Democratica Tedesca in generale quali: la Wartburg, la Lada (un lusso per pochi) o ancora alla Trabant una 600 cc due cilindri, due tempi che quasi commuove e fa tenerezza a guardarla. Costa circa 8000 marchi: equivalenti a cinque milioni e mezzo di lire, ma ad un lavoratore della Ddr occorrono tre o quattro anni di risparmi per averla. Se si considera che il salario medio è sui 1100 marchi al mese, vale dire 700.000

lire circa, e che le tasse portano via il 10% di uno stipendio, che le case sono tutte in affitto e questo costa intorno ai 100 marchi al mese, che l'attività dei negozi è praticamente riservata allo Stato (solo il 4% è lasciato alla gestione dei privati) e che un litro di benzina costa un marco e mezzo (950 lire) si capisce come su 10 famiglie solamente 4 abbiano un'auto.

MA TORNIAMO al raid organizzato dalla Peugeot, per la nuova gamma 505, da Berlino a Milano: 1400 chilometri da percorrere in due tappe, che dato il «comfort» assicurato dalla 505 si potevano, e qualche giornalista lo ha fatto, compiere in una sola giornata, in un solo balzo. Non è certamente l'alba quando lasciamo il garage del nostro hotel a Berlino Ovest a bordo di una 505 Gtd turbo per presentarci, dopo pochi km, al confine con la Repubblica Democratica Tedesca. Il visto di entrata deve essere accompagnato da 5 marchi. Ma almeno questa frontiera rispetto a quella fra la città di Berlino Ovest ed Est, ha solamente sbarre e non muri di un metro e mezzo,





Durante la prova, lungo le strade di Berlino Ovest, una città pulsante di vita, di luci e brulicante di gente la Peugeot 505 ha mostrato di reggere bene anche nel traffico caotico della Kurfürstendamm, in alto a sinistra, la via principale dell'ex capitale tedesca, così come le sue linee classicheggianti, hanno bene armonizzato con i monumenti, a sinistra, lungo il «Viale dei Tigli», quasi per magia, libero dal traffico durante le giornate festive e la maestosa facciata, sopra, del Reichstag.

sistemati in maniera tale che auto o camion siano obbligati a percorrere un vero slalom, onde evitare che a qualcuno che vuole fuggire venga la tentazione di provare con un'auto blindata o facendo della propria macchina un ariete kamikaze. Vale la pena spendere anche due parole di spiegazione geografica: la città di Berlino è praticamente un'isola nel territorio della Repubblica Democratica Tedesca a 160 km dal più vicino punto di confine con la Repubblica Federale. La città è divisa in zona Est e zona Ovest da un muro eretto nel 1961, in piena guerra fredda, da fili spinati percorsi da alta tensione, da torrette di una ventina di metri di altezza e da poliziotti dell'est pronti a sparare su chiunque tenti di espatriare clandestinamente. Dall'altra parte del muro macabra, ma purtroppo triste realtà, ci sono i turisti, che al di qua delle sbarre, come in uno zoo, si attardano ad osservare incuriositi, ma silenziosi un simile spettacolo che ha dell'incredibile.

LA 505 TURBO diesel, con i suoi 95 cv a 4150 giri, è in grado di raggiungere una

velocità di 170 kmh, ma sulle autostrade della Repubblica Democratica Tedesca, il limite di velocità è di 100 kmh e c'è tanta polizia poiché quasi tutti i turisti, abituati alla libera velocità delle autostrade della Germania Federale sono automaticamente portati a superare i 100 kmh, oltre che i numerosi limiti di 80 kmh o addirittura di 60 kmh imposti in alcuni tratti. La polizia stradale è appostata in ogni dove, dentro auto-civetta, dietro alle siepi o su torrette da cui osserva con potenti binocoli se le cinture di sicurezza sono allacciate. In caso di infrazione, via radio, vengono avvertite le pattuglie mobili e l'automobilista viene immediatamente fermato e multato: e le contravvenzioni vanno dalle 50.000 alle 200.000 lire se non di più, conviene in ogni caso pagare ed evitare di discutere. A beneficiarne, nel nostro caso, è stato il consumo: la 505 Grd turbo a 90 kmh d'andatura richiede per 100 km appena 5,8 litri di gasolio. Il che equivale al prezzo italiano del gasolio di 735 lire al litro, ad una spesa di carburante per km inferiore alle

segue



Dalla Prussia con Peugeot

segue

43 lire. La Peugeot 505, nata nel 1979, presentava evidenti segni di stanchezza nel mercato e aveva bisogno di una ventata di freschezza, di una sferzata che le permettesse di attirare nuovamente l'attenzione del cliente, ormai richiamato da una concorrenza più «giovane». Del resto la 505 è una vettura destinata ad una utenza stilisticamente ancorata alla tradizione, poiché rientra tra quelle della vecchia generazione Peugeot e non fa parte della nuova «immagine»; per intenderci quella della 205 e della 309. Dal 1979 ad oggi sono state vendute, sul nostro mercato, circa 18.000 «505». Netta però è stata la flessione registrata nel 1985 rispetto al 1984, complice anche un calo generale della richiesta di vetture di questa categoria. L'evoluzione 1986 della 505, presenta un restyling esterno ad opera, sempre, della matita di Pininfarina, che ha veramente rimodernizzato l'aspetto della vettura grazie soprattutto a nuovi paraurti in polipropilene nero ad angoli integrati alla carrozzeria sino al passaruota. Anche la calandra ed i dischi dei fari sono stati ridisegnati e sotto i paraurti, tanto anteriori che posteriori, sono stati montati degli spoilers in poliamide verniciati nello stesso colore della carrozzeria. Nuovi i gruppi ottici posteriori e rinnovato lo specchietto laterale regolabile dall'interno che sulla Turbo a iniezione è comandato elettronicamente, ha lo sbrinatori incorporato, ed è azzurrato. Nuovi dischi copriuota di grande diametro coprono il bordo del cerchio in tutte le versioni, eccezion fatta per la Turbo che resta equipaggiata di serie con ruote in lega leggera. All'interno la variazione principale riguarda la plancia che è del tutto nuova. Realizzata in Abs, è ricoperta di materiale schiumoso su cui è applicata una pellicola di Pvc con grana di cuoio; molto curato poi è l'impianto di aerazione con il numero delle bocchette di uscita aumentato. Nuovi i sedili, con regolazione lombare disponibile su alcuni modelli, nuovi i volantini che possono essere a due o a quattro razze a seconda dei modelli, notevole, infine, l'aumento di abitabilità per i passeggeri posteriori che dispongono di 3 cm in più.

MENTRE percorriamo l'autostrada, sempre in territorio della Repubblica Democratica, ad andatura forzosamente limitata, viene facile apprezzare l'aumentato confort dei sedili, gli abbellimenti interni e la silenziosità, soprattutto in considerazione che il fondo stradale non è certo un biliardo. Le cose cambiano quando lasciamo la Germania Est e ci immettiamo sulle autostrade «occidenta-

segue



A fianco: le mestissime croci che ricordano alcune delle vittime cadute sotto il fuoco dei «vopos», mentre cercavano di valicare il muro che divide Berlino Est dalla zona Ovest



Sopra: il muro dalla parte occidentale. Non mancano le scritte lasciate da visitatori di tutto il mondo sconcertati di fronte ad una delle più oscure «barriere» erette dall'uomo. A fianco: la transennatura che protegge il monumento all'Armata Rossa l'unica propagande di Berlino Est in territorio federale

Dalla Prussia con Peugeot

segue

li» senza limiti di velocità. La nostra 505 Grd Turbo si scatena e «a tavoletta» arriva a 170 kmh, la sua velocità massima, che teniamo salvo qualche raro rallentamento. Giungiamo così nel tardo pomeriggio a Norimberga che lasciamo il giorno successivo dopo aver fatto visita allo Stadium delle adunate della Germania nazista, le cui tribune oggi sono usate dagli spettatori della gara per vetture endurance del Norisring. Imbocchiamo di nuovo l'autostrada e sempre a tutta velocità proseguiamo in direzione dell'Austria.

CHE COSA dire ancora sulle nuove 505? Anche motorizzazioni e trasmissioni sono state rinnovate. Tutti i propulsori a benzina beneficiano di un incremento di potenza che nella versione turbo-iniezione raggiunge i 20 cavalli grazie ad un aumento della pressione di sovralimentazione da 500 a 670 bar e all'adozione di un nuovo turbocompressore. Su alcuni modelli sono stati adottati rapporti finali più lunghi per favorire i consumi: va detto inoltre che tutti i modelli dotati di cambio meccanico sono ora equipaggiati della quinta marcia e di differenziale a slittamento limitato. Modifiche sono state fatte alle sospensioni, anche se non di grossa entità. Sono tali da abbassare l'assetto, su alcuni modelli, di 1 cm.

LA TAPPA Norimberga-Milano è divisa in due semitappe con un breve spuntino al Brennero e un rifornimento, prima dell'ultimo balzo, verso Milano. In Austria rispettiamo il limite di velocità fissato in 130 kmh. In salita verso il Brennero, la 505 Grd accusa il suo peso ed il suo rapporto peso/potenza non



Sopra: le colonne perfettamente restaurate dell'ex Palazzo del governo tedesco. A sinistra: la tribuna dell'arena delle adunate di Norimberga, da cui Hitler teneva i suoi tragici discorsi alla nazione tedesca. Sotto: il contrasto, in tutta la sua crudezza, fra la prestigiosa 505 Peugeot e la piccola Trabant, che pure rappresenta un traguardo per molte famiglie dell'Est





Con la 505, che qui vediamo di tre quarti posteriore in versione restyling '86, la Peugeot si è rivolta sempre ad un utente amante delle vetture comode, spaziose ed affidabili senza particolari esigenze velocistiche. Soprattutto la versione turbodiesel però, avverte ora la decisa concorrenza di molte «rivali», quanto a prestazioni velocistiche

particolarmente brillante facendo registrare dei rallentamenti. Anche con l'aiuto del cambio non si trova mai una risposta brillante. I cavalli sono 95 al massimo e fanno pagare dazio rispetto alle concorrenti turbodiesel che dispongono mediamente di 110/115 cv. L'entrata in funzione del turbo, si avverte appena. La vettura in ogni caso è destinata ad una cilindrata tradizionalmente tranquilla, amante del confort più che delle prestazioni e l'affidabilità del motore è assicurata per chilometraggi notevolmente superiori rispetto a quelli possibili a «concorrenti» con più sprint.

DAL BRENNERO a Milano ci è possibile, sulla base delle indicazioni dei cartelli chilometrici controllare lo scarto al tachimetro, naturalmente su diversi rileva-

menti ed effettuando di questi una media. Lo scarto è di circa del 6,5% il che vuol dire che a una velocità di 180 kmh indicata dallo strumento (Jaeger), corrisponde una velocità effettiva di oltre 169 kmh. Peccato che non ci sia l'occasione di provare l'assetto sul misto o la frenata sotto sforzo dato che il percorso è tutto autostradale. Ci sarebbe piaciuto provare anche la 505 Gti benzina, ma i colleghi che le hanno avute a Berlino, le hanno tenute fino a Milano. Comunque la nostra diesel non ci ha fatto avvertire, nonostante la lunga distanza, la stanchezza grazie ai sedili che sono di un confort unico, a tanti utili accessori di serie, ed al silenzio che anche ad andatura sostenuta è notevole. La velocità di crociera ideale, per la vettura che abbia-

mo provato, è da ritenere intorno ai 140 kmh. A qualcuno forse può interessare sapere quanto è costato in carburante questo viaggio da Berlino a Milano con la 505 turbodiesel. Considerando che un litro di gasolio costava al momento della prova 734 lire, in Italia, in Germania Federale Dm 1,329 (895 lire) e in Austria 10,57 scellini (1014 lire), i nostri 1400 km a tavoletta e comunque alla maggior velocità che la viabilità ha consentito, hanno richiesto non più di 100.000 lire. Considerato l'eccezionale confort di marcia si può veramente considerarlo un risultato estremamente positivo che equivale ad un costo chilometrico, per il carburante, di poco superiore alle 71 lire. □

A confronto tutti i dati della gamma 1986 delle 505

Modelli	n. cilindri	cilindrata	potenza max. e giri motore	potenza max. KW	marce	posizione motore	trazione	posti	lunghezza m.	larghezza m.	peso a vuoto kg	velocità max. kmh	Consumo l x 100 km norme Cee 80/1268			cv fiscali	Prestazioni				Prezzo Iva compresa franco concessionario
													90 kmh	120 kmh	urbano		da 0-400 m.	da 0-1000 m	da 0-100 kmh	velocità kmh	
505 Gr	4	1971	108/5250	78	5	a	p	5	4.579	1.737	1210	175	6,4	8,5	11,8	20	18"2	34"0	12"2	175	17.250.000
505 Gti	4	1995	120/5500	88	5	a	p	5	4.579	1.737	1290	180	7,2	9,4	12,9	20	17"5	32"7	10"8	180	23.400.000
505 Grd	4	2498	76/4500	55	5	a	p	5	4.579	1.737	1320	150	5,9	8,2	8,7	23	20"4	38"1	18"0	150	19.500.000
505 Srd T.	4	2498	95/4150	70	5	a	p	5	4.579	1.737	1390	170	5,8	8,5	8,4	23	19"6	35"6	14"0	170	23.000.000
505 Gtd * T.	4	2498	95/4150	70	5	a	p	5	4.579	1.737	1390	170	5,8	8,5	8,4	23	19"6	35"6	14"0	170	25.250.000
505 Turbo i.	4	2155	180/5200	130	5	a	p	5	4.579	1.737	1370	210	7,6	10,2	12,8	21	16"0	29"4	8"4	210	32.900.000

* Versione con cambio automatico: **505 Gtd Turbo L. 27.150.000**

Il primato della potenza: 128 CV.



ALFA 90 4 CILINDRI



Con iniezione elettronica e variatore di fase è il più potente della sua categoria.


Quattro cilindri in linea, doppio albero a camme in testa. Questo motore Alfa Romeo è da sempre ai vertici della sua categoria per prestazioni, affidabilità, si-

curezza. Su Alfa 90, l'iniezione elettronica integrata da variatore di fase, un dispositivo esclusivo Alfa Romeo, comanda i tempi di iniezione e la fasatura delle valvole in funzione del numero di giri e delle condizioni di carico del motore, assicurando così i migliori valori di coppia. Prestazioni elevate ma sempre sotto controllo, grazie alla tenuta di strada e alla frenata caratteristiche Alfa Romeo, garantite anche da un supercollaudando finale.

Alfa 90 1.8, 120 CV, 187 km/h

Alfa 90 2.0 I.E., 128 CV, 192 km/h

Alfa 90 2.0 6V I.E., 132 CV, 195 km/h

Alfa 90 2.5 6V,  Oro I.E., 156 CV, 203 km/h

Alfa 90 2.4 T.I. Intercooler, 110 CV, 178 km/h

Tutte le Alfa 90 sono coperte dalla **Supergaranzia 1+3+6** e godono delle facilitazioni **ALFA ROMEO CREDIT - ALFA ROMEO LEASING**.

LACIVILTÀ DELLA MACCHINA



Una Bx anti-consumo

SEGITANDO in un politica che già l'ha vista proporre una versione benzina della Bx particolarmente economica la Citroën ha ripetuto l'operazione con un analogo modello a gasolio. Offerta ad un prezzo franco concessionario iva compresa di 12.779.400 lire la Bx 17 diesel (questa la sigla della nuova vettura) si propone come una delle berline quattro porte più convenienti sul mercato soprattutto in considerazione dell'elevato livello di completezza dell'equipaggiamento. Il motore è un classico quattrocilindri 1769 da 60 cv, che consente di raggiungere una velocità massima di 152 kmh. Molto buoni i dati relativi al consumo: a 90 kmh si possono percorrere sino a 22 km con un litro, e nel caso di un uso medio a 120 kmh la Casa francese dichiara più che possibili i 15 km con 1 litro. Indicative le altre prestazioni «velocistiche»: da 0 a 100 kmh in 19", 400 m. in 21"1 ed il km con partenza da fermo in 39"1. Il cambio è a cinque rapporti e i freni sono a disco su tutte e quattro le ruote. Ampia la gamma di colori, 10, tra cui si può scegliere. Con l'introduzione di questo modello, commercializzato per ora solo nel nostro Paese ed in Inghilterra, sono già 12 le versioni di Bx disponibili in Italia.



Fresco da Papa

PER CONSENTIRE un agevole attraversamento al Pontefice delle folle che, ovunque nel mondo, accorrono per riverirlo e applaudirlo è stato allestito dalla Mercedes, uno speciale veicolo. Lussuosa, ma soprattutto protetta con vetri stratificati dello spessore di 3,5 cm anti-proiettile, questa vettura è stata attrezzata con uno speciale condizionatore, studiato dalla Diavia, per ovviare alle proibitive temperature che si vengono a creare all'interno della protezione di vetro, nel caso che la vettura rimanga al sole anche per pochi minuti. Tra l'altro il ricambio dell'aria dell'alloggiamento riservato al Santo Padre, è affidato unicamente all'impianto di climatizzazione allestito dalla casa italiana, essendo la cella trasparente a chiusura ermetica. Per la Diavia si tratta di una grossa soddisfazione, dato che ha ottenuto questo incarico, in virtù della propria tecnologia ed affidabilità. Ha infatti studiato un impianto veramente unico nel suo genere, e inevitabilmente, l'aver collaborato a realizzare un progetto destinato a garantire la «sicurezza della celebrità più onorata del mondo intero», le garantirà un notevole prestigio.

Il Vector Goodyear è un pneumatico il cui battistrada è stato disegnato dal computer con elementi incrociati. L'effetto «criss-cross» che è stato ottenuto facilita lo scarico dell'acqua e della fanghiglia a tutto vantaggio della trazione.



Pneumatico per auto 4x4 Un Goodyear «integrale»

L'AUMENTO del numero di vetture a trazione integrale ha indotto, la Goodyear, ha studiare una gomma specifica per questo tipo di impiego. Si tratta di una copertura che cerca di unire le caratteristiche richieste per le berline: lunga durata, tenuta, silenziosità alle esigenze specifiche che hanno invece le auto con trazione 4x4. È stata battezzata Vector. Radiale in poliesteri, con cinture d'acciaio è capace di garantire una velocità di 190 kmh nelle misure medio-grandi e di 180 kmh in quelle inferiori. Garantisce un rendimento particolarmente positivo in situazioni di medio innevamento, con fondo sdruciolevole ed anche in caso di fuoristrada leggero. Questo, grazie al particolare disegno del battistrada ed alla composizione della mescola, termostabile anche in caso di temperature rigide. Buona sono la tenuta longitudinale e la rigidità trasversale. Il prezzo dovrebbe essere solo di un 10% superiore a quello dei Goodyear Gran Prix

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

Thackwell il più giovane

ALCUNI giorni fa, sfogliando un libro svizzero di corse del 1980 ho rilevato che Mike Thackwell fu iscritto dalla Tyrrell alle ultime due corse del mondiale di F.1 di quell'anno, qualificandosi però solo in Canada, dove peraltro in pratica non corse, poiché, scampato alla nota carambola che fu causata da un ruotata di Jones a Piquet, fu costretto a cedere la su vettura a Jarier, prima guida del team, che non disponeva di un muletto. In un altro testo, invece, ho letto che il neozelandese quel giorno sta-



bili comunque un record, poiché debuttò in F.1 a soli 19 anni appena compiuti. È vero o falso? Diversamente chi è in realtà il più giovane pilota debuttante in F.1? Se fosse vero, com'è possibile che l'attuale pilota della Ralt di F.3000 bruciò così intensamente le tappe della sua carriera, e perché poi non trovò più un voiante nella massima Formula? Inoltre vorrei sapere se è possibile acquistare i fotocolor pubblicati sul vostro settimanale. In caso positivo gradirei sapere le modalità per averli?

Lorenzo Marsano - Genova

MIKE THACKWELL è fino ad ora il pilota che ha debuttato in F.1 più

giovane. Nella speciale graduatoria dei «baby» da Gran Premio precede di poco meno di un mese il messicano Rodriguez e il connazionale Ammon. Nell'81 dopo la fugace apparizione in F.1 Thackwell (nella foto Oliver) aveva accettato di guidare da pilota ufficiale la Ralt-Honda nel campionato di F.2, in attesa che qualche team-manager del «circus» lo richiamasse per un ritorno in F.1 finalmente a tempo pieno. Ma le attese del giovane andarono deluse al terzo appuntamento della serie continentale, quando durante le prove libere del venerdì a Truxton uscì di strada in un gravissimo incidente che gli costò una lunga inattività. Ritornato alle corse, ha dimostrato di essere ancora vincente, ma la sua scalata alla F.1 lo ha portato solo ad una nuova apparizione fugace l'anno passato: in Germania con la Tyrrell e in Canada con la Ram. Per il futuro non sembra avere grandi prospettive in F.1, tant'è che sembra intenzionato a solcare l'Oceano per correre in F.1 Cart. Riguardo alla foto non esiste un vero mercatino, ma se le interessano può mettersi in contatto con i nostri fotografi.

LA FOTO

L'orientale del circus



L'«orso» esce dal letargo

CARI AMICI di Autosprint sono un giovane di 20 anni grande appassionato di automobilismo. Vi scrivo per chiedervi se il pilota che ha corso la 1000 Km australiana denominata James Hardie era proprio il Denis Hulme che correva fino all'inizio degli anni '70 in Formula 1 con la McLaren. Con quale macchina era iscritto?

Alberto Restani - Piacenza

L'ORSO, come era soprannominato Denis Hulme nel circus della Formula 1, sembra uscito dal lungo letargo almeno per una volta. Ha ripreso casco e tuta per disputare la più importante corsa per vetture turismo in programma quest'anno in Australia. Era al via con una Commodore di 5 litri.

Un pilota poco «Mansueto»

CARO AUTOSPRINT, nel giorno del trionfo di Alain Prost e della sconfitta di Alboreto e della Ferrari per un tifoso di Nigel Mansell sarà sicuramente difficile trovare spazio. Nonostante tutto voglio provare ugualmente, esternando la mia gioia per la vittoria di Nigel che a mio parere meritava, se non altro per la voglia di emergere che aveva dimostrato ogni qualvolta si è trovato in testa a un Gp. Questo successo in qualche modo è una risposta alle critiche a cui Mansell è sempre stato sottoposto sia dal suo ex compagno di squadra De Angelis che da Peter Warr, oltreché da Keke Rosberg e dalla stampa. Frank Williams, invece, ci ha creduto: ora può essere sicuro di non aver sbagliato investimento scommettendo sul pilota inglese.

Nicola Nenci - Como

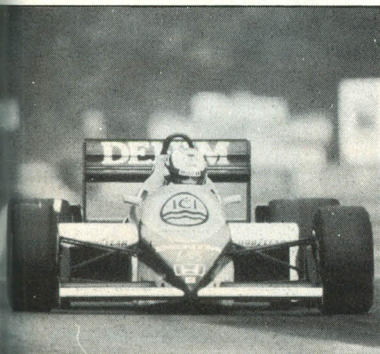
VORREI vedere pubblicata nella rubrica «La foto» un'immagine della Theodore e conoscere alcuni dati su questa squadra.

Aldo Bonavia - Rieti

PIÙ CHE un personaggio del circus della F.1, Teddy Yip sembra uscito da un romanzo di Ian Fleming. Proprietario di case da gioco a Honk Hong, Yip entra difficilmente nel mondo dei Gp nel 1974, quando decide di sponsorizzare l'Ensign di Vern Schuppan. In quell'epoca Yip fa parlare di se, non tanto per le prestazioni dell'Ensign, quanto piuttosto per il suo pittoresco seguito uno stuolo di giovanissime gheise, e per il fatto che a sessant'anni suonati, difende i colori di Honk Hong nei mondiali di Kart. Yip resta legato all'Ensign sino al 1977, quando inizia anche una collaborazione con Dan Gurney, sponsorizzando la Eagle nel campionato Cart. Grazie a Teddy Yip, Tambay ha mosso i primi passi in F.1. Nel 1978, Teddy Yip decide di diventare costruttore, e commissiona a

Ron Tauranac lo studio di una F.1. La macchina deriva da un telaio di F.2, ed è quanto di più sgraziato si possa vedere. Con il debuttante Cheever, manca la qualificazione sia in Argentina che in Brasile, mentre in Sudafrica affidata a Keke Rosberg riesce a prendere il via, e addirittura la settimana dopo, a Silverstone, sotto il diluvio si aggiudica la vittoria in una gara di F.1 non valevole per il campionato del mondo. Tornato in seguito con l'Ensign, Yip ritenta un'altra volta l'avventura come costruttore nel 1982. La vettura è affidata a Patrick Tambay, che a Long Beach ottiene addirittura dei punti, e in seguito la stagione viene conclusa da Marc Surer. Resosi conto che costruire vetture è un'impresa troppo dispendiosa, Yip rileva tutto il materiale Ensign, e con le MN 183 ribattezzate Theodore disputa il campionato del mondo 83. Poi il definitivo ritiro dalla F.1.

Nella foto la Theodore di Cheever nel 1978 (FotoArchivioAS)



NESSUNO si è mai sognato di mettere in dubbio le qualità di guida di Mansell, (nella foto Attualfoto), pilota sicuramente degno di essere entrato nel ristretto novero di quelli che sono riusciti a vincere un Gp. Però la carriera di Nigel è stata costellata anche da clamorosi errori, spesso per troppa voglia di emergere, che hanno in parte ridimensionato il valore dell'inglese della Williams. Ora che «Mansueto» ha centrato il primo obiettivo, forse, non dovrà più ricorrere a tutta la foga che lo ha caratterizzato fino ad oggi, e magari riuscirà ad esprimersi ai più alti livelli, senza inutili eccessi.

Le prove vanno cambiate

SEGUO ogni settimana con molta attenzione il vostro giornale da ormai cinque anni, e quindi mi ritengo piuttosto informato su quanto avviene nel mondo delle corse. Ultimamente non si fa altro che leggere proposte su come dovrebbero essere razionalizzate le prove di qualificazione oggi sicuramente troppo pericolose per l'uso delle gomme da tempo e per le potenze sprigionate dai motori che raggiungono valori impensabili solo un paio di anni fa. Non credo che sia necessaria una rivoluzione, qualcuno ha proposto l'abolizione delle sessioni di prova stabilendo la griglia di partenza in funzione della gara, ma alcuni cambiamenti sostanziali nell'impostazione tecnica. Oltre a vietare le gomme da qualifica, imponendo l'uso dello stesso tipo di gomme sia in prova che in gara si potrebbero limitare le potenze dimensionando la grandezza delle turbine fino ad una certa misura. Non siete d'accordo?

Maurizio Dal Ben - Treviso

NELL'ULTIMO comitato esecutivo della Fisa il problema delle prove non è stato affrontato quando sono stati discussi i nuovi regolamenti per il 1986, ma Balestre sta aspettando i risultati di uno studio che sta effettuando la commissione tecnica sul come ridurre le potenze sempre crescenti nelle vetture da Gran Premio, per cui una decisione ufficiale dovrebbe essere presa prima del prossimo anno. Le sue proposte rientrano nel pacchetto fra quelle che sono in oggetto di discussione e sono sicuramente molto ragionevoli.

IL DITO SULLA PIAGA

Un'Adventure con troppe spine

NONOSTANTE pensi di avere il diritto a ben altra soddisfazione, non chiedo che di poter dire la mia dalle colonne della sua rivista, senza dovermi appellare alla vigente legge sulla stampa. Mi riferisco all'articolo «Non è ancora Africa», apparso sul numero 40 del mese di ottobre di Autosprint. Premetto che non mi sento in grado di apprezzare la qualità dello scritto né di esprimere un giudizio su di esso, non essendo vostro lettore abituale; non so quindi se lo stile della rivista contempli normalmente recensioni su avvenimenti sportivi così vuote e nondicenti, o se questo trattamento è riservato a manifestazioni di scarso interesse e di ancor più insoddisfacenti risultato, come forse è stata la Adventure '85. Ciò che invece mi ha colpito, e su cui credo di avere voce in capitolo, è quanto riferito dal vostro articolista sulla mia persona e sul gruppo di cui facevo parte, gli «inesperti ragazzi». Il capobanda era tal Luciano Miglietta, alias Torino Fuoristrada, giovanile sì, non giovane, e cinquantenne, conosciuto, non solo in campo nazionale, come un veterano del fuoristrada, mentre gli altri «inesperti» erano due istruttori della Scuola Italiana Fuoristrada e della Scuola Nazionale Fuoristrada, uno dei quali anche licenziato CSAI e pilota in campionato italiano fuoristrada in classe D (e non sono i più addormentati). Se poi per il suo inviato l'aver compiuto da un pezzo i 30 anni significa essere ancora ragazzi, almeno anagraficamente, visto che non ho dubbi sulle nostre capacità «professionali», abbiamo forse a che fare con un vecchio barbogio, già inviato per la Domenica del Corriere alla Pechino-Parigi del principe Borghese, anno 1907. Grazie se mi vorrà concedere spazio ed un a presto arrivederci, magari alla Parigi-Dakar 1986... se ci sarete.

Paolo Ballauri del Conte - Ivrea

RISPONDE il nostro collaboratore Gianni Prandi. Caro signor Paolo Ballauri, nelle prime battute della sua lettera lei scrive di non essere in grado di esprimere un giudizio sullo scritto di «una manifestazione di scarso interesse e di ancor più insoddisfacenti risultato come forse è stata l'Adventure '85». La sua affermazione mi stupisce poiché è rivolta ad una manifestazione (che non mi sento di denigrare come lei fa) e all'organizzazio-

ne della quale, come gruppo aggiunto, avete contribuito. Due sono le parole che hanno innescato la sua ascesa critica a quanto da me scritto: «inesperti ragazzi». In merito ai «ragazzi» credo non ci sia neppure bisogno di specificare che intendevo con questo termine catalogare un gruppo di persone che, nello spirito giovane previsto dalla formula di gara, hanno portato a termine un lavoro non certo soddisfacente. Ma forse lei è un fautore dell'analogia che prevede esperienza per gli anziani e inesperienza per i famosi ragazzi. In questo, mi scusi, non sono assolutamente d'accordo e l'esempio del lavoro svolto da voi credo calzi a pennello e non faccia che avvalorare la mia tesi. Non credo sia stata una idea intelligente far correre auto e moto sugli stessi fettucciati. Le auto incontravano mille problemi su quelle mulattiere dove le moto salivano agevolmente. E questo è un esempio significativo. Forse lei non ricorda che hanno contribuito anche i vostri ritardi e far sì che le varie tappe partissero ogni giorno con almeno un paio d'ore di ritardo sulla tabella di marcia. Se poi a questi due insignificanti aspetti del lato organizzativo che, credo, vi riguardano da vicino, aggiungiamo il fatto che praticamente tutti i partecipanti si sono lamentati dei vostri modi duri. Nessuno ha nulla da obiettare sul fatto che i vostri istruttori della Scuola Italiana Fuoristrada e della Scuola Nazionale Fuoristrada sappiano tenere le redini di un campionato italiano fuoristrada, ma non sono certamente esperti per collaborare alla riuscita di una gara che, come l'Adventure, ha parecchie diversità con il vostro fuoristrada nel quale nessuno discute siate esperti. Ecco perché vi ho definiti inesperti: perché non avete capito che l'Adventure era una nuova formula di gara che richiedeva quella elasticità che a voi purtroppo è mancata. Elasticità nei rapporti con i piloti, elasticità nel tracciare le piste, elasticità nell'accettare serenamente critiche che scusi la presunzione, vi siete meritati. Il fatto poi che gli organizzatori sin d'ora abbiano deciso di non «convocarvi» più per la prossima edizione (strutturata su di una nuova formula organizzativa) dell'Adventure mi autorizza a pensare che non sono stato il solo a rimanere colpito negativamente dal vostro lavoro.

fermoposta

ANTONIO DEL BUFALO — Catania - La Talbot Sunbeam T1 sarà omologata fino alla conclusione del 1986 mentre l'Alfasud T1 1300 di gruppo A potrà correre fino all'88. Quando non si riesce a costituire una classe le vetture iscritte passano automaticamente nella classe superiore. In effetti quella classe del gruppo N non è 1300 ma bensì 1400 cc.

FIORENZA ANSELMI — Carpi (Modena) - Alla Lotus puoi scrivere indirizzando: Jps Lotus, Wymondham, Norfolk, NR 18 9RS, Gran Bretagna. Contenta...

GIUSEPPE BIANCO — Matera - Abbiamo informato il proprietario del kart che provvederà a mettersi in contatto direttamente con lei. Contento...

MARIO ANTONELLO — Padova - La sua non è una trovata inedita: Rory Byrne della Toleman ha studiato questa soluzione a lungo adottandola alla sua monoposto fin dal 1983.

VALENTINA — Modena - Puoi scrivere alla Ferrari indirizzando la lettera via Abetone 2, 41053 Maranello (Modena).

STEFANO FORNARO — Palermo - Siamo ben felici di contribuire alla buona riuscita dei suoi studi: può contattare John Dutt specialista inglese che prepara i motori Volkswagen all'Engine Development, Somers Road, Rugby, Warks CV 22,7 FG. Gran Bretagna.

MARCELLO BISERI — Termini Imerese (Palermo) - Per partecipare a una scuola di pilotaggio ci vuole una cifra valutabile intorno al milione di lire, che poi sono variabili in funzione del grado di difficoltà e della durata.

CARLO AMORETTI — Novara - Janet Guthrie ha corso alla 500 Miglia di Indianapolis, quindi ha vinto la sostanziosa scommessa.

EDOARDO SCHIESARO — Rovigo - La rubrica «Il vostro design» non viene più pubblicata. Il disegno, comunque, è interessante quindi insisti con gli studi indirizzati in questo senso.

OSVALDO RICCARDI — Venezia - Lo start dei Gp è Derek Ongaro che oltre a occuparsi delle partenze delle monoposte di F.1 segue anche la sicurezza dei circuiti, andando a fare le ispezioni dei tracciati prima delle gare iridate.

GRETA VITTORI — Salò (Brescia) - Avere un pass per l'accesso al box di un Gran Premio è un sogno per molti: se non si è addetti ai lavori è quasi impossibile avere via libera al paddock almeno che non si conosca qualche sponsor...

Vallelunga sconto AS per la 2 Ore

DOMENICA 27 ottobre, la **Scuderia Salerno Corse** organizza due «2 Ore». La prima è riservata alle vetture di gruppo N con ammesse le vetture dei vari trofei di marca. La seconda, è riservata invece alle vetture Sport con la possibilità di partecipazione anche per le vetture di gruppo A e B di cilindrata superiore ai 2000 cmc. A completare la giornata di gare, all'autodromo romano si disputeranno anche le prove conclusive del Trofeo Fisa di F.2000 e del Trofeo Csaì di F. Panda. Tutti coloro che si presenteranno alle biglietterie dell'autodromo col tagliando qui riprodotto, avranno diritto a una riduzione di **L. 1000** sul prezzo di ingresso.

Gli amici della **Salerno Corse**, mettono a disposizione, in occasione della «2 Ore», **10 pass paddock** per altrettanti **soci del Club Autosprint**. I lasciassare (in busta chiusa nominativa), potranno essere ritirati dai fortunati vincitori presso l'ingresso principale dell'Autodromo di Vallelunga a partire dalle ore 8 di domenica 27 ottobre. Per il ritiro, è necessario che i vincitori presentino la tessera del Club Autosprint 1984 o la copia del telegramma inviato dal nostro ufficio soci.

Ecco l'elenco dei vincitori:

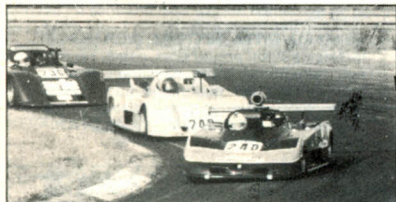
- 1 - **Mario Balzarani** - Via C. Battisti 9 - 04100 Latina
- 2 - **Enzo Bertocci** - Via San Marco 46 - 52100 Arezzo
- 3 - **Piero Davitti** - Via Aquileia 53 - 58100 Grosseto
- 4 - **Danièle Di Prospero** - Via C. Denina 102 - 00179 Roma
- 5 - **Maurizio Fiorenza** - Via Kennedy 2 - 00055 Ladispoli (Rm)
- 6 - **Franco Paciucci** - P.zza C. Battisti 2 - 02015 Città Ducale (Ri)
- 7 - **Assunta Verani** - Via Prenestina 10 - 03018 Paliano (Fr)
- 8 - **Giancarlo Spinucci** - Via Roma 15 - 00060 Formello (Rm)
- 9 - **Franco Palazzi** - Via A. Garbasso 10 - 00146 Roma
- 10 - **Luciano Inelli** - Via Petrarca 56 - 04100 Latina

**AUTO
SPRINT**

domenica
27
ottobre

DM 4/275589 del 21/3/85

Trofeo Mazzalupi
Austin Rover
Trofeo Naxos
Trofeo Lucre Trasporti
Trofeo Opel Lucano



VALLELUNGA
SCONTO L 1000



TUTTE KARTING

a cura di Giovanni Paterlini

Trofeo delle Industrie a S. Pancrazio

Zanardi due su due

S. PANCRAZIO - 159 piloti hanno disputato domenica 13 ottobre la seconda prova del 15. Trofeo delle Industrie, riservata solo alle classi senza cambio. Assolo di Zanardi nella 100 A/Nazionale, dove il bolognese si è imposto in entrambe le manches, per il secondo posto lotta stretta tra Colciago e Bertero classificati nell'ordine. Nella 100 Nazionale Cazzago si è imposto su Stefania Seyd, dopo una gara che li ha visti in lotta fin sotto la bandiera a scacchi. Trecca nella Cadetti ha vinto precedendo Pacchioni costretto a cedere il comando a 2 giri dal termine per noie meccaniche. Centenari si è imposto nella B/Nazionale dopo che Del Fante e Manicardi erano stati costretti al ritiro. Molte polemiche nella Minikart dove Daniele Parrilla, vincitore della gara, ha presentato appello dopo che alle verifiche tecniche gli erano state contestate delle irregolarità.



Cazzago, vincitore della 100 nazionale, precede Stefania Seyd (FotoPaterlini)

KARTING

S. Pancrazio (Parma), 13 ottobre 1985

2. prova «15. Trofeo delle Industrie»

Le classifiche: (classifica provvisoria): 1. Parilla; 2. Malandrucchio; 3. Piccolo; 4. Ruggeri; 5. Molteni. **100 Cadetti:** 1. Trecca; 2. Pacchioni; 3. De Lorenzi; 4. Cortelazzi; 5. Fichella. **100 Nazionale:** 1. Cazzago; 2. Seyd Stefani; 3. Gemmo; 4. Ragnini; 5. Seyd Eleonora. **100 A/Nazionale:** 1. Zanardi; 2. Colciago; 3. Bertero; 4. Naspetti; 5. Simoni. **135 B/Nazionale:** 1. Centenari; 2. Caccia; 3. Castellani; 4. Nobile; 5. Cattaneo.

Rinfresco per tutti

MONTEBELLUNA - 157 piloti hanno disputato, domenica 13 ottobre, la gara nazionale sul circuito di Montebelluna alla presenza di oltre 8000 spettatori. Alla fine della manifestazione tutti i piloti hanno partecipato ad un rinfresco prima di assistere alla premiazione.

KARTING

Montebelluna (Tv), 13 ottobre 1985

Gara Nazionale

Le classifiche:

Minikart: 1. Villa; 2. Bressan; 3. Veronesi; 4. De Biasi; 5. Zarpellon L. **100 Cadetti:** 1. Brandolese; 2. Badini; 3. Piccoli; 4. Salvador; 5. Conforti. **100 Nazionale:** 1. Novello C.; 2. Bordin; 3. Bertazzon; 4. Damian; 5. Bonfanti. **100 Nazionale:** 1. Bellenghi; 2. Brugnoli; 3. Buratti; 4. Folloni; 5. Presotto. **125 Junior:** 1. Chesini; 2. Baggio; 3. Verri; 4. Novello E.; 5. Zarpellon D. **C/Nazionale:** 1. Maragna; 2. Pullievo; 3. Zorretto; 4. Bombarda; 5. Ferronato. **Formula C.:** 1. Strenghetto; 2. Modena L.; 3. Rettore; 4. Giotto.

KARTING

Ampugnano (Si), 13 ottobre 1985

3. Prova Trofeo Città di Stena

Le classifiche

Mini kart: 1. Picchioni; 2. Antonelli; 3. Savelli; 4. Fossa; 5. Ballini. **100 nazionale:** 1. Aldinucci; 2. Porciani; 3. Biondini D.; 4. Ballerini; 5. Gigli. **125 Junior:** 1. Torsellini S.; 2. Borghi; 3. Mozzini; 4. Muzzi; 5. Papini. **C/Nazionale:** Torsellini F.; 2. Perna; 3. Landi; 4. Martini; 5. Antonini. **Formula C:** 1. Placuzzi; 2. Pepi; 3. Montemurro; 4. Palli; 5. Monti.

Calendario gare del 27 ottobre 1985

Kartodromo S. Pancrazio
Fraore (Pr)

● ● C - 60cc

Kartodromo 2000 Siena
Ampugnano (Si)

● ● A-C

Kartodromo Abbasanta

● ● A-C 60cc

Circuito di Montecchio
Montecchio Maggiore (Vi)

● ● A-C

Pista Ottava

Ottava (Ss)

● ● A-C



Fabio Torsellini che a Siena ha vinto la gara della C/Nazionale (FotoPaterlini)

Domenica Sprint

**CALELLA
DEI POPOLI**

**EUROAUTOCROSS
ALL'ITALIANA**

**DUE VALLI
PER ORLANDO**



Dai tornanti della cronoscalata Svolte di Popoli, la Lola di Guadagno sembra dare un'occhiata al panorama. Al termine di un'ottima gara, si classificherà seconda della classe 1000 del gruppo 6 (Attualfoto)

pag. 84 Salita Svolte di Popoli
pag. 85 Salita Val Martello
pag. 86 Euroautocross
pag. 87 Salita ad Avola

pag. 88 Rally di Proserpina
pag. 89 Rally Due Valli
pag. 90 Stalom

VELOCITÀ IN SALITA/23. Svolte di Popoli

Calella senza record

Pioggia a intermittenza e asfalto rifatto nel finale frenano la gara del vincitore, che non batte il primato di Nesti

POPOLI — La variabilità atmosferica è stato l'elemento caratterizzante la 23. edizione della cronoscalata delle Svolte di Popoli. Erano mesi che non pioveva, ed è piovuto proprio il giorno della gara. Molto nelle prime ore del giorno, a tratti durante la gara. Sole e pioggia in un rapido susseguirsi, con problemi un po' per tutti, in particolare per quanti dovevano scegliere con quali gomme affrontare i 10,100 km che da Popoli portano, percorrendo la statale 17, a San Benedetto in Perillis. Alla fine tutti sono saliti con le slick e non sono certo mancati gli incidenti, senza alcuna conseguenza per i piloti, ma che hanno rammentato alquanto le partenze dei centocinquanta concorrenti. Gara impegnativa dunque, con gli ultimi due chilometri particolarmente insidiosi per il fondo stradale rifatto di recente, e con questi presupposti certo non si poteva sperare che il record di Mauro Nesti dello scorso anno fosse migliorato. Alla fine su tutti ha prevalso il pugliese Claudio Calella che ha scoperto la distanza della gara (che ha mantenuto il titolo di internazionale pur essendo valida solo per la Coppa Csaì 2. zona) in 4'29"57, alla media di kmh 134,881 a 4'28 dal record del campione europeo. Molto «combattuto» il confronto per la piazza d'onore, andata infine a Oronzo Pezzolla che con la sua Lola-Bmw ha preceduto di poco più di un secondo il pilota abruzzese Stanislao Bielanski. Ancora una volta tra i protagonisti il cosentino Domenico Scola, già vincitore assoluto di due passate edizioni, classificatosi al quarto posto. La cronoscalata di Popoli era stata in un primo tempo annullata, era infatti in programma come è consuetudine il 15 agosto, per problemi finanziari. Poi grazie all'impegno del Comune di Popoli e dell'Ac Pescara, che si sono avvalsi del patrocinio degli enti locali e di varie sponsorizzazioni, si è riusciti a recuperare le gare mantenendo la validità europee.

Giancarlo Giannobile

VELOCITÀ IN SALITA

Popoli, 13 ottobre 1983

23. Svolte di Popoli

Le classifiche

Absoluta: 1. Calella (Lola BMW) in 4'29"57; 2. Pezzolla (Lola BMW) 4'47"08; 3. Bielanski (Osella BMW) 4'48"11; 4. Scola (Osella Pa10) 5'00"48; 5. Bernasconi (AMS) 5'01"99; 6. Ritacchi (Osella Pa 85) 5'08"61; 7. Cipriani (Osella) 5'10"24; 8. Canneori (Lola) 5'19"08; 9. Compagnoni (AMS) 5'33"06; 10. Di Renzo (Porsche 911 Sc) 5'38"69.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Papa (A112 Abarth) in

6'56"61; 2. Gostini (A112 Abarth) 7'04"82; 3. Di Giuseppe (A112 Abarth) 7'17"81; 4. Alberico (A112 Abarth) 7'18"96; 5. Coccia (A112 Abarth) 7'25"17; 6. Di Costanzo (Fiat 127) 7'34"92; 7. Forti (A112 Abarth) 7'37"71; 8. Savastano (A112 Abarth) 7'56"36.

Classe 1300: 1. Pace (Talbot Samba) in 6'45"50; 2. Manghisi (Samba Rallye) 7'05"25; 3. Donzelli (Opel Corsa) 7'09"69.

Classe 1600: 1. Palumbo (Golf Gti) in 6'20"20; 2. Brendi (Ford Escort Xr3) 6'20"20; 3. Abbandonato (Peugeot 205) 6'24"63; 4. Conforti (Peugeot 205) 6'27"96; 5. Cardamone (Peugeot 205) 6'28"66; 6. Feneziani (Peugeot 205) 6'40"63; 7. Paris (Golf GTI) 6'48"27; 8. Ciciani (Golf GTI) 7'09"81; 9. Mattioli (Alfasud) 7'26"48.

Classe 2000: 1. Laganà (Renault 5T) in 5'58"06; 2. Gentile (Renault 5T) 6'40"92; 3. Parisi (Renault 5T) 6'14"64; 4. Santulli (Renault 5T) 6'15"18; 5. Duroerti (Ritmo 130) 6'17"27; 6. Giobbi (Renault 5T) 6'21"03; 7. Tarquini (Ritmo 125) 6'26"84; 8. Bonanni (Ritmo 130) 6'47"16.

Classe 2500: 1. Casciola (BMW) in 6'00"98; 2. Aragona (Alfetta GTV) 6'13"67; 3. Giogli (Alfetta GTV) 6'40"76.

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Mastrogirovi (Fiat Panda) in 6'50"22; 2. Visci (Mini 90) 7'07"19; 3. Candido (Fiat 127) 7'07"26.

Classe 1150: 1. Cardinale (Fiat 127) in 6'18"09; 2. Poponi (Fiat 127) 6'25"56; 3. De Simone (Fiat 127) 6'27"24; 4. Seratini (Fiat

Vittoria netta per la Lola-Bmw del pugliese Calella, sotto, anche se senza nuovo primato del percorso.

A lato: la Porsche 911 di Di Renzo, vincitore del gruppo B e pilota più veloce fra i «non gruppo B»
(Attualfoto)



127) 6'51"79; 5. Giampaolo (A112 Abarth) 7'01"19.

Classe 1300: 1. Avagliano (Mini De Tommaso) 6'52"20; 2. Manzari (Ford Fiesta) 7'00"73; 3. Dell'Eice (Mini De Tommaso) 7'09"69; 4. Agrippra (Mini De Tommaso) 7'12"50.

Classe 1400: 1. Cerritelli (Alfasud) in 6'25"36.

Classe 1600: 1. Amato (Golf Gti) 6'06"16.

Classe 2000: 1. «Giuseppe» (Opel Manta GTE) in 5'48"45; 2. Iacovella (Alfetta GTV) 6'02"08; 3. Pomante (Ritmo 130) 6'25"63; 4. Baldassarre (Opel Manta Gte) 6'24"66.

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Alcini (Fiat X1/9) in 6'25"07; 2. Iovine (Fiat X1/9) 6'40"43.

Classe 2000: 1. Tommasi (Renault 5T) in 5'45"73.

Classe 3000: 1. Di Renzo (Porsche 911) in 5'36"69; 2. Di Girolamo (Porsche 911) 5'16"99.

Classe oltre 3000: 1. Di Renzo (Porsche 930T) in 5'44"25.

GRUPPO 2

Classe 700: 1. Bagorda (Fiat 126) in 7'43"94; 2. Trambarulo (Fiat 126) 11'43"50.

Classe 1150: 1. Lanari (Fiat Ritmo) in 6'10"40; 2. Mariani (Fiat 127) 6'25"99.

Classe 1300: 1. Micozzi (Simca Rally 2) in 6'03"79; 2. Munzi (Fiat 128) 6'05"59; 3. Mittiga (Fiat 128) 6'35"83.

Classe 1400: 1. Esposito (Fiat Ritmo) in 7'57"70; 2. Varese (Alfasud T) 13'56"01.

Classe 1600: 1. Auriemma (Fiat Ritmo) in 5'41"43; 2. Cuomo (Fiat Ritmo) 5'47"66; 3. Cosolo (Fiat Ritmo) 6'03"26; 4. Ciccalè (Alfasud) 6'04"65.

Classe 2000: 1. Giuliani (Opel Kadett GTE) in 6'22"40; 2. Guarducci (Alfa Romeo GT) 6'32"16; 3. Di Nicola (Opel Kadett GTE) 6'44"38.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Manzi (Fiat X1/9) 6'46"33; 2. Virgili (Fiat X1/9) 7'17"03.

Classe 1600: 1. Medaglia (Fiat X1/9) in 6'59"60.

Classe 2000: 1. Guagnozzi (Beta Montecarlo) in 6'59"66.

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Gigni (Fiat X1/9) 6'11"18; 2. Corsi (Fiat X1/9) 6'29"58; 3. Santuocione (Fiat X1/9) 6'41"04; 4. Amoroso (Fiat X1/9) 7'08"92; 5. Barbacane (Fiat X1/9) 7'19"98.

Classe 2000: 1. Di Francesco (Fiat 131) in 6'08"94.

GRUPPO 5

Classe 700: 1. Laganà (Fiat 126) in 6'33"76; 2. Coccia (Fiat 126) 6'44"56; 3. Medaglia (Fiat 126) 6'56"93; 4. Bonocore (Fiat 126) 6'58"51; 5. Coppola (Fiat 126) 8'38"55; 6. Lauria (Fiat 126) 14'41"52; 7. Campanile (Fiat 126) 7'11"69; 8. Tacconelli (Fiat 126) 7'17"91; 9. Di Bartolomeo (Fiat 126) 7'19"64.

Classe 1000: 1. Rizzo (A112 Abarth) 7'12"55; 2. Speranza (A112 Abarth) 7'21"11; 3. Lespa (Fiat 127) 8'13"09.

Classe 1300: 1. Santatato (Fiat Ritmo) in 6'31"11; 2. Curci (Fiat Ritmo) 6'35"28; 3. Rocco (Fiat X1/9) 6'57"03; 4. Bassi (Fiat Ritmo) 9'18"56.

Classe 1400: 1. Auriemma (Fiat Ritmo) in 6'37"33; 2. Mattioli (Fiat 128) 6'45"49; 3. Salvati (Simca Rally 2) 8'26"30.

Classe 1600: 1. Dolciani (Fiat Ritmo 75) in 6'03"53; 2. Salvati (Fiat X1/9) 6'11"79; 3. Ondeggia (Golf Gti) 6'22"88.

Classe 2000: 1. Criscuolo (Alfetta Gtv) in 7'35"75.

GRUPPO 6

Classe 1600: 1. «Sassa Roll Bar» (Lola Dallara) in 5'57"97; 2. Guadagno (Lola) 6'03"73.

Classe 1300: 1. Bernasconi (Ams) in 5'01"99; 2. Ritacca (Osella PA8) 5'0c61; 3. Conneori (Lola) 5'19"08; 4. Compagnoni (AMS) 5'33"06.

Classe 2000: 1. Calella (Lola BMW) in 4'29"57; 2. Pezzolla (Lola BMW) 4'47"08; 3. Bielanski (Osella Bmw) 4'48"11; 4. Scola (Osella Pa10) 5'00"48; 5. Cipriani (Osella) 5'10"24.



Recupero riuscito

POPOLI — Soddisfazione un po' a tutti i livelli per il recupero della gara; soprattutto tra quanti impegnati a livello organizzativo. Renato Pirocchi, presidente dell'Ac Pescara, ha detto: «Un po' tutti ci tenevano al recupero della gara, ma era importante farlo nei tempi prescritti per non perdere i titoli acquisiti. E ci si è riusciti nel migliore dei modi nonostante i pochi a disposizione». Vincenzo Acerbo, sindaco di Popoli: «La gara ha sempre rappresentato un movimento rilevante per una zona interna come quella del comune di Popoli. E poi l'importanza del fatto sportivo è fuori discussione, da qui la necessità di recuperare la gara. E l'impegno in tal senso dell'Amministrazione comunale non è mai venuto meno». «Sono contento per il recupero della gara — ha detto il pilota Calella — l'organizzazione è buona, qualche apprensione c'è semmai per il percorso per il tratto conclusivo». «La gara doveva essere recuperata — ha replicato Scola prima del via — e l'organizzazione ha fatto ancora una volta tutto nel migliore dei modi. Certo il percorso con queste condizioni sarà particolarmente impegnativo soprattutto negli ultimi due km».

EUROAUTOCROSS/Vince la Cecoslovacchia

Sfortuna ceca

Trionfa il team di casa a Brno dopo una lotta con i tedeschi. L'Italia, jellatissima, si accontenta del terzo posto



BRNO — La Cecoslovacchia, sul terreno di casa, ha conquistato grazie ai piloti Uhrer, Krestan, Havel e Bartos, per la terza volta dopo le edizioni '82 e '83, l'euroautocross a squadre nel «Trofeo delle Nazioni» disputatosi in prova unica. La nazionale italiana, detentricessa del titolo conquistato lo scorso anno a Lombardore, non è riuscita a fare meglio di un terzo posto, per la verità anche insperato poiché la sfortuna è stata la vera protagonista della prova degli azzurri, quasi subito privi di Giambattista Rosella e di Angelo Valfredini, uomini di punta della nostra squadra, appiedati da noie meccaniche. La gara quindi è vissuta praticamente sul duello tra Cecoslovacchia e Germania Ovest: sei vittorie per i rappresentanti della prima nazionale e cinque quelli della seconda. I problemi per la nazionale italiana sono cominciati col ritiro di Valfredini, bloccato dalla rottura di un semiassale quando si trovava



Scanavino, sopra, ha contribuito al terzo posto dell'Italia (FotoAs). In alto: Valfredini, ritirato (FotoGuglielmetti)

al comando della sua batteria. Roberto Scanavino, che si stava comportando molto bene, dopo un terzo e un quarto posto in batteria è stato costretto all'abbandono per problemi al cambio. Susan ha ottenuto un secondo e

due terzi posti, mentre Tamburini, risultato il migliore dei nostri, è giunto tre volte secondo e, nella quarta batteria invece ha concluso col motore in fiamme, cancellando definitivamente, le speranze di vittoria della nazionale az-

zurra, se mai ce ne fossero state. È stata una gara decisamente combattuta, condotta ai ferri corti tra la rappresentativa di ben 10 nazioni, che hanno messo in evidenza un buon livello tecnico che si va sempre più allineando a quello degli specialisti dell'Est. Per la nostra nazionale, guidata da Luigi Tabaton, anche se la trasferta non è stata del tutto positiva, è comunque più che onorevole il terzo posto ottenuto.

Eraldo Guglielmetti

EUROAUTOCROSS

Brno, 13 ottobre 1985

Campionato europeo a squadre (in prova unica)

La classifica: 1. Cecoslovacchia (Uhrer, Krestan, Havel e Bartos) punti 9; 2. Germania Occidentale (Roessel, Volk, Leber e Garthe) p. 9; 3. Italia (Rosella, Susan, Valfredini, Tamburini e Scanavino) p. 16; 4. Francia p. 17; 5. Germania Orientale p. 23; 6. Austria p. 24; 7. Olanda p. 27; 8. Ungheria p. 32; 9. Svizzera p. 34; 10. Spagna p. 38.

è in edicola
il tradizionale
almanacco del
GUERIN SPORTIVO

per la stagione
che porta
a Messico '86



CALCIOITALIA
85-86
GUERIN SPORTIVO
GUIDA PER SEGUIRE UN ANNO DI CALCIO
TUTTE LE SQUADRE DI A E B
CON STATISTICHE, INDIRIZZI UTILI, INFORMAZIONI
E 568 FOTO A COLORI DEI PRATAGONISTI
MINIGUIDA AL MUNDIAL 86

IN REGALO
L'ALBO CALCIATORI 85-86
E LE PRIME FIGURINE

SUPPLEMENTO A "IL CAMPIONE" N. 24-25 SETTEMBRE 1985 L. 3.800

ARMANDO TESTA - FOTO BIANCHI

VELOCITÀ IN SALITA/Grimaldi ad Avola

Raddoppio vincente

Il pilota, forse favorito dall'essere stato il solo a provare due volte, stacca di un'inezia un miglioratissimo Cassibba

AVOLA - Sesto acuto stagionale per Enrico Grimaldi, portabandiera della scuderia Etna. Il pilota catanese si è aggiudicato con grande sicurezza, e per la quinta volta, la 24. edizione della Coppa Belmonte - Città di Avola. Una vittoria in cui hanno avuto un certo peso le prove della vigilia, interrotte sul finire per un devastante incendio che ha pressoché incenerito la Porsche 911 gr. 5 del palermitano Virzi, quando a prendere il via erano rimasti solo i piloti della classe 2000 del gruppo 6, escluso Grimaldi a cui era stato dato il via e poi era stato bloccato 200 metri prima della Porsche in fiamme a sua volta ferma a non più di 400 metri dal traguardo. La difficoltà a spegnere l'incendio della Porsche (causato probabilmente dalla rottura del turbo o da un ritorno di fiamma) e l'esaurimento di tutto il materiale antincendio, arrivato con lentezza nel punto dell'incendio, avevano consigliato il direttore di gara a chiudere le prove lasciando così a Grimaldi il vantaggio di avere usufruito di due sessioni di prove e agli altri di una sola, quella che solitamente il gruppo 6 effettua in apertura delle prove ufficiali. Questo leggero vantaggio, oltretutto senza il riscontro del tempo ufficiale in quanto la prova è rimasta incompleta, può davvero essere stato determinante? Gli sconfitti dicevano unanimemente di sì. A ogni modo, Grimaldi ha sfruttato ancora una volta magistralmente l'ottima conoscenza del percorso. Giovanni Cassibba, altre volte alle spalle di Grimaldi per manciate di secondi stavolta è arrivato a ridosso del vincitore staccato di soli due secondi. Due i motivi: il pilota comisano, alla sua prima stagione su un 2000 è maturato progressivamente raccogliendo con tempi sempre migliori i frutti di un impegno e di una grinta davvero notevoli e da encomiare; il secondo motivo sta nell'assenza di quella sicurezza che accompagna Grimaldi quando manca Rosolia, il suo unico rivale in Sicilia capace di contendergli seriamente il successo. Mancando Rosolia, il pilota catanese ha imposto la sua gara in assoluta sicurezza, evitando di rischiare e di sbattere nei punti scivolosi per l'olio lasciato dai concorrenti precedenti. Grimaldi ha ottenuto il suo 4'04"61 con buon margine di sicurezza.

Edo Murabito

VELOCITÀ IN SALITA

Avola, 13 ottobre 1985

XXIV Coppa Belmonte

Valida per la Coppa Csaì della montagna (terza zona)

Le classifiche

Absoluta: 1. Grimaldi (Osella Pa9) in 4'04"61 (media kmh 114,795); 2. Cassibba (Osella Pa9) 4'06"82; 3. «Arriva» (Osella Pa9) 4'08"22; 4. Consoli (Osella Pa9) 4'17"56; 5. Carrasi (Lola) 4'26"44; 6. Patané (Osella Pa7) 4'26"50; 7. Iaria (Ams) 4'38"25; 8. Condina (Beta Montecarlo) 4'53"15; 9. Anastasia (Alfasud) 4'56"45; 10. Fichera (Fiat X1/9) 4'59"07.

GRUPPO N

Classe 1000: 1. Guastella (Panda 45) in 6'11"08 (media kmh 75,671); 2. Tropea (Panda 45) 6'16"09; 3. Avanzato (Fiat Uno) 6'18"84.

Classe 1150: 1. Ienna (A112) in 5'30"47 (media kmh 84,970); 2. Meli (A112) 5'38"53; 3. «Manathan» (A112) 5'50"49; 4. Riscica (127) 5'52"85; 5. Attardi (127) 5'59"74; 6. «Ininap» (A112) 6'03"94.

Classe 1300: 1. Perrone (Samba) in 5'30"16 (media kmh 85,050); 2. Lipari (Samba) 5'42"01; 3. Scattareggia (Samba) 6'03"12.

Classe 1400: 1. Filiesi in 5'33"35 (media kmh 84,236); 2. Conte 5'36"51. **Tutti su Alfasud.**

Classe 1600: 1. Trommino (Alfasud) in 5'45"36 (media Kmh 81,306).

Classe 2000: 1. La Delfa (R5 Turbo) in

Sesta vittoria '85 per Grimaldi, sotto a fine gara in una corsa precedente. A lato: un Cassibba in gran crescendo ha concluso secondo (FotoLibro)

5'01"05 (media kmh 93,274); 2. Recalbuto (R5 Turbo) 5'04"54; 3. Caruso (R5 Turbo) 5'08"19; 4. «Automan» (Ritmo) 5'13"53; 5. Zagarella (Ritmo 125) 5'25"70; 6. Miranda (Ritmo 125) 5'26"58.

Classe 2500: 1. Gianni (Ford Turbo) in 5'06"28 (media kmh 91,681); 2. Di Bartolo (Escort) 5'12"72; 3. «Friday» (Delta) 5'13"70.

GRUPPO 3

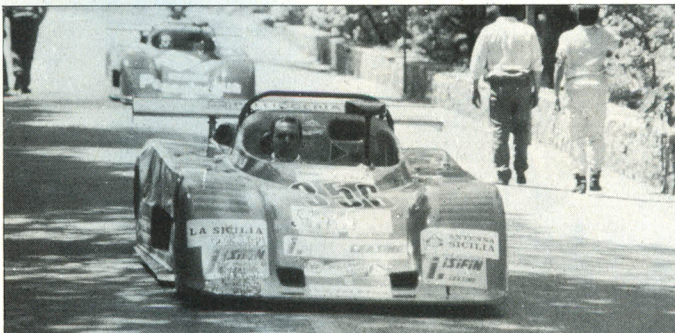
Classe 1300: Genova (Fiat X1/9) in 5'34"21 (media kmh 84,019); 2. Scalia (Fiat X1/9) 5'45"22.

Classe 2000: D'Anca (Beta) in 5'19"99 (media kmh 87,753); 2. Termine (Beta) 5'32"05.

GRUPPO A

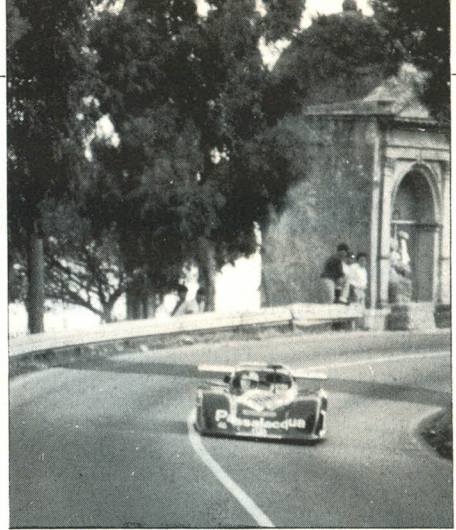
Classe 1000: 1. Gentile (Panda) in 5'35"01 (media kmh 83,818);

Classe 1150: 1. Sciacca (127) in 5'15"84 (media kmh 99,906); 2. Canonico (127) 5'29"36; 3. Morabito (127) 5'29"70; 4. Guarino (A112) 5'31"79; 5. Fichera (A112) 5'36"23; 6. Chiarella (A112) 5'36"23; 7. Cannone (A112) 5'48"74.



Ultima sfida a Gulfi

AVOLA — «Complimenti per la vittoria, ma hai una gran fortuna — ha detto Cassibba a Grimaldi subito dopo la corsa —. Il mio tempo di oggi è quello della seconda prova di ieri. Se mi fanno risalire, lo abbasso ancora». «Anch'io — ha risposto Grimaldi — se mi fanno risalire sono sicuro di fare meglio. E poi che colpa ne ho se io son riuscito a fare due sedute di prove e voi una sola. Non sono stato certo io a consigliare il direttore di gara. È andata così, mi dispiace per voi. Questi discorsi però non servono: quello che conta è il tempo finale. Io a Caltanissetta ho perso per colpa del cambio, ma non ho detto niente. A che sarebbe servito? Ogni gara ha la sua storia». «Ti aspetto però a casa mia, alla Chiaramonte-Gulfi, per l'ultimo appuntamento stagionale», ha concluso Cassibba. «Stai tranquillo che verro» — ha risposto Grimaldi — «e sarà un'altra bella sfida». Poi Grimaldi ha proseguito: «Potevo fare meglio, ma non devo dimostrare niente a nessuno. È chiaro che rischia di più chi vuole battermi, e fa rabbia sfiorare la vittoria senza ottenerla. Mi danno del fortunato perché ho fatto due prove. Ma non so neanche come sono andato nella seconda: non l'ho completata, per cui mi è servita poco». E sconsolato e felice al tempo stesso «arriva»: sconsolato per il terzo posto e per non aver potuto dare il meglio e per la preparazione sommaria; felice perché finalmente è salito senza alcun problema al propulsore. «Finalmente il motore ha girato com'è giusto — diceva —. Così almeno l'ultima gara potrò farla al meglio». □



Classe 1300: 1. Garro (Metro) in 5'35"91 (media kmh 83,594); 2. Battaglia (Ford Escort) 5'47"91.

Classe 1400: 1. Messana (Alfasud) in 5'14"93 (media kmh 89,163).

Classe 1600: 1. Anastasi (Alfasud) in 4'56"45 (media kmh 94,721); 2. Lucisano (Golf Gti) 5'11"69; 3. Cardullo (Escort) 5'24"43.

Classe 2000: 1. Scifo (Golf Gti) in 5'10"89 (media 92,320 kmh); 2. Sardina (Ritmo) 5'18"75.

Classe oltre 2500: 1. Spinelli (Alfa Turbo) in 6'32"08 (media kmh 71,618).

GRUPPO 2

Classe 700: 1. Riso in 5'38"21 (media kmh 83,025); 2. Crea (Fiat 128) in 5'50"23 (media kmh 80,176).

Classe 1000: 1. «Leonard» (Panda) in 5'07"25 (media kmh 91,391); 2. Assenza (A112) 5'18"32.

Classe 1300: Grimaldi (Fiat 128) in 5'05"45 (media kmh 91,930); 2. «Metora» (Alfasud) 5'11"24; 3. Scuderi (Simca Rs) 5'18"35; 4. Andolina (Fiat 128) 5'21"52.

Classe 1600: 1. Gerbino in 5'06"32 (media kmh 91,669); 2. Corallo 5'09"95. **Tutti su Ritmo.**

Classe 2000: 1. Cirrito (Escort) in 5'14"58 (media kmh 89,262); 2. De Filippis (Kadett) 5'25"40; 3. Miranda (Ar Gtv) 5'40"94.

Classe 1600: 1. Bocchetti in 5'34"45 (media kmh 83,959); 2. Privitera 5'52"49. **Tutti su Fiat X1/9.**

Classe oltre 3000: 1. Comito (Porsche) in 4'59"34 (media kmh 93,806).

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Vinci in 4'59"47 (media kmh 93,766); 2. Cannamela 5'04"14; 3. Miceli 5'07"16; 4. Cannata 5'18"98; 5. Loreto 5'21"63. **Tutti su Fiat X1/9.**

Classe 1600: 1. Fichera in 4'59"07 (media kmh 93,891); 2. Di Cristofalo 6'02"59. **Tutti su Fiat X1/9.**

Classe 2000: 1. Condina (Beta) in 4'53"15 (media kmh 95,787); 2. Maggiora (Alfa Romeo-Spider) 5'07"74; 3. Gianna (Beta) 5'13"77; 4. Di Caro 5'32"35.

GRUPPO 5

Classe 700: 1. «Endi» in 5'19"86 (media kmh 87,788); 2. «Jimmy» 5'26"68; 3. Arduino 5'32"21; 4. Barone 5'54"04; 5. Di Salvo 6'01"67; 6. Rubino 6'01"74. **Tutti su Fiat 126.**

Classe 1000: 1. Cassibba in 5'23"99 (media kmh 86,669); 2. Bozzanca 5'26"39. **Tutti su A 112.**

Classe 1300: 1. Centamore (Simca R2) in 5'10"95 (media kmh 90,304); 2. Cucchiarà (Fiat X1/9) 5'23"20; 3. Torre (Fiat X1/9) 5'28"34.

Classe 1400: 1. Mannino (Ritmo) in 4'59"45 (media kmh 93,772); 2. Irato (F. 128) 5'12"85.

Classe 1600: 1. Italia in 5'31"92 (media kmh 84,599); 2. Di Martino 6'26"97. **Tutti su Fiat 128.**

Classe 2000: 1. Roccozzio in 5'08"14 (media kmh 91,127); 2. Betto 5'08"43. **Tutti su Fiat 124.**

GRUPPO 6

Classe 1300: 1. Iarria (Ats Dallara) in 4'38"25 (media kmh 100,916).

Classe 1600: 1. Patané (Osella) in 4'26"50 (media kmh 105,366).

Classe 2000: 1. Grimaldi (Osella PA9) in 4'04"61 (media kmh 114,795); 2. Cassibba (Osella PA9) 4'06"82; 3. «Arriva» (Osella PA9) 4'08"22; 4. Consoli (Osella PA9) 4'17"45; 5. Carrasi (Lola 2000) 4'26"44.

RALLY CIR/Solo 38 al via del Proserpina

Lassù sul Montalto

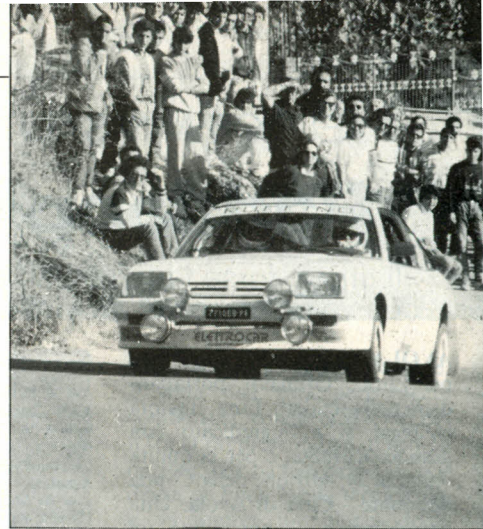
Vince il palermitano con un ritmo inarrivabile. Squalificato Bolognesi, a Barchiesi il gr. N e il Trofeo Centro-Sud

ENNA - Il Trofeo d'Italia Rally Centro Sud si è concluso domenica 13 ottobre a Enna, dove si è disputata la settima edizione del rally di Proserpina, con coefficiente 1, al quale hanno preso parte soltanto 38 piloti. Se il discorso per la vittoria assoluta nel trofeo era stato chiuso anticipatamente da Runfola alla Coppa Liburna, alla manifestazione ennese è toccato il compito di assegnare le posizioni d'onore e il trofeo nazionale del gruppo N, vinto come si vedrà da Barchiesi su Opel Kadett Gsi. Runfola ha disertato questo appuntamento, consentendo a un altro pilota palermitano, Sergio Montalto, in coppia con la moglie «Flay», di salire degnamente in cattedra con una vittoria nettissima e mai messa in dubbio fin dalla partenza. I portacolori del team Italwagen hanno dovuto soltanto amministrare saggiamente il vantaggio accumulato nei confronti del velocista Pellerito (anch'egli su Porsche 911) prima che questi si ritirasse, e di Monti dopo, restando sempre in testa alla gara e aggiudicandosi 12 delle 18 prove speciali, una delle quali ex-aequo con Monti. Quest'ultimo, dopo il secondo posto conquistato nel rally delle Zolfare sette giorni prima, si è voluto cimentare su una più impegnativa Opel Ascona 400, con la quale, seppur non perfettamente «affiato», ha tentato invano di raggiungere Montalto, ottenendo comunque il miglior risultato della sua carriera. Savioli-«Davis», terzi assoluti e primi del gruppo A con la Manta Gte, stavano per rovinare la loro bella gara, che li ha visti quasi sempre al terzo posto, con un minuto di penalità pagato a un controllo orario per una disattenzione a quattro prove dalla conclusione. Nonostante ciò sono riusciti a precedere i loro diretti rivali di gruppo, Manasia-Nodaro. Scesi in Sicilia per difendere il secondo posto nella classifica assoluta del Trofeo, dopo essersi già aggiudicati il titolo di gruppo. Nel gruppo N, dove era ancora in ballottaggio il trofeo Centrosud, Bolognesi, su Ritmo, è stato sempre davanti a Barchiesi. Questi a fine gara sporgeva reclamo contro l'avversario per motore e cambio, reclamo che l'aveva l'esito sperato. Bolognesi è stato infatti squalificato per condotti di aspirazione troppo larghi e la vittoria in gara e nel trofeo è andata a Barchiesi, pur se la classifica è ancora subjudice per l'appello presentato da Bolognesi. Al 15. posto hanno quindi concluso Saluto-Bonsignore, alla guida di una Ritmo 125 Gruppo A, mentre molto bene sono andate due Peugeot

205 Gti Gruppo N, quelle di Privitera (settimo) e di Viti, soltanto non a causa di un inconveniente a tre prove dal termine. Fra i due si è installato Ferrazzano, su Ritmo 130.

LA CRONACA - Già dal prologo disputatosi su tre giri di una parte della pista di Pergusa, rallentata da chicane, Montalto è il più veloce e suo degno scudiero sarà Pellerito, che lo inseguirà fino alla settima speciale, quando uscirà di strada ritirandosi. Nel frattempo ha già lasciato la compagnia Galeone, mentre navigava in tredicesima posizione. Insieme a Pellerito si ritirano i due equipaggi femminili: Ferraro-Faraci (erano 18. su una Golf) e Migliore-Capri. La migliore conserverà comunque il secondo posto nel trofeo Centro-Sud femminile, vinto dalla Sperti. Al secondo posto Monti tenta di raggiungere Montalto, Leader indisturbato e dopo aver cambiato gli ammortizzatori migliora i tempi. Già dalla settima speciale la classi-

Vittoria «facile» per la Porsche di Montalto, sotto. Savioli, a lato, con la Manta Gte ha sbaragliato il gruppo A
(FotoLibro)



fica assume una fisionomia quasi definitiva, con Montalto primo davanti a Monti, Savioli, Manasia, Bolognesi e Barchiesi. Questi sarà però superato nell'ultima prova da saluto. La 14. speciale viene annullata, per la presenza sulla strada di alcune vacche. Nella prova successiva Savioli «paga» un minuto al controllo. Risulterà però il più veloce nel tratto cronometrato successivo, mantenendo così il terzo posto. La gara si conclude senza altri colpi di scena. 22 equipaggi hanno tagliato il traguardo di Enna.

Pietro Libro



«Addio ai prima serie»

ENNA — Montalto al traguardo è naturalmente contento, ma questa vittoria gli ha creato un problema: «Dopo questo successo sarò inserito nel primo elenco prioritari Csaì e ciò non mi consentirà la partecipazione al rally 1. serie — ha detto il vincitore — sono comunque contento per questa vittoria che è stata abbastanza facile. Nella prima parte di gara controllavo agevolmente Pellerito e successivamente Monti. Ho quindi rallentato un po' il passo, lasciando vincere delle speciali ai miei avversari». Monti per la seconda volta in quindici giorni ha conquistato la piazza d'onore in un rally. «Poteva andare meglio se avessi conosciuto un po' più la macchina e non fossi stato rallentato da un assetto «ballerino». Cambiati gli ammortizzatori la macchina è andata meglio e ho potuto tirare. Nel prologo in pista, che a mio avviso andrebbe eliminato perché non consente di riposare prima della partenza vera e propria, ho fatto del mio meglio ma non sono riuscito a staccare un buon tempo». Quasi tutto bene per Savioli: «Nel prologo ho perso otto secondi, cui si è aggiunto il minuto di penalizzazione dovuto a una nostra distrazione, ma la macchina mi ha assecondato, permettendomi di far mio ugualmente il terzo posto».

RALLY CIR

Enna, 12-13 ottobre 1985

7. Rally di Proserpina

Valido per il Campionato italiano rallies (coeff. 1), e trofeo d'Italia Centro-Sud

Le classifiche

Absoluta: 1. Montalto «Flai» (Porsche 911) 2.03'23"; 2. Monti-Gagliano (Opel Ascona 400) a 2'25"; 3. Savioli-«Davis» (Opel Manta Gte) a 5'11"; 4. Manasia-Nodaro (Opel Manta Gte) 5'51"; 5. Saluto-Bonsignore (Fiat Ritmo 125) 9'29"; 6. Barchiesi-Parisi (Opel Kadett Gsi) 9'37"; 7. Privitera-Romano (Peugeot 205 Gti) 13'49"; 8. Ferrazzano-Greco (Fiat Ritmo 130) 16'58"; 9. Viti-Fedele (Peugeot 205 Gti) 17'37"; 10. Beccaria-Beccaria (Ritmo 130) 18'02".

GRUPPO N

Classe 1600: 1. Privitera-Romano (Peugeot 205) in 2.20'12"; 2. Viti-Fedele (Peugeot 205) a 3'48"; 3. Giorlando-Pino (VW Golf) 5'33"; 4. Iacono-Iacono (Peugeot 205) 6'45"; 5. Bertuccio-Aprile (Samba Rallye) 9'48"; 6. Bottone-Notò (Ford Escort) 12'53".

Classe 2000: 1. Barchiesi-Parisi (Opel Kadett Gsi) in 2.16'00"; 2. Ferrazzano-Greco (Ritmo 130) a 8'41"; 3. Gitto-Ballotta (Ritmo 130) 12'54".

Classe 2500: 1. Capri-Foti (Alfetta Gtv6) in 2.51'17".

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Ospedale-Accardo (Alfasud) in 2.26'34"; 2. Rizza-Nitro (Fiat 128) a 1'18"; 3. Gentile-Giarruffa (Talbot) 3'18"; 4. Gerbino-Mancuso (Talbot) 5'15".

Classe 2000: 1. Savioli-«Davis» (Opel Manta Gte) in 2.11'34"; 2. Manasia-Nodaro (Opel Manta Gte) a 40"; 3. Saluto-Bonsignore (Fiat Ritmo 125) 4'18"; 4. Beccaria-Beccaria (Ritmo 130) 12'51".

GRUPPO B

Classe 3000: 1. Montalto-«Flai» (Porsche) in 2.06'23"; 2. Monti-Gagliano (Ascona 400) a 2'25"; 3. Gloria-Alvano (Lancia Rally) 52'43".

Il punto sui campionati

Così il Cir (dopo 17 gare):

1. Tabaton p. 308; 2. Cerrato 160; 3. Bentivogli 111; 4. Del Zoppo 101; 5. Chiti 98; 6. Rumpola 90; 7. Biasion 84; 8. Ormezzano 76; 9. Bettega 60; 9. Montalto 60.

Così al termine il Trofeo d'Italia Centro-Sud (subjudice):

1. Runfola-Runfola p. 90; 2. Manasia-Nodaro 70; 3. Barchiesi-Parisi 55; 4. Diana-Lucente 43; 5. Tabaton-Tedeschini; Montalto-«Flai», Dati-Giannechini, Chiti-Boretti, Bolognesi-Bolognesi 40.

RALLY INTERNAZIONALE/Due Valli per pochi

Ruggito Orlando

Meno di metà dei partenti hanno concluso la gara che Redolfi ha strappato dopo il ritiro di un fortissimo Dalla Pozza

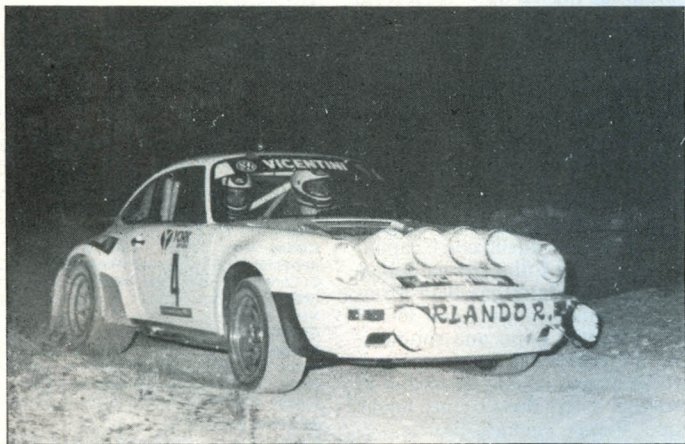
VERONA — Dei 140 concorrenti alla via della 14. edizione del rally Due Valli, gara clou della stagione automobilistica veronese, solo 63 hanno potuto avere la soddisfazione di parcheggiare la propria vettura da gara in parco chiuso, al termine della durissima gara che gli organizzatori (Aci Verona) hanno approntato per il 1985. Quest'anno, per la prima volta, il Due Valli vestiva i panni di gara internazionale, ma al via, tranne due equipaggi della «lontana» San Marino, non c'era nessun altro straniero. Non per questo la gara è stata «giocata» sotto tono, anzi lo spettacolo non è certo mancato né prima né durante la gara. Per non stare troppo con il fiato sospeso è meglio dire subito che a vincere è stato l'ormai conosciutissimo Redolfi in coppia con Calderoli sulla Porsche 911 SC preparata dal pilota stesso. Ma se a vincere è stato il noto «Orlando», si deve dire che

e senza mai impensierire Redolfi, Zenere, Ronca, e anche il rientrante Zanetti, su Opel Manta Gte, mentre Maioli, con la Porsche, si era ritirato già nella terza prova dopo avere pagato al controllo precedente. Al secondo posto assoluto finiva Zenere-Segato su Lancia 037, per la cronaca l'unica ad arrivare in parco chiuso, e terzi i loro compagni di squadra Cerato-Ceccato su Fiat Abarth 130. Agli onori del dopo gara sono saliti anche Mantica-Cavallo (Porsche 911 SC) quinti assoluti dopo una gara da protagonisti che ha fatto di questo piazzamento il «fatto» del giorno. Al 16. posto assoluto leggiamo: Fassina-Billiani, è infatti il figlio del più noto «Tony» ex campione europeo e italiano, che a bordo di una Uno 70 Hp Gr. A ha fatto vedere che buon sangue non mente.

Giovanni Bevilacqua

A lato: la Porsche di Maioli, attesissimo ma fuori gara già alla terza prova dopo avere «pagato» a un controllo orario (FotoStudio '83)

Pur fissando tempi molto buoni a ogni prova speciale, Redolfi, sotto, ha portato la sua Porsche alla vittoria solo dopo il ritiro di Dalla Pozza, velocissimo all'esordio con la 037 (Attualfoto).



RALLY INTERNAZIONALE

Verona, 12-13 ottobre 1985

Rally Due Valli

Le classifiche

Absoluta: 1. Redolfi-Calderoli (Porsche 911 SC) in 2h19'32"; 2. Zenere-Segato (Lancia Rally) a 5'55"; 3. Cerato-Ceccato (Ritmo 130) a 11'17"; 4. Chimentin-Marchetti (R5 Turbo) a 11'31"; 5. Mantica-Cavallo (Porsche 911 SC) a 12'32"; 6. «Susy»-Anele (R5 Turbo) a 17'39"; 7. Bertolini-Menera (Vw Golf GTI) a 20'04"; 8. Pozzi-Santi (Peugeot 205 GTI) a 20'19"; 9. Sponda-Corradi (Fiat X 1/9) a 21'22"; 10. Zappa-Barbieri (Opel Ascona).

Classe 2000: 1. Chimentin Marchetti (R5 Turbo) in 2h31'03"; 2. Lieto-Martini (Ford Escort RS) 2h57'32".

Classe oltre 2000: 1. Radolfi-Calderoli (Porsche 911 SC) in 2h19'32"; 2. Zenere-Segato (Lancia Rally) 2h25'27"; 3. Mantica-Cavallo (Porsche 911 SC).

Classe 1150: 1. Avesani-Bottacini (A112 70 Hp) in 2h43'58"; 2. Rangheri-Rangheri (Fiat 127) a 5'38"; 3. Benato-Nicolis (Fiat

127) a 5'48"; 4. Sponda-Fasoli (112 70 Hp) a 7'40"; 5. Piccoli-Righetti (127 S) a 10'19"; 6. Faccini-Zanoncini (112 70 Hp) a 12'26"; 7. Carlotto-Casarotto (112 70 Hp).

Classe 1300: 1. Barano-Lonardi (Samba Rally) in 2h51'37"; 2. Barbero Castioni (Mini De Tomaso) 2h54'15"; 3. Pasquali-Pasquali (Ford Escort) 2h55'38"; 4. Bede-Ripo (Kadett Sr) 3h04'12".

Classe 1600: 1. Bertolini-Manera (Golf GTI) in 2h39'36"; 2. Fassina Billiani (Uno 70) 2h43'44"; 3. Sentinelli-Maffré (Golf GTI) 2h47'36"; 4. Zanin-Venerus (Sunbeam Ti) 2h49'23"; 5. Sartori-Zaupha (R5 Alpine) 2h56'00"; 6. Ceccato Giurici (Uno 70) 2h57'33"; 7. Turazza-Ruggeri R5 Alpine).

Classe 2000: 1. Cerato-Ceccato (Ritmo 130) in 2h30'49"; 2. Zappa-Barbieri (Opel Ascona) 2h41'03"; 3. Franzon-Meneghini (Manta Gte) 2h43'23"; 4. Zanetti-Piermarini (Manta Gte) 2h44'24"; Negrente-Cavaliere (Ritmo 130) 2h45'35"; 6. Parissenti-Tibolla (Manta Gte) 2h49'46"; 7. Patuzzo-Falconi (Manta Gte) 2h56'08"; 8. Bazzoni-Bazzoni (Opel Ascona).

Classe 1150: 1. Falezza-Carrarini (A112 70 Hp) in 2h52'35"; 2. Pomari-Grazioli (A112) 2h53'06"; 3. Pagani-Zanolli (A112) 2h53'16"; 4. Luraschi-Giampiccolo (A112) 2h55'26"; Tadiello-Andriolo (127s) 2h57'22"; 7. Scalzotto-Rossato 2h58'55".

Classe 1300: 1. Pintarelli-Carascritti (Opel Corsa Sr) in 2h50'51"; 2. Soppa-Mazzola (Corsa Sr) 2h51'28"; 3. Ferranti-Tarocco (Samba) 2h52'34"; 4. Vivaldi-Roncoletta (Samba) 2h55'33".

Classe 1600: 1. Pozzi-Santi (Peugeot 205) in 2h39'51"; 2. Pausco-Zanella (Peugeot 205 Gti) 2h41'34"; 3. Frezzato-Grassi (Peugeot 205 Gti) 2h41'42"; 4. Barel-Negrisola (Ford Escort) 2h46'10"; 5. Bevilacqua-Ravarotto (Golf Gti) 2h46'41"; 6. Weber-Frignani (Peugeot 205 Gti) 2h46'58"; 7. Tessari-Bonaventura (Ford Escort) 2h49'00"; 8. Tanara-Righetti (Peugeot 205) 2h49'26"; 9. Bevilacqua-Saccomanno (Ritmo 105) 2h53'37"; 10. Zampieri-Viviani (Alfa Sud Sprint).

Classe 2000: 1. «Susy»-Anele (R5 Turbo) in 2h37'11"; 2. Arbetti-Leonardi (Ritmo 130) 2h41'22"; 3. Caceffo-Destro (R 11 Turbo) 2h42'14"; 4. Cescon-Spollon (Ritmo 130) 2h44'05"; 5. Dalla Serra-Missaggia (Alfetta 2.0) 2h46'41"; 6. Grazioli-Corradini (Ritmo 130) 2h47'55"; 7. Posenato-Vicardi (Ritmo 130) 2h50'00".

la gara è stata dominata dallo sfortunato Dalla Pozza, per la prima volta al volante di una Lancia 037 che aveva provato per pochi chilometri il giorno prima della gara. Il «finnico», fatte le prime due prove speciali un po' attento alla potenza dei suoi cavalli, si è poi letteralmente scatenato, impressionando tutti per i tempi che riusciva a realizzare, soprattutto nelle prove corte, dove riusciva a infliggere a Redolfi anche 10" di distacco. Il suo dominio è continuato per tutta la gara. Anche se «Orlando» riusciva sempre a controllarlo da vicino, poi sulla penultima prova speciale un semiasse della 037 di Dalla Pozza diceva «basta» e finiva così la cavalcata del portacolori della scuderia Vierre Rally. Nella lotta si inserivano, a turno

Vittoria con cautela

VERONA — È d'obbligo l'intervista a Redolfi, vincitore della 14. edizione del rally veronese. Gli si chiede subito a «Orlando» un'impressione a caldo di questa sua vittoria. «È stata una gara molto combattuta — racconta il vincitore — per tantissimi motivi. Primo fra tutti perché il percorso era decisamente molto impegnativo e non ammetteva errori di nessun genere. Le prove erano molto guidate con tratti anche molto veloci e questo, pur permettendo di usare tutta la potenza della mia vettura, mi metteva in guardia, perché la gara era lunga: bisognava anche sapere amministrare la meccanica della mia Porsche. Poi il pilota contro cui ho lottato è senz'altro un grande pilota: salire, come ha fatto lui, per la prima volta su una 037 dopo avere sempre guidato una trazione anteriore e fare tempi come quelli fatti da lui, vuol dire essere nati per guidare una macchina da corsa. Ancora una volta però si è dimostrato che la 037 è «la» vettura da corsa, ma la Porsche... è sempre la Porsche».

SLALOM/A Vezzano hanno corso solo...

Per la piazza d'onore

Con Cesari in gara deciso a battere il suo record di successi stagionali, il nome del vincitore non è mai stato in dubbio

VEZZANO — Un tracciato breve ma ad «alto gradimento» con una serie di curve tutte diverse e soprattutto con un fondo assai buono: ecco come si è presentata ai piloti la Fornola-Vezzano, alla sua prima edizione per lo slalom. Gli organizzatori sono stati così ripagati con l'apprezzamento da parte dei piloti, del non eccessivo numero di concorrenti (62 iscritti, 52 verificati e partenti). Cesari, ha dominato il campo, teso come è superamento del record stagionale di vittorie, che è suo e che risale al 1983 con 24 successi: ancora tre

gare e si sarà tolto anche questa soddisfazione. Gli altri si sono accontentati di fare spettacolo a parte — motivo nel motivo — con una lotta meno impari. Esaltante è stato stavolta il duello tra Aldo Rivera ed Erbert Rossi. Correva a macchine invertite, rispetto alle altre volte: Rivera con la Fiat X 1/9 di Rossi e quest'ultimo con la Alpine 110, per la cronaca quella di Medone, assente. La prima ha girato al massimo, la seconda si è dimostrata un po' «stanca», come ha detto lo stesso Rossi. Il piede di Rivera ha poi fatto il resto, dopo una prima manche di ambientamento, mentre quello di Rossi non ha potuto fare di più. **Cesare Rosso**

SLALOM

Vezzano (SP), 13 ottobre 1985

1. Fornola-Vezzano

Le classifiche

Absoluta: 1. Cesari (Dallara-La Ronde) penalità 150,82; 2. Rivera (Fiat X 1/9) 160,93; 3. Rossi E. (Alpinello) 163,96; 4. Moretto (Alpine 110) 164,03; 5. Datter (Fiat X 1/9) 164,95; 6. Bernabò (Alpine 110) 167,37; 7. Rossi (Fiat 500/700) 169,27; 8. Perini (Fiat X 1/9) 169,57; 9. Borra (Stratos) 169,80; 10. Attolini (Gran Prix) 169,89.

GRUPPI N-1-3

Classe 1150: Savio penalità 180,95; 2. D'Orazio 183,53; 3. Crubellati Mirella 193,18; 4. Bordanzi 204,38. Tutti su A 112. **Classe 1300:** 1. Panesi (Simca R2) penalità 180,82; 2. Torelli Marina (Fiat X 1/9) 196,36. **Classe 1600:** 1. Barbieri N. (Fiat X 1/9) penalità 190,76.

Classe oltre 1600: 1. Strata (Opel Kadett) penalità 175,56; 2. Marras (R5 Turbo) 184,73; 3. Ponte (Beta Montecarlo) 187,05.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Morello penalità 174,15; 2. Grassi 176,02; 3. Garibaldo 180,17; 4. Giannetto 191,35. Tutti su A112 Abarth. **Classe 1600:** 1. Betti (Golf Gti) penalità 179,63; 2. Adorni (Golf Gti) 182,02.

GRUPPO SPECIALE

Classe 1000: 1. Rossi Giacomo (Fiat 500/700) penalità 169,27; 2. Salvarezza L. (A112 Abarth) 181,18; 3. Pepe (Fiat 500/700) 182,48; 4. Ferrari (Fiat 127 Sp.) 187,53; 5. Timossi (A112 Abarth) 187,89; 6. Lodo (Fiat 500/700) 206,01.

Classe 1150: 1. Balestrero (A112 Abarth) penalità 173,78; 2. Grandò (Fiat 127 S) 180,44; 3. Braga (A112 Abarth) 180,84; 4. Passatempo (A112 Abarth) 182,69.

Classe 1300: 1. Rivera (Fiat X 1/9) penalità 160,93; 2. Perini (Fiat X 1/9) 169,57; 3. Battolla (Simca R2) 175,23; 4. Giarracca (Fiat X 1/9 Dallara) 181,74; 5. Moruzzi (Fiat 128 3P) 186,89; 6. Alercia (Fiat 128) 199,12; 7. Cosentino (Simca R2) 215,38.

Classe 1600: 1. Moretto (Alpine 110) penalità 164,03.

Classe 2000: 1. Cesari (Dallara-La Ronde) penalità 150,82; 2. Rossi E. (Alpine 110) 163,96; 3. Barnabò (Alpine 110) 167,37; 4. Guida (Kadett Gte) 172,70; 5. Barilli R5 Alpine) 174,36.

Classe 3000: 1. Borra (Stratos) penalità 169,80.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Ansaldo (Ambra 1000) penalità 170,82; 2. «Automotomarket» (Fiat 126 Pp) 174,82; 3. Putrino (Fiat 1000) 180,25; 4. Cocozza (Fiat 1000) 182,72; 5. Bruzzese (Fiat 1000) 193,58.

Classe oltre 1000: 1. Datter (Fiat X 1/9) penalità 164,95; 2. Attolini (Grand Prix) 169,83.

Cesari, a lato, prima di vincere anche a Vezzano ha provveduto di persona alla messa a punto della sua Dallara volumex prototipo (FotoDon)



Nell'ultima prova del Challenge Opel Doti D'Innocenzo a Capua

SLALOM

Capua (CE), 13 ottobre 1985

2. Coppa Città di Capua

Valido per Coppa Csaì 4. zona

Le classifiche

Absoluta: 1. D'Innocenzo (Renault 5T) penalità 123,13; 2. Di Lillo (Beta Montecarlo) 123,49; 3. Pagliari (Fiat X 1/9) 125,29; 4. Di Grazia (Fiat 500/700) 131,60; 5. Tufino (Simca R2) 133,13; 6. Aurenza (Simca R2) 133,41; 7. Scialla (Kadett Gte) 133,87; 8. De Maio (Alfasud) 134,09; 9. De Rosa (Simca R2) 134,33; 10. Aulisio (Fiat 128) 134,65.

GRUPPO N/1-3

Classe 1150: 1. Nappo penalità 145,50; 2. Fezza 145,78; 3. Maresca 146,04; 4. De Lucia 153,48. **Tutti su A112.**

Classe 1300: 1. Martellucci (Samba Rallye) penalità 142,88; 2. Longobardi (Simca R2) 144,56; 3. Dell'Aquila (Simca R2) 146,31; 4. Lonardo (Simca R2) 148,03; 5. Bilotti (Opel Corsa) 149,96; 6. De Lucia (Simca R2) 153,56; 7. Pulzella (Alfasud Ti) 154,31; 8. Natale (Simca R2) 154,90; 9. Carfora (Fiat X1/9) 156,48; 10. Laudato (Fiat X1/9) 171,21.

Classe oltre 1600: 1. Vollero (Vw Golf) penalità 142,87; 2. Jekel (Peugeot) 143,33; 3. Centore (Kadett Gsi) 146,75; 4. Esposito (Beta Montecarlo) 153,21; 5. Ciardulli (Fiat X1/9) 156,22.

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Ciampa penalità 142,55; 2. Aiello 144,48; 3. Fezza 146,97; 4. Battista (Opel Corsa) 149,98. **Gli altri su A112.** **Classe oltre 1600:** 1. D'Innocenzo (Talbot).

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Di Grazia (Fiat 500/700) penalità 131,60; 2. De Gregorio 140,15; 3. Esposito 141,36; 4. Doti 150,75.

Classe 1000: 1. Tosti (Fiat 500/1000) penalità 138,79; 2. Accadia (Fiat 500/1000) 142,06; 3. Monaco (Fiat 126/1000) 145,02; 2. Marziauolo (Fiat Panda) 145,15; 5. Amodio (Fiat 127/1000) 160,12.

Classe 1300: 1. De Maio (Alfasud) penalità 134,09; 2. Aulisio (Fiat 128) 134,65; 3. Scolaro (Fiat 128) 134,91; 2. Pandolfi (Fiat X1/9) 135,92; 5. Di Martino (A112) 143,06; 6. Di Vaio (Simca R2) 144,12; 7. Della Mura (Alfasud) 144,71; 8. Salsano (Fiat 128) 146,95; 9. Castaldi (Fiat 128) 147,20; 10. Malinconico (Fiat 128) 149,37; 11. Boffardo (Simca R2) 150,18; 12. Manganiello (Mini De Tommaso) 153,68.

Classe 1600: 1. Tufino penalità 133,13; 2. Laurencia 133,41; 3. Marzo 138,19; 4. Ciampi 141,55; 5. Rapetti 145,92. **Tutti su Simca R2.**

Classe 2000: 1. D'Innocenzo (Renault 5T) penalità 123,13; 2. Di Lillo (Beta Montecarlo) 123,49; 3. De Rosa (Simca R2) 134,33; 4. Giordano (Opel Ascona).

Classe 3000: 1. Scialla (Kadett Gte) penalità 133,87; 2. Iaia (Talbot Lotus).

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Mastrocola (Fiat 500/1000) penalità 136,11; 2. D'Urso (Fiat 500/1000) 143,91; 3. Giordano (A112) 150,97.

Classe oltre 1000: 1. Pagliari (Fiat X1/9).

AUTOBLOCCANTI
PEUGEOT 205 GTI
COPIA CONICA
8x41 TALBOT 1600 TI
RICAMBI SPECIALI
LOTUS E 1600 TI

TUTTO PER LA
TRASFORMAZIONE PER
OGNI TIPO DI AUTO RALLY
O PISTA IN GR. N-A-B

F.LLI VENTURI

PREPARAZIONI COMPLETE
BANCO PROVA MOTORI
SI AFFITTANO AUTO PER GARE

VERGATO
VIA NAZIONALE 101
TELEFONO 051/910049

SI INFORMA
INOLTRE
LA GENTILE
CLIENTELA
CHE SONO
DISPONIBILI
PRESSO
LA NOSTRA SEDE
LE SEGUENTI
VETTURE
PER CONTRATTI
D'AFFITTO
STAGIONE '86

TALBOT GR. A

RITMO GR. N

GSi GR. N

MANTA GR. A

PEUGEOT 205 GR. N

SPORT/A Imola quasi deciso il campionato

Parpinelli col dubbio

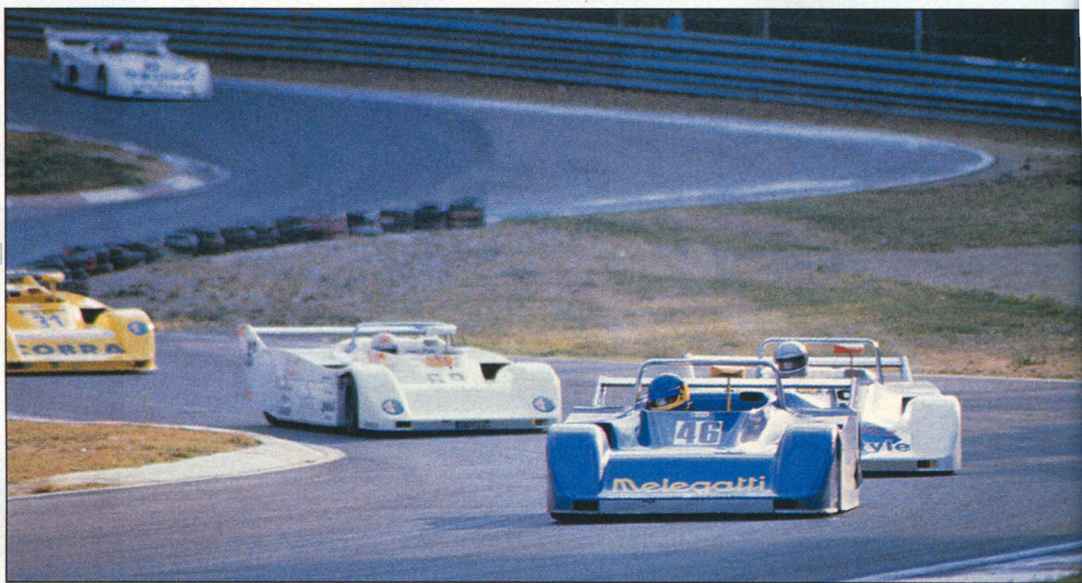
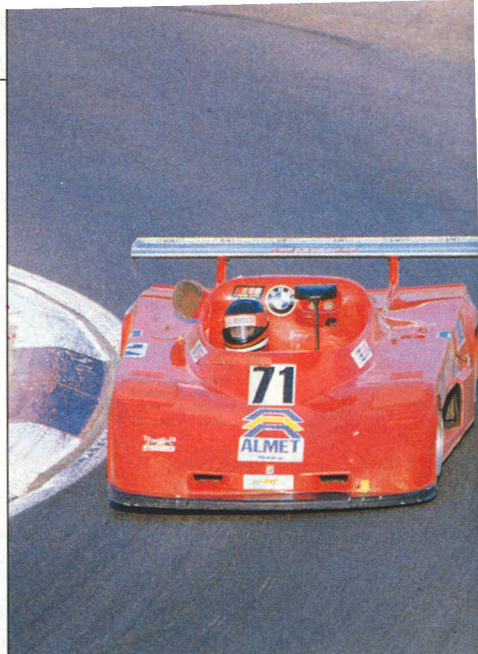
Se dovesse saltare la gara di Vallelunga il Veneto sarebbe il nuovo campione. Gran gara di Merzario nella 1. divisione

IMOLA — L'appuntamento al circuito del Santerno potrebbe aver deciso l'assegnazione del titolo assoluto della categoria Sport, visto che molto probabilmente la corsa di Vallelunga del 3 novembre prossimo non sarà effettuata. Se così fosse, Ruggero Parpinelli, 44enne padovano, con il brillante successo di Imola sarebbe già il campione '85 della specialità. Lo stesso discorso vale anche per le biposto della 1. divisione, che hanno avuto in Arturo Merzario l'autentico mattatore. Infatti il pilota comasco ha saputo «stringere i denti» dopo la metà gara, portando a termine da vincitore la corsa, nonostante il deciso ritorno di «Tarta», in lotta con Merzario per il Trofeo di classe. Anche per Merzario, Imola potrebbe rappresentare la certezza del titolo. Le due divisioni, 1. e 2., hanno gareggiato in un'unica gara e nonostante qualche pilota non fosse convinto di tale decisione, la corsa ha offerto emozioni in quantità. Subito dopo il via un incidente multiplo alla staccata della Tosa ha coinvolto Borghi, Pezzali e Tosi, con quest'ultimo costretto al ritiro. Dopo i primi giri le più potenti vetture della 2. divisione hanno fatto corsa a sè, seguite immediatamente dalla muta delle biposto spinte dal 6 cilindri Alfa Romeo. Con Parpinelli al comando dal primo all'ultimo passaggio, interesse del pubblico, presente in numero lusinghiero, si è spostato sulla lotta nella 2. divisione dove Merzario, «Tarta», Ronca e Ragazzi hanno dato vita inizialmente a un acceso duello. Ragazzi era poi costretto al ritiro per la rottura della sospensione, quando si trovava a ridosso dei primi. Merzario dopo essere riuscito a prendere un buon margine su «Tarta», si vedeva costretto a rallentare vistosamente per la rottura di un collettore, dando così la possibilità all'inseguitore di portarsi a tiro. Ma il comasco non s'arrendeva e con una guida tutto spettacolo riusciva a contenere il vantaggio. Ronca, attestatosi in terza posizione, ce l'ha messa tutta per inserirsi tra i primi, un fastidioso sottosterzo glielo ha impedito. Nelle retrovie non sono mancati i duelli ravvicina-

ti: tra questi molto spettacolare è apparso quello tra Faraci e Dazan, con il primo che alla fine ha avuto la meglio. Tra le vetture della 2. divisione, dopo il ritiro di Ceraolo, si è messo in evidenza il romano Randaccio, autore della pole position in 1'48"52, secondo assoluto con una Chevron B36 costruita in Inghilterra sulle specifiche del tecnico romano Mateucci.

Maurizio Ravaglia

A destra, Parpinelli dominatore della 2. divisione con l'Osella-Bmw. Sotto, il terzetto di testa del campionato della 1. divisione con Ronca davanti a «Tarta» e a Merzario, che vincerà la corsa. (FotoStudio '83)



Vallelunga s'ha da fare

IMOLA — «A Vallelunga si deve andare, l'impegno va mantenuto» esordisce non senza polemica Merzario «non mi va di vincere il titolo per l'annullamento di una prova messa regolarmente a calendario: «Tarta» ha il diritto di difendersi» Merzario poi prosegue «Da metà corsa all'arrivo ha sofferto per il collettore e credo di aver dato il massimo per non farmi raggiungere. Il campionato quest'anno è stato molto vivace, e l'anno prossimo lo sarà ancora di più». Merzario ha anche confermato la sua intenzione di realizzare alcuni telai per la Sport Nazionale. «Tarta» appare soddisfatto, nonostante il secondo posto «Non posso recriminarmi nulla: la macchina perfetta e posso dire di aver guidato al meglio. Ma contro Arturo non c'è stato nulla da fare. Ho usato una 5. marcia un po' corta che ha tolto un po' di velocità alla mia Lucchini, ma onestamente non credo che avrei impensierito Merzario». Ruggero Parpinelli «Tutto è filato liscio. Solo per la perdita dei «piombi» delle ruote». Poi riceve i complimenti da Mauro Nesti, venuto ad assistere alle evoluzioni dei colleghi pistaioli: l'anno prossimo potrebbe essere partita anche lui.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Imola, 20 ottobre 1985

11. prova del Campionato italiano vetture sport

Le classifiche

Sport Nazionale 1. divisione: 1. Merzario (Lucchini) 18 giri in 34'37"82, alla media di 157,180 kmh; 2. «Tarta» (Lucchini) 34'38"52; 3. Ronca (Lucchini) 34'58"89; 4. Pezzali E. (Lucchini) a 1 giro; 5. Araldi (Lucchini) a 1 giro; 6. Gaetani (Lucchini) a 1 giro; 7. Faraci (Lucchini) a 1 giro; 8. Maniero (Lucchini) a 1 giro; 9. Dazan (GiPi) a 1 giro; 10. Giuli (Lucchini) a 2 giri; 11. Piazzoli (March) a 2 giri; 12. Palmieri (Chevron) a 2 giri; 13. Ferlito (March) a 2 giri; 14. Borghi (Lucchini) a 3 giri.

□ Giro più veloce: Ragazzi (Lucchini) in 1'53"38, alla media di 160,028 kmh.

2. divisione: 1. Parpinelli (Osella-Bmw) 18 giri in 33'26"00, alla media di 162,807 kmh; 2. Randaccio (Chevron-Bmw) 33'44"69; 3. Aguzzoni (Osella-Bmw) 33'58"71; 4. Veninata (Osella-Hart) a 1 giro; 5. Ceraolo (Osella-Bmw) a 4 giri.

□ Giro più veloce: Ceraolo (Osella-Bmw) in 1'48"92, alla media di 166,581 kmh.

Classifica campionato italiano Sport (dopo 11 gare): 1. Parpinelli (Osella-Bmw) p. 65; 2. Ceraolo (Osella-Bmw) p. 57; 3. Merzario (Lucchini-Alfa Romeo) p. 51; 4. «Tarta» (Lucchini-Alfa Romeo) p. 49; 5. Ronca (Lucchini-Alfa Romeo) e Veninata (Osella-Hart) p. 32; 7. «Gimax» (Osella-Carma) p. 31; 8. Randaccio (Chevron-Bmw) p. 31; 9. Ragazzi (Lucchini-Alfa Romeo) p. 22; 10. Pezzali (Lucchini-Alfa)

MG METRO/Una malinconica chiusura

Gunnella dell'addio

Il ternano è l'ultimo vincitore di una gara riservata alle vetture inglesi che nel 1986 non avranno più un campionato

IMOLA — L'Austin Rover MG Metro Challenge si è congedato dagli sportivi italiani con una giornata di grande spettacolo. Solo 29/100 di secondo hanno diviso sul traguardo di Imola, Marcello Gunnella da un Ezio Ambrosini che sulla pista di casa ha ritrovato la grinta e le prestazioni (suo è il nuovo record della pista) dei giorni migliori. Poca fortuna invece per il neocampione Gianfranco Ricci, autore della «pole position», che, complice un guasto al cambio, si è dovuto accontentare del terzo posto proprio quando la gara pareva dover essere sua, e sarebbe stato il sesto successo stagionale del pilota dell'Authoracing. Sono questi i tre grandi protagonisti della decima ed ultima prova del Metro Challenge italiano che ha visto una lunga, appassionata, correttissima battaglia protrattasi fino sulla linea del traguardo. Ricci ha vinto la prima manche; Ambrosini, sostenuto a gran voce dai colleghi dell'Emilianauto (la concessionaria Austin Rover di Bologna dove lavora) ha dato spettacolo, ma è stato il pilota dell'Autoemme Mazzalupi di Roma a salire sul gradino più alto del podio confermando di essersi pienamente ristabilito dallo spaventoso incidente di cui era stato protagonista a Monza. Alle loro spalle Gianni Giudici, Renzo Raimondi ed Italo Cantera hanno dato vita ad una gara veloce quanto accorta, tutta rivolta alla classifica finale del Challenge 1985. Primi punti anche per il diciannovenne Vito Boffa, alla sua seconda corsa in automobile si è levato la soddisfazione di arrivare davanti a papà Menato (e così forse diminuiranno per lui gli sfatò a casa!). La lista degli sfortunati vede al primo posto Francesco Ascani. Il pilota della «Gierre Auto» di Perugia è riuscito a percorrere appena 300 metri prima di essere eliminato da una collisione alla velocissima curva del Tamburello. Molto spavento, una Metro danneggiata, ma per fortuna nessun danno per il pilota.

Paolo Ferrini

METRO CHALLENGE

Imola, 20 ottobre 1985

Ultima gara dello challenge

Le classifiche

1. MANCHE: 1. Gianfranco Ricci 8 giri in 18'23"56 alla media di 131,530 km/h; 2. Gunnella a 1'01; 3. Ambrosini a 2'28; 4. Prezzenini a 18'62; 5. Giudici a 28'77; 6. R. Raimondi a 29'02; 7. Costanzi a 38'16; 8. Pellanda a 46'96; 9. V. Boffa a 57'07; 10. Cantera a 57'82. 11. M. Boffa a 1 giro; 12. Paludetti a 1 giro; 13. Ro. Raimondi a 4 giri; 14. Gaina a 6 giri.

□ Giro più veloce: Marcello Gunnella in 2'16"31 alla media di 133,108 km/h.

2. MANCHE: 1. Ezio Ambrosini 8 giri in 18'30"14 alla media di 130,751 km/h; 2. Gunnella a 0'98; 3. Ricci a 4'90; 4. Giudici a 8'83; 5. M. Boffa a 20'34. 6. R. Raimondi a 22'22; 7. Cantera a 24'13. 8. Ro. Raimondi a 33'39; 9. V. Boffa a 39'50; 10. Pellanda a 40'40; 11. Prezzenini a 5 giri.

□ Giro più veloce: Ezio Ambrosini in 2'16"28 alla media di 133,137 km/h (nuovo record).

Finale (per somma dei tempi): 1. Marcello Gunnella in 36'55"69 alla media di 131,021 km/h; 2. Ambrosini a 0'29; 3. Ricci a 2'91; 4. Giudici a 35'61. 5. R. Raimondi a 49'25; 6. Cantera a 1'19'96; 7. Pellanda a 1'25'37; 8. V. Boffa a 1'34'58; 9. M. Boffa a 1 giro; 10. Ro. Raimondi a 4 giri; 11. Prezzenini a 5 giri; 12. Costanzi a 8 giri.

Classifica finale dello challenge: 1. Gianfranco Ricci 128; 2. «Donald Duck» 102; 3. Gunnella 98; 4. Prezzenini 67; 5. Pace 58; 6. Gradoli 46; 7. R. Raimondi 40. 8. Cantera 38; 9. Ambrosini 37. 10. Giudici 27. 11. Torelli e Costanzi 26; 13. Scarabelli 21. 14. Ro. Raimondi 19; 15. Ascani 12; 16. Paludetti e Pellanda 11. 18. Castagna 10; 19. Gaina e «Nivas» 7; 21. Culotta 6; 22. De Cesare 4; 23. Ammendola e V. Boffa 3; 24. Rivellini e M. Boffa 2. 27. Lanzetti 1.



Pur non vincendo nessuna manche, Gunnella, sopra, ha conquistato il primo posto a Imola (Studio'83). Sotto, Prioglio ha ridotto così la Mg Metro durante le prove (Attualfoto)



Squalifica di tre mesi a Pace

IMOLA — Imola amara per Giampaolo Pace, il 23enne campione della Mg Metro 1984. Il pilota viterbese si è visto infatti rifiutare l'accesso in pista in occasione delle prove libere e quindi la possibilità di contribuire alla messa a punto della vettura del suo compagno di squadra (concessionaria Nobilcar di Reggio Emilia). Il fatto è che, giunto in anticipo ad Imola per un «test» con la Ralt-VW di Farneti in vista di un suo possibile impegno nel prossimo Campionato Italiano di formula 3, Pace ha ricevuto un telegramma con il quale era convocato a Roma (due ore dopo!) per discute-

re i fatti che a Monza l'avevano visto coinvolto insieme a Marcello Gunnella. Le sue giustificazioni telefoniche non devono però aver convinto il giudice sportivo che gli ha comminato tre mesi di squalifica. Di qui il divieto (forse cautelativo) dei responsabili del Dino Ferrari ad entrare in pista sia pure solo per le prove libere. Ora per Giampaolo Pace inizia la lunga trafila dell'appello verso una decisione, forse un po' troppo pesante. Un peccato per il giovane pilota, ma anche per il Metro Challenge che si trova a chiudere l'attività italiana con la prima ed unica squalifica. □

VELOCITÀ IN CIRCUITO/Successo per la due giorni Renault

International-Brand

Il vincitore della Coppa Renault 5 italiana ha dominato anche nella super sfida organizzata a Vallelunga fra i migliori piloti di questa serie. Nelle altre gare si sono imposti Lammers, nell'Europa Cup, ed Eric Bernard in Formula Renault

VALLELUNGA — Pubblico e piloti hanno confortato, decretandone il successo, queste finali Renault che sono tornate in Italia dopo nove anni. Grazie all'abile regia dei responsabili della Renault Italia e del dottor Antonio Ghini all'autodromo romano si sono vissute due giornate di gare interessanti e spettacolari. Sicuramente la gara più bella ed avvincente è stata quella riservata alle Alpine V6 Turbo, ma per i nostri colori la soddisfazione più bella è venuta da Marco Brand che, già e per la seconda volta campione italiano della Coppa Renault 5

nazionale, si è preso il lusso di vincere a Vallelunga, la finale della International Race Renault 5 Gt Turbo Elf vale a dire che ha battuto i migliori piloti svizzeri, tedeschi, inglesi, francesi oltre che italiani di questa indovinatissima serie. Nella gara delle Alpine V6 anche se il titolo era già stato conquistato in precedenza da Larrauri, i piloti non si sono certo risparmiati. L'argentino, dopo aver siglato la pole position, ha preso subito il comando del «carosello» riaffermando la sua classe e la perfetta competitività del mezzo preparato da «Luigi». Die-

tro di lui il francese Gouhier ed il compagno di team Massimo Sigala hanno occupato a lungo le posizioni di rincalzo. Mentre Gouhier da l'impressione di fare un po' da tappo agli altri Lammers, sfilato quarto all'inizio, rompe gli indugi. Si ferma, mentre è in rimonta, Giovanna Amati per la rottura del turbo, e Sigala deve rallentare messo in difficoltà da un motore che, fin dai primi giri, emette un preoccupante fumo blu. Larrauri, intanto, ad ogni frenata alla curva del Semaforo va in crisi per il bloccaggio della ruota anteriore destra. Lammers è

terzo fino al 15. giro, poi, cercando di attaccare Gouhier è sfilato al tornantino dal tedesco Schutz. L'olandese, comunque, non demorde riaggancia la terza posizione alla curva Roma e dopo due giri con un'altra staccata al limite ai Cimini è secondo. Intanto Larrauri, sempre più in difficoltà con i freni, a 3 giri dalla fine viene superato da Lammers, Gouhier e Schutz anche perché gli si sta sgonfiando il pneumatico anteriore destro ormai dechappato per il continuo bloccaggio della ruota. L'argentino vede così sfumare un meritato successo: «Un vero peccato, — commenta alla fine Larrauri, cui il pubblico tributa un meritato applauso — ma dal terzo giro sono stato in difficoltà. Lammers è un grosso attaccante, però senza questo guaio avrei potuto condurre in porto la vittoria con tranquillità. Ora penserò all'86 e prossimamente proverò la Toleman di F. 1, ancora è presto per dire cosa potrò fare il prossimo anno». Comunque, Larrauri, con il pneumatico a brandelli e sul cerchio, si classifica settimo, mentre alle spalle di Gouhier e Schutz finiscono Massimo Sigala, lo spagnolo Pareja e l'olandese Krab. Degli altri italiani «Camaleone», dopo una gara coraggiosa è sedicesimo essendosi girato alla Esse ed aver navigato a lungo in sesta posizione. Vitale entrato nello schieramento come prima riserva per la rinuncia di Busch, che ha rotto il motore nel giro di ricognizione, finisce lontano a tre giri dal vincitore.

UNA SCHIERA di giovani piloti assistiti da sponsor importanti ha fatto toccare con mano la validità delle monoposto promozionali della Formula Renault, al volante delle quali il 21enne Eric Bernard ha riaffermato di essere il più forte, anche su una pista a lui sconosciuta. Senza troppi problemi Bernard ha dominato in lungo ed in largo una gara in cui tutti gli altri hanno recitato il ruolo di comprimari. Alle spalle del campione sono finiti Bayol, Comas, Robert e Pla. Alla gara, molto interessato, era presente anche l'italiano Lorenzo Angellara, semifinalista della scuola di Magny Cours, che il prossimo 23 e 24 ottobre su questo autodromo tenterà di ricalcare le orme di tanti piloti transalpini.

Maurizio Masini



Sopra: il trionfatore della giornata, Brand, precede il gruppo nella «International Race» che poi dominerà in tutta sicurezza.

(Attualfoto) A destra: «Camaleone» sfila sotto le tribune di Vallelunga al volante di una Renault a lui non particolarmente familiare: l'Alpine V 6 dell'Europa Cup (FotoStudio '83)



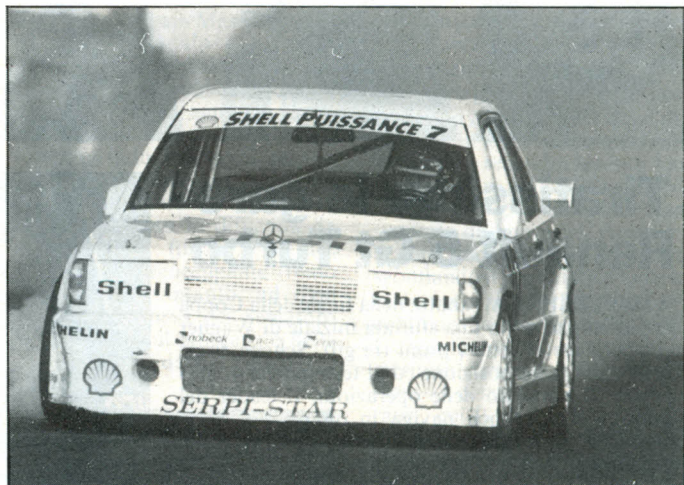
EUROTURISMO/Spettacolare chiusura stagionale in Spagna

Zuccherino Rover

Walkinshaw-Percy hanno preso una piccola ma inutile rivincita sui campioni europei Brancatelli-Lindstrom, battendoli a pochi giri dalla fine. Bmw prima in 2. divisione di Santi Duran

JARAMA — Tom Walkinshaw e Wim Percy alla guida della Rover Vitesse 3500 hanno vinto l'ultima corsa del campionato europeo turismo, disputata sull'autodromo di Jarama in Spagna. Lo svedese Thomas Lindström e l'italiano Gianfranco Brancatelli già matematicamente campioni di categoria, sono giunti al secondo posto, dopo una gara che è vissuta su parecchi colpi di scena. Trentotto vetture hanno preso la partenza, otto in più di quante fossero previste originariamente dagli organizzatori. Il fatto ha creato non poca confusione in pista, visto che dopo solo cinque giri i piloti più veloci hanno iniziato a doppiare quelli più lenti. Al segnale dello starter Lindström ha assunto il comando, trascinandosi in scia la Rover Vitesse di Tom Walkinshaw, il quale ha rovesciato la situazione al 7. giro mantenendo il comando fino alla 46. tornata, quando sono iniziati i primi rifornimenti ai box. La Rover ha perduto ben 43"61 consentendo alla Volvo 240 Turbo di riprendere la testa della corsa. Nella prima divisione Francisco Romero, vincitore all'Estoril, si è fermato presto ai box e da quel momento ha condotto una prova a corrente alternata a causa dei numerosi guai che hanno colpito la sua vettura. La seconda divisione è stata in questa prima parte dominata dalla veloce Mercedes 190 2.3 16 valvole di Dany Snobeck e Alain Cudini, reduci da un ottimo campionato francese produzione. I due hanno mantenuto agevolmente l'ottava posizione assoluta fino al momento del ritiro.

DOPO 63 giri di gara la Volvo 240 Turbo del campione europeo si è fermata ai box, permettendo alla Rover di Walkinshaw e Percy di ritornare in testa. Così la situazione ha visto la Rover di Walkinshaw-Percy davanti a Brancatelli-Lindström e all'altra vettura svedese del belga Pierre Dieudonne e Sigfried Muller. Da quel momento è iniziata la fase più avvincente della corsa con Walkinshaw e Brancatelli che hanno duellato l'uno dietro all'altro, scambiandosi ripetutamente le posizioni di testa finché un'improvvisa fermata ai box dell'italiano non ha lasciato via libera alla Rover Vitesse del team Twr. Al 116. giro si è dovuta ritirare anche la velocissima Mercedes 190 E 16 valvole di Dany Snobeck e Alain Cudini, fino ad allora comodamente in testa alla graduatoria della seconda divisione. La classe delle «medie» è quindi andata alla Bmw 323 di Winnie Vogt.



Sopra, la Mercedes 190 16 valvole di Cudini e Snobeck è stata agevolmente al comando della 2. divisione prima di ritirarsi. Sotto, Walkinshaw per vincere la corsa ha dovuto sudare più del previsto per avere ragione delle Volvo (FotoDPPI)



Ritorna la Ford

IL «CIRCUS» dell'Euroturismo sta già delineando i contorni della stagione '86, che vedrà una partecipazione ancora più diretta delle Case. Innanzi tutto vi sarà la presenza ufficiale della Ford, con la Sierra Turbo affidata a Niedwiedz e Reuter, e un Team diretto da Domingo Piedade. La Bmw Motorsport pare anzi decisa per l'evoluzione della 635 Csi, che vedrà l'omologazione di alcuni particolari in grado di elevarne la potenza dagli attuali 320 cv a circa 350. Prima guida dovrebbe essere riconfermato Roberto Ravaglia, mentre per il secondo pilota si fa il nome di Cecotto. Una seconda Bmw 635-Schnitzer sarà affidata a Quester e a un pilota da decidere. L'attesa M3 si vedrà solo verso fine stagione, quando sarà omologata. Anche la Mercedes pare abbia intenzione di rendere più competitiva la già veloce 190-2.3 16 valvole. La Casa tedesca, pare su suggerimento della Snobeck Racing, potrebbe omologare molti particolari. La Volvo quasi certamente riconfermerà l'attuale squadra, con Brancatelli prima-guida, come pure il team Rover-Twr di Tom Walkinshaw, che dovrebbe anche allestire una Rac 216 1.6 da far gareggiare in 1. divisione. (m. r.)

500 KM DEL JARAMA

Ultima gara del campionato europeo turismo
Jarama (Madrid), 20 ottobre 1985

I primi 10 alla partenza e 8 al traguardo

Volvo 240 Turbo (Lindstrom-Brancatelli) 1'32"83	Rover Vitesse (Walkinshaw-Percy) 1'33"18
Rover Vitesse (Soper-Schlesser) 1'33"24	Volvo 240 Turbo (Dieudonne-Muller) 1'33"36
Ford Sierra XR4 (Sansiamberrera-Router) 1'34"88	Volvo 240 (Van Bayern-Danner) 1'34"94
Bmw 635 Csi (Ravaglia-Cecotto) 1'35"56	Ford Sierra XR4 (Ludwig-Niedzwiedz) 1'35"67
Rover Vitesse (Allam-Hanhe) 1'35"72	Mercedes 190 2.3 (Snobeck-Cudini) 1'36"16

- Rover Vitesse**
(Walkinshaw-Percy) 152 giri in 4.09'43"42 alla media di 120,957 kmh
- Volvo 240 Turbo** in 4.10'12"27
(Brancatelli-Lindstrom)
- Volvo 240 Turbo** in 4.10'14"42
(Dieudonne-Muller)
- Rover Vitesse** a 1 giro
(Allam-Hanhe)
- Bmw 635 Csi** a 2 giri
(Ravaglia-Cecotto)
- Volvo 240 Turbo** a 2 giri
(Danner-Von Bayern)
- Bmw 635 Csi** a 2 giri
(Quester-Perez Sala)
- Bmw 635 Csi** a 5 giri
(Bosshard-Grano)



A sinistra, Bousquet dominatore a Montlhery con la R5 Turbo. Sopra, Lapeyre, secondo in campionato dopo avere piegato la resistenza di Cudini nell'ultima gara. (FotoDPPI)

FRANCIA

PRODUZIONE/BOUSQUET IN RITARDO

MONTHLÉRY — L'avvocato Bousquet è riuscito ancora una volta a vincere una gara del campionato francese produzione al volante della sua velocissima Renault 5 Turbo, vera e propria rivelazione della stagione. Bousquet si è aggiudicato l'ultima gara del campionato, disputata a Montlhery che doveva servire a stabilire il secondo del campionato. Erano in lizza per la posizione d'onore Xavier Lapeyre, Alain Cudini e Dany Snobeck. A spuntarla è stato il primo al volante della Bmw 635 Csi a sedici valvole. Le prove avevano visto il dominio della Chevrolet Camaro di Jean Pierre Jarier che aveva preceduto Bousquet, le tre Peu-

geot 505 Turbo di Malcher, Jabouille, Beltoise, la Bmw di Fabre e Lapeyre. La scarsa potenza delle Mercedes aveva relegato Cudini, Snobeck e Jacques Laffite solo in 11., 12. e 13. posizione sulla griglia. Al via della prima manche Jabouille è scattato in testa, dominando per tutti i giri in programma Bousquet e Malcher. Nella seconda Jabouille stava riprendendosi ma all'ottavo giro la sua Peugeot ha rotto il ponte ed ha costretto il francese al ritiro, dando via libera alla Renault di Bousquet, vincitore di manche e della classifica finale. Schlessler, virtuale campione della serie, si è dovuto ritirare all'inizio della prima batteria.

PRODUZIONE FRANCESE

Montlhery, 13 ottobre 1985
Ultima gara del campionato

La classifica

1. batteria: 1. Jabouille (Peugeot 505 Turbo) in 22'48"02 alla media di 134,405 km/h; 2. Bousquet (Renault 5 Turbo) a 2"7; 3. Malcher (Peugeot 505 Turbo).

2. batteria: 1. Bousquet (Renault 5 Turbo) in 22'59"02 alla media di 137,252 km/h; 2. Fabre (Bmw M5) a 2"01; 3. Jarier (Chevrolet Camaro) a 3"01.

Classifica finale: 1. Bousquet (Renault 5 Turbo) in 45'49"09; 2. Jarier (Chevrolet Camaro) a 11"; 3. Fabre (Bmw M5) a 16"; 4. Lapeyre (Bmw 635 Csi) a 21"; 5. Cudini (Mercedes 190 E 2.3 16) a 25"; 6. Laffite (Mercedes 190 E 2.3 16) a 1'02"; 7. Giroix (Bmw 635 Csi) a 1'28"; 8. Snobeck (Mercedes 190 E 2.3 16) a 2 giri; 9. Bleyne (Bmw 635 Csi) a 3 giri; 10. Almeras (Porsche 924 Turbo) a 3 giri.

□ Giro più veloce: Jean Pierre Jabouille (Peugeot 505 Turbo) in 1'29"31.

Classifica del campionato: 1. Jean Louis Schlessler 224; 2. Xavier Lapeyre 193; 3. Alain Cudini 184; 4. Dany Snobeck 169; 5. Jean Louis Bousquet 141; 6. Jean Pierre Jarier 122; 7. Jean Bleyne 113; 8. Jean Pierre Beltoise 98; 9. Claude Ballot Lena 88; 10. Pascal Fabre 87.

STATI UNITI

CART/UNSER SR VICINO ALLA META

PHOENIX — Con la vittoria e la pole position conquistate nella penultima prova del campionato Cart il vecchio Al Unser sr si avvia verso la gara conclusiva di Miami con mezzo titolo in tasca, a dispetto delle previsioni di inizio stagione quando ben pochi vedevano questo anziano pilota tra i favoriti del campionato. L'unico rivale che potrebbe levargli la soddisfazione Al Unser sr se lo ritrova in famiglia. Il figlio Al jr, (nella foto Ruch) infatti, è distaccato in classifica di soli quattro punti grazie al secondo posto ottenuto a Phoenix davanti al campione in carica Mario Andretti, terzo con una Lola T900 cronicamente malata di sottosterzo. Pur essendo stata breve la penultima tappa della Cart non ha lesinato i colpi a sorpresa. Johnny Rutherford è finito a muro, distruggendo la propria

March e finendo in ospedale per una leggera commozione cerebrale, mentre lo svedese Arie Luyendyck lo ha imitato dopo poco, fortunatamente non riportando danni di sorta. I primi 40 giri della corsa sono stati dominati dalla March di Bobby Rahal che poi ha dovuto cedere il comando all'altra monoposto inglese di Al Unser sr.



CART

Phoenix, 13 ottobre 1985
Penultima gara di campionato

La classifica: 1. Al Unser sr (March 85 C-Ford) alla media di 185,580 km/h; 2. Unser jr (Lola T900-Ford) a 1 giro; 3. Mario Andretti (Lola T900-Ford) a 1 giro; 4. Danny Sullivan (March 85C-Ford) a 1 giro; 5. Michael Andretti (March 85C-Ford) a 1 giro; 6. Bobby Rahal (March 85C-Ford) a 1 giro; 7. Pancho Carter (March 85C-Ford) a 1 giro; 8. Emerson Fittipaldi (March 85C-Ford) a 1 giro; 9. Josele Garza (March 85C-Ford) a 1 giro; 10. Steve Chassey (March 85C-Ford) a 2 giri.

Classifica del campionato: Al Unser sr 140; Al Unser jr 136; Bobby Rahal 116; Mario Andretti 114; Danny Sullivan 106; Emerson Fittipaldi 104.

GUERIN SPORTIVO

In edicola
ogni
mercoledì



□ «GOL SETTE»: un inserto sulla domenica sportiva

□ PISA-SAMP: i tifosi promettono la pace

□ UNO SPECIALE SUL MUNDIAL: i «nostri» stranieri verso il Messico

GUERIN SPORTIVO

LEGGETE

**moto
sprint**

di questa
settimana

AVVENTURA

Un servizio
esclusivo
tutto
a colori
sul Rally
dei Faraoni

SUPERTEST

La prova
totale
della
Honda
NS 400

NOVITÀ

Malaguti
Runner 125
e Guzzi
125 TT

**moto
sprint**

TUTTERALLY

In movimento anche il mercato piloti nei gr. A ed N

Milanesi ambitissimo

CON LARGO anticipo rispetto alla consuetudine, Case e scuderie di primo piano sono impegnate nel definire e programmi per i gruppi A ed N. Per le vetture di serie l'intenzione pressoché generale è quella di lasciare campo libero ai privati, sia per dare maggiore interesse ai trofei di marca sia per i limiti di queste vetture. Per i gruppi A, invece, molta carne al fuoco, ma anche pochi piloti già affermati o emergenti disponibili. I pezzi più ricercati sono Milanesi e Chiti. Il primo — nella fotoStudio '83 con la sua Kadett all'Elba — dovrebbe essere uno dei due piloti della rientrante squadra ufficiale Opel, ma è molto ben visto anche al Jolly Club e alla Peugeot (specie ora che è in arrivo la 205 con motore 1900). Chiti attende di conoscere le intenzioni del Jolly (Cir con la Uno Turbo o addirittura con una Lancia Rally?) ma piace molto alla stessa Opel. A Roma possono offrire anche la prospettiva di qualche gara mondiale in appoggio a Eriksson, oltre, a un futuro impiego con la nuova vettura da assoluto quando (e se) ci sarà. La Chieri Corse



non farà più programmi nelle Coppe Italia ma probabilmente schiererà solo due Kadett gr. A per i Trofei di zona con piloti possibilmente giovani (Miele? Sipsz? Ciraci? Barchiesi?). Sui giovani punterebbe anche l'Audi Europa Team se si concretizzerà un programma italiano con la Coupé Quattro accanto a quello probabilmente europeo per Bentivogli. Da decidere anche l'impegno del-

la Grifone e della Ford: Micci punta a due Escort Turbo, sempre gr. A, per Folco Zambelli e Caneva, mentre si fa più difficile un programma italiano con la RS 200 gr. B. Infine c'è da segnalare un interesse da parte Toyota per una presenza di prestigio in Italia per ampliare l'iniziativa del preparatore Fren: da marzo la Corolla 16 valvole avrà anche il motore 2000 cc.

Dominio Al-Hajri al Faraoni

IL PILOTA arabo Saeed Al-Hajri ha portato per la prima volta al successo la Porsche 959, nella 4. edizione del rally dei Faraoni, conclusosi sabato scorso dopo 4.000 km percorsi e 10 giorni di gara. Il favoritop del pronostico, il belga Jacky Ickx, è stato costretto al ritiro per un incidente avvenuto dopo soli 16 km dalla prima tappa, nei pressi di Sakkara, incidente in seguito al quale la sua 959 è andata completamente distrutta dalle fiamme per cause ancora ignote. Fuori di scena il favorito, per il principe dell'emirato del Qatar e per la sua 959 — foto Dppi — non ci sono stati problemi a dominare le 10 prove speciali, su una concorrenza che in realtà non ha mai impensierito. Al secondo posto, si è classificato l'ingegnere collaudatore della Porsche, Roland Kussmaul, in gara con un prototipo Mercedes GE provvisto del motore di 4.700 cc della Porsche 928 S, che ha avuto funzione di «assistenza veloce» per la Casa di Stoccarda. Buona la prestazione degli italiani Andretto-De Simoni quinti assoluti.



■ **COSENZA.** Si correrà il prossimo fine settimana il 2. Trofeo Cosenza Corse, rally nazionale di prima serie. Le iscrizioni si accettano presso la sede Cosenza Corse, via Sempione 7, Cosenza. È possibile contattare gli organizzatori anche telefonicamente, facendolo lo 0984/75425.

■ **DOC.** Il rally Doc, valido per la Coppa Italia 2. zona con coeff. 5 e programmato per l'8-9 settembre scorsi, si disputerà invece il 9-10 novembre. Le iscrizioni si chiuderanno sabato prossimo, 26 ottobre, e vanno inviate a: Promotion Office, Corso Torino 10, 12051 Alba (CN).

Jim Porter responsabile Ford '86

JIM PORTER svolgerà, il prossimo anno, la funzione di coordinatore per il team Ford impegnato nel mondiale rally '86. L'ex-navigatore di Roger Clark si era occupato, negli anni scorsi, dell'organizzazione del rally Rac, collaborando con la struttura del Royal Automobile Club britannico, e nei mesi passati ha lavorato anche per la buona riuscita del rally Hong Kong-Pechino. L'ultima uscita di Porter a fianco di Clark fu nel 1981, quando l'equipaggio concluse al quinto posto del rally Manx con una Ford Escort.

■ **FINLANDIA.** Si corre il prossimo fine-settimana il Teboil rally, penultima gara campionato finlandese. Già aggiudicati il gruppo B, nelle mani di Laine, e il gruppo 2, vinto matematicamente da Hamalainen nelle gare precedenti, a fine settembre, rimane da aggiudicare la vittoria in gr. A. Nelle due corse che rimangono se lo contenderanno Lindholm, Arpiainen e Heinunen.

Gli interessati smentiscono, ma sembra fatta

Zanussi sulla Turbo 16?

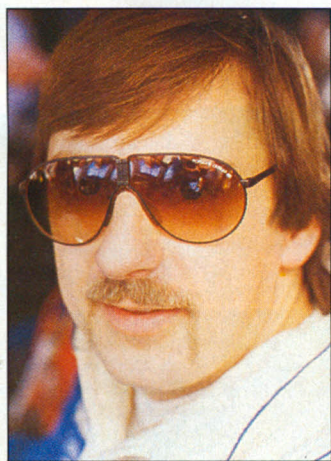
ANCORA DOMINATO dall'incertezza legata alla decisione di Markku Alen circa la sua possibile partenza per il team Peugeot, il mercato piloti rally ha presentato, la scorsa settimana, il piatto forte del panorama italiano. Il team Peugeot italiano si è accordato con Andrea Zanussi per il prossimo anno: il pilota — nella foto —, rientrato quest'anno alle corse dopo quasi due anni di assenza e vincitore domenica scorsa del rally di Antibes con la 037 Tre Gazzelle-West, disputerà tutto il campionato italiano con la 205 Turbo 16. La notizia trapela da fonti di fiducia milanesi, e a nostro avviso è del tutto fondata. Ma tanto il pilota, contattato nei giorni scorsi in Francia, tanto il direttore sportivo Rudy Del Poz-



zo, con il quale si è parlato domenica scorsa, hanno smentito il raggiungimento dell'accordo. Alla luce degli ultimi fatti, appare sempre più certo che il team schiererà anche nell'86 — almeno all'inizio — una sola vettura: una seconda Turbo 16 sarà fornita da Parigi solo se in presenza di uno sponsor sostanzioso, e se non ci sarà risulteranno azzerate anche le speranze di Adartico Vudafieri, che era l'altro pretendente alla vettura lasciata libera da Del Zoppo. «Vuda» potrebbe ora accordarsi con la Tre Gazzelle per guidare la Lancia Rally schierata nel campionato europeo con i colori Bastos a fianco di quella del belga Snijers.

Grundel batte anche Röhrli in Germania

SI È CONCLUSO con una nuova vittoria a mani basse di Kalle Grundel e della sua Peugeot 205 T16 l'ultimo rally valido per il campionato tedesco, già ampiamente vinto dal pilota svedese. Al rally Drei Städte, disputato lo scorso finesettimana in Baviera, Grundel — foto Studio '83 — ha vinto tutte e 23 le prove speciali staccando di quasi un quarto d'ora la Opel Manta 400 di Manfred Hero e raggiungendo così quota 270 punti in campionato. Grundel ha battuto perfino Röhrli, che per la verità era in gara con una Audi 90 Quattro equipaggiata con catalizzatore e non ha potuto fare meglio del tredicesimo posto al traguardo al termine di una gara dimostrativa.



Niente Audi in gr. A



SI ERA DETTO che l'Audi Coupé sarebbe stata la vettura realizzata per prendere il posto della 80 Quattro, e che avrebbe molto probabilmente gareggiato nel campionato mondiale gr. A. Recentemente i responsabili di Ingolstadt hanno invece abbandonato ogni idea di gr. A iridato, dopo che dalla Volkswagen, che come si sa fa parte dello stesso gruppo dell'Audi, ha puntato i piedi chiedendo di essere lasciata in pace almeno in questo campionato. Le Golf disputeranno infatti il mondiale gr. A in forma ufficiale, quasi sicuramente con il tedesco Kleint — foto Alquati — e molto facilmente con l'austriaco Wittmann.

S. Marino a ritmo di tango

CONTERRÀ un ingrediente sudamericano il rally di San Marino, valido per l'europeo con coefficiente 2 e in programma sulle strade del piccolo stato l'8 e il 9 novembre. Con due Citroën Visa 1000 Pistes saranno infatti in gara i due piloti argentini Jorge Recalde ed Ernesto Soto, assistiti dall'equipe italiana Citroën. La trasferta dei due piloti avrà una grande eco in Argentina: al seguito della spedizione sarà infatti un'equipe della televisione nazionale di Buenos Aires, incaricata di riprendere la gara per poi spedire direttamente il filmato al di là dell'oceano, dove si intende trasmetterlo già la sera del 10 nella trasmissione sportiva di principale importanza.

Ad Alamäki l'europeo rallycross

MATTI ALÄMAKI, finlandese, è il neo-campione europeo di rallycross. A Walkenswaard, in Olanda, il pilota si è aggiudicato l'ultima gara di campionato, concludendo così la serie con 144 punti della seconda divisione, staccando quindi il campione in carica Martin Schanche che ha chiuso con 138 grazie al sesto posto nella gara olandese. Alamäki si è laureato campione europeo per la seconda volta, dopo avere conquistato il titolo già nel 1981. La prima divisione ha laureato campione Anders Norstedt.

La prima rivista rally in video

A PARTIRE dal 20 ottobre gli appassionati potranno acquistare la prima rivista di rally in videocassetta in Italia. Nel sommario del primo numero figurano il rally di Sanremo commentato da Bission, una retrospettiva sul rally di San Martino 1977 e una carrellata sulle prime uscite della Delta S4. La cassetta, sonorizzata con i rumori originali più commento parlato e musicale, dura circa 40 minuti ed è disponibile nei sistemi Vhs, Betamax e Video 2000. Si può acquistare al prezzo di lire 75.000 (più 4000 per spese di spedizione) telefonando o scrivendo a: Belle Epoque, via S. Biagio 24, 35121 Padova; tel. 049/42440.

Totocalcio

CONGRSO		13		CAMPIONATO NAZIONALE ITALIANO	
PARTITE DEL 27/10/86:					
squadra 1ª	squadra 2ª				
1 Venezia	Mantova		X		
2 Verona	Milan		/	X	
3 Udinese	Juventus		/	X	2
4 Torino	Napoli		/	X	
5 Rimini	Prato		X		
6 Pisa	Sampdoria		X		
7 Perugia	Trestina		/	X	
8 Inter	Roma		/		
9 Genova	Cesena		X		
10 Catania	Vicenza		/	X	
11 Atalanta	Fiorentina		X		
12 Bari	Lecce		/	X	2
13 Avellino	Como		/		

EURORALLY/Un grande Zanussi sbanca Antibes

West da conquista

Le 037 della Tre Gazzelle primattrici in Francia, con Andrea tornato alla vittoria dopo tre anni e con Pregliasco ottimo quarto. Ritirate le Maxi 5 Turbo, in testa prima con Chatriot poi con Auriol, il titolo francese premia Frequelin, secondo dopo una gran rimonta

di **Walter Leverone** - Fotografie **Photo 4**

ANTIBES — È stato decisamente sofferto contrariamente alle previsioni, il primo successo stagionale di Andrea Zanussi e Sergio Cresto al volante della Lancia Rally del team West-Tre Gazzelle. Sulla carta, questo week-end in Costa Azzurra non avrebbe dovuto creare grosse preoccupazioni al team guidato magistralmente da Maurizio Perissinot «prestato» recentemente dalla Lancia alla scuderia di Leonetti. La vettura italiana era considerata unanimemente la grande favorita e la sete di vittoria di Zanussi, a digiuno dalla Bulgaria '82, faceva prevedere che il friulano avrebbe vinto questo 20. Rally di Antibes. Ad avvalorare ulteriormente questa teoria vi erano anche alcune considerazioni relative ai suoi avversari più accreditati. Chatriot (Renault 5 Maxi Turbo) e Frequelin (Opel Manta 400) erano impegnati a controllarsi a vicenda per il campionato francese e di conseguenza non avrebbero rischiato più di tanto nel cercare di impensierire il pilota italiano. Il suo compagno di team, Mauro Pregliasco, partiva con l'obiettivo del sesto posto conclusivo per aggiudicarsi il cospicuo monte premi del Challenge Trident. Infine, sia Beguin con la Porsche Rothmans sia Auriol con la seconda Maxi Turbo, seppur con motivazioni diverse, non godevano di pronostici che andassero oltre un onorevole piazzamento. E allora? Niente. Vincitori a parte, il copione previsto è totalmente saltato secondo la più fedele tradizione rallistica. Per Zanussi e Cresto i problemi sono iniziati già prima del via, quando, come si legge a parte, hanno rischiato di restare al palo per una serie di disguidi sull'arrivo della vettura gara. Poi, fin dalle primissime battute di gara, hanno dovuto fare i conti con le velocissime Renault Maxi Turbo di Chatriot e Auriol. Il primo ha confermato le sue ottime doti, e infischandosene della graduatoria francese ha menato la danza dalla seconda alla decima prova speciale, quando ha dovuto fermarsi per la rottura del motore; il suo giovane compagno di marca non gli è stato da meno, sorprendendo tutti per i progressi in tema di maturità agonistica. Purtroppo anche lui ha dovuto pagare con il ritiro la non ancora ottimale affidabilità della vettura che, al pari dei suoi piloti, ha dimostrato un grosso potenziale per le gare su asfalto. Il ritiro di Chatriot ha laureato in pratica Guy Frequelin campione francese 1985 e l'irriducibile pilota dell'Euro Opel team si sentiva in dovere di onorare questo titolo mettendosi alla caccia del leader Zanussi. Al via della seconda e conclusiva tappa, solo 36" sepevano i

due contendenti e nelle ultime 10 prove speciali è emersa la maturità agonistica e l'affiatamento di Zanussi-Cresto. Nonostante l'imperversare di Frequelin, i due italiani sono riusciti a mantenere la calma necessaria per portare la loro Lancia Rally al traguardo di Antibes con sei secondi di vantaggio sul francese. Forzatamente costretti a una gara senza rischi, per ovvie ragioni di Challenge, Pregliasco-Cianci hanno concluso con un buonissimo quarto posto, che a tre prove dal termine era addirittura un terzo. Un guaio alla pompa

benzina li ha costretti a cedere la medaglia di bronzo al francese De Meyer (Renault 5 Turbo). È stata insomma una gara avvincente: non capita infatti di frequente di trovare i primi due equipaggi in classifica divisi da soli 6" dopo 27 prove speciali di una gara decisamente ben organizzata. I responsabili del rally di Antibes non fanno mistero di puntare a una crescita di coefficiente europeo. Sabato mattina è arrivato all'improvviso il presidentissimo Balestre. Che sia un segno premonitore? □





Salta Zanussi verso la vittoria, a lato: non vinceva un rally dello Zlatni Piassatzi 1982. In alto: per Frequelin, secondo posto e certezza matematica del titolo francese '85. Ritirate le Maxi 5, l'onore della Renault è stato salvato da De Meyer, sopra, terzo con la R5 Turbo, mentre all'Alfetta Gtv di Loubet, sotto, è andata l'ennesima vittoria in gr. A.



LA CRONACA/Zanussi di 6" su Frequelin in volata

Finale al brivido ma sempre tricolore

ANTIBES — Grazie al lavoro straordinario dei commissari tecnici, che ha permesso alle «ritardatarie» Lancia 037 West di schierarsi al via, sono 151 gli equipaggi che si presentano sulla pedana di partenza di questa gara valida per il campionato europeo (coeff. 2) e per quello francese. Zanussi-Cresto si aggiudicano la prova di apertura, ma le due Renault Maxi 5 Turbo dei francesi Chatriot e Auriol mettono subito a nudo le loro intenzioni piazzandosi alle spalle dell'equipaggio italiano, grande favorito della vigilia. Frequelin con la Opel Manta 400, alla caccia del titolo francese, perché Beguin (Porsche Rothmans) mentre Pregliasco-Cianci alla caccia del sesto posto per assicurarsi il Challenge Trident, hanno problemi di acceleratore e dispongono solo di gomme Pirelli D5, che su queste strade stentano a entrare in temperatura. Le due Alfa Gtv6 dei francesi Loubet e Panciatici prendono rispettivamente il comando dei gruppi A e N. Zanussi e Cresto non fanno nemmeno in tempo a congratularsi per il felice inizio che subito devono fare i conti con le scatenatissime ed efficaci Renault Maxi 5 di Chatriot e Auriol. Il primo colleziona una serie di successi parziali, e il compagno di marca gli funge ottimamente da spalla. Zanussi cerca di contenere il ritardo in attesa delle prove lunghe, in programma nella seconda parte della tappa. Una foratura nel corso della ottava prova gli costa una ventina di secondi e la seconda piazza in classifica a beneficio di Auriol. Il primo colpo di scena è nella decima speciale della giornata: Chatriot rompe il motore e deve abbandonare, lasciando il comando della classifica ad Auriol. Risolti i problemi di assetto e buttata alle ortiche la tattica di campionato, si affaccia nell'alta classifica anche Guy Frequelin. Sistemato l'interfono, Zanussi-Cresto si aggiudicano le prove del Col de Bleyne e Pont de Miolans, passando a condurre la classifica provvisoria davanti ad Auriol che nel tentativo di contenere la rimonta del pilota Lancia finisce prima in testa-coda e successivamente esce di strada perdendo circa un minuto. Ancora la Manta 400 di Frequelin alla ribalta nelle fasi finali della tappa: il francese si aggiudica le ultime tre prove e scavalca Auriol piazzandosi alle spalle di Zanussi. Loubet continua a guidare il gruppo A davanti alla Renault 11 di Oreille;

la moria di gruppi N favorisce Bernardini (Bmw) che guida la graduatoria delle vetture di serie al termine della prima tappa. Anche Veguin non termina la tappa, per problemi all'alternatore della sua Porsche.

SECONDA TAPPA — Gli ottanta equipaggi superstiti ripartono alle 10,45 di sabato per la seconda e conclusiva frazione di gara. Auriol e Frequelin attaccano subito Zanussi, ma anche la seconda Renault maxi 5 Turbo è costretta all'abbandono per noie meccaniche (rottura della coppia conica). Pregliasco inizia la seconda frazione con il chiaro intento di

recuperare qualche posizione di classifica, e allontanare il pericoloso De Meyer che lo insidia da vicino. Il duello sul filo dei secondi tra Zanussi e Frequelin polarizza l'attenzione di tutti, facendo passare in secondo piano sia il ritiro di Oreille, secondo di gruppo A alle spalle di Loubet, sia il terzo posto di Pregliasco. Purtroppo, per il ligure, il terzo gradino del podio dura pochissimo: un guaio alla pompa della benzina gli costa due minuti di ritardo al controllo orario e viene così superato in classifica dal positivo De Meyer alla guida di una Renault 5 Turbo. Frequelin tenta il tutto per tutto nelle ultime prove spe-

ciali, ma Zanussi riesce ad arrivare ad Antibes con sei secondi di vantaggio sul neo campione francese. Loubet porta al successo nel gruppo A la sua Alfetta 2,5 Gtv6, mentre l'isolano Bernardini si aggiudica il turismo di serie con la inconsueta Bmw 323 I. Sessantasette dei 151 equipaggi partiti portano a termine il rally. □



Prima quella di Chatriot, in alto, poi quella del giovane e veloce Auriol, sopra: entrambe le Renault Maxi 5 Turbo sono andate in testa, prima di ritirarsi per rotture meccaniche. A lato, con il quarto posto, Pregliasco ha rinforzato il suo quinto posto nell'europeo e si è aggiudicato il Challenge Trident



RALLY CIR/Forze dell'ordine protagoniste a Limone

Busseni anti radar

Il bresciano ha dominato con la 037 una gara senza degni avversari, ma ha dovuto fare i conti con la Polizia che lo ha multato per lo scarico rumoroso. Bentivogli l'ha spuntata di poco su Chiti in gr. A. Zambelli, vincitore in gr. N, è stato escluso in verifica

di Gianni Cogni

LIMONE PIEMONTE — Un Limone tutto giallo, ed aspro. Privo anche dei pochi consueti protagonisti assoluti del Cir, il rally piemontese è stato dominato in lungo e in largo dalla Lancia color taxi di Busseni-Ciocca. Ma, attenzione: il contorno è stato tutto fuorché scontato, anzi, tutto «giallo». Da palpito la lotta fra gli scatenati Bentivogli e Chiti, che hanno passato due giorni a sfidarsi sul filo del secondo, a veder chi dei due faceva venir più capelli bianchi a pubblico e navigatori: basti dire che dopo la prima tappa erano separati da un solo secondo per capire a cosa si è assistito ed a cosa si assisterà nella prossima decisiva gara. Anche in gruppo N non si è scherzato né durante né dopo la gara. In corsa protagonista assoluto Folco Zambelli con la sua Escort Turbo dopo aver consumato tutti i ghiaccioli della Sicilia per risolvere i problemi di raffreddamento alla Targa Florio, stavolta in casa Ford hanno esaurito tutto l'olio della provicia di Cuneo nel riuscito tentativo di far, finalmente, arrivare al traguardo una vettura che sembrava fosse un due tempi. Dietro lo stratosferico Folco, Milanese e Masiero hanno emulato Chiti e Bentivogli e quando il secondo (sorprendente all'esordio con la Escort Turbo) è venuto a mancare, è rispuntato il solito Porcellana a rimettere pepe sulla coda di Milanese. La cosa ha avuto poi un inatteso colpo di scena in sede di verifica tecnica: mentre tutti erano già lì a fare conti sul futuro, Zambelli è stato squalificato per un pistoncino freni di misura inferiore a quella della fiche. Il direttore sportivo del team, Micci, dopo aver dato fondo a tutte le sue lacrime per il colpo mancino della sorte, ha interposto appello ma, intanto, il titolo di gruppo N diventa tabù per la Ford. Se non bastasse tutto questo giallo, ecco servito il «contorno». Il rally si è svolto in un'atmosfera di vago sapore cileno, con le forze dell'ordine scatenate contro piloti, assistenze e pubblico, e nonostante gli avvisi di tipo carbonaro per segnalare la presenza del «nemico» le vittime della repressione (del rumore della velocità) sono state moltissime: evidentemente a Cuneo, l'autorità, il rally proprio non lo vuole, ed è un peccato vista la gara e gli sforzi degli organizzatori. Dato che si sono dati da fare polizia e carabinieri, anche i commissari tecnici ne hanno seguito l'esempio ed al primo riordino hanno colto con le mani nel sacco (cioè

con i gommini per tener sollevato il cofano) Lupidi, Seto e Comba con relativa immediata squalifica. Di significativo la buona prova di Bigo con la Toyota Corolla malgrado il ritiro proprio all'ultima prova speciale, il breve ma intenso show di Rossi con l'Alfetta, la bella rimonta di Bergese, i numeri di Leoni e Simonini.

LA CRONACA — Busseni guida la carica dei 101 partenti vestendo i panni che in

questa stagione ha spesso vestito Tabaton: malgrado una toccatina d'esuberanza e qualche problema di gomme (comune a tutte e tre le Lancia in gara) il pilota bresciano semina tutti ed a lottare con lui resta solo la polizia con radar e fonometri, visto che Filippi e Beltrandi si giocano solo il secondo posto, che è poi il primo fra i cuneesi. Le buone intenzioni di Beltrandi si spengono presto ed anche lui si accontenta di far da scudiero all'extricolore Crn. Visto che Cerutti vivacchia e Leoni, arrivato all'ultimo momento a sostituire Di Stefano, ha da vedersela con strade ignote, guai di assetto ed un navigatore sconosciuto, per trovar lotta si deve scendere in classifica fino ai gruppi. Bentivogli e Chiti si danno botte da orbi e fra i due si inserisce inizialmente Rossi: poi il ligure fora e perde 8' ed ogni speranza di gloria. Si ritirerà più in là insieme a Canobbio, arrivato a sostituire il povero Fabrizio Fabbri in bolletta. A debita e prevedibile, ma tutt'altro che riprovevole distanza c'è Bigo con la sorpresa dell'anno: la Toyota. In gruppo N è subito Zambelli, mentre per la piazza d'onore Milanese se la vede con la sorpresa Masiero, mentre Porcellana ha il suo daffare a non farsi travolgere da Bizzarri, Brusati e da una noiosa forma di debilitazione. Già dalle prime speciali spariscono in diversi: la Bignardi con la

frizione k.o. sulla sua R5 Turbo; Mario Cravero torna subito al suo posto abituale di uomo Michelin con il cambio a pezzi, destino che incontrerà con una analoga Kadett gr. A anche il suo omonimo Alessandro Cravero nella seconda tappa. Niente esibizione anche per Deila (forcella del cambio della Visa 4x4) e Miele, mentre non dura tanto nemmeno la permanenza del sempre spettacolare Della Torre. Molti guai e spaventi arrivano dai freni: in testa alla lista Chiti, Milanese e



Masiero. Al termine della prima tappa i primi dieci sono in fila così: Busseni, Filippi (a 4'03"), Beltrandi, Cerutti, Chiti, Bentivogli (a 1" dall'avversario), Bigo, Leoni, A. Cravero e Tartara. In gruppo N Zambelli viaggia con 2'34" su Milanese, 2'35" su Masiero a 3'28" su Porcellana. La seconda tappa vive sul duello Chiti-Bentivogli e su quello fra Milanese e Masiero, che poi diventa Milanese-Porcellana quando Masiero finisce k.o. senza una pinza freni. Alla fine sono Bentivogli e Milanese ad imporsi «salvando» il campionato. Chi non si salva dalla mala sorte sono invece Beltrandi (differenziale), Cravero e Bigo che non vedono l'arrivo, mentre Leoni rincorre inutilmente il quinto posto che cercava e meritava ampiamente: quando l'aveva acciuffato, ancora guai lo rispedivano indietro. □



Nick Bussenì, sopra, a Limone non ha avuto avversari con la Lancia 037: ha vinto quasi tutte le speciali, tirando i remi in barca quando ormai era imprevedibile (Attualfoto). A destra Bentivogli con l'Audi 80 ha dovuto dare fondo a tutte le sue capacità per avere la meglio su Chiti nel gruppo A (Photo4). A sinistra Zambelli con l'Escort Turbo, vincitore del gruppo N, escluso in sede di verifica (FotoStudio'83)



LE INTERVISTE/Nel suo tete-a-tete con Chiti, Bentivogli ammette «Ho rischiato il tutto per tutto»

NICOLA BUSSENI è lo specchio della felicità malgrado le multe a go-go rimate dal suo team: «Era da tempo che mi mancava la vittoria importante, quindi non posso che essere contentissimo. Problemi? Nessuno: solo all'ultima prova ho avuto un attimo di panico: temevo di aver bucato invece erano solo le gomme anteriori deteriorate, visto che non le ho mai cambiate in tutta la seconda tappa. dati i costi e la situazione... Prossimi impegni? San Marino». Ovviamente a fine gara tiene banco la situazione delle classifiche di campionato italiano per i gruppi A ed N. Per il primo in lotta Bentivogli e Chiti, separati da 15 punti ed entrambi con un risultato utile prima degli scarti. «Deciderà probabilmente Messina — sostiene Chiti — e d'ora in poi sarà sempre come qui a Limone: una lotta da coltello». «Sono fiducioso — ribatte Bentivogli — io di solito vado con il mio passo

ma stavolta per vincere ho veramente rischiato il tutto per tutto». Più complessa la situazione in gruppo N dove Porcellana guida con un buon vantaggio ma ha ancora solo un risultato utile prima di iniziare a scartare, Milanese ne ha invece due. Fuori causa Folco Zambelli dopo essersi visto cancellare la vittoria in sede di verifica. Sul palco il veneto era comunque già rassegnato: «Credo che Porcellana abbia praticamente vinto. Per quanto mi riguarda spero che questo arrivo segni la fine dei miei guai». Profesia più sbagliata di così... «80 probabilità per Porcellana e 20 per me — sentenza Milanese —. Certamente dovrò vincere sempre e potrebbe persino non bastare. Certo che se cominciasse a piovere le cose per me sarebbero meno complicate». «Effettivamente — conferma Porcellana — questo risultato mi mette in condizioni di vantaggio ma è presto per cantar vittoria». □

RALLY CIR

Limone Piemonte, 18-19 ottobre 1985

2. Rally di Limone Piemonte

Valido per il Cir con coeff. 3

LE CLASSIFICHE

Assoluta: 1. Bussenì-Ciocca (Lancia Rally) in 4.03'10"; 2. Filippi-De Mela (Lancia Rally) a 7'35"; 3. Bentivogli-Evangelisti a 22'20"; 4. Chiti-Montenesi (Fiat Ritmo) a 22'41"; 5. Cerutti-Gironi (Opel Manta 400) a 23'38"; 6. Leoni-Rivoira (Porsche T) a 28'05"; 7. Tartara-Pastorino (Alfa GTV) a 32'12"; 8. Milanese-Cassina (Opel Kadett) a 38'59"; 9. Bergese-Prandino (VW Golf GTI) a 39'30"; 10. Porcellana-Riccardi (Fiat Ritmo) a 39'36".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Favaro-Geminian (Opel Corsa) in 5.23'26"; 2. Bosco-Raimondi (A 112) a 3"; 3. Mondarini-Giovanini (A 112) a 8'25".

Classe 1600: 1. Pavia-Sita in 4.52'17"; 2. Arletti-Gibellini a 9"; 3. Bargis-Amerio (Ford Escort RS) a 4'41"; 4. Pillon-Viazzo a 11'09"; 5. Ravotto-Spandre a 16'18". Gli altri su Peugeot 205.

Classe 2000: 1. Milanese-Cassina (Kadett) in 4.42'09"; 2. Porcellana-Riccardi (Ritmo) a 37"; 3. Bizzarri-Callio (Kadett) a 3'19"; 4. Beato-Marletta (R 11 T) a 7'14"; 5. Ghio-Colucci (Kadett) a 8'52"; 6. Tarabio-Sobrino (Ritmo) a 10'05"; 7. Ziliani-Fantoni (Kadett) a 20'50"; 8. Cataudello-Bella (Ritmo) a 21'08".

Classe oltre 2000: 1. Bessone-Bessone (Lancia Delta HF) in 4.40'32".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Rossi-Sanfrancesco (127) in 4.53'26"; 2. Garra-Gandolfo (127) a 7'20"; 3. Chiaudreno-Roatta (A 112) a 12'04".

Classe 1600: 1. Bergese-Prandino in 4.42'40"; 2. Orlando-Bogliaccino a 1'10"; 3. Amerio-Botto a 11'30"; 4. Gatti-Canta (Talbot) a 42'00". Gli altri su VW Golf GTI.

Classe 2000: 1. Chiti-Montenesi (Ritmo) in 4.25'51"; 2. Verna-Bessone (Ascona) a 31'21"; 3. Fissore-Abbona (Manta) a 31'58"; 4. Verna-Ravera (Ascona) a 44'15"; 5. Sarzotto-Dadone (Ascona) a 51'40".

Classe oltre 2000: 1. Bentivogli-Evangelisti (Audi 80 Quattro) in 4.25'30"; 2. Tartara-Pastorino (Alfa GTV6) a 9'52".

GRUPPO B

Classe 2000: 1. Bonaveri-Arras in 4.51'06"; 2. Corio-Romando a 4'37"; 3. Boggero-Fuscà (Talbot Samba) a 7'36". Gli altri su R5T.

Classe oltre 2000: 1. Bussenì-Ciocca (Lancia Rally) in 4.03'10"; 2. Filippi-De Mela (Lancia Rally) a 7'35"; 3. Cerutti-Gironi (Manta 400) a 23'38"; 4. Leoni-Rivoira (Porsche T) a 28'05"; 5. Millauro-Serra (Talbot Lotus) a 42'00".

Le classifiche del Cir.

Assoluta: 1. Tabaton p. 308; 2. Cerrato p. 16; 3. Bentivogli p. 147; 4. Chiti p. 128; 5. Del Zoppo p. 101; 6. Runfola p. 90; 7. Biasion p. 84; 8. Ormezzano p. 76; 9. Montalto p. 68; 10. Bettega, Bussenì p. 60.

Gruppo N: 1. Porcellana p. 296; 2. Milanese p. 244; 3. Zambelli p. 140; 4. Bono p. 111; 5. De Martini p. 92.

Gruppo A: 1. Chiti p. 345; 2. Bentivogli p. 330; 3. Riva p. 179; 4. Francia p. 88; 5. Rayneri e Savioli p. 80.

Femminile: 1. Riva p. 340.

■ **MULTE.** Gigantesco schieramento di forze dell'ordine al Rally di Limone, stavolta impegnate non in un blitz ma più semplicemente nel controllare il rispetto del codice della strada da parte di concorrenti, spettatori ed assistenze. I risultati sono stati eclatanti: le due Stratos arpista e la Lancia Rally di Bussenì multate e mandate alla revisione per scarico rumoroso, Barel minacciato di multa per avere le gomme lisce (sigh!) e poi «verbalizzato» per la velocità pericolosa mentre arrivava ad un C.O. in tolleranza, in seguito ad un precedente controllo della polizia durato 10'. Questo per dire solo dei più noti.

La somiglianza con la Bx di serie non è certo troppo difficile da trovare... Ecco tutta la grinta della Bx 4Tc turbo, la vettura con la quale la Citroën disputerà il mondiale rally '86

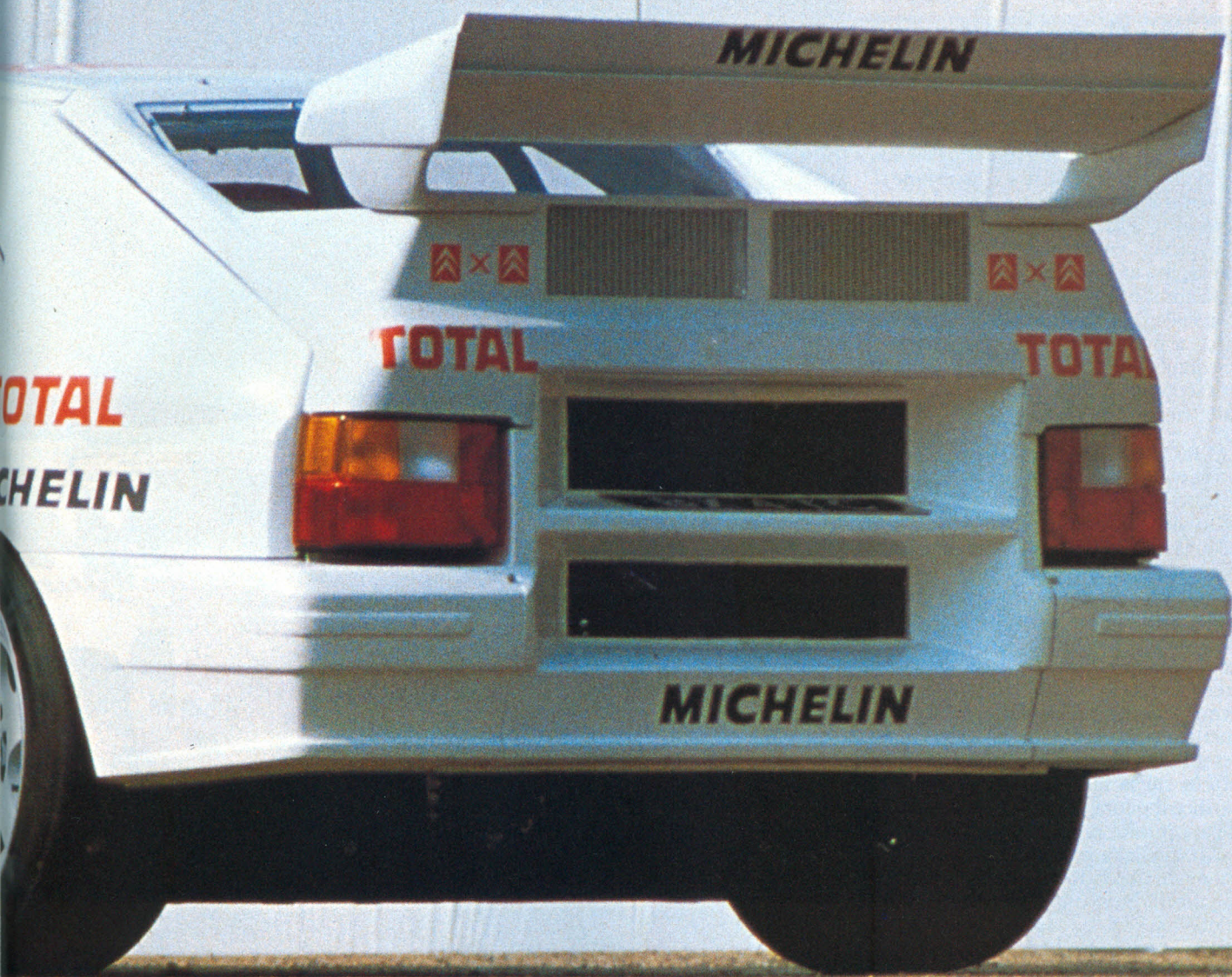


MONDIALE RALLY/Presentata la Citroën BX 4x4 turbo

LA MOLLEGGIATA

Abbiamo provato la nuovissima gr. B francese, vettura convenzionale in tutto fuorché nelle sospensioni oleopneumatiche dalle quali si aspettano enormi vantaggi in gara. Esordirà al Montecarlo, con Andruet e Wambergue, per un programma iridato quasi completo

di Roberto Boccafogli



JABLINES - A prima vista ricorda l'Audi Quattro che introdusse la trazione integrale nei rally. Erano i giorni del Montecarlo 1981... Quando glielo si fa notare, Guy Verrier, responsabile del progetto competizioni Citroën, non raccoglie l'insinuazione. Anzi, parte in quarta a raccontare che la «gioinezza» della Bx 4Tc è garantita dall'innovativo sistema di sospensioni idropneumatiche che permette di variare l'assetto della vettura in tempi che nei rally si riveleranno un'arma potentissima. Quando la conferenza stampa si conclude, la cava di sabbia di Jablines, a una quarantina di chilometri a est di Parigi, si scalda al tiepido sole dopo che il cielo grigio del mattino si è un po' aperto. Parcheggiata a pochi metri da un laghetto artificiale, in cui un ragazzo non compreso nello spettacolo dà esibizioni di sci nautico, la Citroën Bx 4Tc (ovvero 4x4 con turbo compressore) già ha iniziato a difendersi: dalla furia dei fotografi, ma soprattutto dalle accuse di essere nata già vecchia. Colpiscono le sue dimensioni, che la fanno sembrare troppo cresciuta rispetto a Peugeot, Audi e Lancia, che proprio nella compattezza

hanno puntato per realizzare le proprie «armi» da rally. Lunghissima e larghissima, con quel motore sistemato fin con eccessiva comodità sotto l'enorme cofano anteriore, ma soprattutto con tutto quello spazio inutilizzato alle spalle dei sedili dei piloti, all'altezza delle due porte posteriori, la Bx 4Tc non si sforza nemmeno di nascondere la sua parentela con la vettura di normale produzione alla quale «deve» assomigliare in tutto e per tutto. La sua stazza pone subito interrogativi su quale sarà la sua maneggevolezza, specialmente in gare «guidate» come tante ne presenta il mondiale rally.

JEAN-CLAUDE Andruet, impegnato a farla provare ai presenti su un anello di sterrato lungo poco meno di un chilometro, sembra leggere questo dubbio negli occhi di chi gli siede a fianco. «La vettura è nuovissima — si affretta a dire — è appena uscita dagli stabilimenti. Io stesso non l'ho guidata che per pochi chilometri, ma posso già dire che la sua dote maggiore sta proprio nella facilità di guida». Allacciate

le cinture, la vettura si lancia nel primo dei tre giri previsti sull'anello, pieno di fotografi in ogni sua curva. Il primo punto interessante è a una curva secca a sinistra, con fondo di terra ormai distrutto dai tanti passaggi, che conclude un allungo in cui si riesce a mettere la quarta. Andruet scala in seconda, butta il muso all'interno quasi con violenza e la Bx innesta una inevitabile scodata che il pilota corregge controsterzando in uscita. La stessa manovra si ripete nella sinistra successiva e in quella che viene altri sessanta metri dopo: l'inserimento in curva sembra davvero non destare problemi; è la risposta del motore, semmai, che non garantisce una prontezza adeguata in uscita. «È un test di «acclimatamento» — sorride Andruet come a volersi scusare — stiamo cambiando a non più di 3800 giri per non sforzare il motore, che non è ancora perfettamente a punto». E infatti la vettura, anzi, le due vetture alternate nel test con alla guida anche lo stesso Verrier, anche se solo per cinque minuti, hanno patito già numerosi pro-

segue

La molleggiata

segue

blemi: si è reso necessario cambiare le candele in entrambe già un paio di volte, così come si è dovuto intervenire sull'impianto di iniezione che in un'occasione si era messo a fare i capricci. Alla fine del primo giro, il tratto veloce che immette nella prima curva del secondo offre comunque un'impressione favorevole. La vettura è stabile e ben bilanciata, anche nella veloce piega sulla sinistra che è circa a metà e nel salto che la segue immediatamente, dal quale la Bx atterra senza scomporsi minimamente, già pronta alla frenata.

IL TERZO GIRO è quello percorso con più «verve». Dopo un nuovo passaggio sul tratto veloce, la curva a sinistra dopo il salto viene affrontata stavolta con più decisione: nuova frenata — **«anche i freni non sono ancora in ordine»**, aveva spiegato Andruet, — nuova puntata decisa all'interno e nuovo controsterzo senza troppa potenza in uscita. Dove invece si riesce ad apprezzare una già positiva bontà di assetto della vettura è nel curvone a destra, quasi un tornante, che immette nel tornante sinistro che si apre sul rettilineo conclusivo. **«Questo è il punto in cui la macchina mi soddisfa di più»**, dice il pilota, e per la prima volta si impegna in una pre-frenata con il piede sinistro, lascia l'acceleratore solo per una frazione di secondo ed esce in vistoso controsterzo da quello che è il punto più spettacolare del circuito, dove per la prima volta si ha l'impressione della potenza del motore che canta già un po' meglio. Anche il tornante sulla sinistra, molto più stretto, viene affrontato con un po' di grinta in più: ne usciamo con una lieve sbandata e così entriamo sul rettilineo, mentre Andruet sorride nel tentativo di raddrizzare la vettura ormai sotto gli occhi dei responsabili del team. La prima impressione che si ricorda, una volta scesi, è che davvero la Bx non sembra risentire troppo del suo motore in posizione anteriore: anche nelle curve affrontate in velocità la vettura non innesca il sottosterzo che sarebbe logico attendersi, e l'inserimento è sempre ottimo. La seconda impressione positiva viene dall'azione del turbo, sempre in azione non appena si spinga il pedale dell'acceleratore, senza nemmeno l'accento di quella pausa solita prima dell'entrata in scena della potenza. Ma si era detto fin dall'inizio che si sarebbe trattato di un test di «assaggio», giusto per prendere conoscenza con una vettura che è attesa ora a un lavoro di sviluppo intenso e lungo.

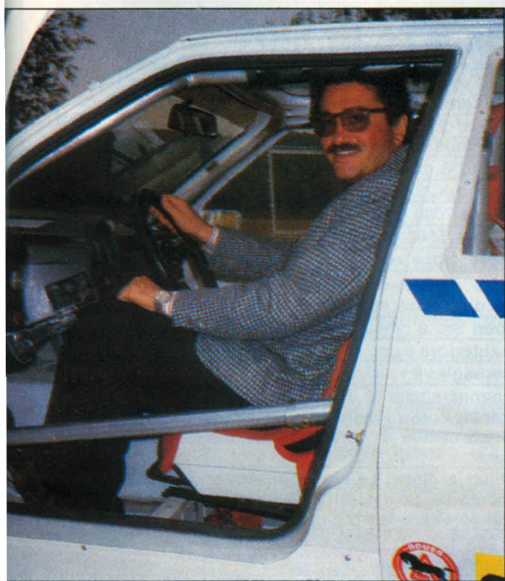
L'OBIETTIVO è il Montecarlo '86, gara d'esordio nel mondiale, a omologazione



in gruppo B appena avvenuta. Dopo la presentazione ufficiale della settimana scorsa, la Citroën Bx 4x4 è attesa ora a sessioni di prova vere e proprie nel dipartimento francese di Seine-et-Marne e, più tardi, in Spagna, prima di iniziare i test pre-Montecarlo previsti per fine dicembre. Intenzione della Citroën è di disputare l'intero campionato mondiale '86: **«Con la sola possibile esclusione dei rally di Nuova Zelanda e Argentina — ha detto Verrier — per ovvie ragioni di spesa e di organizzazione del team. Ma è anche possibile che altri motivi ci portino invece a parteciparvi...»**. Piloti ufficiali saranno Jean-Claude Andruet e Philippe Wambergue — quest'ultimo presente alla «vernice» della vettura ma senza poterla guidare, in seguito a una operazione di appendicite cui era stato sottoposto pochi giorni prima — : il primo inteso ufficialmente come pilota numero uno e il secondo con l'incarico di terminare le gare. La scelta dei piloti è da intendersi

definitiva ma non esclusiva: **«Avremmo potuto avere piloti finlandesi — ha detto in merito Verrier — ma abbiamo voluto dei francesi. La presenza di eventuali altri piloti per alcune gare non è comunque da scartarsi»**. E del resto, Andruet non è certamente noto come asso dello sterrato, e non si vede come l'accoppiata formata da lui e da Wambergue possa garantire il team in alcuni rally altamente specifici quali Svezia o Mille Laghi. Il sasso è comunque lanciato: la Citroën ha accettato di imbarcarsi nella sfida del mondiale rally '86 e ora la vettura è finalmente arrivata, anche se in ritardo sui tempi che la promettevano in gara già dall'Argentina di quest'anno. Resta il fatto che il contenuto del prossimo campionato iridato sta arricchendosi sul serio: la Bx arriva dopo la Metro e precede la Ford RS 200 di qualche settimana. Chissà che la Peugeot non dovrà davvero guardarsi anche da loro, oltre che da Lancia e Audi... □

La Bx 4Tc posa ufficialmente a fianco dei suoi piloti: Jean-Claude Andruet e, dietro di lui, Philippe Wambergue. A lato: la vettura impegnata sullo sterrato con Andruet (FotoHolmes)



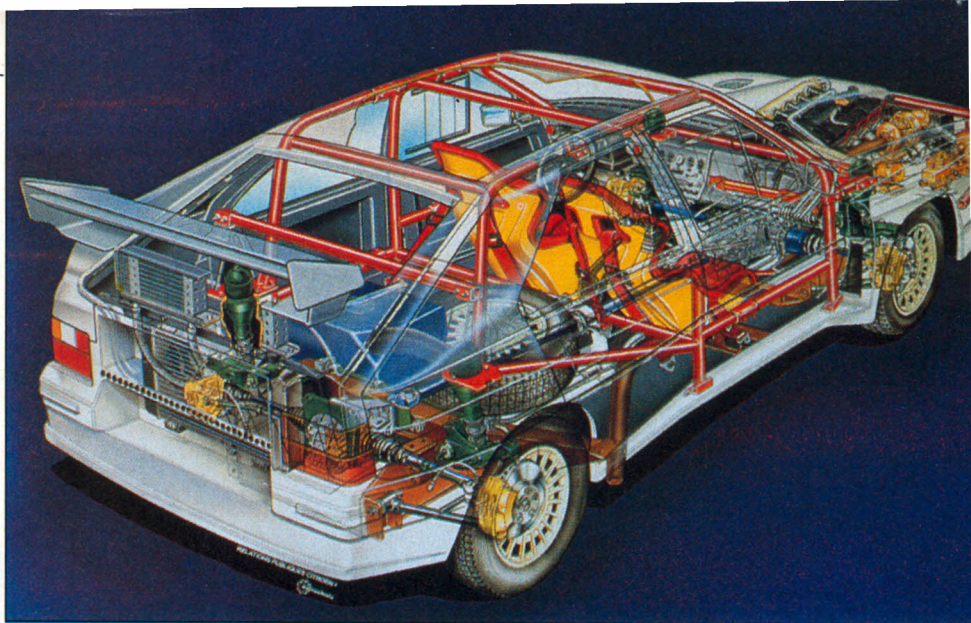
Alla presentazione della BX 4x4 c'era anche Gabriele Noberasco, che non ha resistito a provare il posto di guida... (FotoHolmes)

Gareggerà in quattro campionati nazionali oltre al nostro **Noberasco l'aspetta già**

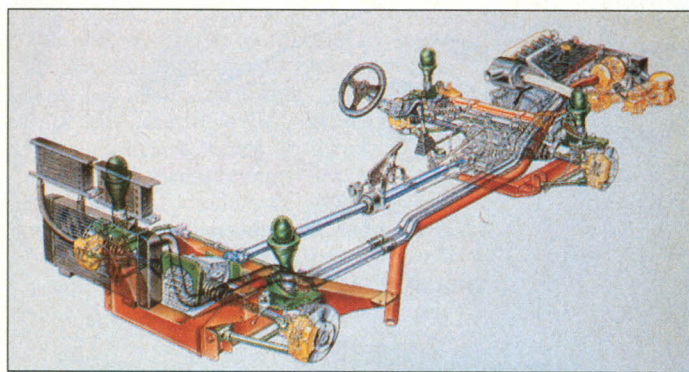
JABLINES - E quando si vedrà la nuova Bx impegnata nei rally italiani? «È **intenzione della Casa favorire in ogni modo e con tutto l'impegno i programmi nazionali Citroën con la nuova vettura**», ha detto Guy Verrier nel corso della conferenza stampa. Come si ricorderà, la Bx 4x4 era attesa in Italia già per il Sanremo del mese scorso, dove sarebbe quasi certamente stata disponibile se si fosse riusciti a omologarla in estate. I ritardi intervenuti nel progetto non hanno potuto non ritardare anche i programmi di casa nostra, ed ecco che la vettura non potrà correre sulle nostre strade prima del prossimo anno. È bene dire che nessuno, della Casa francese, si è sbilanciato sui tempi o sui modi del programma italiano. È certo comunque che la Bx arriverà anche da noi, oltre a disputare i campionati rally nazionali in Francia, Germa-

nia, Gran Bretagna e Portogallo. Maurizio Verini, direttore sportivo team italiano, e Gabriele Noberasco, pilota ufficiale della squadra, già confermato per la prossima stagione, a Jablines guardavano la nuova Bx in un rapimento estatico tutto particolare: ora che il conto alla rovescia è iniziato anche per loro, il campionato italiano '86 può contare su una protagonista di rilievo assoluto. Per ora è prevista una sola vettura impegnata in Italia, ma col prosieguo della stagione la presenza potrebbe anche arricchirsi. Per chi fosse interessato, è bene ricordare che la Citroën Bx 4Tc è disponibile al prezzo di 245.000 Franchi francesi, pari a circa cinquanta milioni di lire, mentre la versione «evoluzione», ovvero una delle 20 già pronte per le competizioni, costerà circa 800.000 Franchi, pari a poco più di 160 milioni di lire. □

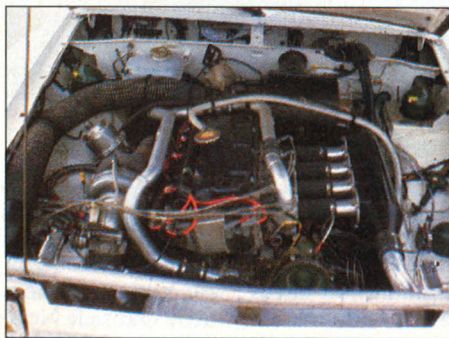
Lo spaccato della Bx 4x4 rivela la posizione anteriore del motore, mentre i radiatori sono al retrotreno. Due soli i differenziali, uno anteriore e uno posteriore. Sotto: le prese d'aria dei radiatori dell'olio si trovano sotto l'alettone. I radiatori sotto il cofano posteriore, come si usava nelle Audi Quattro fino a un paio di anni fa (Holmes)



Motore davanti ideale per le sospensioni **Non solo tradizione**



Lo spaccato sopra mette in evidenza i radiatori, la trasmissione, il motore e le sospensioni idropneumatiche. Il motore, a lato, è comodamente alloggiato sotto il cofano anteriore. Sotto: la Bx in un altro passaggio con Andruet (FotoHolmes)



LA SISTEMAZIONE tradizionale del motore, cioè all'avantreno, non è dovuta unicamente al desiderio di realizzare una vettura da rally più vicina possibile alla Bx di produzione: questo posizionamento, ormai abbandonato dalle Case «top» impegnate nei rally, è quello che offre la migliore compatibilità con il sistema di sospensioni idropneumatiche della vettura. Così almeno ha dichiarato Guy Verrier, al quale si era chiesto il perché di una scelta apparentemente «demodé». La fiducia nel sistema adottato, ha insomma condizionato

tutte le scelte successive dei progettisti Citroën, i quali hanno condotto mesi di test allo scopo di perfezionare ogni particolare che permetterà di lavorare e di cambiare le sospensioni in tempi eccezionalmente brevi. Grazie alla sistemazione dei radiatori acqua e olio al retrotreno, la ripartizione dei pesi della Bx 4x4 ha raggiunto il valore estremamente positivo di 56/44 fra davanti e dietro, consentendo nel frattempo un'accessibilità generale molto buona a tutte le parti meccaniche della vettura. Ecco, in sintesi, la scheda tecnica della vettura. □

La Bx 4Tc in cifre

MOTORE	
Tipo	N9TE con quattro cilindri in linea
Cilindrata	2141,5 cc (2998 cc dopo la moltiplicazione per il coeff. 1,4 fra motori aspirati e turbo)
Alesaggio e corsa	91,4 x 81,6 mm
Turbo	Kkk (tipo K26) con scambiatori di calore aria-aria
Potenza max	380 cv a 7000 giri/min
Coppia max	46 kgm a 5500 giri/min
Sovralimentazione	con pressione regolabile dall'interno dell'abitacolo
TRASMISSIONE	
Frizione	bidisco a secco comandata elettronicamente
Cambio	Citroën 5m a cinque velocità
Autobloccanti	uno anteriore e uno posteriore, a slittamento limitato
Sterzo	a cremagliera
SOSPENSIONI	
idropneumatiche a ruote indipendenti ad altezza costante; i bracci delle sospensioni possono essere inclinati al fine di variare l'altezza dal suolo della vettura	
FRENI	
ventilati a disco, con compensatore di frenata comandato da un circuito idraulico e con ripartitore variabile dall'interno dell'abitacolo	
DIMENSIONI	
Lunghezza	4590 mm
Larghezza	1915 mm
Passo	2612 mm
Carreggiata	1614 mm (davanti e dietro)
Peso	980 kg (1050 raggiunti finora)



POLO COUPE



la Polo giovane

Una linea agile e sportiva,
il moderno e economico motore di 1050cmc.

Cinque comodi posti
e un vano bagagli con una capacità da 287 a 1040 litri.

E nella versione GT,
motore di 1300cmc e una velocità di 170kmh.

850 punti di Vendita e Assistenza in Italia.
Vedere negli elenchi telefonici
alla seconda di copertina e
nelle pagine gialle alla voce Automobili.

VOLKSWAGEN  **c'è da fidarsi.**