

AUTO SPRINT

13

L. 1.500

QUARESIMA A RIO

DOPO UN BREVE
SOGNO CON ALBORETO
TUTTE FERME LE GRANDI.
VINCE PROST
ED È LA PRIMA VOLTA
DELLA Mc LAREN TURBO

IL SETTIMANALE DA CORSA Anno 1984 - 27 marzo/2 aprile 1984 - Sped. in abb. post. gr. 11/70

GP BRASILE

**PORSCHE
CON LE ALI**



SOMMARIO

**AUTO
SPRINT**

Il settimanale
da corsa

n. 13

Anno XXIV
27 marzo-2 aprile 1984

Direttore responsabile
ITALO CUCCI

Capo Redattore: Paolo Facchinetti. **Inviati speciali:** Marino Bartoletti, Giancarlo Cevnini. **Capiservizio:** Daniele Buzzonetti, Alfredo M. Rossi. **Redattori:** Roberto Boccafolgi, Diego Eramo, Andrea Ficarelli, Ivan Zazzaroni. **Da Roma:** Gaetano Dima. **Impaginazione:** Valentino Cervellieri, Morena Albertini, Giordano Capelli. **Collaboratori:** Carlo Massagrande (Industria e P.R.), Giorgio Piola (Tecnica), Alessandro Stefanini, Lino Manocchia (USA). **Servizi speciali:** Vincenzo Bajardi, Maurizia Baresi, Enrico Benzing, Hugh Bishop, Claudio Braglia, Adriano Cimarosti, Massimo Clarke, Ercole Colombo, Bob Constanduros, Adriano Costa, Gérard Crombac, Cesare De Agostini, Antonio Ferrari, Roberta Gremignani, Maurice Hamilton, Alan Henry, Thomas M. Imhof, Jeff Hutchinson, Cesare Maria Mannucci, Luigi Massari, Marcello Minerbi, Gabriela Noris, Doug Nye, Ian Phillips, Rosanna Pilogallo, Ezio Pirazzini, Charles G. Proche, Nigel Roebuck, Gianni Rogliatti, Giulio Schmidt, Mario Simoni, Tommaso Tommasi, Eoin S. Young. **I piloti che scrivono:** Keke Rosberg, René Arnoux, Nelson Piquet, Johnny Cecotto, Henri Toivonen, Michele Cinotto, Massimo Biasion. **Segreteria di Redazione:** Marisa Imbrogno. **Traduzioni:** Gigi Rueckert. **Archivio e ricerche:** Ettore Mingardi.

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

Telex: 51.02.12 - 51.02.83 Sprint-I
Distribuzione: Italia, Concessionario Esclusivo A&G Marco-20126 Milano, via Fortezza 127, tel. 02/25.26. All'estero, Messagerie Internazionali s.r.l., via Calabria 23, tel. 02/90.72.20.27-8-9, Fizzonasco di Pieve Emanuele (MI) Telex 312597 Mexint-I

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

Abbonamenti: ITALIA Annuale L. 60.000. ESTERO Via terra o mare L. 90.000
Via aerea: Europa e bacino mediterraneo L. 130.000 - Africa L. 190.000 - Americhe L. 200.000 - Asia L. 200.000 - Oceania L. 280.000

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

IN QUESTO NUMERO

FORMULA 1

Tutto sul GP del Brasile 4-32

IL PERSONAGGIO

Didier Pironi 35

VELOCITÀ

Al via il campionato Cart 44

F.2 a Silverstone 49

Euroturismo a Monza 52

RALLY

Parte il campionato Open 52

Il rally del Molise 90

LE GARE DELLA DOMENICA

F.3: europeo a Donington 82

F.3: tricolore a Vallelunga 84

Le altre gare 85-90

AUTO COMMERCIALE

Saab Turbo 900 «16 S» 68

Peugeot 205 GTI 70

Renault 11 Turbo 72

Alfa Romeo Arna TI 76

RUBRICHE

Tutte sprint 97

Auto compravendita 100

Il fumetto di Michel Vaillant 105

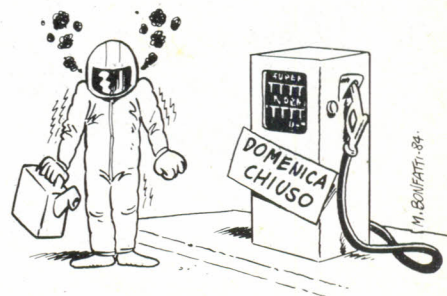
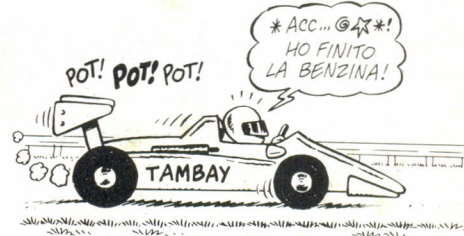
Self Service (posta) 107

Dove corriamo 110

**TELE
SPRINT**
(051) 455448
a questo numero ogni
giorno notizie e
informazioni
di attualità



Sul G.P. del Brasile trenta pagine di servizi dei nostri inviati Giancarlo Cevnini, Andrea Ficarelli, Cesare Maria Mannucci e Giorgio Piola. Fotoservizi di Ercole Colombo, Daniele Amaduzzi, Orsi/Villani e Attualfoto



FIEG AUTOSPRINT
IL SETTIMANALE DA CORSA
FONDATA NEL 1961

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

CONTI EDITORE
Direttore Editoriale
ITALO CUCCI

**Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 696**



IN COPERTINA

La stagione dei Gran Premi è iniziata a Rio con il sorprendente successo tecnico del motore Porsche montato sulla McLaren ma anche con un risultato tutto sommato positivo per team e piloti italiani. L'Alfa ha risposto con un quarto posto a chi l'aveva relegata tra le comparse, mentre la Ferrari con il superlativo Alboreto ha probabilmente solo rimandato il colpo grosso

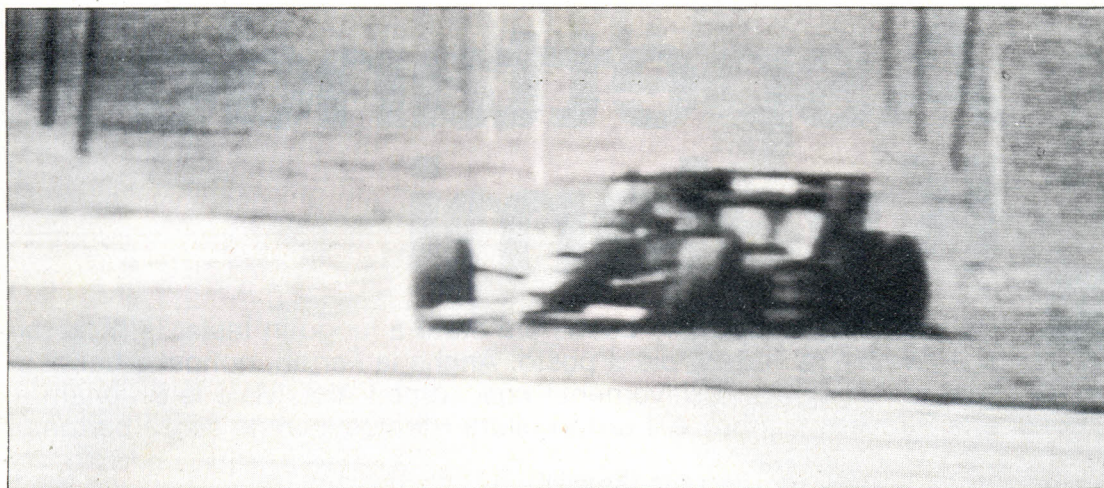
L'Italia sognava Adesso spera...

di Daniele Buzzonetti



SONO STATI solo 13 giri ma la grinta di Michele Alboreto al comando del GP del Brasile ha subito cancellato quella iniziale delusione, causata dal dilettantesco comportamento del direttore di gara e dei commissari-box che non hanno intuito di dover spostare immediatamente la Ligier di De Cesaris, bloccato sulla «griglia». Un scena caotica che ha dimostrato ancora una volta quanto i Gran Premi possano a volte essere condizionati da problemi perfino elementari ma che è stata dimenticata fortunatamente in fretta grazie ad una corsa vivace dal primo all'ultimo giro. Per Alboreto e per la Ferrari la delusione dei tifosi è stata indubbiamente grande ma l'autorità con cui Michele è partito «a razzo», prendendo poi un discreto vantaggio, ha confermato che i futuri GP riserveranno grosse sorprese. Che sarebbe stato un campionato del mondo elettrizzante lo si era capito fin dalla vigilia e gli ampi servizi delle pagine seguenti lo confermano. Al termine solo De Angelis e Cheever (e con lui l'Alfa Romeo) sono stati premiati ma da parte dei piloti e dei team «tricolori», le soddisfazioni in generale sono state parecchie. Alboreto è stato costretto al ritiro per un banale problema ad un caliper dei freni ma assieme a lui, la Ferrari C4 è stata promossa al debutto. Resta il dubbio in merito al comportamento dei pneumatici Goodyear nell'intero arco di gara ma il finale di Rosberg che ha guidato la Williams, «calzata» ugualmente «GY», fa pensare che il divario con le Michelin sia relativo. A giugno dovrebbe scadere il contratto con la Ferrari e la Casa americana e forse, in caso di problemi insolubili, non è

detto che non si possa cambiare a metà stagione. Ancora in tema di vetture, lodevole il comportamento dell'Alfa Romeo-Euroracing, da tutti data «perdente» in vigilia a causa dell'eccessivo consumo del motore e poi «quasi» sul podio. Non è la prima volta che l'ingegner Chiti dimostra di saperne una più del diavolo ed il suo V8 merita considerazione. Certo l'elettronica ha giocato un grosso ruolo nella affermazione del motore Porsche montato sulla McLaren di Prost e lo stesso si può dire dell'Honda. Con quest'ultimo motore, Rosberg se ne è infischiato di risparmiare nel finale dimostrando una grande preparazione. Al contrario il ritiro di Tambay, rimasto senza carburante, conferma che i problemi di consumo temuti in vigilia esistono. D'altronde il giro più veloce ottenuto da Prost è superiore di 2" rispetto al tempo ottenuto nell'83; per fortuna la vivacità della corsa non ne ha sofferto ma ci sembra molto giusta la presa di posizione di Balestre che in vigilia ha «minacciato» di tornare «all'antico», seccato per le lamentele dei team-manager preoccupati per il consumo e per i possibili trucchi. Quegli stessi team-manager che appena due anni fa si erano accordati per i 220 litri di carburante e che improvvisamente si sono accorti dei problemi. Il dopocorsa ci dirà se i tanto temuti trucchi sono stati effettivamente previsti; si è iniziato con un reclamo contro la Tyrrell che non rende molto fiduciosi, quale che sia il risultato. Quasi tutti i team hanno poi utilizzato effettivamente la benzina congelata, tanto che durante la sosta prima del via è stata recitata una «farsa» in pista con i meccanici intenti a proteg-



Questa l'uscita di strada di Alboreto, causata da un problema ad un caliper di un freno: in quel momento il pilota della Ferrari era in testa alla corsa. Nella pagina accanto, il podio del GP del Brasile con Prost sul gradino più alto. Alla sua destra De Angelis ed alla sua sinistra Rosberg. Lottando a lungo con le Renault, Prost si è «vendicato» dopo il clamoroso divorzio dello scorso anno; questo grazie anche ad una McLaren miracolosa

gere dal caldo i serbatoi nella veste di protagonisti. Non c'è pace per questa F. 1 che pur ne avrebbe tanti di motivi per vivere solo di fatti sportivi.

VIVA LA COERENZA! Non ha fatto molto chiasso perché se ne è discusso un po' fuori mano, in occasione dell'Esecutivo Fisa di Lisbona, ma la decisione di rivedere le regole del mondiale endurance per l'85 è di quelle grosse. In pratica Balestre si è finalmente accorto che una 1.000 km (e ancor più una 24 Ore) disputata tenendo d'occhio il consumo assomiglia in molti casi ad una «economy run». Opinione da sempre condivisa dagli americani che infatti hanno preferito infischiarci, evitando recentemente di organizzare gare iridate. Poi il «presidentissimo», a caccia di voti in vista delle elezioni Fisa, ha fatto marcia indietro e nell'85 la «legge del consumo» verrà cancellata, varando contemporaneamente un regolamento che tenderà a limitare la potenza. Una smaccata vittoria degli americani insomma che nella «serie Imsa», da un pezzo tengono conto di questi concetti. Una decisione giusta che evidenzia ancora più l'attuale dubbia posizione della F. 1, dove «dettano legge» i 220 litri di carburante da utilizzare nei GP. Dunque, l'attuale campionato del mondo piloti assomiglia a quell'endurance rinnegata perfino da Balestre mentre le future gare di durata sembreranno dei Gran Premi! Una evidente mancanza di coerenza che fa perfino passare in secondo piano il pur logico riaccostamento alle gare Usa. Inoltre c'è da segnalare la reazione ufficiale della Porsche che ha apertamente accusato la Fisa di avere cambiato

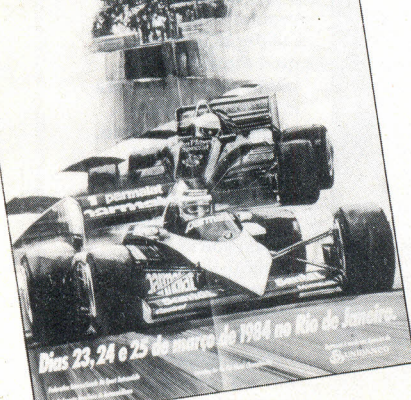
improvvisamente un regolamento sul quale i tecnici avevano imbastito i programmi degli anni futuri. È anche la dimostrazione che la formula del consumo è un onere pesantissimo per le Case e non a caso attualmente sono in lizza solo Porsche e Lancia. I tedeschi comunque dal loro punto di vista hanno perfettamente ragione: l'uscita di Balestre non era assolutamente prevista anche perché lo stesso presidente aveva sempre difeso contro l'evidenza il «suo» gruppo C. Poi la decisione di comodo e senza tenere conto della opinione dei diretti interessati: battaglia in vista.

LEZIONE-CART. Vengono impiegate monoposto che sviluppano una potenza equivalente alle F. 1, mentre, a differenza di queste ultime, il costo di una stagione non supera i tre-quattro miliardi di lire. Favoloso invece il monte-premi totale: quasi 23 miliardi di lire. Non a caso il campionato americano di F. Cart (che inizia domenica prossima e che viene ampiamente presentato alle pagine 44/48 di questo stesso numero di AS) impensierisce Ecclestone per la concorrenza che può portare alla F. 1. La realtà è che gli americani gestiscono la F. Cart nella stessa forma manageriale con cui Ecclestone ha «cresciuto» la «sua» F. 1 ma sono ben più concreti sotto il profilo tecnico. È vero che la F. 1 dovrebbe essere «la massima espressione della tecnica motoristica» ma, dal momento che si è scesi a compromesso con l'arcinota regola che vieta di portare più di 220 litri di benzina a bordo, non era meglio lasciare perdere le raffinatezze e studiare un regolamento per lo meno logico? D'altronde da quando

esistono i GP le vetture da corsa sono state imbrigliate per evitare che la genialità dei tecnici arrivasse a soluzioni azzardate o troppo dispendiose (vedi peso minimo e dimensioni delle attuali F. 1); dunque perché non tenere conto della lezione americana? Le vetture di F. Cart non sono tecnicamente inferiori alle «consorelle» di F. 1 pur con motori, e pneumatici vincolati. Soprattutto hanno un costo base, oltre che di gestione, ben più basso, grazie anche alla maggiore robustezza. Una dimostrazione di pragmatismo applicato alle corse che fa riflettere.

ONESTÀ USA. Sempre a proposito del campionato Cart, è sorprendente come non si parli di trucchi e di astuzie per agitare le numerose regole che impediscono di utilizzare più di un certo quantitativo di carburante in corsa. «Sorpriendente» dal punto di vista di chi è abituato a giudicare le leggi nell'ottica della F. 1, dove il sospetto è all'ordine del giorno. In F. Cart sono numerosissimi anche i team super-privati, eppure nella stagione '83 è stato scoperto solo un «baro»; nei confronti del quale lo sdegno è stato generale. Eppure, il regolamento prevede che il carburante necessario per l'intera corsa sia immesso in serbatoi posti sopra i box, dai quali viene poi prelevato al momento di ciascun rifornimento. Un sistema spettacolare ma anche macchinoso e che di sicuro riuscirebbe a far esprimere al massimo i «Silvan» della F. 1. Negli USA corrono tutt'altro che per la gloria, eppure la sportività viene rispettata. E non è solo un caso. □

**GRANDE PREMIO
BRASIL DE
FORMULA 1**



La corsa di Rio chiede verifiche

Aspettando Kyalami

Ha vinto Prost dopo che Lauda era stato a lungo in testa: la McLaren si è rivelata la vettura più a posto. Anche la Ferrari, nonostante i due ritiri, va giudicata positivamente così come l'Alfa. Male le Brabham e le Renault. Tambay è il primo pilota ritiratosi perché senza benzina

di Giancarlo Cevenini

RIO DE JANEIRO — Quattordici giri esaltanti: quella Ferrari numero 27 da sola, spavaldamente in testa, ha fatto sognare e ricordare a milioni di italiani Gilles Villeneuve. Poi improvvisamente Alboreto è uscito di scena causa la rottura di un caliper dei freni. Per la Ferrari il sogno era finito; non c'erano più speranze di vittoria perché la seconda macchina affidata ad Arnoux ratava spaventosamente e il motore aveva dei mancamenti. Chiaramente il francese non ce la poteva fare contro le scatenate Renault, e soprattutto contro quelle McLaren-Porsche di Lauda e di Prost che già nelle prove del mattino con il pieno avevano ammutolito tutti i tecnici con le loro prestazioni nettamente superiori.

LAUDA HA ROTTO il motore dopo aver condotto una gara da maestro per 38 giri. Si sono poi alternate al comando la Renault di Warwick che successivamente ha rotto una sospensione, e la McLaren di Prost che, andato in testa, ha vinto al debutto per la Casa che un paio di anni fa lo aveva trattato male. È stata questa della McLaren-Porsche una vittoria sacrosanta. Come dicevamo prima, era nell'aria fin da domenica mattina. I casi erano due: o la McLaren aveva barato e aveva girato invece che con 220 litri con solo 100 litri, oppure era nettamente superiore a tutti. La seconda ipotesi è stata quella giusta e una doppietta McLaren non avrebbe meravigliato nessuno. Il motore Tag-Porsche è ora a posto, i consumi sono nei limiti imposti anche se tutti hanno ghiacciato sulla linea di partenza la benzina stessa a meno 20 gradi circa (il che equivale ad avere una decina di litri in più dentro al

serbatoio; se a ciò si aggiunge la benzina pesante, vuol dire che in realtà le macchine hanno corso con 245-250 litri).

È STATA PERÒ SUL finale una gara poco emozionante. Le macchine sembrava corresse l'economy run, diceva Cheever che gli ultimi 15 giri li ha corsi a non più di 9000 giri per paura di finire la benzina. C'è stata la prima vittima della mancanza di benzina; la Renault di Tambay, rimasta a secco all'ultimo giro era quarta, e costretta dunque a cedere la posizione a Cheever e a Brundle. Che la McLaren sia a punto lo dimostra anche la vittoria di Prost avvenuta dopo il ritiro di Lauda. Senza la defaillance di motore di Niki la McLaren avrebbe fatto una doppietta, anche se poi nel finale è stata facilitata dalla rottura della sospensione da parte di Warwick.

ED ECCOCI ALLA RENAULT. La Casa francese ha guidato in testa per undici giri ma non era una macchina vincente la sua, anche se avrebbe potuto raggiungere il successo. In realtà la Renault ha dimostrato di avere ancora dei problemi come lo scorso anno: una immensa costosissima organizzazione due grandi piloti, ma si ha l'impressione che nel team ci siano troppi «capi», tutti generali e nessun soldato. E la guerra è difficile da vincere con solo dei graduati. Warwick è stato nettamente più veloce del compagno Tambay. Stava facendo una corsa decorosa quando si è trovato in testa dopo il ritiro del fantastico Lauda; poi una sospensione ha ceduto e per la Renault è stata la fine. Tambay alla guida della seconda macchina era meno veloce e stava

facendo una gara onesta quando a un giro dalla fine gli è mancata la benzina. È la prima vittima del mondiale F. 1 all'insegna del (poco) consumo. Alla Renault hanno masticato male questa débâcle. Alla fine hanno protetto con calci e parole inurbane chi per dovere di cronaca voleva parlare con Warwick. Un comportamento inurbano.

LA WILLIAMS È seconda con Rosberg, ma la classifica è bugiarda. La macchina di Frank con il motore Honda non è mai stata in realtà competitiva: si è trovata solo in quella posizione per le disgrazie degli altri.

LA FERRARI, DICEVAMO, ha fatto sognare... Alboreto ha dimostrato (e non ce n'era bisogno) di essere il migliore pilota che ci sia oggi in F. 1. Ha grinta, intelligenza, sangue freddo. Al via è stato stupendo, subito in testa coadiuvato da una macchina con un telaio molto rigido e con le gomme Goodyear che seppur nuove non hanno avuto paura contro le più blasonate Michelin. Arnoux oggi è incappato in una giornata nera, non per lui, ma la macchina che incredibilmente come durante le prove del mattino ratava disperatamente. Alla fine, dopo che si era ritirato, si è scoperto che aveva una panne di benzina. L'inconveniente che ha invece tolto la vittoria ad Alboreto è molto raro e se non andiamo errati solo un'altra volta, lo scorso anno, la Casa di Maranello ebbe una rottura del caliper dei freni. Ad ogni buon conto, per chiudere il discorso, la Ferrari ha dimostrato alla sua prima uscita di essere la macchina da battere assieme a McLaren.

LA LOTUS HA PERSO un'oc-

casione incredibile. La vettura di Ducarouge era indubbiamente la più preparata, ma il motore ha fatto le bizze e lo stupendo De Angelis che aveva ceduto molte posizioni all'inizio della gara tanto da essere quinto, è alla fine giunto terzo con una gara regolare e splendida. Anche il suo compagno Mansell è stato protagonista di una gara molto veloce, rovinata al 35. passaggio da un testacoda quando era quarto. Lotus, un'altra macchina da tenere d'occhio, una brutta cliente per Ferrari e McLaren con grosse, grossissime chances di poter vincere, perché oltre alla macchina molto ben equilibrata il team che fu di Chapman dispone di un pilota come De Angelis fra i migliori del lotto solo che abbia una macchina che risponda bene; lo ha dimostrato oggi con la bella rimonta fatta e con un motore tossicchiante.

DELUSIONE IN CASA BRABHAM: il team del campione del mondo che forse è arrivato deconcentrato al primo appuntamento stagionale. Dopo aver sbagliato la partenza perché i canali della benzina erano troppo pieni e il motore è calato di giri, Piquet ha fatto una grande rimonta. Partito ultimo, alla fine è arrivato a essere sesto quindi un punticino era fatto. Ma una fuga d'olio dal motore (così come in mattinata c'era stata dal cambio) lo ha costretto al ritiro con il motore rotto. Fabi, ancora un po' inesperto, ha fatto una corsa onesta ma ha rotto il turbo. Complessivamente la Brabham ci è sembrata giù di tono. Bisognerà aspettare però Kyalami fra 15 giorni per

segue



Marlboro

SAIMA

SAIMA

Marlboro

7

HERCULES

HERCULES

UNIPART

GP Brasile

segue

vedere sul circuito che la ha vista trionfare l'anno scorso le vere possibilità di questo team che è partito male.

INCREDIBILMENTE L'ALFA dopo aver rotto tanti motori e tante turbine durante le prove, ha fatto una bella corsa ed è andata a punti, soprattutto non ha avuto problemi con il consumo. Cheever autore di una gara regolare anche se senza particolari acuti, è giunto quarto mentre Patrese che era alle sue spalle ha rotto il cambio, altrimenti entrambe le vetture dell'Euroracing sarebbero andate a punti. Complessivamente una prova positiva, e giustamente alla fine della gara Pavanello e l'ingegner Chiti si sono abbracciati con le lacrime agli occhi. Quando si va a punti, tutte le incomprensioni durate settimane spariscono.

Il tanto vituperato motore Ford Cosworth aspirato ha colpito ancora una volta. Ed è andato a punti, Tyrrell con Brundle è quinto davanti alla Renault di Tambay, mentre altre due vetture con il motore Cosworth, le Arrows con Surer e Boutsen, sono con la Ram di Palmer le uniche che hanno terminato il GP.

LA LIGIER È TROPPO nuova per dare un giudizio. Certo la macchina sembra buona: bisognerà vedere che cosa succederà in futuro e se lo sviluppo sarà all'altezza degli altri. La Toleman è stata deludente. Tutti e due i piloti hanno avuto problemi con il turbo, ma non sono mai stati competitivi. Con loro mettiamo l'Osella che ha rotto il cambio ma non è mai stata competitiva; la brutta Ram anche se Palmer è nono, e la Spirit con cui il bravo Baldi ha sofferto le pene dell'inferno perché prima il motore aveva dei sussulti causa la benzina che non arrivava, poi alla fine si è rotto il turbo.

Passa dunque in archivio anche la prima gara del mondiale F. 1 '84. Ora fra 15 giorni c'è Kyalami in Sudafrica, i team che hanno più speranze di vittoria almeno alla luce di quanto fatto vedere qui a Rio de Janeiro, sono come già detto la Ferrari e la McLaren. Alboreto, Lauda e Prost assieme ad un De Angelis gasato e tranquillo (anche se qui gli è andata male) sono fra i favoriti. □



Foto Colombo

Foto Colombo

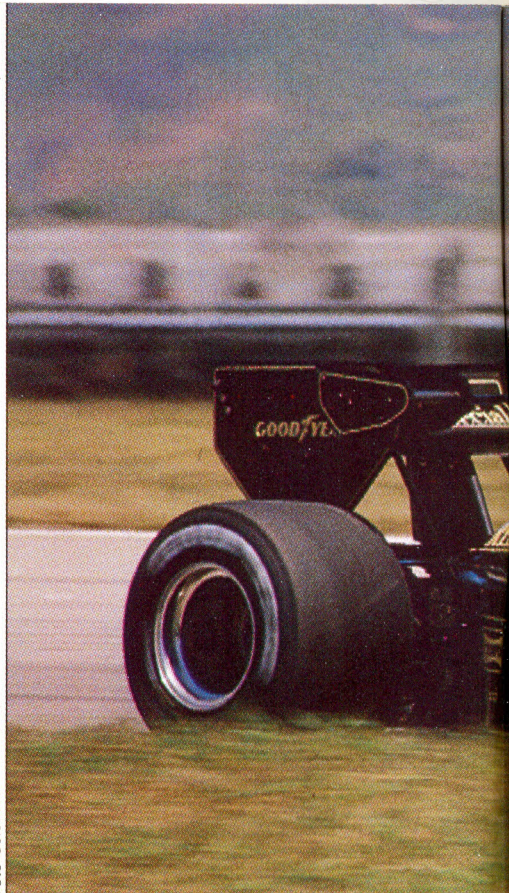
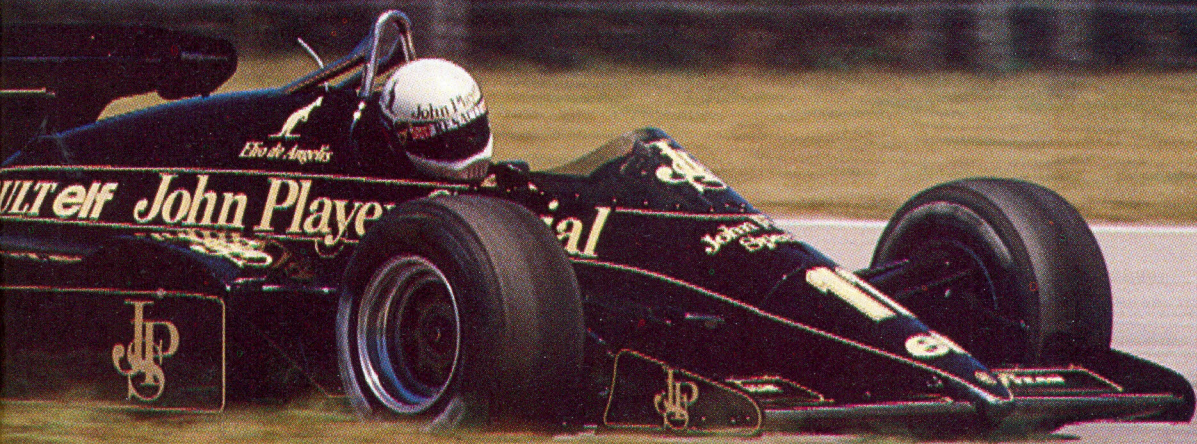


Foto Villiani

Foto Amaduzzi





La F. 1 decolla a Rio, con i suoi big subito protagonisti. Alboreto, nonostante il ritiro, ha fatto sognare i tifosi italiani. De Angelis è addirittura salito sul podio mentre Rosberg, secondo, ha sfoderato la consueta grinta promettendo di essere un candidato credibile per la conquista del titolo iridato

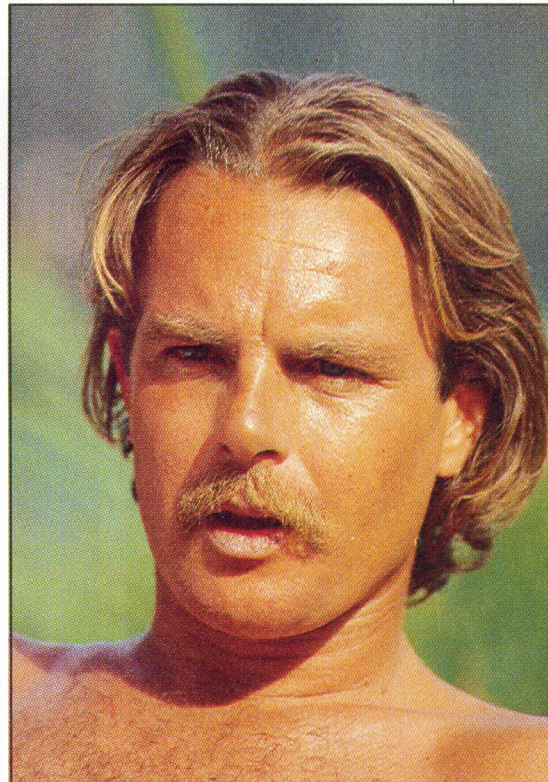


Foto Colombo



Grazie a Eddie Cheever (sopra), l'Euroalfa è andata a punti già al primo Gran Premio della stagione: forse una nuova vittoria del biscione, dopo quelle ormai mitiche degli Anni Cinquanta, non è poi molto distante. Ottimo l'esordio di Martin Brundle (sotto e a fianco): al suo battesimo del fuoco ha piazzato la sua Tyrrell al quinto posto



Foto Colombo



LA CRONACA/Dai guai di Ferrari e Renault al trionfo McLaren

La rabbia è giallorossa

Alboreto e Arnoux ritirati dopo un avvio felice di Michele. Warwick fuori quando era in testa, Tambay fermato dalla benzina. Alla fine emergono i regolari Prost e Rosberg

di **Andrea Ficarelli**

RIO DE JANEIRO. Il pubblico sulle tribune (non completamente piene) ha cominciato a rumoreggiare già da due ore, 26 vetture prendono posto sullo schieramento di partenza. De Angelis e Alboreto sono in prima fila ma tutto il tifo è per Piquet e Senna, i due brasiliani che si dividono i tifosi locali. Inizia il primo giro di ricognizione. Dopo due minuti le vetture sono di nuovo ferme: De Cesaris è fermo, alza le braccia, accusa noie al cambio. Lo starter rinuncia a dar la partenza per motivi di sicurezza. Passano una decina di minuti sotto il sole cocente e la corsa finalmente parte. Alboreto prende con decisione il comando, mentre Piquet e Cecotto restano fermi sullo schieramento: le loro vetture verranno messe in moto a spinta pochi secondi dopo. Dietro alla Ferrari di Michele si insediano Warwick, Mansell, Lauda, De Angelis, Tambay, Arnoux, Rosberg, Cheever, Prost, Fabi, Patrese, Senna, Bellof, Brundle e Laffite. Piquet e Cecotto transitano attardati.

ALBORETO ALLUNGA e tra le vetture iniziano a crearsi i primi distacchi. De Angelis appare in difficoltà. La sua Lotus non riesce a tenere il ritmo degli avversari: si saprà poi che il motore non rendeva al meglio. Al quarto giro Elio viene sorpassato da Tambay e il giro dopo deve cedere la sesta posizione prima ad Arnoux poi a Prost. Alboreto controlla la corsa senza apparenti problemi. Senna, che era stato anche tredicesimo retrocede fino al sedicesimo posto e si ritira all'ottavo giro per la rottura di una turbina. Al decimo giro si ritira anche Bellof: sulla sua Tyrrell si è rotto il cavo dell'acceleratore. Piquet nel frattempo si esibisce in una spettacolare rimonta sostenuta a gran voce da tutto il pubblico brasiliano. Nelson transita tredicesimo al decimo giro, ma ogni giro guadagna una posizione. Baldi, alle prese fin dai primi

giri con problemi di motore si ritira al dodicesimo passaggio.

È **AL 14. GIRO** che avviene il colpo di scena. Alboreto, ormai tranquillamente al comando, accusa un guasto ai freni ed esce di pista. Riparte subito ed entra ai box, ma ormai la gara è perduta. Il giro dopo si ritira Cecotto. Anche lui come Senna con un turbo rotto.

Al 16. giro le posizioni sono le seguenti:

1. N. Lauda a 43"336; 2. D. Warwick a 47"336; 3. A. Prost a 10"316; 4. N. Mansell a 12"516; 5. P. Tambay a 17"905; 6. R. Arnoux a 20"491; 7. E. De Angelis a 22"738; 8. K. Rosberg a 26"633; 9. T. Fabi a 35"559; 10. N. Piquet a 36"635.

POCO DOPO TAMBAY entra ai box per cambiare i pneumatici ma la fermata è tutt'altro che tranquilla: la vettura si intraversa leggermente e il francese deve far manovra prima di procedere al cambio. Lauda è al comando della corsa ormai da dodici giri quando, al 23. passaggio, il suo compagno di squadra Prost sorpassa Warwick e si insedia al secondo posto. Il francese è stato autore di una bella rimonta: era 11. al primo giro e ha quindi guadagnato ben nove posizioni. Tra gli altri «rimontanti» pare invece essersi un po' offuscato Piquet, fermo da dieci giri in nona posizione. Infuriano le soste ai box per il cambio dei pneumatici e per il... rifornimento d'acqua (ma quanto scaldano questi freni!). La corsa in questa fase non riserva grosse sorprese oltre ai ritiri. Alliot, da tempo doppiato, si ferma, tanto per cambiare, con un turbocompressore rotto. Il giro dopo è la volta di Hesnauld, che si ritira per problemi di motore. Al 28. giro — mentre Lauda è sempre tranquillamente al comando — Ghinzani esce di pista a causa della rottura del cambio.

Questa la classifica dopo 30 giri:

1. N. Lauda in 49'54"013; 2. A.

Prost a 9"658; 3. Warwick a 43"455; 4. R. Arnoux a 54"660; 5. E. De Angelis a 55"767; 6. K. Rosberg a 1'03"120; 7. N. Piquet a 1'03"442; 8. N. Mansell a 1'03"756; 9. P. Tambay a 1'07"406; 10. E. Cheever a 1'20"545.

AL 31. GIRO c'è la seconda doccia fredda per la Ferrari. Arnoux, che già da alcuni passaggi aveva il motore non al meglio, si ritira con la centralina elettronica guasta. Il giro numero 32 è invece quello nero per la Brabham. Piquet e Teo Fabi escono di scena quasi contemporaneamente, entrambi per problemi al motore. De Angelis, nonostante il motore tutt'altro che competitivo, si sta facendo avanti, fino alla quarta posizione (ma la perde subito nella giostra dei cambi di gomme); per l'altra Lotus le cose vanno bene solo in apparenza. Al 35. giro infatti, Mansell perde la quarta posizione uscendo di pista. L'inglese si ritira mentre Elio naviga ora in settima posizione. Al 38. giro Prost entra ai box per cambiare le gomme e poco dopo entra anche Lauda. Due McLaren sono ferme ai box contemporaneamente. In un primo tempo si pensa a un errore, poi Prost riparte e Lauda scende dalla vettura. Il motore ha abbandonato l'austriaco. Da questo momento Warwick conduce la gara seguito da Prost. Al 40. giro De Angelis scavalca un agguerrito Brundle, autore finora di una corsa sorprendente. Elio conquista così la 5. posizione, mentre in testa resta sempre Warwick seguito ad una trentina di secondi da Prost. Patrese abbandona al 42. giro quando era ottavo. La sua posizione viene presa da De Cesaris, ma la Ligier dell'italiano rompe (ancora una volta) la leva del cambio, e anche Andrea si ritira. A meno di 20 giri dalla fine restano solo tre piloti a giri pieni.

Questa la classifica al 45. giro:
1. D. Warwick in 1.14'57"317;

2. A. Prost a 28"731; 3. P. Tambay a 58"249; 4. K. Rosberg a 1 giro; 5. De Angelis a 1 giro; 6. E. Cheever a 1 giro; 7. M. Brundle a 1 giro; 8. T. Boutsen a 2 giri; 9. M. Surer a 2 giri; 10. A. De Cesaris a 3 giri.



ORMAI PARE che per Warwick non ci debbano più essere problemi. La Renault si avvia a piazzare due macchine nei primi tre posti della classifica finale. Rosberg e De Angelis aspettano invece che un inconveniente alle vetture di testa apra loro la porta al podio. Questi inconvenienti arrivano abbastanza puntuali. Al 51. giro Warwick rompe una sospensione anteriore, si ferma e lascia a Prost la leadership della corsa. Quando mancano ormai 5 giri alla fine, Rosberg scavalca Tambay, alle prese con problemi di alimentazione. Sono proprio questi problemi che permettono alla Lotus di De Angelis di concludere in terza posizione dietro a Prost e Rosberg il Gran Premio del Brasile. Anche la Renault di Tambay ha infatti ceduto a pochi giri dalla fine. Quando Prost taglia il traguardo con le braccia alzate, dietro di lui arrivano Cheever e Brundle, doppiati ma rispettivamente quarto e quinto. Il giovane inglese della Tyrrell ha portato a casa due punti nella sua prima gara iridata. □

■ **L'ING.** Gabriele Cadringer ha avuto dalle mani di Gianfranco Palazzoli un premio, alla memoria di Riccardo Paletti, per quanto il bravo ingegnere ha fatto per la sicurezza delle macchine di F. 1 sui circuiti lo scorso anno.

■ **LA FAMOSA** «star» brasiliana Barbara Carrera — nota per la sua parte nel film di James Bond «*Mai dire mai*» — ha visitato il box della Lotus un'ora prima della partenza del Gran Premio. I fotografi hanno avuto il loro daffare.

■ **ANCHE** su Ayrton Senna sono piovuti gli sponsor. Ultima è arrivata la Marlboro che ha così «premiato» il vincitore 1983 del campionato britannico di F. 3 da lei sponsorizzato.

GP BRASILE

NUMERO PILOTA	VENERDÌ		SABATO		DOMENICA	
	1. sessione (non valida)	2. sessione (valida)	1. sessione (non valida)	2. sessione (valida)	WARM UP	
	Cond. met.: 32°, sole temperatura suolo 38°	Cond. met.: 32°, sereno temperatura suolo 39°	Cond. met.: 34°, sole temperatura suolo 36°	Cond. met.: 30°, sole temperatura suolo 41°	Cond. met.: 33°, sole temperatura suolo 37°	
BRABHAM - BMW	1  N. PIQUET	Note: Due vetture per Piquet e una per Fabi. La Brabham chiude la prima sessione con un preoccupante distacco dalla Ferrari di Alboreto. Tuttavia i problemi non risparmiano la vettura di Murray. Fabi gira poco per la rottura iniziale del cambio mentre dopo pochi giri deve fermarsi nuovamente per la rottura della farfalla. Piquet è disturbato da problemi di accensione e da un difficoltoso leveraggio dell'asta del cambio. Giri effettuati: Piquet 18, Fabi 6	Note: La sessione cronometrata presenta per la Brabham molte difficoltà. Piquet tormentato da problemi di assetto, spreca un set di gomme da tempo con una frenata particolarmente violenta che squadra la gomma. Fabi non avendo praticamente girato nella prima sessione, prosegue il suo apprendistato con la macchina lamentando di inserimento con l'anteriore. Nel suo giro buono, Piquet si lamenterà di essere stato rallentato da due vetture. Giri effettuati: Piquet 6, Fabi 5	Note: Dopo la delusione dei tempi di venerdì, sia Fabi che Piquet decidono di cambiare completamente le regolazioni della macchina. Piquet gira con il pieno per cercare un assetto ideale che dia più inserimento con il treno anteriore. Fabi prova varie soluzioni di gomme. Entrambi i piloti avvertono il fatto di non avere svolto prove private come le altre squadre nel mese di gennaio. Problemi anche di surriscaldamento con ghiaccio secco sugli scambiatori. Giri effettuati: Piquet 26, Fabi 19	Note: Sia Piquet che Fabi migliorano il tempo di venerdì. Tuttavia guardando il distacco dalla macchina di De Angelis, grande è la delusione tra Murray e compagni. Piquet alla ricerca di migliorare, sale anche sul muletto con scarsi risultati. Fabi nella foga di utilizzare al meglio il set di gomme da tempo, esce fuori strada danneggiando il musetto e l'alettone. Ripartito, è rallentato da Palmer. Giri effettuati: Piquet 7, Fabi 3	Note: Piquet e Fabi ricercano anche in questa ultima sessione di prove le condizioni di assetto ideale per la gara. Su tutte e due le vetture sono installati i nuovi motori. Entrambi i piloti provano con il pieno.
	2  T. FABI					
TYRRELL - FORD	3  M. BRUNDLE	Note: Sono la sorpresa della prima sessione, con Brundle che si inserisce con autorevolezza davanti a vetture ben più accreditate. Sia Bellof che Brundle girano a lungo senza problemi. Brundle prova diverse mescole di gomma e in condizioni di pieno; Bellof prende dimestichezza soprattutto con la potenza della F. 1 e con la difficile frenata alla curva nord. Giri effettuati: Brundle 19, Bellof 20	Note: Le Tyrrell sono le prime ad approfittare della pista libera quando comincia la seconda sessione di prove. Il particolare rumore emesso dalle macchine di Brundle e Bellof indica che si tratta dell'ultima evoluzione del motore Cosworth. Sorprende Brundle che precede diverse macchine a motore turbo, dimostrando un adattamento alla F. 1 stupefacente per l'esiguità dei test condotti. Bellof con problemi ai freni riesce a tenere il passo. Giri effettuati: Brundle 8, Bellof 10	Note: Bellof si dimostra più veloce di Brundle che prova soprattutto in condizioni di gara. Bellof prova aletroni a differenti profili per cercare di ottenere più penetrazione nel lungo rettilineo di Rio, senza pagare troppo in deportanza. Brundle rompe un semiasse e proprio in chiusura si ferma per problemi di elettricità Giri effettuati: Brundle 28, Bellof 24	Note: Come venerdì, le vetture di Brundle e Bellof sono le prime ad approfittare della pista libera. Bellof migliora il tempo di venerdì in virtù di un motore versione DFY particolarmente potente. Brundle che per la posizione finale nello schieramento risulterà una delle sorprese principali di questo primo G.P., non migliora il tempo causa problemi alla accensione.	Note: Alla Tyrrell provano con tutte due le vetture dotate dell'iniezione ad acqua per ottenere una riduzione delle temperature interne. Bellof si dimostra particolarmente aggressivo, con continue intraverte nella parte mista del circuito: Brundle prova anche un alettone dal profilo differente.
	4  S. BELLOF					
WILLIAMS - HONDA	5  J. LAFFITE	Note: C'è molta attesa per le vetture spinte dal motore Honda, ma nella prima sessione la Williams prova essenzialmente in condizioni di gara. Laffite gira con il pieno, lamentando problemi di sospensioni e surriscaldamento. Alla fine sale anche sul muletto. Rosberg dopo aver regolato i braccetti del camber, realizza un tempo che lo tiene a lungo in terza posizione, prima del super tempo di Alboreto. Giri effettuati: Rosberg 17, Laffite 12	Note: La seconda sessione rivela una crisi tra Williams e i giapponesi della Honda, con Frank che quando i tempi non arrivano, accusa i tecnici della Honda per i problemi all'iniezione. Rosberg con una vettura che non ne vuole sapere di stare in strada. Improvvisa Milton per non farsi staccare dai primi. Laffite approfittando di un momento isolato, realizza il miglior tempo all'ultimo giro. Giri effettuati: Rosberg 12, Laffite 13	Note: Stanno a lungo ferme le Williams, rallentate continuamente da problemi all'accensione. Rosberg alle prese con un fastidioso sottosterzo prova a cambiare le molle per ottenere più inserimento. Tuttavia il clima all'interno del team inglese non è certo dei più tranquilli. Laffite addetto a ricoprire il ruolo di tester in condizioni da gara, realizza un tempo molto alto a causa di un telaio che non ne vuole sapere di girare per il verso giusto. Giri effettuati: Rosberg 19, Laffite 19	Note: Rosberg e Laffite sono ben lontani dalla competitività evidenziata in Sudafrica. Rosberg lamenta problemi di assetto con difficoltà di bilanciamento del treno anteriore. Laffite accusa ripetuti problemi di accensione, il motore nelle curve a destra tende a spegnersi. La Williams ha anche problemi di surriscaldamento con continuo ghiaccio secco sugli scambiatori al termine delle prove. Giri effettuati: Rosberg 11, Laffite 12	Note: Risolti in apparenza i problemi di natura elettrica, persistono per Rosberg e Laffite le difficoltà di assetto. Inutilmente si aumenta l'incidenza degli spoiler anteriori, i risultati non cambiano con tempi molto lontani dai primi.
	6  K. ROSBERG					
McLAREN TAG - PORSCHE	7  A. PROST	Note: Sono la sorpresa della giornata con prima Lauda e poi Prost, a lungo in testa. John Barnard riesce a trovare immediatamente le giuste regolazioni di assetto. Prost lamenta un iniziale problema alle turbine, regolata la vettura al meglio realizza un tempo migliore quasi di un secondo rispetto a Lauda. L'austriaco, a lungo primo, causa surriscaldamento dei freni, non riesce a migliorarsi nel concitato finale. Giri effettuati: Lauda 16, Prost 16	Note: È tutto sommato il team che dimostra di più il suo potenziale. Sia Prost sia Lauda ottengono la loro miglior prestazione con gomme da gara, uniche macchine a farlo. Lauda utilizza anteriormente gomme da prova. Comunque la McLaren con due vetture nello spazio di un secondo si rivela il team più competitivo in condizioni di gara. La pressione del turbo durante le prove, viene elevata a 2, 3. Giri effettuati: Lauda 6, Prost 6	Note: Dopo aver costituito un po' la sorpresa della prima giornata di prove, sia Lauda che Prost si preoccupano di ricercare le migliori condizioni di carico e di assetto in funzione della gara. Lauda nella prima mezz'ora rompe una turbina. Sostituita, si rivela con la sua McLaren una delle vetture con la maggior velocità di punta. Prost rompe un semiasse, girando comunque molto più di Lauda. Giri effettuati: Prost 31, Lauda 22	Note: Sono tra le protagoniste delle prove, con Prost e Lauda che a turno escono con gomme da tempo per migliorarsi. Prost realizza il quarto tempo, tuttavia alla fine lamenterà difficoltà con la Wastegate del turbo e con un cambio dagli innesti difficili, altrimenti era sicuro di fare meglio. Lauda gira più di Prost. L'austriaco deve accontentarsi di migliorare il tempo di venerdì solamente di pochi decimi. Giri effettuati: Lauda 7, Prost 4	Note: Sono le dominatrici di questa sessione. Come già dimostrato durante le prove ufficiali, con le gomme da gara, le macchine di Prost e Lauda sembrano quelle in grado di esprimere il potenziale più alto. Lauda precede Prost ottenendo anche al rilevamento fotografico l'indicazione di velocità massima più elevata.
	8  N. LAUDA					
RAM - HART	9  P. ALLIOT	Note: Mc Donald presenta due vetture, il telaio 02 interamente nuovo per un calvario. Alliot gira pochissimo per problemi all'accensione che tengono il francese a lungo al box. Ancora peggio Palmer che dopo aver cambiato una turbina risulta desolatamente ultimo a diciassette secondi da Alboreto. Giri effettuati: Alliot 5, Palmer 7	Note: La sessione cronometrata rivela la pochezza del team di McDonald. Alliot e Palmer chiudono inesorabilmente lo schieramento con vetture che si rivelano le più lente in rettilineo e dal comportamento in curva a dir poco allucinante. Palmer accusa un cedimento alla trasmissione che lo costringe a terminare le prove anzitempo, mentre Alliot si prende la soddisfazione di precedere il suo compagno di oltre un secondo. Giri effettuati: Palmer 12, Alliot 13	Note: Dopo la delusione dei tempi di venerdì il team di McDonald cambia completamente le regolazioni della macchina, ma le prestazioni non cambiano di molto. Palmer prova diverse soluzioni di Pirelli, tuttavia avverte un consumo esagerato della spalla del pneumatico. A complicare le cose per il dottore ci si mette anche la rottura del cavo dell'acceleratore. Alliot con la macchina a motore turbo più lenta si limita a macinare giri. Giri effettuati: Alliot 24, Palmer 26	Note: Alliot qualificato con l'ultimo tempo, Palmer escluso. Il francese accusa accensioni irregolari e anche il comportamento delle Pirelli è estremamente precario, con un consumo per le gomme da tempo che a malapena riescono a coprire un giro. Palmer le tenta tutte, migliora il tempo di venerdì di quasi 2", ma alla fine l'assetto della Ram ha la meglio sul suo talento. Verrà poi ripescato per la squalifica di Winkelhock. Giri effettuati: Alliot 6, Palmer 7	Note: Per McDonald la squalifica di Winkelhock arriva come la manna dal cielo, permettendo a Palmer di prendere il via al posto della ATS. Anche il «warm up» rivela l'inconsistenza delle macchine spinte dal motore Hart, con Alliot e Palmer desolatamente ultimi.
	10  J. PALMER					

NUMERO
PILOTA

VENERDI

SABATO

DOMENICA

1. sessione (non valida)

2. sessione (valida)

1. sessione (non valida)

2. sessione (valida)

WARM UP

Cond. met.: 32°, sole
temperatura suolo 38°

Cond. met.: 32°, sereno
temperatura suolo 39°

Cond. met.: 34°, sole
temperatura suolo 36°

Cond. met.: 30°, sole
temperatura suolo 41°

Cond. met.: 33°, sole
temperatura suolo 37°

11
E. DE ANGELIS



Note: Le Lotus non riescono a sfruttare questa sessione come Ducarouge vorrebbe. De Angelis, con le prese d'aria per i freni, parzializzate nonostante la temperatura elevata, si ferma con noie alle pastiglie. Mansell prova con il pieno, classificandosi proprio dietro le Renault ufficiali. Sia Mansell che De Angelis girano poco per conservare i motori per le prove cronometrate.

Note: È la regina di questa sessione. Sia Mansell sia De Angelis si rivelano nettamente superiori alla concorrenza, dando vita ad un emozionante duello interno. Prima è De Angelis a conquistare la pole, poi è Mansell che per la prima volta si trova ad essere temporaneamente in pole. Peccato che De Angelis non possa sfruttare il secondo treno di gomme da tempo per una chiusura anticipata delle prove.

Note: Macchina che vince non si cambia. Così alla Lotus si limitano a provare con il pieno riservando le proprie possibilità per l'ultima sessione. Nonostante ciò, sia De Angelis che Mansell risultano i più veloci impartendo quasi 2" a Piquet che gira anche lui con il pieno e con gomme da gara. Unico problema sulla macchina di De Angelis, un calo di pressione nella pompa della benzina, prontamente sostituita.

Note: Si conferma la regina delle prove, con De Angelis che mantiene la promessa di scendere sotto l'1'29. Per la prima mezz'ora le due Lotus restano inattive controllando i tempi dei rivali, poi dopo che Warwick ha battuto il tempo di Mansell, prima De Angelis e poi Mansell scendono in pista. De Angelis migliora la pole dello scorso anno di Prost di quasi 5", Mansell non migliora il tempo di venerdì causa un contatto con Prost nel giro lanciato.

Note: Delude parzialmente la Lotus che in condizioni di gara paga quasi 1" alla McLaren di Lauda. Sia De Angelis che Mansell compiono lo stesso numero di giri, usando questa sessione anche per avere parametri in funzione del consumo.

Giri effettuati:
De Angelis 10, Mansell 11

Giri effettuati:
De Angelis 3, Mansell 4

Giri effettuati:
De Angelis 16, Mansell 30

Giri effettuati:
De Angelis 4, Mansell 5

12
N. MANSELL



14
M. WINKELHOCK



Note: Per Winkelhock i due telai dello scorso anno, rivisti nell'aerodinamica e nella distribuzione dei pesi. Winkelhock gira essenzialmente con il pieno e con gomme da gara. Problemi di surriscaldamento con lo scambiatore di calore scarsamente areato. L'ATS risulta una delle vetture con la più bassa velocità di punta causa un alettone troppo deportante.

Note: Risolti i problemi della mattina. Winkelhock sfrutta al meglio le gomme da tempo, realizzando subito il suo miglior giro. Contrariamente ad altre vetture gommate Pirelli, Winkelhock non dimostra di aver problemi ai pneumatici con un consumo uniforme e regolare della copertura.

Note: All'ATS regna un caos tecnico totale con Winkelhock che non sa di preciso a chi rivolgersi per dare indicazioni sul comportamento della vettura. Il tedesco passa continuamente dal muletto alla vettura da gara lamentandosi a fine prove del cattivo comportamento dei pneumatici e di un assetto estremamente precario.

Note: Winkelhock si prende la piccola soddisfazione di precedere Fabi sullo schieramento. Tuttavia è una soddisfazione da poco, visto che l'ATS rispetto allo scorso anno non presenta nessun miglioramento effettivo. Winkelhock migliora di quasi 3" il tempo di venerdì pur lamentandosi di essere stato ostacolato da Rosberg. Winkelhock verrà poi tolto dalla griglia per motivi che leggerete a parte.

Note: Non prova perché squalificato.

Giri effettuati:
Winkelhock 19

Giri effettuati:
Winkelhock 4

Giri effettuati:
Winkelhock 22

Giri effettuati:
Winkelhock 6

15
P. TAMBAY



Note: Visi leggermente tirati alla Regie, che con le gomme da tempo speravano di risultare più veloci. Warwick gira inizialmente con una cinpresa installata a bordo. Sia Tambay che Warwick dedicano la prima sessione interamente a verificare le condizioni della macchina in assetto di gara, cercando solo nel finale l'exploit con Tambay. Sia Tambay che Arnoux dispongono di telai di nuova costruzione.

Note: Alla Renault preferiscono continuare con i collaudi delle macchine in allestimento di gara. Per questo sia Tambay che Warwick punzonano solamente un set di gomme da tempo. Tuttavia, pur con pressioni di sovrimentazione molto elevate, sia Tambay sia Warwick non riescono ad inserirsi nella stretta elite dell'1'29, causa anche noie ai freni che tendevano a bloccarsi.

Note: Anche la Renault cerca di gettare le basi per migliorare la macchina in funzione dell'ultima sessione cronometrata. Tambay svolge un grande lavoro di collaudo, provando musetti con differente profilo e alettoni a varia incidenza. Quello che preoccupa in casa Renault è che nonostante le velocità massime siano favorevoli rispetto a Lotus e Ligier, i tempi sono peggiori, soprattutto rispetto alla macchina inglese. Warwick accusa noie al cambio.

Note: Warwick per un certo momento fa sognare Larrousse e compagni, tuttavia la Lotus e la Ferrari riportano la vettura francese a limiti attuali a lei più consoni. Alla fine delle prove per mascherare la rabbia di essere preceduti da un'altra vettura spinta dallo stesso motore, alla Renault accuseranno il comportamento delle Michelin che a sentire Dudot sarebbe inferiore alle Goodyear nella versione da qualifica. Tambay accusa vari problemi.

Note: Facce poco tranquille anche alla Renault, dove le risultanze ottenute in condizioni da gara non sono molto positive. Warwick risulta più veloce di Tambay che lamenta problemi con il leveraggio del cambio.

Giri effettuati:
Tambay 23, Warwick 8

Giri effettuati:
Tambay 9, Warwick 9

Giri effettuati:
Tambay 27, Warwick 15

Giri effettuati:
Tambay 10, Warwick 8

16
D. WARWICK



17
M. SURER



Note: In attesa del modello con motore BMW, l'Arrows affronta i primi G.P. con il vecchio Ford Cosworth. Boutsen dedica tutta la prima sessione a cercare l'ottimale equilibrio fra carico anteriore e posteriore. Surer gira meno del suo compagno, lamentando temperature irregolari dei pneumatici, che gli creano gravi problemi di inserimento nella parte mista del circuito.

Note: In crisi la squadra di Jackie Oliver che si vede precedere dalla Tyrrell nella particolare categoria aspirati. Boutsen risolti i problemi di carico aerodinamico riesce a bilanciare sufficientemente la vettura, tuttavia è troppa la differenza di potenza fra turbo e aspirati nel lungo rettilineo del Jacarepaguá. Surer arranca nelle retrovie con problemi di sospensioni e cambio.

Note: In piena crisi le vetture di Boutsen e Surer che risultano le ultime di questa sessione. Boutsen prova dei cassoni laterali allungati per dare meno turbolenza al posteriore. Surer macina chilometri alla ricerca dell'assetto ideale. Ma sono solo palliativi, urge la macchina a motore BMW, e anche i piloti appaiono demotivati.

Note: Difficoltà per Surer e Boutsen che si vedono precedere da Tyrrell nella speciale categoria aspirati. Boutsen migliora il tempo di venerdì in virtù di un uso migliore delle gomme da tempo; Surer, con grandi difficoltà di motore e di raffreddamento non migliora il tempo di venerdì, temendo sino all'ultimo per la sua qualificazione.

Note: Anche durante il «warm up» il modello A6 dimostra ormai di essere arrivato al limite delle prestazioni. Pagando alla miglior Tyrrell di Bellof oltre 3". All'Arrows correranno durante la gara con la vettura zavorrata.

Giri effettuati:
Boutsen 20, Surer 14

Giri effettuati:
Surer 8, Boutsen 6

Giri effettuati:
Boutsen 23, Surer 25

Giri effettuati:
Boutsen 6, Surer 8

18
T. BOUTSEN



19
A. SENNA



Note: La Toleman si presenta con una aerodinamica anteriore modificata in attesa del nuovo modello che dovrebbe essere dotato anche della iniezione elettronica. Senna è un po' la sorpresa di questa sessione, quando per diverso tempo mantiene la quinta posizione assoluta. Cecotto prosegue la sua fase di apprendistato limitandosi a girare in condizioni da gara con il pieno benzina.

Note: Piena crisi di pneumatici per la squadra inglese. Una partita diftosa di gomme, costringe Cecotto e Senna nelle retrovie a causa di coperture che solamente dopo due curve si degradano in modo stupefacente, con bolle in rilievo e diametri anomali. Inoltre Senna viene rallentato dalla rottura di una turbina che lo relega per lungo tempo ai box.

Note: Senna e Cecotto dopo aver avuto assicurazione dalla Pirelli che i problemi di venerdì erano dovuti ad una partita diftosa di pneumatici, vanno alla ricerca di una miglior soluzione in assetto da gara. Senna lamenta problemi al cambio e di trazione con il posteriore, mentre Cecotto dopo aver attuato la rottura di una turbina, prosegue il suo apprendistato con una Toleman che ancora non conosce a fondo.

Note: Sia Cecotto che Senna, risolti i problemi di pneumatici, migliorano considerevolmente i tempi di venerdì. Cecotto accusa la rottura di una turbina, mentre Senna migliora di oltre 3" accendendo l'entusiasmo dei numerosi tifosi brasiliani. Le due Toleman si rivelano le vetture più veloci spinte dal turbo Hart.

Note: Girano poco Senna e Cecotto, preoccupati che l'elevata temperatura possa incidere negativamente sull'affidabilità delle turbine Holset. Alla Toleman vogliono verificare l'esatto stato di usura delle Pirelli da gara, visto che quelle da tempo si sono rivelate inferiori al rendimento delle altre Case di pneumatici.

Giri effettuati:
Senna 17, Cecotto 17

Giri effettuati:
Senna 3, Cecotto 3

Giri effettuati:
Cecotto 21, Senna 18

Giri effettuati:
Cecotto 4, Senna 4

20
J. CECOTTO



GP BRASILE

TUTTO SU TUTTE
LE SESSIONI DI PROVE

NUMERO PILOTA	VENERDI		SABATO		DOMENICA
	1. sessione (non valida)	2. sessione (valida)	1. sessione (non valida)	2. sessione (valida)	WARM UP
	Cond. met.: 32°, sole temperatura suolo 38°	Cond. met.: 32°, sereno temperatura suolo 39°	Cond. met.: 34°, sole temperatura suolo 36°	Cond. met.: 30°, sole temperatura suolo 41°	Cond. met.: 33°, sole temperatura suolo 37°
21  M. BALDI	Note: Per avviare ai problemi di surriscaldamento, alla Spirit eliminano il cupolone che carena il motore. Sebbene la temperatura sia particolarmente elevata, Baldi gira con la prese d'aria dei freni parzializzate per ottenere una frenata efficace alla curva nord. Il tempo di Baldi è simile a quello ottenuto da Fittipaldi nelle prove con la Spirit di metà gennaio.	Note: Considerando la scarsità di mezzi, prosegue in maniera positiva l'apprendistato di Baldi. Pur disponendo di una macchina eccessivamente pesante, Baldi riesce a sfruttare al meglio i due set da qualificazione, guadagnando una posizione di tutta tranquillità nello schieramento. Baldi deve registrare la sostituzione della Wastegate.	Note: Anche per Baldi le cose si fanno difficili, con una macchina che si rivela la più lenta come velocità massima delle vetture spinte dal turbo Hart. Contrariamente alle altre macchine gommate Pirelli, Baldi non lamenta problemi di pneumatici, tuttavia il distacco dai primi è troppo grande per il reggiano che lamenta anche una eccessiva usura dei freni causata dall'eccessivo peso della Spirit.	Note: Baldi non riesce a ripetere le promettenti prestazioni di venerdì causa una turbina che rompendosi durante le prove ufficiali impedisce al reggiano di utilizzare il secondo set di gomme da qualifica. Presto dovrebbe arrivare il nuovo telaio per dare a Baldi una competitività maggiore, non tanto nella potenza del motore, quanto nel peso eccessivo dell'attuale chassis.	Note: Si ferma quasi subito Baldi che cercava in questo «warm up» quelle regolazioni della macchina in assetto di gara che i problemi di venerdì e sabato gli avevano impedito. Baldi prova sempre privo della carenatura del motore, soffrendo come tutti i motori Brian Hart di una eccessiva temperatura interna.
	Giri effettuati: Baldi 22	Giri effettuati: Baldi 6	Giri effettuati: Baldi 20	Giri effettuati: Baldi 4	
22  R. PATRESE	Note: Cominciano male le prove per l'Alfa. Cheever accusa mancanza di carico sull'anteriore. Patrese nella foga di emulare il tempo di Alboreto parte a spron battuto, facendo cedere di schianto il motore sul rettilineo opposto al via. Sale sul muletto ma non va oltre il ventiduesimo tempo. Meglio Cheever che con una pressione di sovralimentazione di 1,9 riesce ad inserirsi tra i primi.	Note: Ritornato sulla sua vettura da gara, Patrese figura ad un certo punto col terzo tempo, prima dell'arrivo dei «marziani» Lotus. Cheever non ripete l'impresa di stare davanti al suo caposquadra, ma anzi, con problemi di vario genere, paga alla fine quasi 3" a Patrese. Cheever termina la sessione con il muletto usato in mattinata da Patrese.	Note: Continuano i problemi in casa Alfa Romeo. Cheever rompe un altro motore rivelando difetti di affidabilità dell'otto cilindri appena viene spinto a pressioni di sovralimentazione elevata. Patrese gira a lungo per recuperare il tempo perso venerdì, tuttavia il padovano è rallentato da un supporto dell'alettone malfermo e da una turbina che in chiusura comincia a dare segni di cedimento.	Note: Continua l'ecatacombe di motori rotti in casa Alfa Romeo. Patrese rompe l'ennesimo motore, portando a sei il numero di rotture, tra quelle dichiarate e quelle mascherate con la scusa delle turbine. Bene Cheever che, riuscendo a sfruttare al meglio i due set da qualifica, migliora il tempo di venerdì di quasi 2" portandosi al fianco di Patrese sullo schieramento.	Note: Marmiroli e compagni fanno gli ennesimi scongiuri affinché l'ennesimo motore non ceda durante il warm-up. Cheever e Patrese vanno alla ricerca dell'assetto ideale per la gara. Entrambi provano anche il cambio simulato dei pneumatici per la gara.
	Giri effettuati: Cheever 13, Patrese 3	Giri effettuati: Patrese 4, Cheever 6	Giri effettuati: Cheever 11, Patrese 21	Giri effettuati: Patrese 3, Cheever 5	
23  E. CHEEVER	Note: Per la neonata Osella-Alfa Romeo la prima sessione a Rio corrisponde praticamente al battesimo della pista. Problemi di messa a punto generale con Ghinzani che prova molle a diversa taratura. Di tempi e di velocità massime non è neanche il caso di parlarne, visto che la prima sessione vede Ghinzani precedere solamente le due Ram.	Note: Continuano i collaudi di Ghinzani che chiude la lista dei tempi nella prima giornata. Anche Osella preferisce punzonare un solo set di gomme da tempo, preferendo svolgere collaudi in condizioni da gara. Il tempo più veloce di Ghinzani viene ottenuto con gomme da tempo e con una pressione di sovralimentazione di 2 bar.	Note: La terza sessione è sospesa a causa dell'Osella di Ghinzani che accusa la rottura del cavo dell'acceleratore, con le turbine che in rilascio provocano un principio di incendio sulla macchina. Riportata la macchina ai box, Ghinzani dopo pochi giri deve fermarsi per la rottura del mozzo posteriore destro che costringe l'Osella a sospendere le prove con gravi difficoltà per una vettura necessaria di chilometri di collaudo.	Note: Continua con affanno lo sviluppo della nuova vettura da parte di Ghinzani. Dopo aver rotto un motore, Ghinzani accusa ora preoccupanti problemi di surriscaldamento, con la necessità di versare ghiaccio nel serbatoio dell'acqua per contenere la temperatura. Pur migliorando il tempo Ghinzani è preceduto sullo schieramento anche da vetture aspirate, nonostante abbia ottenuto il tempo con una pressione di 2.1 bar.	Note: Gira poco Ghinzani, che dispone sulla sua Osella del motore Alfa Romeo primo tipo, più pesante di quello montato sulle vetture dell'Euroracing. Il «warm-up» rivela che Osella e compagni hanno ancora molto da lavorare con velocità massime tra le peggiori in assoluto.
	Giri effettuati: Ghinzani 9	Giri effettuati: Ghinzani 9	Giri effettuati: Ghinzani 14	Giri effettuati: Ghinzani 4	
24  P. GHINZANI	Note: Anche per la Ligier, la prima sessione è indirizzata essenzialmente per la messa a punto in condizioni di gara. Hesnault prosegue la sua fase di apprendistato in F. 1 con due testacoda, mentre De Cesaris sosta continuamente ai box per regolare la Wastegate. Significativo che le due Renault ufficiali e la macchina di De Cesaris realizzino praticamente la stessa velocità massima.	Note: Proprio mentre De Cesaris cercava di realizzare il tempo, un problema determinante frustava gli sforzi del team Ligier, il limitatore di giri. Tutti e due i set di gomme da tempo erano sprecati dal limitatore che entrava in azione anzitempo, limitando i regimi del Renault turbo. Hesnault proseguiva il suo apprendimento con la pista accentrandosi della momentanea qualificazione.	Note: Anche per De Cesaris e Hesnault grossi problemi con la vettura meno competitiva tra quelle motorizzate Renault. Hesnault si prende un grosso spavento quando, avvicinandosi in quinta piena alla veloce curva Nord, vede cedere di schianto il supporto dell'alettone, con il profilo aerodinamico che assume una pericolosa posizione portante. Anche sulla macchina di De Cesaris il puntone di ancoraggio dell'alettone rivela segnali di cedimento.	Note: Facce irate in casa Ligier, con De Cesaris che nel tentativo di non farsi precedere dalle altre vetture Renault, rompe un motore. Il romano migliora di molto il tempo di venerdì, tuttavia siamo ancora lontani dalla competitività. Hesnault continua il suo apprendistato pagando nei confronti del suo compagno di squadra oltre 4".	Note: Girano sugli stessi tempi sia De Cesaris che Hesnault con Ligier che appare più sorridente per aver risolto i problemi di assetto e di natura elettrica che avevano tormentato le prove della terza macchina spinta dal motore Renault. Anche la Ligier si è organizzata per la sostituzione in gara dei pneumatici.
	Giri effettuati: De Cesaris 15, Hesnault 16	Giri effettuati: Hesnault 6, De Cesaris 4	Giri effettuati: De Cesaris 14, Hesnault 24	Giri effettuati: De Cesaris 11, Hesnault 7	
25  F. HESNAULT	Note: Per tre quarti della sessione, alla Ferrari si gira in condizioni da gara, con Alboreto e Arnoux che girano con il pieno, provando diverse mescole. Per rispondere al tempo di Prost, ad Alboreto vengono montate gomme da tempo che permetteranno al milanese di infliggere più di un secondo al pilota della Mc Laren. Arnoux gira essenzialmente con gomme da gara, accusando nei confronti di Alboreto una notevole riduzione nella velocità massima.	Note: Alla Ferrari decidono di far girare Alboreto con l'iniezione elettronica, mentre Arnoux gira con la vettura tradizionale. Alboreto, pur migliorando il tempo della mattinata, non riesce a confermare la pole, anche a causa di una pista troppo affollata. Arnoux alle prese con difficoltà nel pescaggio della benzina, paga più di un secondo al suo compagno di squadra.	Note: Continuano le prove di Arnoux e Alboreto con i due differenti tipi di iniezione. Michele gira in assetto da gara, provando molle a diversa taratura e differenti regolazioni aerodinamiche. Le Ferrari sono le macchine che girano più a lungo in questa sessione, con Arnoux ancora più lento di Alboreto con una vettura che anche in velocità massima si rivela inferiore a quella dell'italiano.	Note: È insieme alla Renault la grande protagonista di questa sessione. Alboreto si riconferma il numero uno cedendo solamente negli ultimi minuti ad uno scatenato De Angelis e mettendo Arnoux in minoranza all'interno del team. Il francese accusa negli ultimi giri la rottura di una turbina. Tuttavia il distacco da Alboreto non parla a suo favore, con una vettura che durante la pausa tra le due prove era stata regolata come quella dell'italiano.	Note: Alboreto e Arnoux proseguono le prove sempre con i due differenti sistemi di alimentazione. Alboreto risulta ancora più veloce, provando soprattutto lo stato di usura del tipo di gomme da usare nella prima parte della corsa, quando la macchina con il pieno risulta più pesante.
	Giri effettuati: De Cesaris 15, Hesnault 16	Giri effettuati: Hesnault 6, De Cesaris 4	Giri effettuati: Alboreto 36, Arnoux 34	Giri effettuati: Arnoux 5, Alboreto 6	
26  A. DE CESARIS	Note: Per tre quarti della sessione, alla Ferrari si gira in condizioni da gara, con Alboreto e Arnoux che girano con il pieno, provando diverse mescole. Per rispondere al tempo di Prost, ad Alboreto vengono montate gomme da tempo che permetteranno al milanese di infliggere più di un secondo al pilota della Mc Laren. Arnoux gira essenzialmente con gomme da gara, accusando nei confronti di Alboreto una notevole riduzione nella velocità massima.	Note: Alla Ferrari decidono di far girare Alboreto con l'iniezione elettronica, mentre Arnoux gira con la vettura tradizionale. Alboreto, pur migliorando il tempo della mattinata, non riesce a confermare la pole, anche a causa di una pista troppo affollata. Arnoux alle prese con difficoltà nel pescaggio della benzina, paga più di un secondo al suo compagno di squadra.	Note: Continuano le prove di Arnoux e Alboreto con i due differenti tipi di iniezione. Michele gira in assetto da gara, provando molle a diversa taratura e differenti regolazioni aerodinamiche. Le Ferrari sono le macchine che girano più a lungo in questa sessione, con Arnoux ancora più lento di Alboreto con una vettura che anche in velocità massima si rivela inferiore a quella dell'italiano.	Note: È insieme alla Renault la grande protagonista di questa sessione. Alboreto si riconferma il numero uno cedendo solamente negli ultimi minuti ad uno scatenato De Angelis e mettendo Arnoux in minoranza all'interno del team. Il francese accusa negli ultimi giri la rottura di una turbina. Tuttavia il distacco da Alboreto non parla a suo favore, con una vettura che durante la pausa tra le due prove era stata regolata come quella dell'italiano.	Note: Alboreto e Arnoux proseguono le prove sempre con i due differenti sistemi di alimentazione. Alboreto risulta ancora più veloce, provando soprattutto lo stato di usura del tipo di gomme da usare nella prima parte della corsa, quando la macchina con il pieno risulta più pesante.
	Giri effettuati: De Cesaris 15, Hesnault 16	Giri effettuati: Hesnault 6, De Cesaris 4	Giri effettuati: Alboreto 36, Arnoux 34	Giri effettuati: Arnoux 5, Alboreto 6	
27  M. ALBORETO	Note: Per tre quarti della sessione, alla Ferrari si gira in condizioni da gara, con Alboreto e Arnoux che girano con il pieno, provando diverse mescole. Per rispondere al tempo di Prost, ad Alboreto vengono montate gomme da tempo che permetteranno al milanese di infliggere più di un secondo al pilota della Mc Laren. Arnoux gira essenzialmente con gomme da gara, accusando nei confronti di Alboreto una notevole riduzione nella velocità massima.	Note: Alla Ferrari decidono di far girare Alboreto con l'iniezione elettronica, mentre Arnoux gira con la vettura tradizionale. Alboreto, pur migliorando il tempo della mattinata, non riesce a confermare la pole, anche a causa di una pista troppo affollata. Arnoux alle prese con difficoltà nel pescaggio della benzina, paga più di un secondo al suo compagno di squadra.	Note: Continuano le prove di Arnoux e Alboreto con i due differenti tipi di iniezione. Michele gira in assetto da gara, provando molle a diversa taratura e differenti regolazioni aerodinamiche. Le Ferrari sono le macchine che girano più a lungo in questa sessione, con Arnoux ancora più lento di Alboreto con una vettura che anche in velocità massima si rivela inferiore a quella dell'italiano.	Note: È insieme alla Renault la grande protagonista di questa sessione. Alboreto si riconferma il numero uno cedendo solamente negli ultimi minuti ad uno scatenato De Angelis e mettendo Arnoux in minoranza all'interno del team. Il francese accusa negli ultimi giri la rottura di una turbina. Tuttavia il distacco da Alboreto non parla a suo favore, con una vettura che durante la pausa tra le due prove era stata regolata come quella dell'italiano.	Note: Alboreto e Arnoux proseguono le prove sempre con i due differenti sistemi di alimentazione. Alboreto risulta ancora più veloce, provando soprattutto lo stato di usura del tipo di gomme da usare nella prima parte della corsa, quando la macchina con il pieno risulta più pesante.
	Giri effettuati: Alboreto 31, Arnoux 23	Giri effettuati: Alboreto 6, Arnoux 9	Giri effettuati: Alboreto 36, Arnoux 34	Giri effettuati: Arnoux 5, Alboreto 6	
28  R. ARNOUX					

IL VINCITORE/Dalla Renault alla McLaren...

La vendetta di Prost

di Cesare Maria Mannucci



Il trionfo di Alain ha un chiaro risvolto polemico: «tradito» dai francesi, al suo debutto nel nuovo team ha colto un probante successo. E spiega come il Tag Porsche lo ha portato al traguardo. I consigli di Lauda. «Io e Niki non ci faremo la guerra: anzi, ci batteremo insieme per risultati sempre migliori»

RIO DE JANEIRO. Al caldo del Jacarepaguà, un piccolo uomo dal naso aquilino si è preso una grande rivincita contro un'intera nazione e contro una delle più grosse case automobilistiche del mondo, la Renault, che dopo il divorzio da Prost aveva cercato di screditare la professionalità del pilota francese. Approdato in un team inglese Prost anche nei sogni più ottimistici non avrebbe pensato di prendersi la rivincita proprio nel giorno della grande sconfitta Renault. In una giornata che ha probabilmente segnato una svolta nella storia delle corse, con i piloti impegnati non tanto a dare al massimo, quanto piuttosto a finire

la gara, Prost ha saputo volgere a proprio favore una serie di eventi che solamente se analizzati in maniera frettolosa potrebbero sembrare fortunati, ma in realtà sono frutto di un meticoloso lavoro svolto durante le prove ufficiali e durante i lunghi test invernali al Paul Ricard, dove spesso un pilota getta le basi per il successo.

IL SUCCESSO di Prost è doppiamente importante. Innanzi tutto, il francese ha saputo accettare senza condizionamenti di sorta una convivenza con Lauda che molti piloti avevano rifiutato per paura di essere cancellati dalla personalità del-

segue

La vendetta di Prost

segue

l'austriaco, poi perché con la vittoria sul circuito di Rio, la Porsche vede finalmente concretizzarsi i frutti del lungo lavoro che ha portato alla realizzazione del turbo a sei cilindri di ottanta gradi. Dire che Alain Prost sarà l'uomo da battere nella stagione '84 è ancora troppo presto. Certamente il piccolo pilota di Saint Etienne dopo la gara mostra-

era la prima partenza in corsa che facevo con il turbo Tag. Ho domandato a Lauda quale fosse il numero ottimale dei giri per partire. Niki mi ha detto di non scendere mai dai 10000 giri, tuttavia mi sembrava un regime troppo elevato. Sono partito con 9000 giri con il motore sotto coppia che mi ha fatto perdere molte posizioni al via. Dopo, tutto è stato molto facile, dal momento che sono partito con gomme molto tenere che mi hanno agevolato nelle iniziali operazioni di sorpasso».

— Negli ultimi giri hai cambiato il modo di condurre una

vedevo 9500 giri. Chiaramente, rispetto a come erano gli ultimi giri nei Gran Premi degli scorsi anni, adesso tutto è diverso».

— Con quanta benzina hai terminato la gara?

«Non lo so, ma sicuramente molto poca, del resto anche noi dobbiamo ancora migliorare, per non ridurre in modo eccessivo la pressione di sovralimentazione come ho fatto oggi» (a fine corsa, come si può leggere a parte, si è però parlato di un risparmio incredibile nel caso della McLaren, addirittura pare che nel serbatoio ci fossero ancora 20 litri! n.d.r.)

re al mio debutto con la McLaren è forse la soddisfazione più grande da quando faccio il pilota».

— A Parigi saranno contenti della tua vittoria...

«Non lo so, non è un problema che mi riguarda; comunque credo di sì».

— Torniamo alla gara: quali erano i piani per la sostituzione dei pneumatici?

«Inizialmente credevo di poter terminare la corsa con gli stessi pneumatici, poi, sorpassando alcune vetture ho sporcato la gomma posteriore destra in



NIKI ERUDISCE ALAIN (Foto Colombo)

va una gioia e una serenità mai viste, nemmeno ai tempi dei successi Renault, vera testimonianza di un ritrovato equilibrio interiore.

DUNQUE, Alain, una corsa fantastica: pensavi di ottenere subito un risultato così positivo al debutto con la McLaren? «Sin dalle prime prove del Ricardo ho capito subito che il potenziale della macchina nuova era molto elevato. La conferma della validità della macchina l'ho avuta poi nelle giornate di prove ufficiali, quando con le gomme da gara siamo sempre stati i più veloci. Ero sicuro che se non avessimo avuto problemi, la vittoria sarebbe stata nostra: ho avuto un problema al via dal momento che

Formula Uno per risparmiare il carburante?

«Certamente, negli ultimi giri ho ridotto la pressione di sovralimentazione in maniera che

— Quando hai lasciato la Renault, pensavi di ottenere subito una vittoria come questa?

«Quando corro spero sempre di vincere. Scherzi a parte, vince-

modo determinante per la tenuta di strada della macchina, con continue vibrazioni al posteriore. In quel momento io e Lauda eravamo divisi da venti secondi.

Ho avuto un problema nel cambio dei pneumatici con una ruota che, fissata male, mi ha fatto perdere molto tempo».

— La tua vittoria potrebbe cambiare qualcosa nei rapporti con Lauda?

«Direi di no. In tre giorni abbiamo lavorato molto bene, scambiandoci continuamente informazioni sul collaudo e sullo sviluppo della macchina.

Credo che sia nell'interesse di tutti e due lavorare di comune accordo per far progredire la macchina il più rapidamente possibile».

Esordi in F.1 proprio con la McLaren

ALAIN PROST nasce a Saint Etienne (Francia) il 24 febbraio 1955. La sua carriera inizia nel '73 con i kart con i quali vince un campionato europeo nel '75. Nel '76 passa alla Formula Renault aggiudicandosi il campionato francese e poi, l'anno seguente, quello europeo. Nel '78 passa alla Formula 3 con la Martini-Renault vincendo sul circuito di Jarama. Sempre nello stesso anno conquista il campionato francese della Formula cadetta. Nel '79 vince l'europeo F. 3 aggiudicandosi sei delle nove prove disputate. Nel 1980 la McLaren, corsi e ricorsi, gli affida una vettura per esordire in F. 1. L'anno dopo Prost passa alla Renault e si aggiudica i Gp di Francia, Olanda e Italia piazzandosi al 5. posto nella classifica finale. Il 1982 è piuttosto deludente: vince soltanto in Sudafrica e Brasile (grazie però alle squalifiche di Piquet e Rosberg). L'anno scorso Prost ha duellato fino all'ultimo con Piquet, piazzandosi al secondo posto. A fine anno il divorzio con la Renault e il ritorno alla McLaren insieme a Niki Lauda.

AZZURRI/Intervista a De Angelis, il migliore

Buon compleanno, Elio

Erano tanti gli italiani che dovevano darci delle soddisfazioni, è rimasto lui, con la sua Lotus, a salire sul podio. Ha festeggiato il successo il giorno dopo, insieme ai ventisei anni. La sua storia di ieri: dalla partenza infelice, alla rimonta, al parziale successo

di Adriano Costa

RIO DE JANEIRO — Di una prima fila tutta italiana in questo Gran Premio del Brasile che ha dato il via al mondiale di Formula 1, è rimasto in piedi soltanto lui, Elio De Angelis, core de Roma, ventisei anni compiuti il giorno dopo questa grandissima corsa che gli si era promessa e che invece è finita sull'albo d'oro di Alain Prost. Risultare terzo al traguardo dopo il folletto francese ed il vichingo d'assalto Keke Rosberg, non è granchissimo per uno avviatosi da una pole position quasi proterva per come era stata costruita in due giorni di prove. È stata tuttavia autentica impresa per come Elio l'ha saputa portare a capo, misurando il filo del gas, con un motore che singhiozzava non appena lui schiacciava sull'acceleratore. Non so se lo sapete ma Elio, domenica, dopo tre giri aveva deciso di buttare la Lotus nel prato e guadagnare il box a piedi. Invece ha tenuto duro perché in cinque anni di Formula 1 il mestiere gli ha insegnato la pazienza, oscura compagna di questo mestiere per folli che è pilotare ad altissima velocità.

«Ho dovuto fare tutta la corsa con metà gas — ci ha detto — ad un certo punto era diventata una sfida con l'impossibile. Era scoraggiante guidare così. Non credevo di poter arrivare in fondo alla corsa senza poter sfruttare il potenziale del motore. È stato il sorpasso da me effettuato a Keke Rosberg a darmi speranza: me lo sono fumato senza neppure dover tenere il piede giù, fino in fondo. È stato allora che mi sono detto: vale la pena continuare. Penare ho pensato tanto. Ma qualcosa ho raccolto. Poi, si capisce, Rosberg mi ha risuperato ma io intanto avevo capito quanto valga questa Lotus. Se non ha il motore a disposizione, ti attacchi a quello che ti può dare il resto della macchina: il telaio, i freni, le gomme. Io ho compreso a fondo quanto valga questo gioiello di Ducarouge».

ELIO È un temperamento musicale che di mestiere fa il pilota: «La musica — ci ha detto una volta — è per sempre: l'automobilismo, le corse, sono per la giovi-

nezza». Domenica ha «grattato» l'asfalto del circuito di Jacarepaguà come un pentagramma. Ha girato su buone note leggendo bene lo spartito di una corsa, fino a metà svolgimento selvaggio, e facendosi regalare le note dell'enciclopedia più fine che gli spettano di diritto. Non esistono romani simili, ma Elio lo è. Di lui si dice: «È un signore» e non si allude ai soldi che possedeva per via paterna in quantità cospicua, e che oggi guadagna per questo suo lavoro di peripatetico del rischio che si è scelto. Altri De Angelis si sono illustrati con i motori. Il padre, Giulio, ci è riuscito in mare, a bordo di off-shore iridati. I fratelli valevano quanto lui sulle pagelle della necessaria scuola dei kart. Poi, in un consiglio di famiglia, il clan scelse e decise che a rappresentare tutti, in pista, sarebbe stato lui, Elio. Del padre, costruttore edile, ha conservato un certo rigore geometrico che gli serve anche per tracciarsi la carriera. Quando Chapman lo scelse, e lo vestì della Lotus, in molti pensarono a una bizzarria che spesso gli

inglesi si consentono per le cose del Mediterraneo. Un'annata nella scia di Andretti, che spalancò gli occhi sulle finestre della professione. «Elio — diceva il "vecchio" Mario — impara rapidissimamente. Lo ritroverete campione del mondo».

ERA STATO un analogo prematuro vaticinio del padre di De Angelis («Commendatore, non cerchi altrove: il futuro campione del mondo lei lo ha già qui in casa, Elio») a convincere Enzo Ferrari a liberarsi, pro tempore, di quel ragazzino che sulla pista a Fiorano, faceva già bene i collaudi delle rosse da Gran Premio destinate ai draghi di Maranello. Crediamo che oggi De Angelis sia il pilota italiano più maturo. Certamente è il pilota italiano più maturo indipendentemente dal numero di Gran Premi disputati che sono già tanti. Ha avuto la fortuna di finire in una grande squadra come la Lotus giovanissimo, ma ha avuto anche la sfortuna che ciò si sia verificato nel momento più offuscato del glorioso team. Oggi

dire Lotus non significa più grande. Nel mondo dei gran premi altri pianeti si sono fatti luce. Il decano dei giornalisti britannici, Denis Jenkinson, spiegò l'anno scorso ai suoi lettori che il momento «oscuro» della Lotus era dovuto all'influenza del «maledetto italiano».

OGGI DE ANGELIS ha costruito, insieme al tecnico Gerard Ducarouge, il nuovo clima-Lotus. Hanno rivitalizzato, insieme, un ambiente depresso anche per via della disgraziata scomparsa di Colin Chapman. In Inghilterra li chiamano «i due compari». Nelle sere d'inverno, nei ristoranti intorno alla sede della Lotus, a Norfolk, loro due leniscono insieme la crisi di astinenza di sole e spaghetti. Oggi Elio De Angelis, figlio di un costruttore miliardario ritiratosi dagli affari e pilota, a sua volta, da mille milioni l'anno d'ingaggio, ha spiegato di potersi distaccare da questo mondo delle corse, che lo assorbe 250 giorni l'anno, in maniera totale, da un momento all'altro. È pronto (bada bene: pronto e non soltanto disposto) a ritirarsi dalle corse non appena avrà vinto il titolo mondiale di Formula 1. Pronto subito dopo, insomma, ma neanche un attimo prima. È quello dell'iride, l'obiettivo che vuole centrare. L'obiettivo dichiarato, proclamato, anche a Rio de Janeiro. Di obiettivi, veramente, lui ne avrebbe anche un altro, però strumentale, finalizzato alla conquista del mondiale: farsi un posto alla Ferrari.

ELIO, per vincere sul circuito infuocato di Jacarepaguà non aveva nell'inverno tralasciato nulla: aveva perfino mollato qualche sigaretta per avere in corpo qualche atomo in più di ossigeno. Lunghe partite a calcio, footing, una vita spartana. Questo, si dice, potrebbe essere il suo campionato. Certamente con questa Lotus di strada ne farà molta. Ducarouge giura che già a Kyalami, per la vettura inglese, sarà ora di «en plein». □

«Ecco perché sono rimasto indietro al via»

RIO DE JANEIRO — Dopo essere stato il grande protagonista delle prove, De Angelis ha saputo riscattare con un gran finale una situazione che ad un certo punto non stava premiando tutti i suoi sforzi: «Al via ho avvertito subito che avrei avuto dei problemi con il motore. Non è vero che sono partito male, è che subito ho avuto problemi con il "bosst" dovuto al cattivo funzionamento dell'iniezione. Ho fatto tutta la gara in condizioni di inferiorità tecnica con un'iniezione che mi ha causato innumerevoli problemi. Dovevo accelerare pianissimo all'uscita delle curve perché altrimenti la benzina non passava».

— Hai avuto problemi di consumo negli ultimi giri?

«Direi di no, ho preferito non andare a prendere Rosberg perché in quelle condizioni non ne valeva assolutamente la pena. Rischiare di consumare più benzina con una macchina che andava al sessanta per cento delle sue possibilità non valeva il rischio; ho preferito accontentarmi del terzo posto».

— Forse avete preferito regolare la macchina più in funzione della prestazione super in prova piuttosto che in gara?

«Assolutamente no. Se non era per il problema dell'iniezione, saremmo stati competitivi per la vittoria; del resto, se ho terminato al terzo posto con una macchina in queste condizioni, vuol dire che la macchina era stata regolata al meglio».

(c. m. m.)

L'ILLUSIONE/Alboreto non fa drammi

Che bello, in Ferrari

«Con un po' di fortuna, si può vincere il mondiale». Quel guaio al dodicesimo giro. Arnoux: «Non me n'è andata bene una». Rivincita a Kyalami?

di Adriano Costa

RIO DE JANEIRO — Sembrava così fuori portata, anche della malasorte, quella Ferrari n. 27 di Michele Alboreto, che i cameramen della TV brasiliana l'avevano tenuta fuori campo esplorando piuttosto con i teleobiettivi le bagarre della muta inseguitrice. La sensazione era condivisa anche a bordo pista: la Ferrari sembrava irraggiungibile. In tre giri, Michele Alboreto si era portato decisamente fuori portata degli avversari. Alla quinta tornata aveva già un vantaggio sul secondo, Warwick, su Renault, di oltre 4". La sua sembrava potersi trasformare in una passeggiata. «A quel punto — spiega il milanese, autore di una partenza alla Villeneuve — avevo già rallentato il ritmo. Non per spocchia: per prudenza. Avevo posto una sufficiente riserva di spazio tra me e gli avversari e controllavo il consumo di carburante, l'usura delle gomme e dei freni. Avevo subito capito che De Angelis aveva avuto un problema in avvio di corsa. Un problema con la seconda marcia. Infatti, dopo la prima proiezione in avanti la Lotus mi si era sfilata dal fianco. Sapevo che gli altri, i due della Porsche, le due Renault, mi sarebbero venuti a cercare. Mi preparavo a una lotta che non sarebbe tardata ad arrivare. Poi, al 12. giro, quel freno anteriore che si blocca; la macchina che parte dritta verso l'esterno della curva verso destra che precede il rettilineo dei box. In un attimo ho fatto un collage di tante cose. Ho messo insieme la paura di andare a sbattere contro il guard-rail; la sorpresa che qualcosa era successo all'avantreno ed ancora non riuscivo a

capire se era freno o sospensione o cos'altro; la convinzione di riuscire a mantenere la macchina su una traiettoria comunque di salvataggio; intanto mi martellava il pensiero di dover mantenere il motore su di giri perché così, comunque, sarei riuscito a ripartire. Se si fosse spento per me sarebbe comunque finita».

EPPOI ECCO Alboreto che riparte, che va ai box per la sosta che sblocca il freno e che quindi torna in pista. Ma quel caliper saltato ha già fatto danni irrimediabili. Da un tubicino cola olio e per lui la gara, dopo il secondo testa coda, è storia finita. Un bel sogno? Domandiamo. «Sì: è stato comunque bello partire lì davanti, senza nessuno che ti sbarrasse la strada. Molto diverso da come ero abituato prima, quando davanti a me c'erano mucchi di macchine. La mia Ferrari andava bene. Ma questo lo sapevo, lo sapevo già prima. No, non avevo angosce per la benzina. Sapevo che non avrei avuto problemi a causa di questa limitazione a 220 litri di carburante imposta dai nuovi regolamenti. Noi non abbiamo raffreddato il carburante come hanno fatto altri. Ricorriamo ad altri mezzi, noi. Noi stiamo nella regolarità assoluta. Sappiamo che mettendo la pressione del turbo ad un limite ragionevole, che ci consente di essere competitivi, non abbiamo e non avremo problemi di eccesso di consumo.»

— Un bilancio, sia pure col rammarico, di questa prima sua uscita mondiale. «Rammarico molto, sì, ma non disperazione. Ci sarà tempo per rifarsi. Nessun dramma. Nessuna scena. Mi è successa una cosa che, in una corsa, può accadere a chiunque. Intanto, ecco, abbiamo

constatato che la Ferrari c'è. C'è eccome. La macchina è buona. Davvero azzeccata. Equilibrata. Facile da guidare. Rispetta agile le traiettorie».

— Una Ferrari da titolo?

«Sì, una Ferrari da titolo. Per vincerlo ci vuole però anche fortuna».

ED ECCO ARNOUX. Nero, e non solo di abbronzatura. «La macchina — dice — mi ha fatto tribolare durante l'intero week-end. Ho avuto problemi di alimentazione. Il venerdì problemi di pescaggio. Il sabato problemi forse anche elettrici. Lo stesso mi è successo in gara. Abbiamo provato a risolvere questi problemi ma non ci siamo riusciti. Sono risaltati immancabilmente fuori. Nelle curve a sinistra, in corsa, il motore perdeva colpi. È stato proprio in una di queste curve a sinistra, quella più lunga, che si affronta in quarta marcia piena, che il motore si è spento. Non c'è stato nulla da fare. No, il fuoco sulla parte posteriore della mia Ferrari non mi ha preoccupato. Si è trattato di un ritorno di fiamma. Non ho avuto paura. Sapevo che non c'erano possibilità d'incendio. La macchina, anche sotto questo profilo, è sicura». Chiude la carellata Forghieri: «Peccato per Alboreto; — dice — un caliper (la pinza del freno, n.d.r.) ci ha fregato. Per Arnoux, poverino, dei problemi di alimentazione che non siamo riusciti a risolvere. Fra 15 giorni c'è Kyalami. Una pista che ci piace. Proveremo a rifarci».

Rosberg: secondo a sorpresa

RIO DE JANEIRO — È stato protagonista di primo piano solo nel finale ma Keke Rosberg ha guadagnato al primo GP dell'84 sei punti d'oro. Così il pilota della Williams-Honda ha spiegato la corsa: «Ecco, sono stato fortunato per la terza volta. Tre volte sono finito secondo in Brasile, due volte sono stato però squalificato mentre questa volta mi hanno concesso di conservare la posizione. Dopo le sessioni di prova posso assicurarvi che non ce lo aspettavamo. Abbiamo lasciato il Sudafrica dopo i test con una macchina caratterizzata da cattiva maneggevolezza, abbiamo tentato di migliorarla ma abbiamo fondamentalmente fallito. La nuova sospensione posteriore ha continuato a causare del sottosterzo e continuavamo a cambiare l'assetto della vettura, perfino sulla griglia siamo intervenuti. Non penso di aver mai pilotato una Williams con una maneggevolezza talmente scarsa».

A DENTI STRETTI. «La mia

politica per la corsa è stata quella di scegliere la miscela più dura per i pneumatici e sperare nel meglio. Però non me la sono veramente presa comoda perché avevo davanti a me Elio De Angelis e René Arnoux e non intendevo permettere loro di andarsene, perciò ho cercato in tutti i modi a tenere le loro ruote. Poi i miei tempi cominciavano a aumentare e sebbene avessi potuto disputare l'intera corsa con un treno di gomme, ho deciso di fermarmi ai box. Grazie al nostro nuovo sistema radio, sono stato in grado di dire a Patrick Head quale miscela gradissi in fatto di gomme. Mi hanno poi dato una miscela leggermente più tenera per la seconda metà della gara. A quel punto avevo Elio dietro di me e così anche in quel caso non ho potuto rallentare. Inoltre, cominciavo ad accusare dei dolori ad un piede, un dolore che ho avuto negli ultimi tre anni ed è come se qualcuno me lo bruciasse. Comunque, arrivare secondo mi ha... guarito». (b.c.)

Tambay: F. 1 da matematici

RIO DE JANEIRO — Patrick Tambay dopo la corsa aveva un diavolo per capello: «Questa non è più Formula Uno. È assurdo che un pilota negli ultimi venti giri si debba preoccupare di quanta benzina ha consumato sino a quel momento e di quanta gliene resta a disposizione. Se vogliono che a guidare le macchine siano dei professori di matematica, lo dicano apertamente. Quello che mi è successo fa passare la voglia di correre. Credo che oggi la Renault avrebbe meritato sacrosantemente la vittoria. Credo che la prestazione di Alboreto sia stato un fuoco di paglia, oggi una vettura gommatata Goodyear non avrebbe vinto».

Questi invece i commenti di altri protagonisti. PATRESE: «La macchina rispetto alle prove stava andando abbastanza bene. Per la gara abbiamo dovuto ridurre notevolmente la pressione di sovrallimentazione per non consumare troppo e guadagnare in affidabilità».

CHEEVER: «Per essere la prima corsa che disputo con l'Alfa posso ritenermi abbastanza soddisfatto.

Il miglioramento in gara rispetto alle difficoltà riscontrate nelle prove si spiega con i meccanici che hanno svolto un lavoro nella notte di sabato veramente encomiabile».

BALDI: «Sin dal via ho avuto problemi con la pressione del turbo. Per questo sono partito in ritardo: la frizione non staccava. Dalle risultanze emerse dalle prove speravo almeno di finire la gara».

GHINZANI: «Abbiamo impostato la gara soprattutto in funzione di svolgere collaudi per il Sudafrica. Mi si è rotta la coppia conica, ma dobbiamo lavorare ancora molto».

FABI: «Durante le prove avevamo evidenziato dei problemi di telaio che per la gara avevamo parzialmente risolto. Dopo il cambio di gomme la macchina andava meglio, poi mi si è rotta la turbina».

DE CESARIS: «Questo Gran Premio del Brasile è meglio dimenticarlo. Al via ho dovuto abbandonare la vettura da gara per la rottura del cambio, in corsa poi mi si è ripetuto lo stesso incidente».

(c.m.m.)

ALBUM DI RIO

Foto Colombo



Foto Villani



Foto Villani



E lui rideva, rideva...

Giocava in casa e in questa corsa avrebbe bagnato ufficialmente il suo secondo titolo mondiale: più che logico, quindi, che Nelson Piquet fosse l'idolo dei festeggiamenti che hanno preceduto la corsa. Il campione, corteggiato e vezzeggiato, si è prestato di buon grado: forse in cuor suo sperava di ripetere l'exploit dell'anno passato, quando, proprio dalla pista di Jacarepaguà aveva iniziato la scalata alla sua seconda iride. Tuttavia, Nelson ha dimenticato i proverbi: da «non dire quattro se non l'hai nel sacco» a «ride bene chi ride ultimo». Lui ha riso prima e, se non ha detto quattro, quasi certamente pensava... almeno tre e mezzo e così alla fine ha riso Prost. Il duello tedesco fra il suo Bmw e il Porsche del francese si è concluso a favore del secondo. Forse il turbo bavarese ha sofferto di «saudade» al contrario: nostalgia della birra e dei wurstel anziché, come è tradizione, del samba, del carnevale e di Copacabana.

Foto: Villani



Foto: Amaduzzi



Foto: Amaduzzi



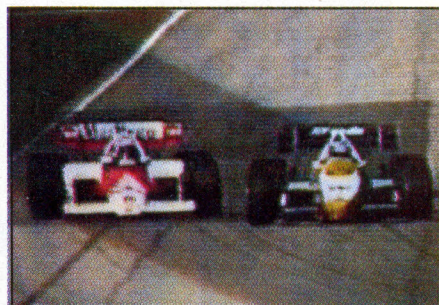
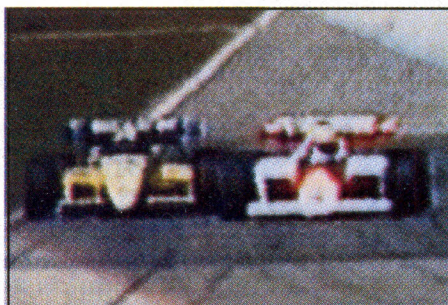
LA MOVIOLA

Fotografie Attualfoto

Se il primo G.P. della stagione lo si dovesse giudicare dal fatto che solo cinque vetture sono passate sotto la bandiera a scacchi (la sesta piazza Tambay se l'è aggiudicata a... piedi per essere stato l'ultimo a fermarsi...) sarebbe lecito pensare

a una corsa molto spettacolare, ma non è stato così: quasi tutti quelli che hanno abbandonato lo hanno fatto ai box e i cambi della guardia sono venuti solo perché il leader del momento ha abdicato. Ecco perché bastano solo sei immagini

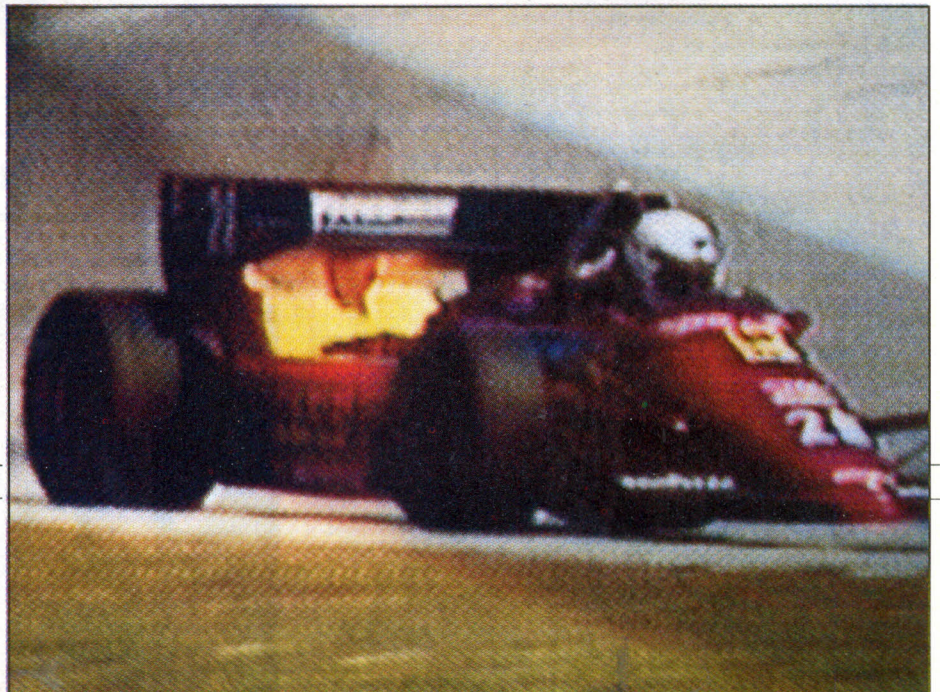
per fotografare il Gran Premio del Brasile 1984. Alla partenza, Michele Alboreto è lesto a prendere la testa sfruttando la sua seconda posizione sulla griglia, anche traendo profitto dal brutto avvio di De Angelis dalla pole position.





Al Cavallino in bianco...

Dopo le speranze della vigilia, con Alboreto secondo al via, il Brasile è stato avaro e amaro per la Ferrari. La prospettiva pare evidenziare la «picchiata» della 27 e a Michele non è rimasto che alzare gli occhi al cielo: «Lassù qualcuno non mi ama». Forghieri (a fianco) non avrà molto tempo per leggere in attesa del Sud Africa: Autosprint può solo fargli gli auguri ma non dargli idee. Per Arnoux (sopra) le pratiche yoga saranno certamente utili per affrontare la gara al massimo della concentrazione, ma esiste uno yoga per il turbo?



(Prima foto). Unico brivido in corsa il sorpasso al pelo (e anche oltre: le due macchine si sono toccate sia pure leggermente) con cui Lauda ha infilato Warwick. (Seconda foto). Finché la macchina ha retto Niki ha tenuto bene la testa ma poi la sua McLaren ha cominciato a fare le bizze tanto che Rosberg ha potuto superarlo pareggiando i giri: poco dopo l'austriaco ha dovuto arrendersi. (Terza foto). Rimasto solo a difendere i colori della Ferrari, Arnoux era riuscito a restare sempre in zona punti ma una fiammata del suo motore ha posto fine alla prova: cedimento di una turbina. (Foto grande). L'incidente più spettacolare è stato, tutto sommato, quello di Mansell e della sua Lotus: dal polverone il pilota è fortunatamente uscito indenne. (Quinta foto). La lunga fuga di Lauda è almeno servita alla scuderia: sotto gli occhi... televisivi di Regazzoni, Prost taglia il traguardo. □



ALBUM DI RIO



Fotografie Villani

Carosello italiano

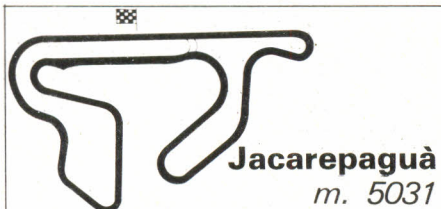
I due fratelli Fabi (sopra) hanno dovuto accontentarsi di una torta vera: Teo non è riuscito ad addentare quella mondiale. Meglio l'italiano adottivo Cheever di quello vero, Patrese (a fianco) per l'Euroalfa. Per Baldi (sotto, al peso) nessun problema di linea: non così il suo Turbo Hart...



La Brabham che... turba

La scuderia di Ecclestone ha comunque avuto il primo posto sul podio ma era quello di Miss Formula 1, titolo vinto dalla ragazza Brabham. Pare che Bernie abbia chiesto a Balestre almeno quei punti, per il Mondiale...





Così (in 26) al via

1. FILA	
11 Elio De Angelis Lotus Renault 1'28"392	27 Michele Alboreto Ferrari C4 1'28"898
2. FILA	
16 Derek Warwick Renault 1'29"025	7 Alain Prost McLaren Tag 1'29"330
3. FILA	
12 Nigel Mansell Lotus Renault 1'29"364	8 Niki Lauda McLaren Tag 1'29"854
4. FILA	
1 Nelson Piquet Brabham BMW 1'30"149	15 Patrick Tambay Renault 1'30"554
5. FILA	
6 Keke Rosberg Williams Honda 1'30"611	20 René Arnoux Ferrari C4 1'30"695
6. FILA	
22 Riccardo Patrese Euro Alfa Romeo 1'30"973	23 Eddie Cheever Euro Alfa Romeo 1'30"282
7. FILA	
5 Jacques Laffite Williams Honda 1'31"548	26 Andrea De Cesaris Ligier Renault 1'32"895
8. FILA	
2 Teo Fabi Brabham BMW 1'33"272	19 Ayrton Senna Toleman Hart 1'33"525
9. FILA	
20 Johnny Cecotto Toleman Hart 1'35"300	3 Martin Brundle Tyrrell Ford 1'36"081
10. FILA	
25 Francois Hesnault Ligier Renault 1'36"238	18 Thierry Boutsen Arrows Ford 1'36"312
11. FILA	
24 Pier Carlo Ghinzani Osella Alfa Romeo 1'36"434	4 Stefan Bellof Tyrrell Ford 1'36"609
12. FILA	
21 Mauro Baldi Spirit Hart 1'36"816	17 Marc Surer Arrows Ford 1'37"204
13. FILA	
9 Philippe Alliot Ram Hart 1'37"709	10 Jonathan Palmer Ram Hart 1'37"919

Circuito: Jacarepaguà (m. 5031)

Distanza: 61 giri pari a km 306,891

Organizzatore: Confederaçao Brasileira

de automobilismo.

2000 Rio de Janeiro.

Direttore di gara: M. Hidsay

Partenza: ore 13,29

Spettatori: 70.000

Condizioni atmosferiche: caldo e sole sia in prova che in gara

Così (in 9) al traguardo

PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Alain Prost	McLaren Tag	61	1.42'34"492	179,511 kmh	
2. Keke Rosberg	Williams Honda	61	1.43'15"006	178,300 kmh	48"514
3. Elio De Angelis	Lotus Renault	61	1.43'33"620	177,800 kmh	59"128
4. Eddie Cheever	Euro Alfa Romeo	60	1.42'58"997	176,100 kmh	1 giro
5. Martin Brundle	Tyrrell Ford	60	1.42'51"979	176,100 kmh	1 giro
6. Patrick Tambay	Renault RE50	59	1.39'56"550	173,200 kmh	2 giri
7. Thierry Boutsen	Arrows Ford	59	1.43'22"562	172,300 kmh	2 giri
8. Marc Surer	Arrows Ford	59	1.43'54"426	171,400 kmh	2 giri
9. Jonathan Palmer	Ram Hart	58	1.44'06"088	168,200 kmh	3 giri

I ritirati

PILOTA	VETTURA	GIRI	CAUSA
Derek Warwick	Renault	51	rottura sospensione anteriore
Andrea De Cesaris	Ligier Renault	42	rottura leva del cambio
Riccardo Patrese	Euro Alfa Romeo	41	rottura cambio
Niki Lauda	McLaren Tag	38	contatto elettrico
Nigel Mansell	Lotus Renault	35	testa coda
Nelson Piquet	Brabham BMW	32	motore
Teo Fabi	Brabham BMW	32	rottura turbina
René Arnoux	Ferrari	30	batteria
Pier Carlo Ghinzani	Osella Alfa Romeo	28	rottura cambio
Francois Hesnault	Ligier Renault	25	motore
Philippe Alliot	Ram Hart	24	rottura turbina
Johnny Cecotto	Toleman Hart	18	rottura turbina
Jacques Laffite	Williams Honda	15	rottura turbina
Michele Alboreto	Ferrari	14	rottura caliper freni
Mauro Baldi	Spirit Hart	12	rottura turbina
Stefan Bellof	Tyrrell Ford	11	distacco filo acceleratore
Ayrton Senna	Toleman Hart	8	rottura turbina

I giri più veloci

PILOTA E VETTURA	GIRO	TEMPO
Prost (McLaren)	42	1'36"499
Warwick (Renault)	41	1'36"556
Tambay (Renault)	30	1'37"211
De Angelis (Lotus)	36	1'38"180
Lauda (McLaren)	31	1'38"389
Rosberg (Williams)	51	1'38"506
Alboreto (Ferrari)	15	1'38"530
Mansell (Lotus)	35	1'38"796
Cheever (Euro Alfa)	35	1'39"125
Palmer (Ram)	3	1'39"494
Patrese (Euro Alfa)	35	1'39"953
Fabi (Brabham)	31	1'39"953
Piquet (Brabham)	6	1'40"003
Arnoux (Ferrari)	6	1'40"273
De Cesaris (Ligier)	21	1'40"673
Brundle (Tyrrell)	60	1'40"804
Laffite (Williams)	5	1'41"096
Bellof (Tyrrell)	6	1'41"676
Senna (Toleman)	6	1'42"286
Cecotto (Toleman)	11	1'42"880

Hesnault (4) (Ligier) 1'42"998; **Boutsen** (15) (Arrows) 1'43"247; **Ghinzani** (20) (Osella) 1'43"878; **Surer** (52) (Arrows) 1'43"960; **Alliot** (14) (Ram) 1'44"934; **Baldi** (9) (Spirit) 1'46"380.

I primati

PRIMATO SULLA DISTANZA

È rimasto imbattuto. Appartiene allo stesso Alain Prost (Renault) che nel 1982 vinse in 1.44'33"134 alla media di 181,892 km/h.

PRIMATO SUL GIRO

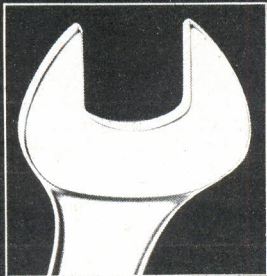
Alain Prost (McLaren Tag MP 4) in 1'36"499 alla media di 187,686 km/h (nuovo record)

SQUALIFICA

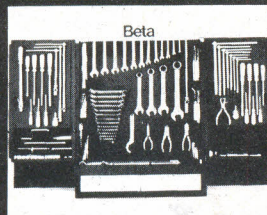
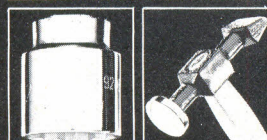
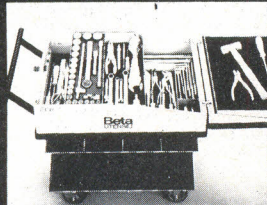
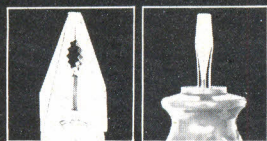
Winkelhook fuori dalla griglia

L'ATS di Manfred Winkelhook è stata al centro dell'interesse generale durante le prove del sabato. Winkelhook è rimasto in panne a poche centinaia di metri dall'ingresso dei box. È stato spinto dai suoi meccanici della corsia in un momento in cui le prove erano momentaneamente sospese. Il fatto in chiara violazione all'art. 10 del regolamento sportivo internazionale ha portato i commissari a riunirsi. Nonostante le difese del patron della squadra tedesca Schmidt veniva deciso di escludere dalle prove l'ATS di Winkelhook. Il suo posto sulla griglia di partenza è stato preso da Jonathan Palmer, che non si era qualificato. Winkelhook aveva ottenuto il quindicesimo tempo.

Beta UTENSILI



I meccanici di Formula esigono utensili maneggevoli e di sicuro affidamento perchè lottano contro il tempo.



COSE
DA
FORMULA 1

Beta UTENSILI

GP BRASILE

Tutti i tempi delle prove

PILOTA	VETTURA	PNEUMATICI	VENERDI		SABATO		DOMENICA
			I	II	III	IV	
De Angelis	(Lotus Renault 95)	Goodyear	1'36"244	1'29"625	1'30"542	1'28"542	1'35"138
Alboreto	(Ferrari 126 C4)	Goodyear	1'31"445	1'29"650	1'34"671	1'28"898	1'35"863
Warwick	(Renault RE 50)	Michelin	1'34"963	1'30"945	1'33"499	1'29"025	1'38"392
Prost	(McLaren Tag MP4)	Michelin	1'32"622	1'29"823	1'35"061	1'29"330	1'34"740
Mansell	(Lotus Renault 95)	Goodyear	1'35"562	1'29"364	1'31"411	1'30"162	1'37"514
Lauda	(McLaren Tag MP4)	Michelin	1'33"586	1'29"951	1'33"984	1'29"854	1'34"061
Piquet	(Brabham BMW BT53)	Michelin	1'32"799	1'31"068	1'32"290	1'30"149	1'36"670
Tambay	(Renault RE50)	Michelin	1'34"174	1'30"719	1'33"848	1'30"554	1'38"924
Rosberg	(Williams Honda FW09)	Goodyear	1'33"902	1'31"778	1'36"479	1'30"611	1'40"553
Arnoux	(Ferrari 126 C4)	Goodyear	1'36"029	1'30"832	1'38"587	1'30"695	1'37"705
Patrese	(Euro Alfa 184)	Goodyear	1'39"199	1'30"973	1'37"238	1'31"679	1'40"285
Cheever	(Euro Alfa 184)	Goodyear	1'34"146	1'33"115	1'40"148	1'31"262	1'39"164
Laffite	(Williams Honda FW09)	Goodyear	1'39"116	1'32"032	1'40"134	1'31"548	1'40"932
De Cesaris	(Ligier Renault JS23)	Michelin	1'35"629	1'34"622	1'34"905	1'32"895	1'40"388
Winkelhock	(ATS BMW D06)	Pirelli	1'37"739	1'35"395	1'36"693	1'32"997	
T. Fabi	(Brabham BMW BT53)	Goodyear	1'38"138	1'33"951	1'32"966	1'33"277	1'37"934
Senna	(Toleman Hart TG283)	Pirelli	1'37"528	1'36"867	1'35"731	1'33"525	1'39"746
Cecotto	(Toleman Hart TG283)	Pirelli	1'37"663	1'35"980	1'36"252	1'35"300	1'41"299
Brundle	(Tyrrell Ford O12)	Goodyear	1'36"152	1'36"081	1'40"226	1'36"081	1'39"928
Hesnault	(Ligier Renault JS23)	Michelin	1'40"324	1'36"257	1'40"472	1'36"238	1'40"484
Boutsen	(Arrows A6 Ford)	Goodyear	1'36"685	1'36"737	1'40"670	1'36"312	1'41"742
Ghinzani	(Osella Alfa FA1F)	Pirelli	1'42"505	1'40"431	1'38"377	1'36"434	1'40"971
Bellof	(Tyrrell Ford O12)	Goodyear	1'36"442	1'36"957	1'38"083	1'36"609	1'38"720
Baldi	(Spirit Hart 101B)	Pirelli	1'37"954	1'36"816	1'39"809	1'39"873	1'43"086
Surer	(Arrows A6 Ford)	Goodyear	1'39"911	1'37"204	1'41"780	1'37"348	1'42"631
Alliot	(Ram Hart 02)	Pirelli	1'47"129	1'38"124	1'39"663	1'37"709	1'44"851
Palmer	(Ram Hart 02)	Pirelli	1'48"569	1'39"840	1'39"551	1'37"919	1'45"275

N.B. - I tempi della prima e della terza sessione non sono validi per lo schieramento di partenza.

L'altalena della corsa

giro	1.class.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
10.	ALBO	LAU	WAR	MAN	TAM	PRO	ARN	DEA	ROS	FAB
20.	LAU	WAR	PRO	MAN	TAM	ARN	DEA	ROS	PIQ	CHE
30.	LAU	PRO	WAR	ARN	DEA	ROS	PIQ	MAN	TAM	CHE
40.	WAR	PRO	TAM	ROS	DEA	CHE	BRU	BOU	SUR	DEC
50.	WAR	PRO	TAM	ROS	DEA	CHE	BRU	BOU	SUR	PAL
60.	PRO	ROS	DEA	CHE	BRU	TAM	BOU	SUR	PAL	

Le pagelle

PILOTI	VOTO
De Angelis	10
Lauda	10
Alboreto	10
Prost	9
Tambay	9
Warwick	9
Mansell	9
Piquet	8
Rosberg	8
Brundle	8
Boutsen	8
Palmer	8
Cheever	7

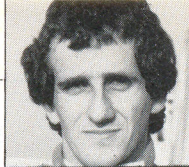
PILOTI	VOTO
Surer	7
De Cesaris	7
Patrese	7
Fabi	6
Arnoux	6
Ghinzani	5
Laffite	5
Baldi	5
Hesnault	4
Cecotto	4
Bellof	4
Alliot	3
Senna	3

VETTURE	VOTO
McLaren	10
Ferrari	10
Lotus	9
Williams	8
Alfa	8
Renault	8
Tyrrell	7
Arrows	7
Brabham	7
Ligier	6
Ram	5
Toleman	4
Spirit	3
Osella	3

«PIU'»	
Fortunato:	Prost
Combattivo:	De Angelis
Fortunata:	Williams
Efficace:	McLaren

«MENO»	
Fortunato:	Lauda e Alboreto
Combattivo:	Senna
Fortunata:	Ferrari
Efficace:	Osella

ORGANIZZAZIONE	voto 3
SICUREZZA	voto 8

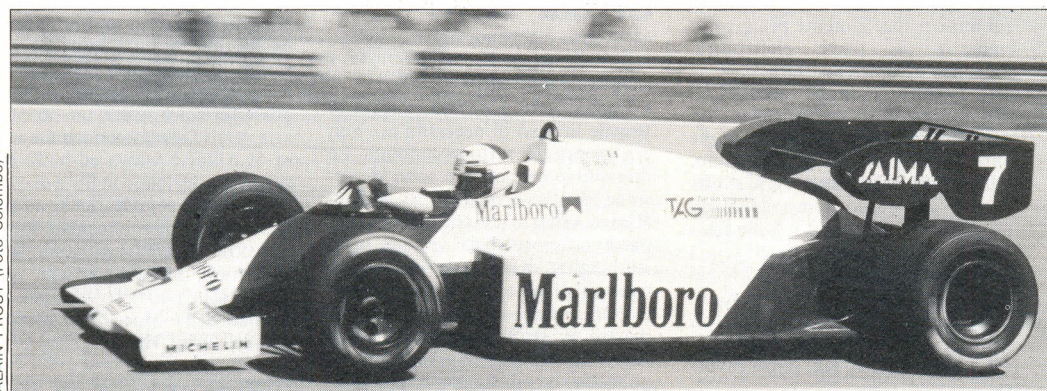


Classifiche iridate dopo 1 gara

BRASILE 23-3	SUDAFRICA 7-4	BELGIO 29-4	S. MARINO 6-5	FRANCIA 20-5	MONACO 3-6	CANADA 17-6	DETROIT 24-6	DALLAS 8-7	G. BRETAGNA 22-7	GERMANIA 5-8	AUSTRIA 19-8	OLANDA 26-8	ITALIA 9-9	EUROPA 7-10	SPAGNA 21-10	TOTALE PUNTI	PUNTI UTILI
--------------	---------------	-------------	---------------	--------------	------------	-------------	--------------	------------	------------------	--------------	--------------	-------------	------------	-------------	--------------	--------------	-------------

MONDIALE PILOTI

1. Prost	9	9	9
2. Rosberg	6	6	6
3. De Angelis	4	4	4
4. Cheever	3	3	3
5. Brundle	2	2	2
6. Tambay	1	1	1



ALAIN PROST (Foto Colombo)

MONDIALE COSTRUTTORI

1. McLaren	9	9	9
2. Williams	6	6	6
3. Lotus	4	4	4
4. Alfa Romeo	3	3	3
5. Tyrrell	2	2	2
6. Renault	1	1	1

Così al peso

Tyrrell (Brundle)	kg 558
Williams (Rosberg)	kg 561
McLaren (Prost)	kg 576
Ram (Palmer)	kg 571
Lotus (De Angelis)	kg 557
Renault (Tambay)	kg 554
Arrows (Surer)	kg 558
Arrows (Boutsen)	kg 561
Euro Alfa (Cheever)	kg 554

RECLAMO

A fine gara l'Arrows ha reclamato contro la Tyrrell di Martin Brundle che si è classificata quinta. Secondo il team Arrows la Tyrrell, quando si è fermata ai box ha aggiunto benzina nei serbatoi. Ascoltati i commissari ai box il reclamo è stato rigettato perché privo di fondamento, anche se il serbatoio dell'acqua della Tyrrell conteneva a fine corsa un liquido di colore nerastro che è stato prelevato per farlo esaminare. I commissari sportivi hanno verificato la capacità dei serbatoi della McLaren di Prost, della Williams di Rosberg e dell'Arrows di Boutsen. Tutte e tre le vetture sono state trovate conformi al regolamento. Nei serbatoi della vettura vincitrice pare siano rimasti addirittura 28 litri di benzina, che è stata prelevata.

Le soste ai box

Questi i tempi dei vari piloti nelle operazioni di cambio pneumatici: Brundle (Tyrrell) 34"791; Rosberg (Williams) 33"680; Prost (McLaren) 36"739; De Angelis (Lotus) 40"292; Mansell (Lotus) 27"731; Tambay (Renault) 33"674; Warwick (Renault) 22"440; Patrese (Euro Alfa Romeo) 54"698; Cheever (Euro Alfa Romeo) 35"931; De Cesaris (Ligier) 37"824.

I piloti alla bilancia

Al primo appuntamento del 1984 si è constatato che i piloti nella stragrande maggioranza dei casi sono ingrassati rispetto all'anno scorso. I piloti sono stati pesati dalla Fisa per poter detrarre il peso stesso da quello dalle vetture. Nella speciale classifica ha vinto il nostro Ghinzani, che è ingrassato rispetto al 1983 di ben cinque chili. Ecco di seguito i pesi di tutti i partecipanti (fra parentesi i pesi dell'anno scorso).

Piquet 70,4 (68,8); **Fabi** 68,2; **Brundle** 71,7; **Bellof** 72,8; **Laffite** 64,6 (63,8); **Rosberg** 67,8 (68,2); **Prost** 64,0 (64,4); **Lauda** 64,4 (69,4); **Alliot** 72,6; **Palmer** 75,0; **De Angelis** 79,0 (74,8); **Mansell** 77,6 (74,8); **Winkelhock** 74,2 (76); **Tambay** 79,4 (83,40); **Warwick** 79,2 (76,4); **Surer** 70,0 (68,0); **Boutsen** 75,2 (74,4); **Senna** 67,0; **Cecotto** 72,8 (70,6); **Baldi** 69,8 (70,6); **Patrese** 79,0 (78,4); **Cheever** 79,2 (78,8); **Ghinzani** 79,8 (74,2); **Hesnault** 71,0; **De Cesaris** 74,2 (72,0); **Alboreto** 72,0 (70,6); **Arnoux** 67,4 (66,8).

TROFEO VILLENEUVE

GP BRASILE — 1. De Angelis e Prost punti 12; 3. Warwick 10; Alboreto 6; 5. Tambay 4; 6. Lauda 3; 7. Mansell 2; 8. Rosberg 1.

In contemporanea al mondiale di F. 1 è iniziato anche il classico trofeo Villeneuve, che premia i detentori dei migliori giri in prova e in gara. La classifica viene stilata sommando i punteggi dei primi sei tempi dello schieramento e della corsa. Per questa ragione Alain Prost e Elio De Angelis dopo il GP del Brasile sono appaiati al comando della classifica. Il trofeo dedicato alla memoria del campione canadese ha gli identici punteggi del mondiale, ovvero 9 - 6 - 4 a scalare fino al sesto.

Velocità: Piquet 225 kmh davanti ai box

JACAREPAGUÀ — Nelson Piquet, nonostante le prove poco fortunate, si è preso la soddisfazione di raggiungere la velocità massima davanti ai box di Rio, sul rettilineo che porta alla prima curva dell'autodromo brasiliano. La sua Brabham ha toccato i 225,108 kmh sfiorati solamente dalla Ferrari di Michele Alboreto, accreditato di 223,392. Il servizio cronometraggio non ha comunicato le velocità della prima sessione di venerdì mattina.

VENERDI'

N. Pilota	1. sessione	2. sessione
1 Piquet	225,108	
2 Fabi	212,943	
3 Brundle	198,476	
4 Bellof	197,141	
5 Laffite	215,438	
6 Rosberg	215,735	
7 Prost	218,449	
8 Lauda	222,227	
9 Alliot	200,128	
10 Palmer	206,564	
11 De Angelis	214,158	
12 Mansell	219,780	
14 Winkelhock	214,012	
15 Tambay	221,075	
16 Warwick	220,659	
17 Surer	199,957	
18 Boutsen	200,685	
19 Senna	204,314	
20 Cecotto	205,253	
21 Baldi	205,568	
22 Patrese	217,184	
23 Cheever	219,420	
24 Ghinzani	204,670	
25 Hesnault	208,483	
26 De Cesaris	210,789	
27 Alboreto	222,755	
28 Arnoux	225,433	

SABATO

N. Pilota	1. sessione	2. sessione
1 Piquet	221,912	223,179
2 Fabi	215,685	218,908
3 Brundle	198,141	199,405
4 Bellof	198,518	196,069
5 Laffite	199,574	212,124
6 Rosberg	207,846	219,471
7 Prost	205,523	218,471
8 Lauda	214,305	217,890
9 Alliot	204,715	202,112
10 Palmer	204,003	203,560
11 De Angelis	212,220	215,190
12 Mansell	215,190	218,471
14 Winkelhock	213,476	220,038
15 Tambay	212,653	219,934
16 Warwick	215,240	219,625
17 Surer	199,532	199,108
18 Boutsen	196,934	198,644
19 Senna	204,403	204,760
20 Cecotto	206,746	205,613
21 Baldi	203,251	196,275
22 Patrese	203,207	213,817
23 Cheever	202,069	211,741
24 Ghinzani	208,864	209,330
25 Hesnault	206,110	210,600
26 De Cesaris	211,980	216,282
27 Alboreto	215,438	223,392
28 Arnoux	209,190	222,808

BRABHAM

Un calcolatore sul cruscotto

BT 53/5: Nelson Piquet
BT 53/2: Teo Fabi
BT 53/3: «muletto»

Tutte le tre scocche portate in Brasile sono nuove, del tipo «53» ne sono già state realizzate appunto cinque esemplari. Rispetto al telaio dello scorso anno la modifica principale riguarda la zona del serbatoio, allungato di 6 cm per contenere i 220 litri di benzina contro i 190 del 1983. Rispetto alla monoposto che avevamo visto nelle ultime prove vi sono molte piccole modifiche di dettaglio. La più vistosa, l'aggiunta di un radiatore dell'olio supplementare sulla fiancata di destra, posizionato sopra quello di forma allungata diviso fra acqua ed olio. Nuova la presa per attaccare la bombola ad aria compressa dei sollevatori idraulici per cambiare le gomme. Ora è davanti sul musetto e sul lato destro ed è visibile grazie ad un foro sulla carrozzeria. Nuova anche la zona del cruscotto che contiene un calcolatore in grado di fornire al pilota numerose informazioni che vanno dal consumo istantaneo, alla quantità di benzina ancora a bordo, alla diretta informazione su quanti giri possono essere ancora completati, vi sono poi piccole modifiche di dettaglio nei veri attacchi e nella carrozzeria. Nuovo anche il sistema con spruzzo d'acqua per il raffreddamento dello scambiatore. Il serbatoio del liquido è nascosto nella gobba dietro il roll-bar del cofano motore e contiene circa 12 litri.

WILLIAMS

Piloti in diretta con i box

FW09/R: Keke Rosberg
FW09/3: Jacques Laffite
FW09/5: «muletto»

Tutte e tre le vetture portate in Brasile hanno telaio di nuova costruzione, dato che per l'ultima gara, lo scorso anno, in Sud Africa erano state portate solo due scocche. Il maggior lavoro sulle Williams è stato fatto sulla parte posteriore con una sospensione completamente nuova. Di vecchio è rimasto solo il portamozzo praticamente invariato da quattro stagioni. Ora le sospensioni sono fissate direttamente al cambio senza più centine di sostegno. Lo schema è quello dei tiranti di collegamento fra triangolo superiore e punto di attacco inferiore dell'ammortizzatore. Notevole la lunghezza del triangolo superiore a cui è collegata la bielletta per regolare il camber. L'ammortizzatore ha un angolo rilevante con la verticale. La nuova sospensione ha imposto

un cambiamento nella posizione degli scarichi che ora sono rialzati. Diversi anche i profili inferiori nella parte posteriore, leggermente più rialzati rispetto al Sud Africa '83. Venerdì il muletto aveva la vecchia sospensione ma sabato veniva equipaggiato con la nuova. Nuovo lo scambiatore di calore per l'olio (la Williams è l'unica ad essere senza radiatore olio), più piccolo e ad andamento orizzontale. Le Williams hanno usato in prova dischi al carbonio della Heatox (come la Brabham) con doppie pinze Lockheed dietro e singole grosse A-P davanti. I piloti hanno a disposizione sul lato sinistro una grossa manetta che permette di regolare la pressione del turbo. Molte novità sui motori specialmente per quanto riguarda la parte elettronica. L'Honda è l'unica ad usare (insieme alla Ferrari) i doppi iniettori. Il programma è di costruirne in un anno circa 35/40. I piloti, come hanno già fatto lo scorso anno, hanno l'interfono per parlare ai box dando i dati del consumo rilevati da un display sul cruscotto. Sulle fiancate vi sono dei serbatoi dell'acqua per raffreddare gli scambiatori i cui ugelli dei spruzzi sono nascosti dalle carenature degli scambiatori stessi. Le Williams dovrebbero pesare intorno ai 510 Kg, senza zavorra.

TYRRELL

Un po' d'acqua per il Ford

O12/: Martin Brundle
O12/: Stefano Bellof
O12/: «muletto»

Telaio nuovo per Brundle, diverso come costruzione e più leggero ma al tempo stesso più rigido dei primi

due. Modificate sono le sospensioni sia anteriori che posteriori, così come nuovo è il grosso alettone posteriore tipo Ferrari. Per la prima volta la Tyrrell usa l'iniezione d'acqua per il motore Ford DFY anche se sembra che questa sia solo la scusa per poter avere un grosso serbatoio per l'acqua che servirà da zavorra in gara. Tale serbatoio è situato lungo la fiancata destra ed è munito di valvola di riempimento rapido. La Tyrrell ha 6 motori della serie DFY e 4 normali DFV.

MCLAREN

Dischi carbonio ormai O.K.

MP4-2/1: Niki Lauda
MP4-2/2: Alain Prost
MP4-2/3: «muletto»

La terza vettura è stata portata in Brasile in caso di necessità ma non era ancora del tutto assemblata. Le due nuove monoposte sono in versione identica a quella vista al Paul Ricard. Gli scarichi che escono nella parte inferiore della vettura sono stati tagliati in modo da non interferire con gli scivoli posteriori inclinati. Ora questi ultimi hanno una piastra di protezione ma in Sud Africa forse saranno già di un nuovo materiale più resistente al calore. Leggermente diverso il collegamento fra le due paratie interne del grosso alettone posteriore che da sezione rotonda è passato ora ad un profilo alare di circa 6 cm di corda. Le McLaren hanno usato dischi al carbonio (con fori ventilati) della Sep montati sulle nuove pinze fatte dalla stessa McLaren e già viste durante tutto l'inverno. In fabbrica sono in arrivo altri tre telai della nuova serie modificati specialmente nella parte posteriore. La Porsche ha portato 6 motori alquanto modi-

ficati per avere un buon consumo. Fra due o tre gare dovrebbe apparire una nuova centralina elettronica della Bosch composta da una singola scatola al posto delle due che al momento sono sopra il serbatoio della benzina.

RAM

Molto da migliorare

O1/03: Jonathan Palmer
O2/03: Philippe Alliot

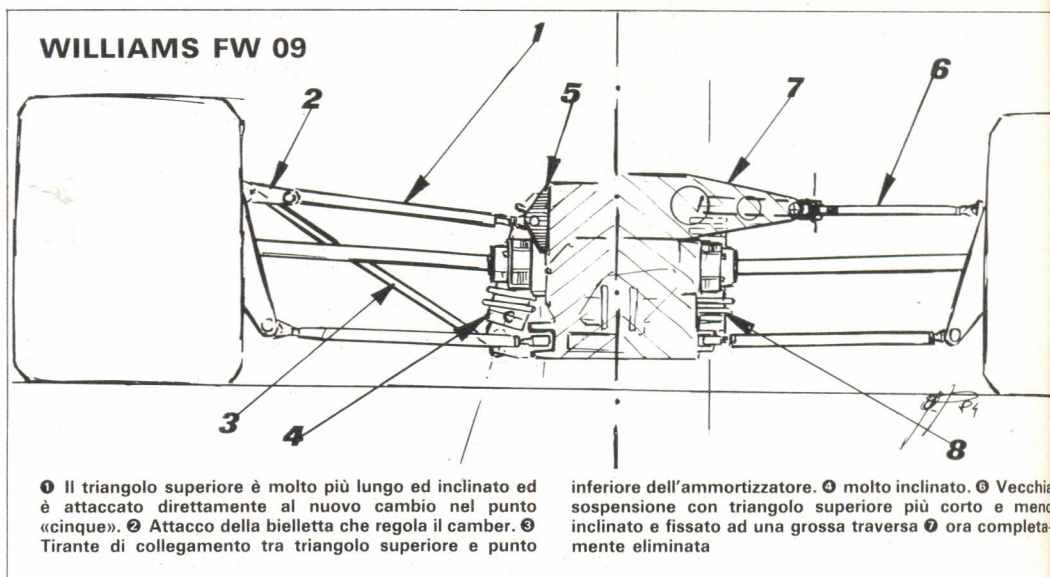
Decisamente le macchine più brutte viste negli ultimi anni queste due Ram. Il serbatoio della benzina è talmente alto e largo che mette completamente in ombra l'alettone posteriore. A tal punto che Dave Kelley, il progettista della squadra, ha preferito far levare il cofano posteriore per avere un po' più di aria verso l'ala posteriore. La vettura di Alliot è nuova ed ha la parte superiore del telaio in fibra di carbonio. Le Ram sono le uniche ad avere ancora la sospensione posteriore del tipo a bilanciante (tutti hanno quelle a tirante). Sia Palmer che Alliot avevano la nuova avversione elettronica della Marelli sui motori 4 cilindri turbo Hart.

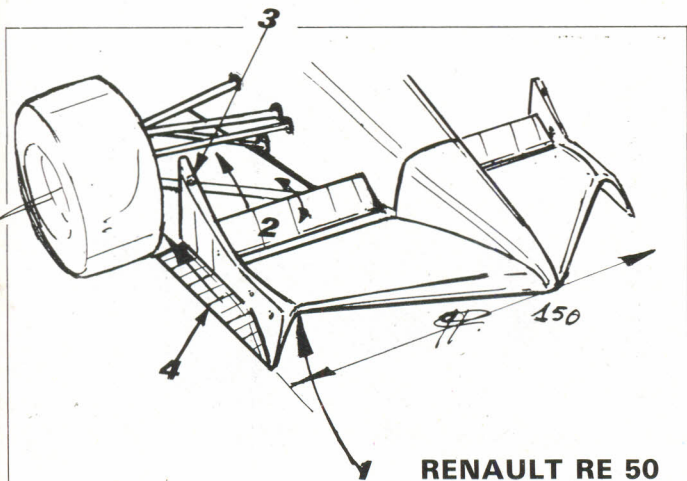
LOTUS

Alla ricerca del fresco

95T/3: Elio De Angelis
95T/2: Nigel Mansell
95T/1: «muletto»
94/T2: esposizione

Quattro vetture nei box Lotus ma la quarta era rimasta in Brasile dai testi di gennaio come vettura da esposizione. Il primo giorno sia De Angelis che Mansell hanno iniziato le





RENAULT RE 50

Alettone anteriore usato nelle prove per avere maggiore carico. Lo scopo principale è quello di deviare 1 l'aria all'interno delle ruote anteriori. 2 I Flap sono regolabili tramite una vite nel punto 3. 4 Paratie orizzontali per indirizzare in flusso d'aria. L'alettone vero e proprio è più stretto dei 150 cm prescritti dal regolamento proprio per la forma sinuosa delle carenature verticali.

prove con le nuove configurazioni aerodinamiche, cioè diversi profili degli alettoni anteriori, nuove carrozzerie con entrate ed uscite d'aria dei radiatori laterali diverse e doppi flap sovrapposti ai lati dell'alettone posteriore. Le carrozzerie si riconoscono facilmente perché sono molto più arrotondate all'ingresso dell'aria nelle fiancate. De Angelis prima, poi Mansell sono ritornati alla vecchia configurazione con meno carico aerodinamico. Venerdì entrambi i piloti hanno girato con dei radiatori d'acqua supplementari piazzati sopra quelli già esistenti. Sono state applicate delle prese d'aria nella zona davanti alle ruote posteriori per raffreddare la valvola Wastegate e gli ammortizzatori posteriori. Le Lotus, come molte altre squadre, hanno dei grossi serbatoi d'acqua nella zona del sedile del pilota e sul fianco: sono muniti di valvola di tipo aeronautico per il rifornimento rapido (una per lato nelle fiancate). De Angelis ha provato senza successo i dischi al carbonio utilizzati poi da Mansell in corsa. Da notare che da quest'anno le Lotus montano come Ferrari, Renault, Ligier, Toleman, Osella pinze per i freni della Brembo. Sulla vettura di De Angelis sono state montate le turbine americane Garrett mentre su quella di Mansell vi erano le solite KKK.

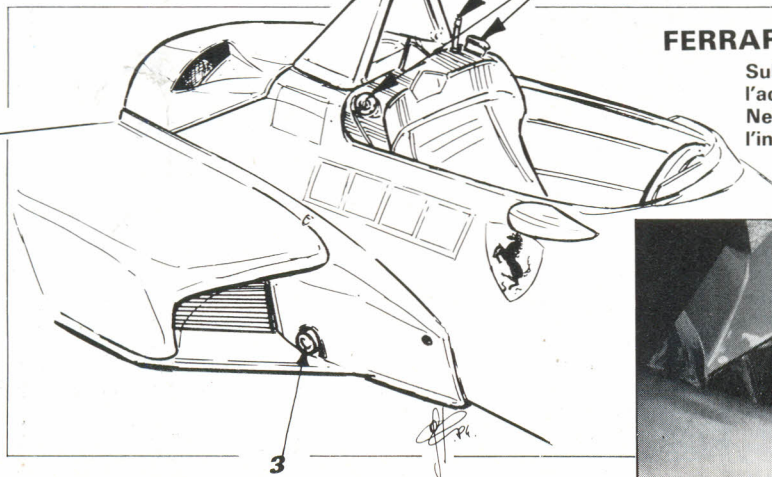
RENAULT

Benzina congelata

RE50/3: Patrick Tambay
RE50/4: Derek Warwick
RE50/2: «muletto»

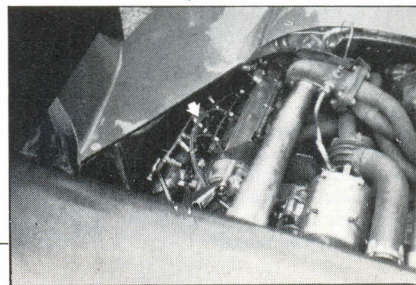
Nuova vettura per Warwick. Dopo le prove in Sudafrica sono state aumentate le prese di raffreddamen-

to del motore e le uscite d'aria sopra i radiatori laterali. Tutte e tre le vetture hanno montato turbine Garret senza problemi. Se ne è visto anche uno di un tipo leggermente più grande da usare per le qualificazioni. Piccole modifiche di dettaglio atte anche a guadagnare peso come il serbatoio di recupero dell'olio in carbonio. Venerdì è stato provato un grande alettone anteriore per avere più carico. Non è stato ripetuto l'esperimento delle quattro turbine Garret (di dimensioni più piccole) (montate in serie a due a due) fatto in Sudafrica. L'esperimento durato troppo poco verrà ripetuto. Per le due trasferte sono stati portati 12 motori per la Renault e 15 in totale per le due squadre affiliate, cioè Lotus e Ligier. I piloti hanno a disposizione un display che informa su quanto carburante è già stato consumato. Inoltre hanno la possibilità di comunicare ai box con la radio. La Renault ha portato una apparecchiatura in grado di gelare la benzina fino a meno 30 gradi.



FERRARI serbatoio acqua

Sulla Ferrari il serbatoio dell'acqua è inserito nel sedile. Nella foto i doppi iniettori dell'iniezione Weber-Marelli



ARROWS

Sapore di antico

A6/4: Marc Surer
A6/5: Thierry Boutsen
A6/1: «muletto»

Le Arrows sono praticamente le vetture dello scorso anno adattate alle esigenze delle nuove gomme radiali. La nuova macchina è praticamente ultimata, manca solo il benessere dei tecnici della BMW per la installazione del motore turbo. Il telaio è misto, con la parte inferiore in pannelli sandwich di alluminio e quella superiore in carbonio. Le prime prove dovrebbero aver luogo subito dopo il Gran Premio del Sudafrica.

ATS

Versione 1984 solo «muletto»

D6/03: Manfred Winkelhock
D7/01: «muletto»

Prima dell'inizio delle prove ufficiali è giunta dall'Europa la nuova vettura, la D7 in gran parte disegnata da Gustav Brunner prima di lasciare la squadra ed andare alla Euroracing, dato che il prototipo è stato iniziato a luglio dello scorso anno. Rispetto all'altra vettura ha la nuova scocca, anche perché sul vecchio modello sono stati praticamente montati tutti i pezzi della nuova monoposto. In particolare il telaio (sempre in fibra di carbonio e kevlar e facente funzione di carrozzeria nella parte centrale) è stato materialmente realizzato in Germania. È molto più piccolo nella zona del serbatoio per migliorare il flusso d'aria verso l'alettone. La scocca nella parte posteriore è tagliata obli-

quamente come la Euro-Alfa ed anch'essa ha il roll-bar integrato nella struttura in carbonio. Alquanto diversa la aerodinamica con fiancate più corte e nuovi scambiatori di calore e radiatori: quello dell'acqua è molto grande e obliquo, quello dell'olio, piccolo, e piazzato davanti alla ruota posteriore destra in posizione verticale. Il serbatoio dell'olio, sopra il cambio segue la forma del cofano motore. La Carrozzeria superiore si restringe notevolmente.

SPIRIT

L'unica a «freccia»

101/B/1: Mauro Baldi

La Spirit non è altro che la vettura dello scorso anno a cui è stato montato il quattro cilindri in linea Hart al posto dei sei cilindri Honda. È l'unica vettura ad avere la forma a freccia nella disposizione dei radiatori (che sono a destra mentre lo scambiatore di calore è a sinistra) ed è anche l'unica ancora con sospensioni del tipo a bilanciere sia davanti che dietro. Di novità (oltre al necessario adattamento delle sospensioni alle gomme Pirelli) il grosso alettone posteriore collegato con grandi paratie laterali ai profili della carrozzeria che arriva fino alla parte terminale del cambio.

EUROALFA

Più avanti freni al carbonio

184T/2: Riccardo Patrese
184T/1: Eddie Cheever
183T/6: «muletto»

Praticamente invariate rispetto alla presentazione le due nuove vetture. Sono apparsi i serbatoi dell'acqua per l'iniezione-benzina e per raffreddare gli scambiatori. Uno di

segue

segue

circa 2,5 litri e piazzato sopra il cambio e serve per la miscelazione nella benzina, gli altri due sono piazzati sopra la carenatura della presa d'aria degli scambiatori stessi e ne seguono la forma contenendo circa 3 litri ciascuno. Prossimamente verranno provati i freni al carbonio. La scocca dell'Alfa, molto bella e ben realizzata, ha destato però perplessità perché, nel caso venissero legalizzati certi sistemi per zavorrare le vetture, difficilmente potrebbe contenere al suo interno serbatoi vari e altre cose. L'alettone posteriore in quattro pezzi ha anche i flap laterali con quattro profili.

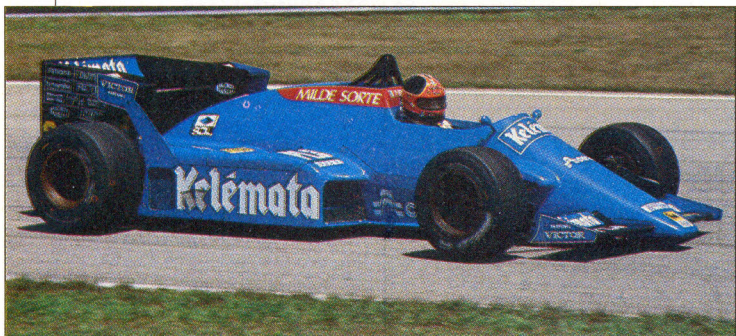
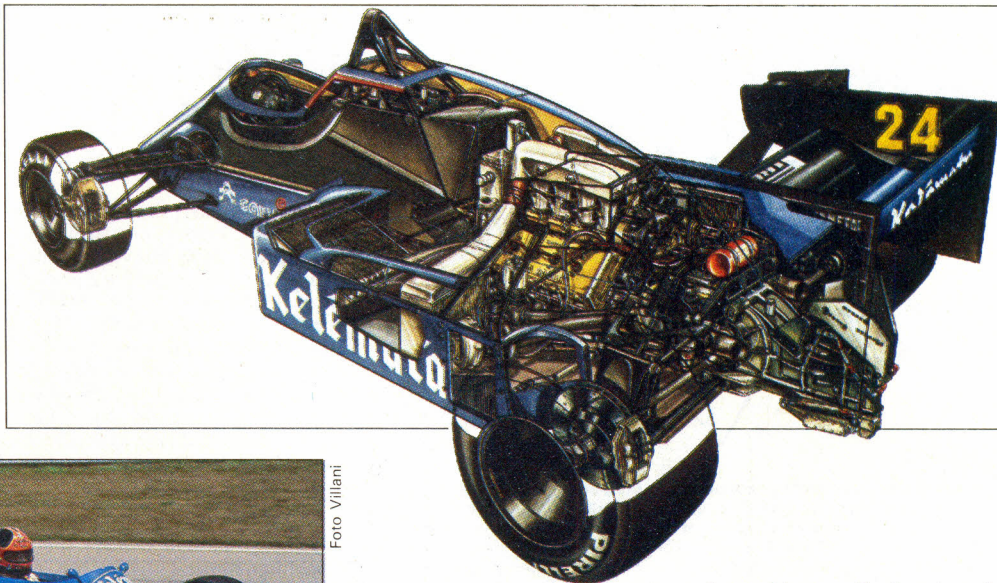


Foto Villani

La nuova Osella con Ghinzani. In alto lo «spaccato» della vettura

TOLEMAN-HART

L'accensione è Marelli

TG183/05: Ayrton Senna
TG183/04: Johnny Cecotto
TG183/03: «muletto»

Praticamente le Toleman sono rimaste le stesse anche in attesa della nuova vettura. Sono state fatte numerosissime modifiche di dettaglio. Senna ha avuto a disposizione un telaio mai utilizzato lo scorso anno, mentre Cecotto ha ereditato la vettura di Warwick. Nuovo rispetto all'83 il sistema di alimentazione della benzina con un display sul cruscotto indicante la quantità di carburante consumata. Nuovo anche il sistema di raffreddamento dell'unico scambiatore di calore (sul lato sinistro) mediante un contenitore cilindrico piazzato davanti alla ruota posteriore destra. Modificato il sistema di lubrificazione del cambio. Sul motore, Brian Hart ha lavorato molto sull'accensione che ora è Marelli, nuovo il circuito dell'olio, mentre le turbine sempre delle Holsett sono di dimensioni leggermente superiori. Nelle prove libere di Imola in programma il 15/16 aprile sarà presentata la nuova macchina che conserva la stessa scocca (con piccoli ritocchi) dell'attuale vettura, poi avrà un'aerodinamica e sospensioni completamente nuove.

OSELLA

Un telaio ex-Alfa

FA1F/1: Piercarlo Ghinzani
Una sola vettura per Piercarlo Ghinzani, quella presentata in Italia e realizzata attorno ad un telaio in fibra di carbonio della passata stagione ceduto dall'Autodelta. Questa scocca, costruita in Inghilterra dalla Advanced Composite per la vettura con il motore Alfa 12 cilindri, è stata rifatta ed adattata alle nuove esigenze. Su questa base Osella ha però realizzato il nuovo telaio con caratteristiche interessanti. La parte anteriore è uguale come forme esterne al modello Alfa ma tutte le centine interne sono diverse. In particolare sono già compresi nel telaio gli attacchi delle sospensioni, in tale maniera il peso totale della scocca risulta di 26 Kg. Alquanto modificata poi la parte posteriore nella zona del serbatoio della benzina che comprende al suo interno il serbatoio dell'acqua per l'emulsione con la benzina, ora esterno e di 13,1 litri di capienza. Il serbatoio dell'olio è invece ricavato in un incavo nella parte terminale. Questo telaio, presentato anch'esso prima di partire per il Brasile, è stata realizzata dalla italiana CMA e presenta notevoli caratteristiche di sicurezza nella zona dell'abitacolo con

doppia pelle sciolata di pannelli in fibra di carbonio e kevlar. L'attuale vettura pesa 563 Kg ma bisogna tenere conto che, dato l'adattamento alla struttura già esistente, le centine della sospensione anteriore sono fissate mediante bulloni, mentre nel telaio nuovo sono parte integrante del blocco in carbonio. Inoltre tutta la bulloneria sulla macchina nuova sarà in titanio, così pure come il roll-bar per ora in acciaio. Osella è fiducioso di avere la nuova vettura già in Sudafrica. Rispetto alla vettura portata in Brasile la nuova versione avrà solo il telaio diverso, il resto è già definitivo. Le sospensioni sono del tipo a puntone davanti (come McLaren, Brabham e Alfa) e del tipo a tirante dietro. Interessante il lavoro fatto nella parte posteriore con una fusione del cambio completamente rifatta intorno alla scatola Alfa Romeo. Tale fusione incorpora gli attacchi delle sospensioni posteriori della barra anti-rollo, messa in basso.

FERRARI

IL peso non preoccupa

126C4/72: Michele Alboreto
126C4/73: René Arnoux
126C4/71: «muletto»
Per la prima volta la Ferrari è arrivata ad avere le vetture sotto il limite dei 540 Kg. Si parla di 510 Kg appunto per le nuove C4 e sempre per la prima volta sono stati usati i dischi dei freni al carbonio in un Gran Premio. A parte la presa d'aria sul cofano motore aumentata rispetto alle ultime uscite le novità riguardano i serbatoi dell'acqua per il sistema

di emulsione nella benzina che dovrebbero avere anche funzione di zavorra, viste le dimensioni. Quello solito sotto il sedile è diventato grande quanto il sedile stesso ed ha due valvole di tipo aeronautico per il riempimento rapido. Sul lato di sinistra nell'alloggiamento fra i radiatori e lo scambiatore verticale vi è il serbatoio di pescaggio del sistema d'acqua. Alboreto ha portato al debutto ufficiale la nuova iniezione totalmente elettronica Weber Marelli che dovrebbe permettere un notevole risparmio nel consumo del carburante.

LIGIER

Più leggere le carrozzerie

JS23/03: Andrea De Cesaris
JS23/02: Francois Hesnault
JS23/01: «muletto»
Sono state ultimate le due vetture da gara con carrozzerie definitive e più leggere. La Ligier segue in parte la via della McLaren con la carrozzeria molto stretta nella parte posteriore e con scivoli posteriori molto lunghi. È stato usato un nuovo muso con il grosso alettone a «delta» montato più vicino alle ruote (e quindi più corto). I radiatori differiscono dallo schema Renault che incorpora in un unico pacco radiante quelli dell'acqua e dell'olio; nella Ligier quelli dell'olio sono staccati e sotto si trovano quelli dell'acqua. De Cesaris ha utilizzato le nuove turbine Garret mentre Hesnault aveva le solite. L'alettone posteriore, del tipo Ferrari ha (praticamente davanti al gruppo centrale di 100 cm) una ala a tutta grandezza (140 cm) e non solamente i due flap a lato come sulle altre vetture.



Foto Amaduzzi

Patrick a luce rossa

Ma non era quella di un cinema osé: purtroppo per lui si trattava della spia della benzina. Dopo tante paure il francese è stato l'unico a rimanere a piedi. Per sua fortuna è stato anche l'ultimo a ritirarsi, diventando sesto a tavolino dopo i cinque arrivati

Foto Colombo

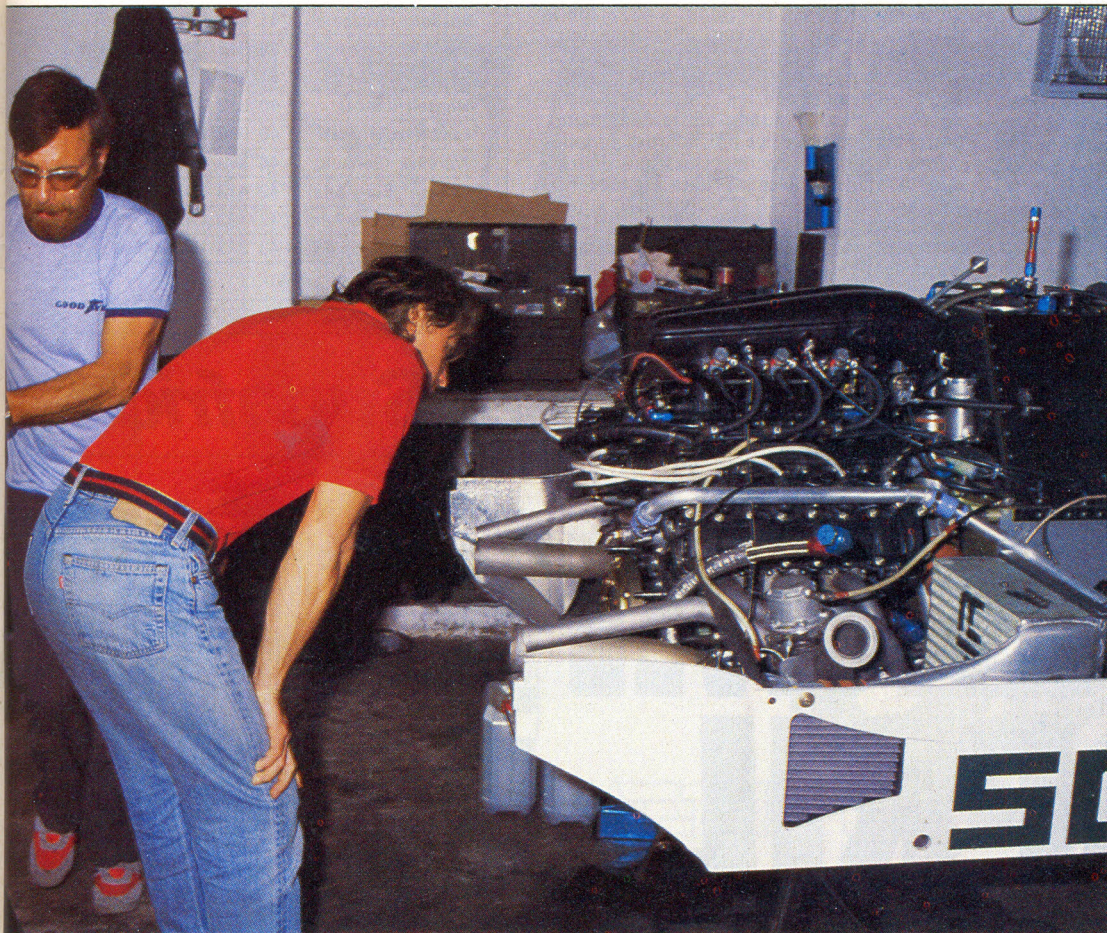


Foto Amaduzzi

Keke: la grinta premiata

L'indomabile Rosberg, quando si è trattato di tirare le somme, è stato secondo sotto la bandiera a scacchi, come già nell'83 ma questa volta non sarà squalificato. Arnoux era andato a guardare l'Honda di Keke ma non ne ha scoperto il segreto

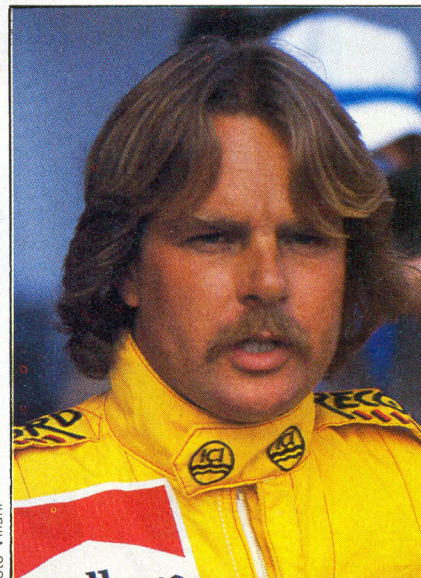


Foto Villani

GP BRASILE

Cosa c'è dietro la squalifica del team tedesco Schmidt collerico ATS fuori

RIO DE JANEIRO — Tutto il team dell'ATS è sempre molto «agitato». Forse è la presenza del «boss» Schmidt, che in continuazione urla e impreca, a rendere l'atmosfera arroventata. Schmidt ha avuto la sua parte nella squalifica di Winkelhock, sabato. Ecco come è andata sabato durante le prove di qualificazione. Winkelhock con l'ATS si è fermato all'ingresso della corsia di decelerazione perché in panne. La macchina è stata messa da parte dai commissari di pista intervenuti e il pilota è sceso di macchina avviandosi verso i propri box. A questo punto Schmidt ha mandato i suoi meccanici a prendere la macchina per spingerla ai box nonostante il regolamento lo vieti.

I COMMISSARI hanno cercato di impedire la manovra ma i meccanici obbedendo agli ordini del patron hanno portato la macchina ai box. A questo punto è intervenuto l'ingegnere della Fisa Cadringer che ha detto al team manager dell'ATS di far portare la macchina al peso con il pilota perché la vettura teoricamente poteva essere prescelta per il controllo del peso pena

la squalifica. Winkelhock è stato invitato ad andare dai commissari per giustificarsi. Ma il pilota si è rifiutato dicendo: «Che facciamo quello che vogliono, io non ho nulla da giustificare». È stato chiamato allora il patron dell'ATS Schmidt a cui è stato fatto presente che il comportamento dei suoi meccanici e del suo pilota era stato irrispettoso nei confronti dei commissari e gli hanno chiesto lumi su questo comportamento. Aprirete cielo.

SCHMIDT È SBOTTATO in una serie di impropri contro tutti e tutto, e alla fine ha detto: «Che cosa volete farmi? Non me ne importa nulla, fate quello che volete. Mi minacciate di squalifica? Bene, squalificatevi! Io con la mia macchina se mi squalificate vado a correre in Usa nella Cart!». A questo punto è intervenuto l'ingegner Cadringer che ha fatto notare a Schmidt che la sua ATS non era in regola per correre nella Cart. Ancora più arrabbiato, Schmidt ha mandato tutti a quel paese in tedesco (ma tutti hanno capito) e se ne è ritornato in albergo. A questo punto è scattata la squalifica.

Il doppio via stimola i furbi

RIO DE JANEIRO - Sulla linea di partenza del GP del Brasile le macchine sembravano tutte delle uova di Pasqua perché erano avvolte con la carta argentata che le riparava dal sole, particolarmente riparava i serbatoi della benzina che vi era stata immessa ad una temperatura di -20 gradi approssimativamente. La partenza, annullata perché De Cesaris ha fatto fermare la procedura avendo rotto la leva del cambio, ha fatto scoprire che c'è una possibilità di escogitare un truccetto tutte le volte per mettere più benzina nei serbatoi e contemporaneamente fare un giro in meno. Il regolamento nuovo infatti prevede che si possa fare il rabbocco della benzina sino a tre minuti prima del via, e così hanno fatto tutti. Poi la procedura è stata ripetuta e prima dei tre minuti è stato rifatto il pieno. Ma, e qui viene il bello, il regolamento prevede che quando la partenza è

interrotta, viene tolto un giro da quelli previsti. Si trattava di una procedura giusta quando non si poteva fare il rabbocco in pista, ora che è possibile effettuarlo, si guadagna un giro. Infatti a Rio de Janeiro i giri previsti erano in un primo luogo 63, poi ridotti a 62, e con la partenza ripetuta sono stati ulteriormente ridotti di un giro, cioè 61 ma con il pieno di benzina. Per assurdo, se alcuni team consci di avere problemi di benzina si mettono d'accordo con i piloti in fondo allo schieramento, potrebbero ottenere due procedure di partenza (a meno che non essendoci nessuno dietro i due, il via, non venisse dato ugualmente) riducendo di due giri il GP e partendo sempre con il pieno. Speriamo che la Fisa se ne sia accorta e cambi qualcosa nel regolamento, aggiornandolo con le nuove regole del consumo. (g.cev.)

Per i consumi finali poco sprint

RIO DE JANEIRO — C'era molta paura prima della gara per i consumi, così grazie alla Olivetti abbiamo fatto fare un conteggio utilizzando i computer. Abbiamo cioè immagazzinato nelle memorie del computer Olivetti M 20 il tempo medio sul giro dei piloti prima del cambio dei pneumatici. Poi la stessa media l'abbiamo fatta calcolare nella seconda parte della gara. La prima cifra della tabella qui sotto si riferisce alla prima parte della gara, la seconda alla seconda parte. È interessante notare come nella seconda parte, quando in teoria i piloti dovevano essere più veloci perché avevano a bordo solo 110 litri di benzina, in realtà sono andati come prima o più piano.

È il caso del vincitore Prost: nella prima parte ha girato mediamente sul giro in 1'39"846 mentre nella seconda parte ha rallentato girando mediamente in 1'40"784.

Ecco i dati per 10 piloti.

Brundle (Tyrrell)	1'42"325	1'42"584
Rosberg (Williams)	1'41"669	1'39"981
Prost (McLaren)	1'39"846	1'40"784
De Angelis (Lotus)	1'41"559	1'40"503
Mansell (Lotus)	1'40"812	1'39"750
Tambay (Renault)	1'40"980	1'41"000
Warwick (Renault)	1'40"363	1'40"756
Patrese (Euro-Alfa)	1'42"413	1'42"215
Cheever (Euro-Alfa)	1'42"193	1'42"147
De Cesaris (Ligier)	1'43"333	1'42"645

Appuntamento al G.P. del Sudafrica

KYALAMI 7 APRIL



«Sportellate» per vincere

RIO DE JANEIRO. Una «scorrettezza» palese della coppia Piquet-Costa ha privato il nostro Giorgio Piola di un piazzamento più che onorevole nella gara promozionale organizzata sabato pomeriggio con vetture messe a disposizione dalla Ford ed affidate a piloti e giornalisti in coppia. Nel finale, Patrese (con Piola a bordo) ha sorpassato l'Escort di Piquet-Costa. Il brasiliano non deve aver gradito la determinazione del suo ex-compagno di squadra, così, senza pensarci due volte, ha preso tra le mani il volante (in quel momento di Costa) e ha centrato la vettura di Piola-Patrese costringendola al ritiro. La «gara» è stata quindi vinta da Rosinsky-Hesnault davanti a Rives-Laffite e Hutchinson-Mansell. L'onore di Autosprint è stato salvato da Ercole Colombo, 6. in coppia con Cheever. Il risultato finale è stato determinato dalla sosta al box per il cambio del pilota e per la sostituzione (ad opera del giornalista) di un tappo del pneumatico, operazione imposta dal regolamento.

■ **SEMBRAVA** di essere al GP di S. Marino a Imola, al Jacarepaguà. A parte la presenza di molti dirigenti dell'AC Bologna (dal dottor Jovi a Moruzzi, a Sabbatini) erano stati portati molti manifesti murali per reclamizzare il GP di S. Marino ed è stata tappezzata la sala stampa oltre ai box.

■ **SABATO** mattina la Ferrari ha effettuato prove di cambio gomme e di rabbocco dell'acqua. Davanti a tutti i team manager (fra i più interessati Ducarouge della Lotus), il miglior tempo realizzato è stato pari a 9"5, un tempo molto buono ma non eccezionale.

■ **GLI ORGANIZZATORI** di Rio hanno messo in ogni box un computer tramite il quale teoricamente potevano inviare a tutti i team le informazioni durante il GP. Solamente che non ha mai funzionato. Il record comunque spetta agli organizzatori che hanno fornito ai giornalisti e ai fotografi accreditati (costretti a parcheggiare la vettura a due km dal circuito) una tessera magnetica per passare i due ponti che attraversano la pista e raggiungere i box. La tessera magnetica serviva per aprire le porte: solamente che si sono dimenticati di mettere le porte e il congegno per le tessere!

■ **QUI IN BRASILE** la benzina è molto a buon prezzo, costa infatti solamente 676,8 lire al litro. Per non essere schiavi degli arabi e del dollaro che è alle stelle, il Brasile si è organizzato per far funzionare le macchine ad alcool, che viene venduto ad un prezzo molto basso, appena 398,4 lire al litro con un grande risparmio per gli utenti e anche per lo Stato che non deve comperare dollari per acquistare il greggio dagli arabi o dai vicini Venezuela o Messico.

■ **BELLOF HA FIRMATO** un contratto con la Tyrrell e correrà quasi tutta la stagione con l'ex boscaiolo; sarà assente solo in occasione del GP del Canada perché è concomitante con la «24 Ore di Le Mans». Come si sa Bellof è un pilota Porsche ed ha un contratto per fare tutto il mondiale endurance.

■ **IL GOVERNATORE** di Rio de Janeiro, Leonard Brizola, è stato durante le prove di venerdì ai box per vedere all'opera i vari piloti. Ovviamente è stato accolto da Piquet mentre Ecclestone ha parlato lungamente con lui per la questione del prossimo anno anche se quasi sicuramente il GP verrà ripetuto a Rio il governatore ha rifiutato per ragioni di salute.



■ **SENNÀ** è indubbiamente il pilota del momento, fra l'altro la Tacchini, l'Agip, la Campari e la Tavares gli hanno garantito una sponsorizzazione sulla Toleman perché hanno fiducia in lui. Anche la Segafredo è intenzionata a continuare a sponsorizzare la Toleman perché c'è Senna, così come la Magirus e forse l'Iveco, che sta decidendo cosa fare.

■ **SULLA** Ferrari è apparsa anche la scritta Weber sopra a quella della Magneti Marelli. Infatti ora che ufficialmente la Ferri utilizza l'impianto di iniezione elettronica Weber-Marelli anche la ditta bolognese ha voluto il suo nome come sponsor tecnico sulla vettura.

i salvabordo[®]

proteggono la carrozzeria della tua auto e non devi forare per montarli!

sono in vendita anche i modelli per:
Fiat Panda - Fiat 127 - Fiat Ritmo - Fiat 131 - Fiat Regata
A.R. Giulietta - Volkswagen Golf - Austin Metro
Ford Escort 2P - Ford Escort 4P - Ford Orion.

modello per Fiat UNO.

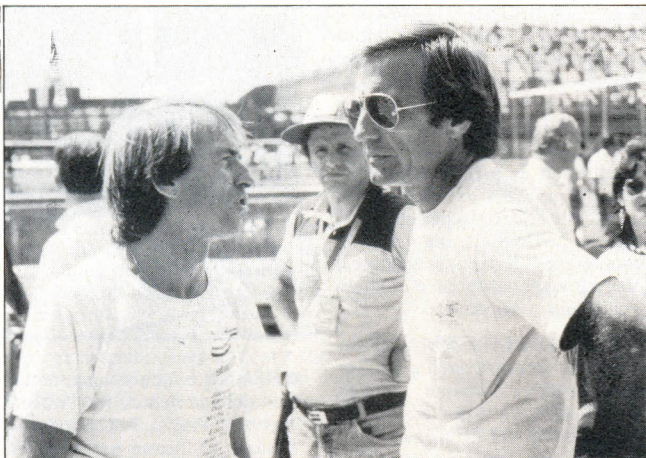
METALPLAST

i salvabordo[®], Metalplast presso tutti i principali negozi di accessori auto nella esclusiva confezione a colori.

Richiedi l'opuscolo illustrato a colori: Ufficio Pubblicità Metalplast S.p.A. 40037 Sasso Marconi - Bo - Tel. 051/841212



Foto Villiani



Reutemann (sulla destra) a colloquio con Laffite ai box di Rio

Reutemann con nostalgia

RIO DE JANEIRO - Visto ai box del Jacarepaguà Carlos Reutemann, venuto a trovare i suoi ex colleghi. Come sempre è indeciso, gli piacerebbe tornare ma non è sicuro che sia la cosa giusta. Non a caso l'ing. Ferrari lo identificò come un pilota «*tormentato e tormentoso*», sempre insicuro. Certamente la grande voglia Carlos ce l'ha, in special modo se si dovesse avverare la possibilità di un GP d'Argentina il prossimo anno con i fondi raccolti tramite una lotteria, sicuramente l'eroe nazionale (automobilisticamente parlando, dopo Fangio) tornerebbe senza dubbio alle corse. «*Non mi sento vecchio — ci ha detto — potrei ancora dire la mia in campo se non altro mi aiuterebbe molto la mia esperienza ottenuta in tanti anni, mentre come forma fisica non ho problemi, sono costantemente allenato*».

■ **FRANK WILLIAMS** deve molto del suo successo (oltre alla bravura personale) alla stima e all'amicizia che ha sempre incontrato in Italia grazie alla stampa e agli sponsor. Eppure non è certamente grato agli italiani. Infatti ha chiesto all'ing. Gabriele Cadringer (quando sembrava che la Fisa e il presidente Balestre non lo volessero più ai GP come tecnico), di essere comunque ufficialmente alle corse e gli ha detto testualmente: «*In particolare ai GP di Imola e Monza, perché io non mi fido degli italiani*». Certo che se avessero agito così anche gli italiani nei suoi confronti oggi non sarebbe dove è... Da segnalare anche che Leo De Graffenried della Marlboro ha detto ad un turista (da lui scambiato per il suo pilota Winkelhock) di portare la borsa che gli avevano regalato in camera perché la piscina dello Sheraton era piena di italiani che rubavano.

■ **SEMBRA** che Prost si sia offerto praticamente gratis alla McLaren-Marlboro, chiedendo un terzo di quello che pretendeva Watson. Spiegazione facile: il francese aveva già firmato un contratto con la Renault, poi questa lo ha rotto, ed ha dovuto pagare una grossa penale, al suo pilota per sostituirlo. Fra i motivi del licenziamento di Prost (oltre alla scontentezza reciproca) sembra ci sia anche una questione di cuore fra il pilota e la moglie di un dirigente Renault.

Il futuro del G.P. Brasile

RIO DE JANEIRO - Hollywood, una marca di sigarette sudamericana, è il maggiore sponsor del GP del Brasile sul quale gravano nuvoloni, perché il prossimo anno la municipalità non si vuole accollare l'enorme spesa prevista per organizzare e pagare in dollari il GP. Un importante funzionario della città di Rio ci ha detto che il Brasile è vice-campione del mondo dell'inflazione con il 220 per cento (la pole position e dell'Argentina con oltre il 400 per cento, di svalutazione all'anno) e che non vuole accrescere questo primato spendendo un milione di dollari per i premi e altri 5 milioni di dollari per l'organizzazione generale. Si è fatta avanti la municipalità di S. Paolo che si è offerta di patrocinare il GP del Brasile del prossimo anno, che si dovrebbe svolgere a Interlagos, circuito fra i preferiti da Laffite che correrebbe lì perché gli piace e perché vi ha anche vinto un memorabile GP.

■ **MANFRED WINKELHOCK** rimpiange la partenza del suo ingegnere all'ATS, Brunner, passato all'Euroracing. Prima delle prove è stato visto confabulare fittamente con il tecnico per cercare di farlo ritornare all'ATS. Ma c'è sempre lo scoglio Schmidt, il colterico patron dell'Ats, con cui nessuno vuol lavorare perché pretende di dare ordini ai tecnici.

■ **DURANTE** la seconda sessione di prove quando Warwick (che in quel momento aveva il secondo tempo) è passato davanti ai box della sua ex-squadra, la Toleman, due meccanici si sono abbassati i pantaloni e, voltandogli la schiena, gli hanno mostrato il deretano. Warwick che era collegato via radio con i box mentre ha realizzato il suo miglior tempo rideva. Ai box della Renault gli chiedevano che cosa avesse e lui ha risposto con una frase americana in traducibile che suona così all'incirca: «*I meccanici Toleman mi hanno fatto vedere le loro mezze lune*». Alla Renault non hanno capito nulla, ma in quel giro Derek ha ottenuto il suo miglior tempo: quando si dice la concentrazione...

■ **TUTTO** lo stato maggiore della Fiat si è recato al GP di Rio guidato dall'amministratore delegato ing. Ghidella. Quest'ultimo era in Brasile a visitare la fabbrica di Belo Horizonte, e durante le prove è stato portato in giro da Marco Piccinini, D.S. della Ferrari, che gli ha fatto conoscere molti piloti. Ghidella si è particolarmente intrattenuto con Lauda.

■ **WINKELHOCK** è stato squalificato come leggete a parte, ma lo si doveva già ammonire prima perché durante le prove è rientrato ai box dietro alla Renault di Tambay che si apprestava a partire e l'ha superata all'interno della corsia di accelerazione dei box sulla destra, gettando nello scompiglio i meccanici degli altri team che si sono visti passare in mezzo la ATS che ha rischiato di investire una decina.

■ **IL CAMPIONE DEL MONDO** in carica, Nelson Piquet, ha firmato un contratto di sponsorizzazione con la Golden Cross, una società di assistenza medica privata molto famosa in Brasile. La Golden Cross dispone di 5100 medici per il pronto soccorso immediato, ha a disposizione 325 medici, dispone di 418 ospedali, 359 laboratori di analisi, 204 ambulatori dotati di raggi X, e altri 748 laboratori. Tutta Rio è tappezzata di manifesti di un sorridente Piquet che fa appunto pubblicità a questa assistenza medica privata.

■ **EMERSON FITTIPALDI**, l'ex-campione del mondo, era a Rio per assistere al GP. Dopo la gara Imsa a Miami di alcune settimane fa Emerson era rimasto negli Usa dove ha firmato due grossi contratti. Il primo con la Ford per corse Imsa con la Mustang GTP, un altro per il campionato Cart con la nuova scuderia Wit Racing.

■ **POCO** prima dell'inizio della gara la Fiat si è ricordata che la Ferrari è campione del mondo costruttori e ha fatto montare un grande cartello sui box del Jacarepaguà per reclamizzare il titolo.

Team straniero per l'Agip

RIO DE JANEIRO - L'Agip ha mandato a Rio 3800 litri di benzina speciale per la Ferrari, 800 litri sono stati dati al team Osella. Per la prima volta l'Agip è sponsor anche di un team straniero, infatti il marchio compare sulla Toleman. Si tratta di una sponsorizzazione ottenuta tramite Ferrari che recentemente si è incontrato con Ted Toleman a Maranello.

■ **NELLA** settimana che ha preceduto il GP del Brasile, i meccanici Lotus hanno improvvisato una gara fra di loro all'uscita del circuito, con il risultato che una macchina che trasportava quattro meccanici si è rovesciata. Gli occupanti non si sono fatti nulla e mentre uscivano dalla macchina con le ruote in aria, è arrivato Peter Warr (team manager della Lotus) che, invece di aiutarli ad uscire, li ha fotografati...

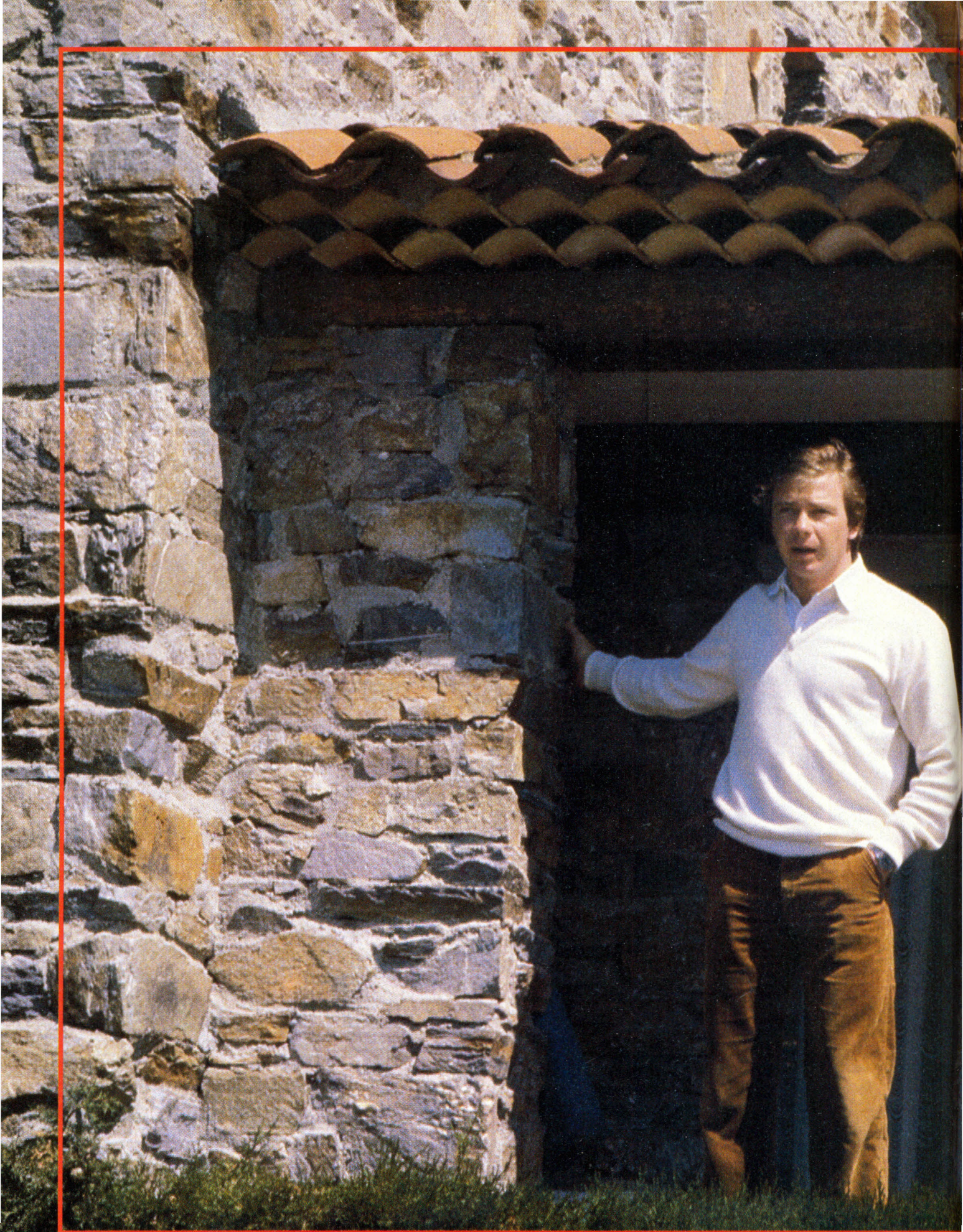
■ **LA PRIMA** sessione di prove di venerdì è iniziata con 35 minuti di ritardo, perché ad una ispezione del circuito fatta da Ecclestone si è scoperto che in alcuni punti il guard-rail non era ben fissato, e Bernie Ecclestone ha preteso (giustamente) che venisse messo a posto per evitare che in una eventuale uscita di strada i piloti potessero risentirne.

Il calendario '85

È appena scattato il campionato 1984 e già la Fisa ha diramato una ipotesi di calendario delle gare 1985. In esso figurano come novità il GP del Giappone, quello di New York e quello d'Ungheria. Che si tratti solo di una «ipotesi» tutta da verificare è evidente osservando le date: è impossibile infatti che il GP di San Marino si disputi a Imola il 10 marzo, una data di solito caratterizzata dal maltempo. Ecco comunque il calendario «provvisorio» 1985 emesso dalla Fisa:

28 febbraio	Sudafrica
10 marzo	San Marino
7 aprile	Giappone
21 aprile	New York
12 maggio	Belgio
19 maggio	Monaco
2 giugno	Detroit
9 giugno	Canada
23 giugno	Dallas
14 luglio	Francia
20 luglio	Gran Bretagna
4 agosto	Germania F.
15 agosto	Austria
25 agosto	Olanda
8 settembre	Italia
22 settembre	Ungheria
13 ottobre	Spagna

Euro F. 3 e
DOMENICA sprint
DA PAGINA 82



Didier Pironi oggi e domani

La finestra sul futuro

A 18 mesi dall'incidente di Hockenheim, il pilota francese è sereno e fiducioso: entro breve tempo sarà in pista per un test che gli rivelerà se potrà tornare in F.1 da protagonista

di Daniele Buzzonetti

IL RUGGITO inconfondibile dei dodici cilindri della Ferrari Daytona non ammette dubbi: Didier Pironi è puntualissimo all'appuntamento bolognese, fissato nell'atelier di un famoso «mago» delle vetture di Maranello, Sauro Mingarelli. Didier è un patito delle Ferrari ed oltre alla Daytona, possiede una BB, una Dino 246, una 308 GTB e perfino una delle rarissime GTO esistenti al mondo. Il suo viaggio in Italia a metà marzo ha avuto quindi un duplice scopo: una visita a Maranello per salutare i vecchi amici e soprattutto scambiare due chiacchiere con l'ingegnere Ferrari e un salto da «Sauro» per programmare il futuro restauro della Daytona: «Perché l'ho acquistata da poco — ha precisato — ed è nata nel '70 ma in realtà mi

sembra vada benissimo...». Appassionato e molto competente, Pironi non avrebbe più smesso di parlare di macchine ma non è stato difficile riportare il discorso su temi più vicini alla sua professione di pilota. A distanza di 18 mesi dal terribile incidente in prova al GP di Germania, Pironi infatti ha un solo grande desiderio: salire su una monoposto da corsa e dimostrare di essere ancora il campione di una volta. Il pilota per muoversi ha ancora bisogno delle stampelle perché, a causa delle fratture, non può appoggiare il piede destro al terreno ma pensa con fiducia di riacquistare la mobilità sufficiente per correre in auto. Sotto questo aspetto già ora è carismatico: la Daytona non è certo una macchina da «si-

segue

La finestra sul futuro

segue

gnorine con i tacchi alti» e per Didier il viaggio in Italia è stato una specie di prova generale. Non a caso risponde con una battuta mista a verità alla nostra prima, ovvia, domanda, quella legata alle sue condizioni fisiche.

«Come sto? Semplice: sono le cinque del pomeriggio, dobbiamo fare l'intervista e in tutti i casi debbo essere a St. Tropez prima delle dieci di stasera. Sono circa 550 Km e la Daytona non è leggera da guidare... La realtà è che per fortuna mi sento bene, la lunga serie di operazioni è finita e questo è un buon momento per me perché ogni giorno posso notare dei progressi. Sono insomma sul rettilineo d'arrivo prima della guarigione completa; non potrò tornare del tutto normale perché ho perduto un po' di mobilità al piede, ma credo di poter guidare una F.1 entro breve tempo».

— Quante probabilità hai di tornare a correre?

«Per ora ho solo la certezza di voler fare di tutto pur di tornare in pista. La sicurezza di riuscirci potrò averla solo dopo avere provato. Aggiungo che la mia passione per le corse è aumentata dopo l'incidente, questo perché ho potuto rendermi conto di

quanto fossi legato a questo mestiere. Nel mio caso poi la motivazione è maggiore perché l'incidente è capitato in un momento in cui tutto mi andava bene: avevo tanti motivi per puntare al titolo; la delusione mi ha messo nella condizione di sognare di diventare campione del mondo. La mia spinta è questa: se torno in F.1 non sarà solo per fare atto di presenza ma solo per vincere».

— Recentemente è stato scritto che vorresti provare presto una F.3 per saggiare le tue possibilità...

«Presto sì, ma devo precisare che per me F.1 o F.3 non farà alcuna differenza. Ho parlato di F.3 semplicemente perché si tratta di una vettura più diffusa mentre non è semplice spostare una F.1

per una prova privata. Ma è chiaro che preferirei una F.1». — Magari una Ferrari: l'ingegnere ha ricordato anche recentemente di volerti affidare una macchina, una volta terminata la tua convalescenza: avete parlato di questo durante la tua visita a Maranello?

«A Maranello sono andato per salutare degli amici e anche nella mia veste di presidente della Associazione Piloti. Non ho ricordato all'ingegnere Ferrari la promessa che ha fatto ma solo perché non sento il bisogno di chiedere le stesse cose ogni volta che gli parlo o che lo vedo. Lo ha detto una volta e mi basta: non c'è ragione di mettere in dubbio quanto ha detto. Solo che ora... come si dice... la palla è nel mio campo, sono io che devo dimo-

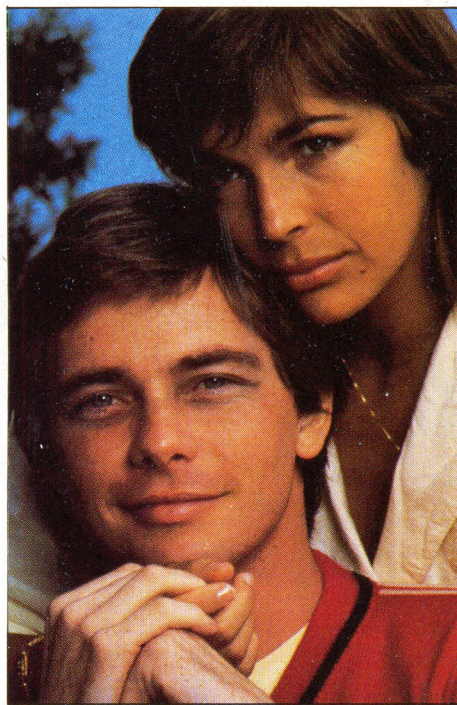


Foto Neri

strare di saper guidare come prima».

— Quando pensi di effettuare il test?

«Abbastanza presto, non è ancora possibile dire esattamente quando: sarà la natura a decidere ma penso tra due o tre mesi».

— Senti il peso psicologico di questo tuo ritorno in macchina? «No, penso di no, aspetto quel momento con serenità, non devo dimostrare niente a nessuno, l'unica cosa importante è che io sia nelle condizioni di poter guidare come prima».

— Quindi se malauguratamente sarà un test negativo, non farai drammi; oppure cambierà molto per te?

«In effetti sarebbe un duro colpo ma ho già organizzato la mia vita in modo da non dovere dipendere

solo dalle gare. Comunque il tempo e l'attesa mi hanno messo in una condizione migliore, credo che se avessi dovuto smettere da un giorno all'altro avrei fatto molta più fatica».

— Ripensi qualche volta al momento dell'incidente? Qual è il tuo giudizio? Si è trattato solo di sfortuna?

«Per spiegarlo ho fatto una specie di analisi matematica e, come in tutti gli incidenti, anche nel mio caso non si è trattato solo di sfortuna o di fortuna. Sono varie cause concomitanti che, unite insieme, creano l'incidente. Il fatto che in quel momento a Hockenheim piovesse e che io dovessi girare per completare le prove, non significa niente. La spiegazione non è mai una sola e si tratta di un aspetto delle corse.

L'unica cosa che si può fare è migliorare la sicurezza».

— Questo è un aspetto fondamentale della F.1: si dice che negli ultimi tempi si senta un po' la tua assenza ai gran premi, nella veste di presidente della Associazione Piloti...

«Questo è un lavoro che ho sempre cercato di svolgere bene, ultimamente certo non in modo eclatante perché ho presenziato a non molti GP e dunque non sempre ho potuto informare nel dovuto modo la stampa. Mi sono occupato ugualmente di moltissimi problemi. Siamo riusciti ad ottenere modifiche a vari circuiti, tra cui quello di Kyalami. Devo dire finalmente perché si trattava di richieste di quattro anni fa, quando c'era ancora Jody (Scheckter, n.d.r.)



Foto Villanti

alla presidenza. Ma ora è più facile, abbiamo due posti nella Commissione per la Sicurezza. Siamo entrati nelle strutture della Federazione, questo è stato molto importante: possiamo dire la nostra e capovolgere le situazioni, insomma portiamo il nostro punto di vista».

— In merito alla sicurezza dei circuiti, si parla molto di Fuenigro, dove si dovrebbe disputare il GP di Spagna...

«Certo, costituirà un problema. Ma finora ho visto solo il tracciato sulla piantina. Andrò a visitarlo prima di dare l'approvazione. È la Commissione di Sicurezza della FISA che dà il benestare ma il parere dei piloti è importante. Per il momento, stanno eseguendo dei lavori ed è difficile giudicare».

— Altri circuiti in dubbio?

«In realtà visitiamo ripetutamente tutti i circuiti perché le licenze sono valide solo per due anni. Quest'anno almeno la metà dei circuiti da GP deve riottenere l'autorizzazione. Tra i casi difficili, il circuito di Dallas. Si tratta di una situazione analoga a quella di Detroit nell'82. Quando effettuammo l'ispezione si capì molto poco: erano strade aperte al traffico e c'era addirittura la neve. Quando poi arrivammo per la gara scoprimmo un sacco di problemi: buchi sulla strada, chiusini ed altro. Con Dallas dovremo agire in modo nettamente diverso: dovranno spiegarci veramente come sarà il circuito per la gara...».

— In generale quale è il tuo parere sui circuiti cittadini? So-

no necessari per la F. 1 per il fatto che attirano gli sponsor? «I costi esistono ma non è il solo problema. La F. 1 deve mantenere una sua credibilità: sono convinto che un circuito come Monaco sia del tutto positivo e dovrebbe essere un esempio per gli altri. A Monaco è stato dimostrato che si può correre in città con la maggior sicurezza possibile e nel rispetto della sportività».

— Alludi alla necessità di rispettare l'abilità di guida dei piloti? «Naturalmente, cosa che non si è verificata ad esempio a Detroit e tanto meno a Las Vegas, circuito ancora più "tremendo". Quindi sicurezza ma non appiattimento».

— A proposito di sicurezza, le vetture?

«Abbiamo fatto dei progressi,

sicuramente ma c'è ancora da lavorare molto. In fatto di sicurezza attiva e passiva sulla vettura c'è molto da fare: il problema è trovare l'accordo tra tutti i costruttori. Per questo, visto che tutti hanno i motori turbo, sarebbe il caso di sfruttare l'attuale momento. Ora tutti hanno interessi uguali, non è più come un tempo, quando qualcuno chiedeva vetture più leggere o una diversa cilindrata per i motori. Ora si deve puntare alla sicurezza e speriamo di poter annunciare qualche bella novità fra breve. Stiamo lavorando sui regolamenti per l'85 e credo di poter dire che le istanze dei piloti saranno ascoltate».

— Che cosa c'è di pericoloso attualmente sulle F. 1?

«Sono macchine da corsa, fatte per andare forte e noi siamo in pista per sfidarci: su questo non si discute. Però si possono migliorare tante cose, tipo la rigidità della scocca soprattutto intorno all'abitacolo, prevedere delle strutture deformabili, davanti, ai lati ed anche nella parte posteriore. E ancora, sarebbe fondamentale spostare il pilota oltre le ruote anteriori. Poi, fare in modo che la tenuta della macchina in curva sia condizionata, limitando la dimensione dei pneumatici, le appendici aerodinamiche il peso minimo e altro».

— Comunque, rispetto al tempo dell'effetto-suolo la velocità in curva è diminuita...

«Per fortuna è diminuita di parecchio, se le F. 1 attuali avessero ancora l'effetto suolo e le minigonne, non sarebbero inguadabili come si sente dire ma molto, molto pericolose. La tecnica però va avanti anche senza minigonne e le potenze dei motori turbo aumentano, quindi occorre anticipare la soluzione dei problemi perché la sicurezza dei circuiti non va avanti di pari passo. Non si tratta di problemi complicati, sappiamo tutti dove agire ma il difficile è convincere tutte le squadre a cambiare i regolamenti».

— Il progetto di Jabouille sulla F. 1 «sicura» non potrebbe essere un esempio da seguire?

«Si è trattato di un buon esempio

segue a pagina 40



Chi è Pironi

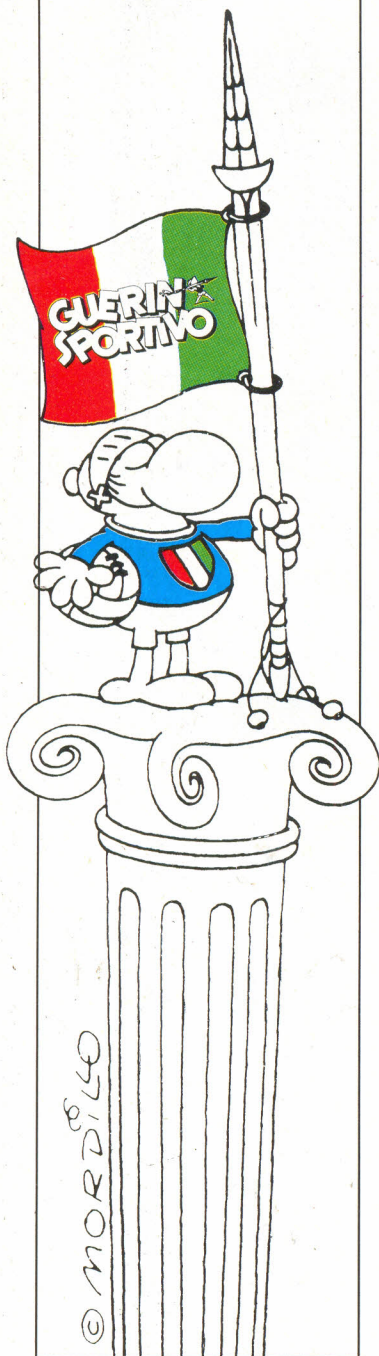
È nato il 26 marzo 1952 a Parigi. Nel '72 ha ottenuto il riconoscimento di «Pilota Elf» dell'anno, ha poi corso in F. Renault nel '73 e nel '74, anno in cui ha vinto il titolo francese. Sempre in F. Renault ha vinto il titolo europeo nel '76 mentre l'anno successivo è stato protagonista in F. 2, con un buon 3. posto nel campionato europeo. Ha debuttato in F. 1 al GP d'Argentina del '78 con la Tyrrell; dopo vari piazzamenti ha ottenuto la prima vittoria nell'80 in Belgio con la Ligier. È passato alla Ferrari nell'81 vincendo nell'82 i GP di S. Marino e di Olanda. In quell'anno sembrava poter vincere il titolo, ma un incidente in prova al GP di Germania lo ha bloccato.

Nella pagina accanto da sinistra: Pironi con Veronique Jannot che gli è stata molto vicina dopol'incidente. Nell'immagine in piedi Didier è nell'officina di Sauro Mingarelli e sta ammirando una vettura molto rara: è una Ford GT40 degli anni '60 con la quale la Casa americana ha battuto più volte le Ferrari. In alto il pilota con «Sauro» davanti a vari motori Ferrari 12 cilindri: si notano un paio di 250 GT ed un Daytona. A lato Didier durante l'intervista: ha una gran voglia di fare ritorno alla gara di Formula 1



Foto Villani

Ogni settimana lo sport si legge a colori



La finestra sul futuro

segue

ma troppo utopistico. Era un progetto (presentato nell'82, n.d.r.) che andava troppo avanti rispetto alla tecnica del momento. Credo che sia meglio fare passi più brevi ma ottenere qualche cosa subito. Comunque il progetto di Jabouille era e resta un valido discorso».

— Tornando a te, di che cosa ti stai occupando in questo periodo?

«In qualsiasi situazione un pilota deve occuparsi del proprio futuro. Ho lavorato e sto lavorando molto nel campo degli affari. Seguo molte attività: importo barche, ho acquistato un terreno boscoso nei pressi di Parigi per mettermi nel commercio del legname. Poi ho interessi nella pubblicità e nel settore degli sponsor. Molto tempo l'ho dedicato ad una mia idea e si tratta della iniziativa che permetterà ai piloti di assicurarsi con una polizza specifica (e della quale si legge in questa stessa pagina, n.d.r.)».

— Ma in definitiva questo campionato '84 come sarà?

«Sicuramente molto interessante

per via delle vetture con prestazioni molto simili fra di loro. E poi il turbo non è certo alla fine del suo sviluppo, vedremo presto delle novità in proposito...».

— È possibile fare un pronostico?

A quel punto Didier ha riflettuto un attimo ma lo sguardo malizioso ha fatto subito intuire che si trattava di una risposta semi-seria: «Fare un pronostico è molto difficile — ha detto — credo comunque che vincerà un turbo quest'anno. Non vedo molto bene la Tyrell...».

— Almeno tra i piloti hai dei favoriti?

«Anche in questo caso è difficile rispondere: sono almeno dieci i piloti che possono diventare campioni del mondo. Comunque ripeto che sarà un campionato molto bello...».

— Che cosa potrebbe rovinarlo?

«I soliti problemi legati alla politica tecnica e sportiva. Ma inevitabilmente è un particolare del quale non si può fare a meno. Deve esistere perché conferma che la F. 1 è in piena forma. Si tratta infatti di uno sport ma non è un mistero che presenta anche degli aspetti commerciali e si tratta di un "commercio" che va molto bene. Senza problemi, significherebbe essere vicini al fallimento».

Pironi sempre più infaticabile

Da una idea di Didi piloti assicurati

NELLA SUA VESTE di presidente della Associazione Piloti di F. 1, Didier Pironi si è sempre dato parecchio da fare. Ultimamente ha ideato una polizza assicurativa del tutto speciale: si tratta di una iniziativa che verrà presentata entro brevissimo tempo e che lo stesso Pironi ci ha illustrato in anteprima. «Si tratta — ci ha detto — di un contratto di assicurazione riservato a tutti i piloti professionisti ma non solo a quelli della F. 1. Sono previsti quattro gruppi: A, B, C e D. Si parte dalla F. 1 per passare alla F. 2, alla F. 3, ai rally eccetera. È una classifica fatta in base al rischio tanto che è prevista una polizza per piloti all'inizio della carriera e che corrono nei campionati promozionali. Sono prezzi e coperture molto interessanti

che fin'ora non era assolutamente possibile trovare sul mercato».

— Quale è la prassi per assicurarsi?

«Entro la fine di marzo faremo una conferenza stampa e daremo tutti i dettagli. Il contratto di massima ora è ancora in mano mia perché la risposta positiva l'ho avuta solo il 12 marzo a Parigi. Per assicurarsi comunque basterà inviare un telex o telefonare nell'apposito ufficio. Il contratto sarà fatto con i Lloyds e sarà una copertura fatta apposta per questo mestiere valida 24 ore su 24 e in tutto il mondo. I piloti potranno anche praticare sport rischiosi come lo sci e potranno anche pilotare aerei. Una polizza quindi valida anche al di fuori della corse: abbiamo previsto anche il caso di ritiro della licenza».



OGNI
MERCOLEDI
IN EDICOLA
CON LO SPORT
E LA STRADA

RSM

FAMS

4° GRAN PREMIO SAN MARINO



**AUTODROMO
DINO FERRARI
IMOLA**

**Campionato
del mondo F.1
della FIA**

**6 MAGGIO 1984
ORE 14,30**

SAGIS

PREZZO DEI BIGLIETTI/PRICE OF TICKETS (ITALIAN LIRE)

VENERDI'/FRIDAY (4.5.1984)	
CIRCOLARE E TRIBUNE (A/B/C/D/E/F/G/H/I) RIVAZZA AND TOSA CURVES, AND LAWN, AND GRAND STANDS	L. 11.500
Ridotti/Reduced	L. 9.000
SABATO/SATURDAY (5.5.1984)	
CIRCOLARE E TRIBUNE (A/B/C/D/E/F/G/H/I) RIVAZZA AND TOSA CURVES, AND LAWN, AND GRAND STANDS	L. 11.500
Ridotti/Reduced	L. 9.000
DOMENICA/SUNDAY (6.5.1984)	
CIRCOLARE TOSA E RIVAZZA RIVAZZA AND TOSA CURVES, AND LAWN	L. 11.500
Ridotti/Reduced	L. 9.000

TRIBUNE NUMERATE - GRANDS STANDS

A	TRIBUNA FIAT (ARRIVO COPERTA) FIAT GRAND STAND	L. 120.000
B	ACQUA BOARIO (1° ACQUE MINERALI BOARIO) 1° BOARIO STAND	L. 80.000
C	1° TRIBUNA SAIMA (2° ACQUE MINERALI BOARIO) 1° SAIMA STAND	L. 70.000
D	2° TRIBUNA SAIMA (2° ACQUE MINERALI BOARIO) 2° SAIMA STAND	L. 70.000
E	ACQUA BOARIO (2° ACQUE MINERALI BOARIO) 2° BOARIO STAND	L. 70.000
F	1° TRIBUNA VARIANTE ALTA (TAZIO NUVOLARI) 1° VARIANTE ALTA STAND	L. 60.000
G	2° TRIBUNA VARIANTE ALTA (ACHILLE VARZI) 2° VARIANTE ALTA STAND	L. 50.000
H	TRIBUNA MARLBORO (VARIANTE MARLBORO) MARLBORO STAND	L. 80.000
I	TRIBUNA AGIP PETROLI (VARIANTE MARLBORO) AGIP PETROLI STAND	L. 60.000
L	TRIBUNA CUCINE BERLONI (USCITA VAR. MARLBORO) BERLONI CUCINE STAND	L. 80.000

I BIGLIETTI SONO IN VENDITA:

BOLOGNA

S.A.G.I.S.
Via Caloni, 9/D
40122 BOLOGNA
Tel. 051/52.20.75
52.21.58 - 52.21.59
Telex 211690

A.C. TOUR BO SERVICE

Via Emilia Ponente, 18/2
40133 BOLOGNA
Tel. 051/31.15.06 - 38.76.15
Telex 216681

BONONIA VIAGGI

Galleria del Toro, 3
40121 BOLOGNA
Tel. 051/26.39.85 - 26.90.75
Telex 511494

FONTE DELL'ORO

Galleria Accursio, 29
40124 BOLOGNA
Tel. 051/23.53.24

A.B. Tabaccheria

Viale Pietramellara, 77
40121 BOLOGNA
Tel. 051/26.67.15 - 27.68.26

BISI Tabaccheria

Via P. Palagi, 11
40138 BOLOGNA
Tel. 051/30.76.03

FIRENZE

AUTOMOBILE CLUB FIRENZE
Via Amendola, 36
50121 FIRENZE
Tel. 055/27.841
Telex 571202

IMOLA

AUTOMOBILE CLUB
Via Aldrovandi, 5/A
40026 IMOLA
Tel. 0542/22.217

AGENZIA ALFADUE VIAGGI

Via A. Costa, 18
40026 IMOLA
Tel. 0542/30.161
Telex 213361

AGENZIA IMOLATOURS

Via Rivalta, 71/A
40026 IMOLA
Tel. 0542/34.463
Telex 219629

AGENZIA SANTERNO

Via Appia, 92
40026 IMOLA
Tel. 0542/23.336-22.037
Telex 531156

BAR CLUB FERRARI

Piazzale L. da Vinci, 9
40026 IMOLA
Tel. 0542/28.125 - 31.044

MODENA

ACITOUR EMILSERVICE
Via Emilia Est. 41-43
41100 MODENA
Tel. 059/23.00.00-23.00.01
Telex 222010

ROMA

ACITOUR L.E.A.
Via Sofferino, 32
00185 ROMA
Tel. 06/47.56.956-47.41.256
Telex 614616

N.B. - I biglietti si possono prenotare e acquistare presso tutte le delegazioni dell'Automobile Club Bologna, gli Automobili Clubs e le principali Agenzie d'Italia.

**REPLAY
IMOLA '83**



LE NOSTRE
INIZIATIVE

con

AUTO
SPRI
NT

a

INDIANAPOLIS

e la
collaborazione
della



PIANO TECNICO DEL CONCORSO «CON AUTOSPRINT A INDIANAPOLIS»

Art. 1 - Il settimanale AUTOSPRINT indice un concorso a premi riservato ai propri lettori residenti in Italia.

Art. 2 - Parteciperanno al concorso tutti i lettori che faranno pervenire entro il 2 maggio 1984 la scheda che sarà pubblicata su AUTOSPRINT nei mesi di marzo e aprile 1984 al seguente indirizzo:

AUTOSPRINT

Concorso «Con AS a Indianapolis»

Casella Postale AD 1734

40100 BOLOGNA

Art. 3 - La partecipazione al concorso è gratuita ed è aperta a tutti i lettori italiani e stranieri residenti in Italia, con esclusione dei dipendenti delle società Poligrafici Il Borgo S.p.A., Conti Editore S.p.A., Momo S.p.A., nonché dei rispettivi parenti diretti e affini.

Art. 4 - La scheda di partecipazione comprende cinque quesiti relativi alla «500 Miglia» di Indianapolis e precisamente:

a) In quale periodo di tempo la «500

Miglia» di Indianapolis fece parte del Campionato Mondiale di formula 1?

b) Solo tre campioni del mondo di formula 1 figurano tra i vincitori della «500 Miglia» di Indianapolis. Quali?

c) Quale pilota portò per la prima volta alla vittoria nella «500 Miglia» di Indianapolis una vettura equipaggiata con un volante Momo e in che anno?

d) Chi vincerà la «500 Miglia» di Indianapolis 1984?

e) Quale sarà la media oraria del vincitore?

Art. 5 - Fra tutte le schede debitamente compilate, con le risposte esatte ai primi tre quesiti (a, b, c) ritagliate da AUTOSPRINT (saranno considerate nulle a tutti gli effetti le schede fotocopiate o altrimenti riprodotte) e regolarmente pervenute entro il termine

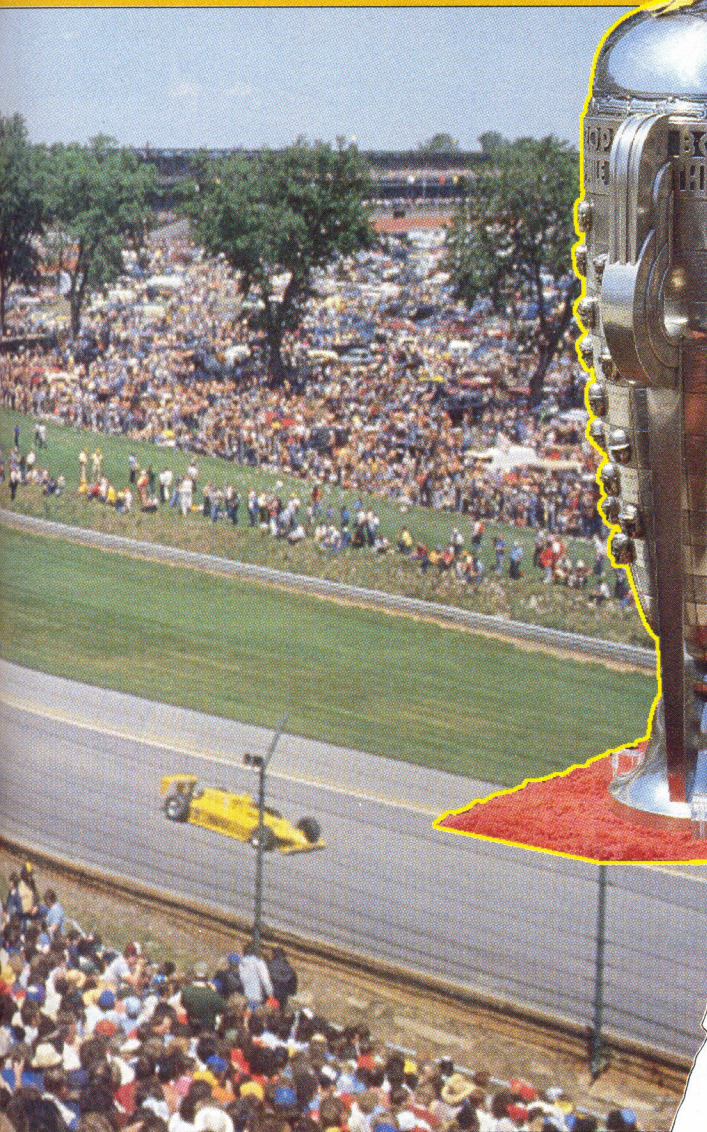
stabilito all'articolo 2, saranno estratti a sorte i premi di cui all'articolo 7.

Art. 6 - Tutte le schede ad eccezione delle tre estratte a sorte e vincitrici dei primi tre premi di cui all'art. 7, concorreranno inoltre all'assegnazione del quarto premio, pure previsto dall'art. 7, che sarà attribuito a chi avrà indovinato il nome del pilota vincitore della «500 Miglia» di quest'anno. Se più concorrenti avranno indicato lo stesso pilota, si terrà conto della media oraria, premiando chi avrà indovinato o si sarà maggiormente avvicinato alla velocità fatta registrare dal vincitore sulla distanza della corsa. Se nessun concorrente avrà indovinato il nome del vincitore, si premierà chi avrà indicato il nome del pilota meglio classificato fra quelli pronosticati da tutti i concorrenti. Se più concorrenti avranno indicato lo stesso pilota, varrà come discriminante l'indicazione della media oraria, riferita però sempre a quella dell'effettivo vincitore.

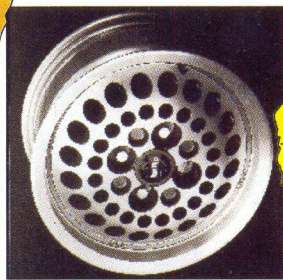
Art. 7 - Monte premi:

APOLIS

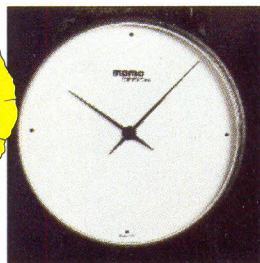
una grande
gara a QUIZ
con un traguardo
da favola



Un viaggio
a Indy
per la ^{60th} **INDIANAPOLIS**
500



Un set
di ruote
Momo



Un
orologio
Momo
Design

Un casco con
gli autografi
dei protagonisti
della 500 Miglia
1984



1. premio: viaggio gratis per una persona dal luogo di residenza a Indianapolis e ritorno, soggiorno gratis in albergo a pensione completa dalla partenza all'arrivo, fissati rispettivamente per il 24 e il 28 maggio 84; biglietto per assistere allo svolgimento della «500 Miglia» di Indianapolis.

Qualora il vincitore abbia già utilizzato il suo plafond valutario (vedi causale 49^a della legge valutaria), in sostituzione del premio sopra descritto (viaggio a Indianapolis) gli verrà assegnato un Set di prodotti MOMO DESIGN: valigetta, penna stilografica, biro, portachiavi, accendino e orologio).

2. premio: un set di ruote MOMO.

3. premio: un orologio MOMO DESIGN.

4. premio: un casco con gli autografi dei protagonisti della «500 Miglia» di Indianapolis 1984.

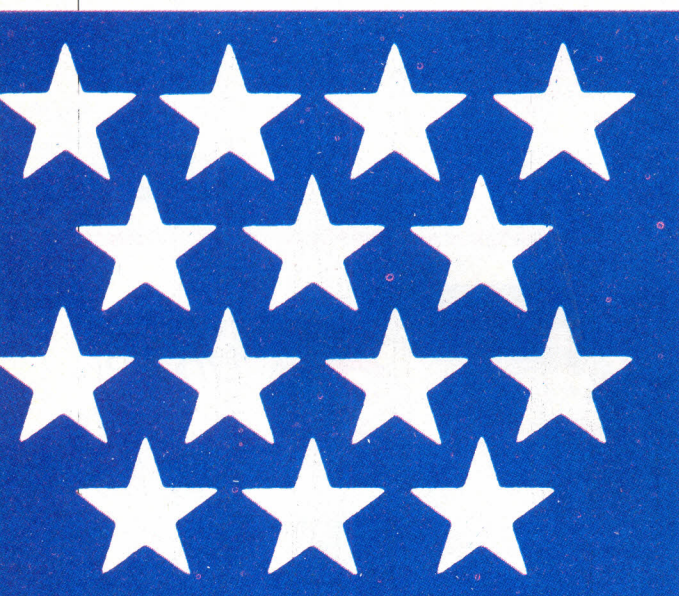
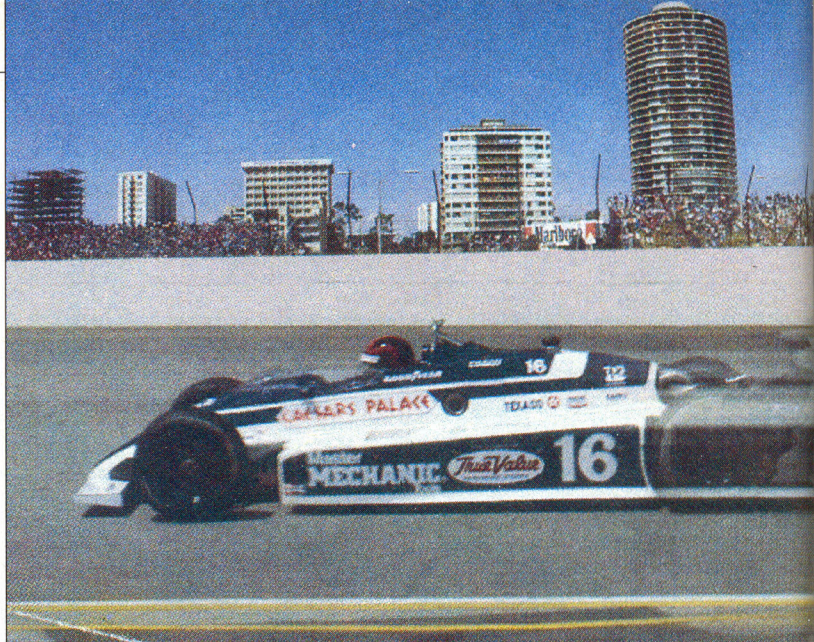
Art. 8 - Il funzionario dell'Intendenza di Finanza addetto al controllo della manifestazione, alla presenza di un incaricato della Conti Editore S.p.A., procederà all'estrazione a sorte dei premi. L'elenco dei vincitori sarà pubblicato su AUTOSPRINT.

Art. 9 - ... (omissis).

CART

L'elettrizzante campionato americano, ormai in diretta concorrenza con la F. 1, riprende l'1 aprile sullo «stradale» di Long Beach.

Quest'anno ben tre italiani saranno tra i protagonisti: i fratelli Teo e Corrado Fabi e Bruno Giacomelli. In pista tutti i grandi «mostri sacri» Usa tra cui Mario Andretti



MARIO ANDRETTI (Foto Proche)



BRUNO GIACOMELLI (Foto Norris)



TEO FABI (Foto Manocchia)

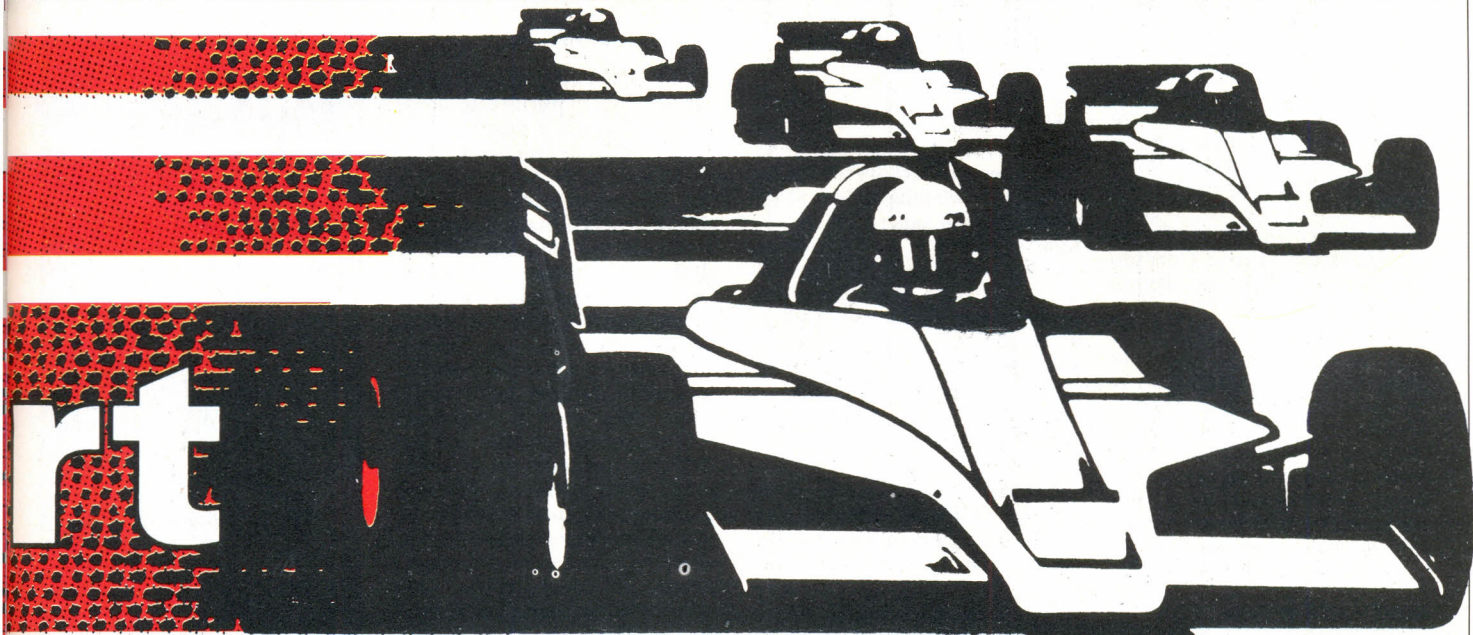
Indy Cars Racing Through the Streets of Long Beach!

LaserColor Art: Bill Stott



TOYOTA GRAND PRIX OF LONG BEACH

APRIL 1, 1984



rt

LONG BEACH — Un tempo era considerato un campionato ricco, privo di quei contenuti tecnici e umani propri della F. 1. Ma in questo 1984 il campionato Cart si appresta a diventare l'unico alter ego della serie mondiale, una competizione in cui è impossibile tentare pronostici seri, dove l'equilibrio delle forze in campo è diventato condimento costante di ogni previsione. Paragonarlo alla F. 1 non è quindi azzardato.

LA RINASCITA DI LONG BEACH. Sarà proprio un circuito reso famoso dal campionato mondiale ad inaugurare la serie Cart. Long Beach, viste le esose richieste finanziarie domandate dagli uomini della Fisa e della Foca, ha preferito «aprire» il campionato Cart, evidenziando la tendenza progressiva di abbandono delle piste ovali a

favore dei circuiti stradali. Indianapolis, su questo non ci piove, resterà in vita ma negli anni prossimi rappresenterà forse un caso isolato, visto che nell'ambito Cart sono entrate a far parte anche le gare di Las Vegas e di New York, che cambieranno la fisionomia stessa della cornice di pubblico interessato all'automobilismo.

85° QUASI MONDIALE? «Quest'anno — afferma John Frasco chairman della federazione statunitense — il nostro campionato annovererà nelle proprie file ben nove piloti di F. 1 e se tutto andrà come previsto nel 1985 non è escluso che gli ex della F. 1 potranno aumentare fino a formare il 50% della griglia di partenza delle varie gare. Di questo siamo orgogliosi, considerando che non abbiamo spinto nessuno a venire a correre oltreo-

ceano, ma le presenze sono state tutte volontarie».

EQUILIBRIO AMERICANO. Il 1984 non sarà un anno facile per i veterani della Cart. Dei 52 piloti iscritti, 26 non superano l'età media di 25 anni, e pur non avendo l'esperienza dei Foyt e degli Andretti potranno dire la loro. Lo hanno dimostrato Teo Fabi quando ha provato la nuova March 84 del team Forsythe a Phoenix, battendo il tempo dell'anno passato, e successivamente Al Unser jr che ha girato in soli 23"4, un tempo che ha stupito non poco gli osservatori. C'è inoltre da rilevare che molte performances invernali non sono state comunicate dalle scuderie, che mantengono, secondo un vezzo tutto americano, un certo riserbo sulle loro potenzialità. Nel 1984 saranno 14 i telai di diversa costruzione a prendere parte alla serie Cart. Le varie

squadre hanno investito oltre 40 milioni di dollari per presentare l'esemplare più competitivo. La March, dopo i successi dell'anno scorso, è la marca che ha venduto più telai, seguita dalla Penske, dalla Eagle, dalla VDS e dalla Theodore. La casa di Robin Herd ha piazzato sul mercato numerosi esemplari della 84, dei quali alcuni sono stati acquistati da Teddy Mayer, ex manager della McLaren, che quest'anno si ripresenta negli Stati Uniti dopo aver preparato i motori Offenhauser e le monoposti di Johnny Rutherford e Lloyd Ruby nel 1975. La vettura, che è una March profondamente modificata, a detta dello stesso Mayer, potrebbe essere la sorpresa della stagione alla pari della nuova Theodore di Bruno Giacomelli e Jim Cra-

Lino Manocchia

segue

Go, Cart

segue

wford e della Ligier, che in cerca di un mercato diverso dalla F. 1, farà esordire una propria monoposto affidata a Cogan.

CARNET DI LUSO. Ancor più elettrizzante sarà il duello tra le nuove e le vecchie leve. Come abbiamo già scritto nel 1984 ci saranno molti giovani nella formula Cart, tutti con buone possibilità di aggiudicarsi qualche corsa e, perché no, il campionato. Nomi come Al Unser Jr, Mike Andretti, Geoff Brabham, Jacques Villeneuve, Al Holbert, Herm Johnson, Josele Garza, Ed Pimm, Bobby Rahal, John Paul jr e Chip Ganassi non hanno certo bisogno di presentazioni. Questi dovranno vedersela con i transfughi della F. 1, tra i quali spiccano nientemeno che Emerson Fittipaldi, Teo e Corrado Fabi, Eliseo Salazar, Bruno Giacomelli, Derek Daly, Roberto Guerrero e Danny Sullivan. Per gli «anziani» sarà un anno duro. Lo confermano le dichiarazioni di Mario Andretti: «È la ruota della vita che gira. Questo non vuol dire che ci arrenderemo. Dalla nostra abbiamo una esperienza che i giovani non posseggono ed inoltre a decidere le corse saranno i mezzi tecnici a disposizione dei piloti».

«L'ECCLESTONE» DEGLI USA. La definizione che apprezza maggiormente è quella di «padrino della Cart», l'associazione fondata nel 1978 da Roger Penske, Pat Patrick e Dan Gurney. L'escalation di John Frasco in seno alla Cart è stata bruciante, come quella di ogni americano che si rispetti. Nominato chairman nel 1980, è diventato in breve tempo il personaggio di maggiore spicco dell'automobilismo made in Usa, un Bernie Ecclestone che ha fatto rinascere ed assurgere a popolarità internazionale una serie, che qualche anno fa viveva solo della fama di Indianapolis. Ora quando l'avvocato Frasco parla della Cart, assume un'aria quasi mistica non pronuncia mai la sigla dell'associazione ma più semplicemente dice «il grande evento». È insomma un buon papà al quale sta a cuore la propria famiglia venuta su dal nulla per colpa, forse, della testarda presa di posizione della vecchia ed egemonica U-



Foto Prochre

sac di Indianapolis, ridotta ormai a cimelio.

LE CIFRE. «In cinque anni di vita — dice Frasco — da noi tutto è cresciuto sano. Nel 1982 il campionato Cart aveva in palio 4 milioni e 800 mila dollari. Oggi il montepremi supera i dieci milioni e questo è segno evidente che a molti piace il modo con il quale trattiamo. Agli inizi sotto di noi avevamo solo una quindicina di piloti. Oggi siamo già a una sessantina. Le otto piste di un tempo sono aumentate a 16».

— Avvocato, crede che la Cart abbia veramente ucciso il fenomeno F. 1 negli Stati Uniti? «Preferisco non parlare in questi termini. Noi non siamo in uno stadio per giocare una partita contro la F. 1. Semmai, usando un'espressione legale direi che stiamo assistendo al suicidio della F. 1. Mi spiego meglio: un organizzatore per venire incontro alle nostre richieste deve possedere almeno 500 o 750 mila dollari a seconda della grandezza della città. Se riuscirà a strutturare nel migliore dei modi la manifestazione e a richiamare almeno 50 mila spettatori, dopo il primo anno farà un grosso affare. La Foca, invece, chiede somme troppo elevate che ricordano il montepremi di Indy e non occorre essere un genio per comprendere che simili entità di denaro farebbero venire le vertigini anche al più esperto ragioniere. Personalmente sono solidale con la Foca quando essa afferma che le spese per il trasporto delle vetture rappresentano un onere insopportabile. Quando si raggiungono cifre vicine ai 2 milioni di dollari, però, tutto il discorso cade».

— Quanto domandate ad un organizzatore? «Il dieci per cento. Una per-

tuale onesta, non soffocante».

CART IN EUROPA. Si dice che lei voglia portare le corse Cart in Europa e precisamente in Italia e Gran Bretagna. Cosa c'è di vero in tutto questo?

«Le vetture statunitensi hanno già corso nel continente europeo. A Monza per ben due volte le gloriose vetture con motore Offenhauser hanno tenuto testa ai mostri sacri europei. Il primo anno si risolse in un disastro finanziario, ma il secondo richiamo molta folla e pagò molto bene. Quest'anno il calendario non ci consente sortite ma nel 1985, se cancelleremo qualche pista ovale superata, potremo guardare all'Europa».

— La Fisa permetterà agli organizzatori di allestire una corsa con le vostre vetture?

«Credo che la Fisa dovrebbe superare la gelosia nei nostri confronti ed iniziare a cooperare ottenendo nel contempo grandi benefici. Ma fino a quando ragionerà con una mentalità antiquata non raggiungerà mai lo scopo».

UN MONDIALE VERO? — Lei sostiene che si potrebbero organizzare due campionati?

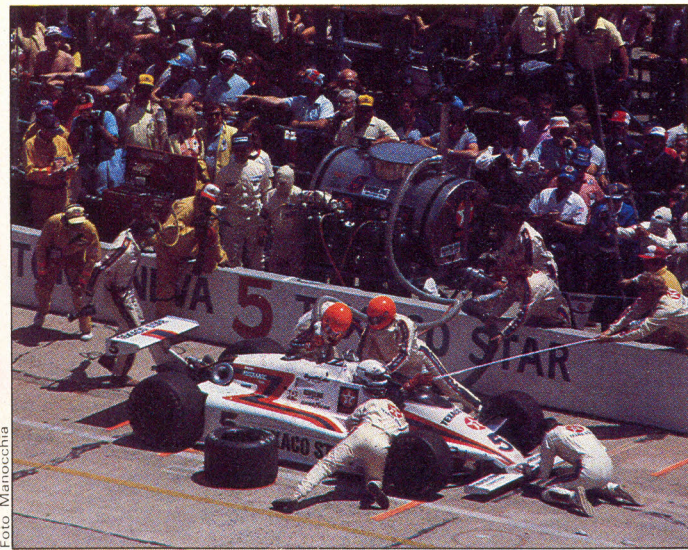
«Sì quello mondiale e quello Usa con la partecipazione delle due federazioni. Le nostre monoposto non hanno nulla da invidiare alle F. 1. Sono più veloci grazie alla potenza dei motori, utilizzano i turbocompressori da tanti anni, i nostri piloti sanno guidare anche sulle piste stradali. Ci manca solo l'accostamento».

— Crede che sarà possibile questo benedetto accostamento?

«Certamente, ma finché Fisa e Foca agiranno sul binario che la Usac seguì a suo tempo, tra noi e le federazioni europee esisterà sempre l'Atlantico di mezzo».

Sarà a Long Beach Fittipaldi ha scelto la Cart

DOPO avere scartato la possibilità di tornare in F.1 per la scarsa competitività della Spirit-Hart, l'ex campione del mondo Emerson Fittipaldi ha accettato di disputare l'intero campionato Cart con la Wit Capitol Racing di Tampa. Il brasiliano che aveva tenuto segreta una precedente trattativa con lo sponsor della Florida «Wit Ricca Corporazione», ha trattato prima con Don Cotter, socio di George Bignotti, ma il manager di Indianapolis ha chiesto una cifra che non poteva essere coperta facilmente. Il 13 marzo invece Fittipaldi si è recato sulla pista di Willow Spring ed ha provato la March '83 guidata da Teo Fabi l'anno scorso: «Posso dire — ha detto poi Emerson — di essermi trovato subito a mio agio. Il fatto che non corressi in F.1 da tre anni non si è fatto sentire. La vettura è ottima ed i tecnici, sotto la guida di Jim Bell, l'hanno curata magnificamente». Ha poi aggiunto «Fitti»: «Sugli ovali i piloti americani sono forti ma non dimentichiamo che il campionato si articola anche su otto prove su circuiti misti e questo è pane per i miei denti». Che il brasiliano sia in forma lo si è d'altronde visto alla 3 Ore di Miami dove ha ottenuto la pole position ed è stato grande protagonista nonostante i guai alla trasmissione della vettura. (l.m.)



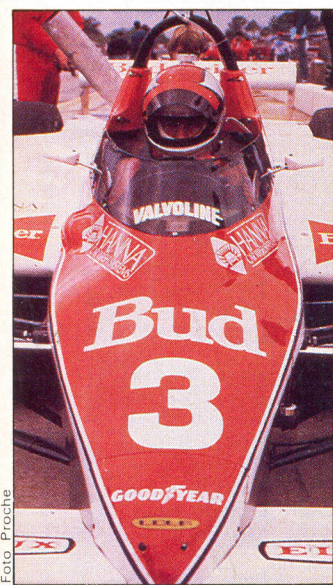
Non sono alti i costi della Formula Cart Quattro mesi in F.1 come un anno in USA

Tre miliardi contro gli oltre 10 del «mondiale»

LONG BEACH. Chris Pook, presidente della Long Beach GP è convinto che quest'anno il pubblico che seguirà la manifestazione di F. Cart sarà abbastanza diverso da quello degli anni scorsi: «Una differenza geografica, dato che con la F. 1 molta gente proveniva dalla California del Sud, quella che va da San Francisco a San Diego, contribuendo da sola ad una percentuale del 20% sul totale dei biglietti. Ma nel 1984 questa gente probabilmente non verrà, dato che anche loro avranno la possibilità di vedere una gara a Laguna Seca o

a Phoenix, in zone relativamente vicine». Pook spera di attirare oltre 160.000 persone nei tre giorni della manifestazione, mentre nel 1983 per assistere al GP si mossero in 182.500. In compenso i biglietti costeranno di meno, allineati ai prezzi in vigore nel 1981. «Cerchiamo di conquistare quegli spettatori che dicevano che assistere al GP fosse troppo caro. Ora possiamo offrire lo spettacolo della corsa Cart facendo spendere a una famiglia compreso il cibo, 50 dollari circa». Anche il circuito è cambiato. Non si sfilerà più sull'Ocean Boulevard, ma il rettilineo verrà spostato sulla Shoreline Drive. Tribune nuove sono state costruite presso l'area dei box, ampliati per permettere operazioni agevoli in vista dei due rifornimenti previsti nell'arco della corsa. Dan Gurney, il noto ex pilota di F. 1 e F. Indy, sta ora costruendo una nuova monoposto per il campionato Cart. Si dice convinto che sia «più difficile guidare una F. Cart, che richiede una maggiore sensibilità rispetto a una F. 1 per il suo elevato rapporto peso-potenza». Per quanto riguarda i costi di una stagione nella F. Cart tra telai e motori un team spende 760.000 dollari (circa 1 miliardo e 200 milioni di lire). Se a questo si aggiungono le spese per i pezzi di ricambio, le gomme, i cambi, le eventuali revisioni dei motori, i costi di trasporto e stipendi del personale, la cifra che si raggiunge è dell'ordine dei 2 milioni di dollari (circa tre miliardi di lire). Parecchio di meno rispetto alla gestione di un team vincente di F. 1.

Charles G. Proche



A 44 anni «Piedone» Andretti è ancora in grado di lottare per la vittoria: correrà con Paul Newman

Il regolamento rispetta lo spettacolo

Anche ai box non ci si annoia

I rifornimenti sono alla base delle gare USA

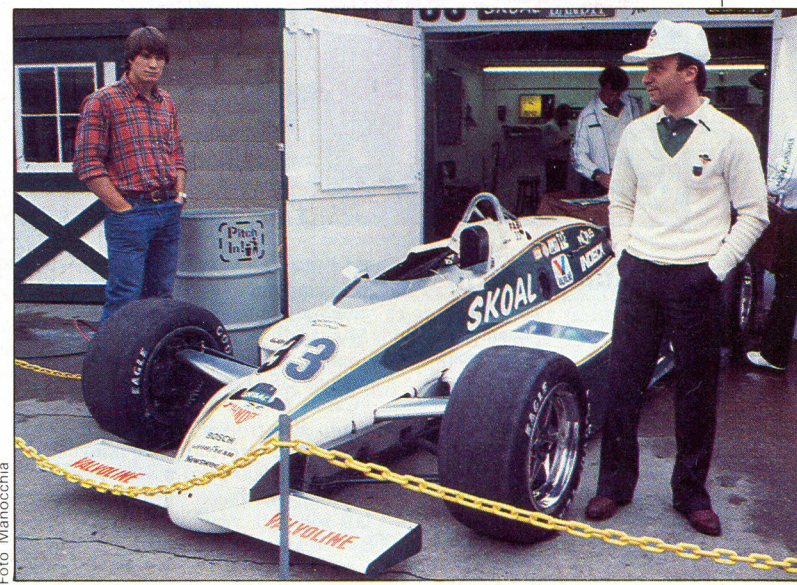
LE VETTURE utilizzate nel campionato Cart sono strutturalmente molto simili alle F. 1 ma il regolamento le differenzia in moltissimi particolari. Soprattutto i motori disponibili sono di cilindrata nettamente maggiore: possono infatti essere utilizzati motori liberi con una cilindrata massima di 2650 cmc (ovviamente con il compressore e distribuzione ad asse a camme in testa), motori dotati di turbo ma derivati dalla produzione (senza assi a camme in testa) con cilindrata massima di 3430 cmc, motori di serie aspirati e senza assi a camme in testa fino a 5870 cmc. Il peso delle vetture non può essere inferiore a 681 kg (in F. 1 il limite è, notoriamente, pari a 540 kg) mentre un'altra limitazione riguarda i cerchi: quelli anteriori devono essere da 10" e quelli posteriori da 14". In F. 1 le misure sono rispettivamente pari a 13 e a 15 pollici. Altro limite, le gomme: sono utilizzate delle Goodyear «monotipo» identiche per tutti e la cosa equivale ad un risparmio eccezionale.

MOTORI. Ormai nella Cart «regna» il Cosworth DFX, l'8 cilindri inglese derivato dal DFV impiegato in F. 1 e ridotto nella cilindrata che è pari a 2650 cmc. Ovviamente è dotato di turbocompressore ma il regolamento non permette l'alimentazione libera: la valvola Wastegate è infatti tarata dai commissari a 48 libbre per pollice quadrato che corrispondono a 3,37 kg/cm². La pressione effettiva corrisponde quindi a circa 2,3 bar, valore non piccolo ma

inferiore a quello previsto per le F. 1 nel 1983. La potenza comunque non supera i 700 CV a 11.000 giri al minuto, più o meno quella di un 1500 F. 1 (almeno nelle prove dei GP). Da notare poi che i motori nella Cart sono alimentati con metanolo e non con benzine specialissime come nel campionato del mondo. Il potere calorifico della benzina è pari a 10.500 calorie/kg mentre il metanolo non supera le 4675 calorie/kg. Al contrario, il potere latente di vaporizzazione è pari a 130 calorie/kg per la benzina e a 290 calorie/kg per il metanolo: vale a dire che il raffreddamento della camera di scoppio è nettamente beneficiato (e con gare lunghe si tratta di un particolare fondamentale) a scapito comunque del consumo.

RIFORNIMENTI. Il regolamento Cart specifica che le vetture devono percorrere almeno 0,76 km con un litro di metanolo tanto che i rifornimenti (con serbatoi da 170 litri) sono previsti ogni 126 km. Partendo da questo dato, viene assegnato per regolamento il quantitativo di metanolo necessario per completare la distanza della corsa. Il carburante viene inserito in un grande serbatoio, posto sopra il box della vettura, e che è sigillato prima della corsa. Ad ogni corsa i rifornimenti sono quindi almeno un paio e la coreografia (è previsto anche il cambio dei pneumatici) è sempre molto spettacolare.

Daniele Buzzonetti



Nella pagina accanto, Al Unser Sr., campione Cart '83. In alto, rifornimento della March di Tom Sneva alla 500 Miglia di Indianapolis. Sopra, Teo Fabi con la March 83C che gli ha permesso ottimi exploit

CART

Sono in palio più di 22 miliardi

Long Beach	857.000.000
Phoenix	585.000.000
Indianapolis	4.320.000.000
West Allis	470.000.000
Portland	665.000.000
Meadowlands	857.000.000
Cleveland	575.000.000
Brooklyn	720.000.000
Road America	588.000.000
Pocono	699.000.000
Mid-Ohio	570.000.000
Sanair	713.000.000
Brooklyn	483.000.000
Phoenix	432.000.000
Laguna Seca	567.000.000
Las Vegas	726.000.000

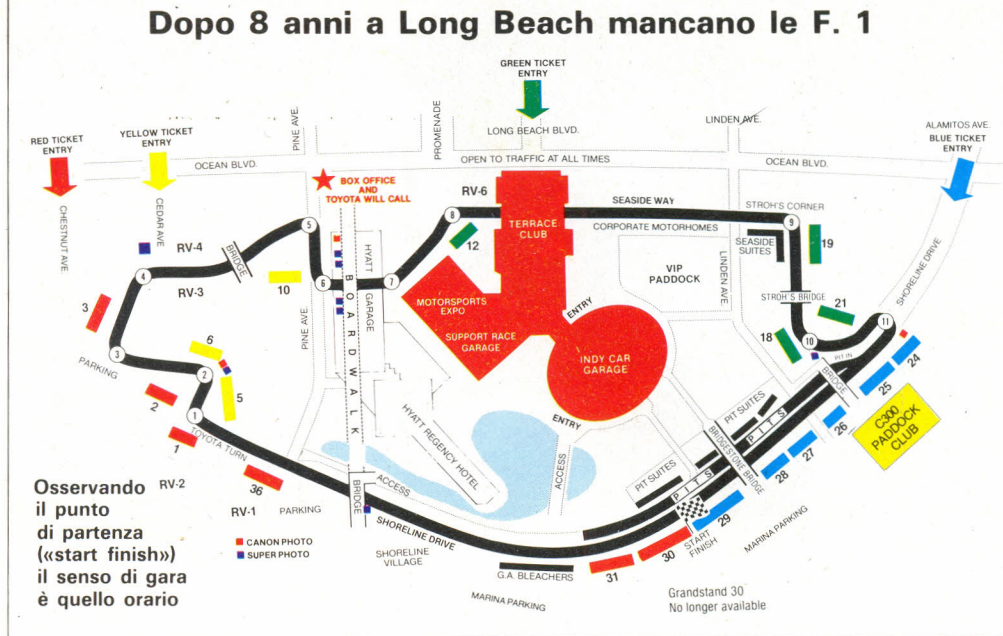
Le cifre comprese nell'elenco sono in lire italiane. Da precisare che la 500 Miglia di Indianapolis che ha un monte premi eccezionale è organizzato dalla Federazione U-sac. Ad ogni gara al vincitore spetta una cifra corrispondente a circa il 30 per cento dell'intero montepremi. È stato istituito un monte premi per i piloti che ottengono la pole-position. Ai premi di gara vanno poi aggiunti i premi di fine anno della PPG (3 miliardi e 200 milioni), quelli degli sponsor (un miliardo e 600 milioni) e i diritti televisivi (3 miliardi e 200 milioni). In totale sono quindi in palio nel campionato Cart ben 22 miliardi e 836 milioni di lire.



AL UNSER SR. (Foto Prochke)

Il calendario

1 aprile	Long Beach
15 aprile	Phoenix
27 maggio	Indianapolis
3 giugno	West Allis
17 giugno	Portland
1 luglio	Meadowlands
8 luglio	Cleveland
22 luglio	Brooklyn
5 agosto	Road America
19 agosto	Pocono
2 settembre	Mid-Ohio
9 settembre	Sanair
23 settembre	Brooklyn
14 ottobre	Phoenix
21 ottobre	Laguna Seca
10 novembre	Las Vegas



I record della F. 1

A solo titolo di curiosità, il record sul giro di Long Beach appartiene a Lauda (McLaren-Ford, 1'29"330 media 133,476 kmh). Con le F. 1 Cart il paragono sarà inutile perché il circuito è stato modificato: dopo il via sulla «Shoreline Drive», non si arriverà più al famoso «rampino» (incidente Tambay-Roberg) ma piegheranno prima immettendosi in una zona più tortuosa rispetto al tracciato precedente. La media potrebbe essere quindi inferiore rispetto ai GP di F. 1.

Questi i protagonisti dell'84

N.	PILOTA	TEAM	VETTURA
1.	Al Unser Sr.	Penske	Penske PC 12-Cosw.
3.	Mario Andretti	Newman-Haas	Lola T800-Cosw.
4.	Tom Sneva	Mayer	March 84C-Cosw.
5.	Bobby Rahal	True Sport	March 84C-Cosw.
6.	Rick Mears	Penske	Penske PC12-Cosw.
7.	Al Unser Jr.	Galles	March 84C-Cosw.
8.	John Paul	VDS	VDS Penske-Cosw.
9.	Roberto Guerrero	Bignotti	March 84C-Cosw.
11.	Pete Halsmer	Arciero	Penske PC10-Cosw.
14.	A.J. Foyt	Gilmore	March 84C-Cosw.
15.	Bill Tempere	Tri-Pak	Longhorn-Chevy
16.	Tony Bettenhausen	Provimi	March 84C-Cosw.
17.	Derek Daly	Provimi	March 84C-Cosw.
18.	Michael Andretti	Kraco	March 84C-Cosw.
19.	Geoff Brabham	Kraco	March 84C-Cosw.
20.	Gordon Johncock	Patrick-STP	Wildkat Mk10-Cosw.
21.	Hal Holbert	Alex	March 84C-Cosw.
22.	Dick Simon		March 84C-Cosw.
27.	Bill Alsup	Alsup Racing	Argo JM15-Cosw.
30.	Danny Sullivan	Domino	DSR 1-Cosw.
31.	Dick Ferguson		
33.	Teo Fabi	Forsythe	March 84C-Cosw.
34.	Desiré Wilson		
35.	Pat Bedard	Brayton Racing	March 84C-Cosw.
37.	Scott Brayton	Brayton Racing	March 84C-Buick V6
38.	Chet Philip	Circle	VDS Penske-Cosw.
40.	Chip Ganassi	Patrick-STP	Wildkat Mk10-Cosw.
41.	Howdy Holmes	Mayer	March 84C-Cosw.
44.	Bruno Giacomelli	Theodore	Theodore 84-Cosw.
47.	Emerson Fittipaldi	Wit Capitol Racing	March 83C-Cosw.
55.	Josele Garza	Machinest Union	Penske PC10-Cosw.
56.	Steve Chassey	Gohr Racing	Eagle 82-Chevy
59.	Johnny Parson		
64.	Ed Pimm	Jet-Engen.	March 84C-Cosw.
69.	Phil Caliva	American Racing	March 84C-Cosw.
72.	Chris Knifel	Primus Racing	Primus 84-Cosw.
76.	Jacques Villeneuve	Performance Eng.	March 83C-Cosw.
78.	Jim Crawford	Wachs Motor	Theodore-Cosw.
84.	Eliseo Salazar	Hall	March 83C-Cosw.
85.	John Morton	Center Line	Eagle 83-Chevy.
88.	Michael Chandler	All American	Eagle 84-Chevy.
96.	Tom Bigelow		
98.	Kevin Cogan	Ligier	Ligier LCO2-Cosw.

NOTA: Corrado Fabi correrà con il Team Roman (March 84C-Cosw.) ma non ha ancora ricevuto il numero di gara perché quasi certamente non sarà al via a Long Beach.

F2

Parte il primo aprile il campionato numero diciotto, con la speranza di uscire dalla crisi, e riguadagnare in qualità e popolarità i livelli di un tempo. In pole position, le vetture di Ron Tauranac, impegnate a difendere il titolo '83



Apertura
a Silverstone

Salto in Ralt

di Roberto Boccafogli

CACCIA ALLE RALT: è con questo proposito comune alla maggioranza degli altri team che si apre, domenica prossima, a Silverstone, il diciottesimo campionato europeo di Formula 2. Diciottesimo e forse ultimo. È quasi una certezza: sono infatti già avviate le trattative fra la Fisa, la Foca e l'Asso Costruttori F.2, e solo nel corso della stagione si saprà con quali monoposto si correrà il prossimo anno. Sarà una Formula 2 riveduta e corretta, con la modificazione soprattutto del rapporto costi — ora altissimi — e

ricavi, fino allo scorso anno scarsamente appaganti sia in termini di pubblicità sia di premi? O sarà la tanto pubblicizzata Formula 3000 di Ecclestone, che altro non sarebbe che l'ultima possibilità di recupero dei tanti Cosworth ormai inutili alla F.1? Intenzione del presidente della Foca è di proporre un campionato reso interessante da una organizzazione tipo Formula 1, con ricchi premi e presenza di grossi sponsor e capace quindi di attirare l'interesse di team e piloti. Ma potrebbe anche essere, la seconda Formula edizione '85, una categoria completamente nuova, con caratteristiche da decidere sul computo degli errori e delle mancanze della attuale

segue

Salto in Ralt

segue

F. 2. Quella di quest'anno sarà in ogni caso l'edizione della «svolta»: solo dopo averne misurato i risultati sul campo sarà possibile designare l'erede della seconda formula, recentemente decaduta dal ruolo di «fabbrica di campioni» a categoria scarsamente interessante e ancora meno seguita. Ventisei vetture finora iscritte costituiscono l'attuale parco partecipanti: un dato che lascia ben sperare, specie dopo la penuria di iscritti registrata gli anni passati. Diamo un'occhiata alla entità e alle caratteristiche di quelle che saranno le forze in campo.

IL FAVORITO. Al team Ralt campione in carica spettano gli onori e gli oneri di pretendente numero 1 al titolo '84. Forte tanto da uccidere la seconda parte del campionato scorso, il team di Ron Tauranac si ripresenta quest'anno in pista con velleità immutate e con mezzi se possibile ulteriormente potenziati. La nuova RH6/84, che dovrebbe scendere in gara già a Silverstone, non è tanto diversa dalla monoposto '83, della quale ha conservato quanto c'era di buono — tanto — e rispetto alla quale registra qualche lieve variazione nella realizzazione del telaio, sempre in honeycomb e con misure praticamente identiche a quelle del suo predecessore. Il sei cilindri Honda, quest'anno curato da John Judd, sarà montato in maniera leggermente differente, allo scopo di facilitare le operazioni di manutenzione e per rendere ancora migliore la rigidità del complesso telaio-propulsore. Niente di radicalmente nuovo anche nella carrozzeria, frutto di numerosi test sostenuti dal team nella galleria del vento della Williams e che non si esclude potrà essere modificata nel corso della stagione. Con la monoposto campione '83 gareggeranno, rispettivamente con i numeri 1 e 2, Mike Thackwell e Roberto Moreno: «cocco» di Tauranac il primo, e a questi legato da un debito di eterna riconoscenza per avere l'anno scorso agevolato la conquista del titolo di Jonathan Palmer, eterna «promessa», il secondo, con tanto di intense esperienze di test con la Lotus di Formula 1. Entrambi i piloti hanno già provato, a Silverstone e, precedentemente, a Goodwood ottenendo con una certa facilità tempi di rilievo. Davvero un super team; opinione, questa, che trova d'accordo anche la concorrenza.

IL BLOCCO MARCH. Per due Ralt, saranno almeno dieci le March in campo. Tre porteranno i colori del team Onyx di Mike Earl: saranno le nuove March 842, nate sulla correzione dei difetti accusati dalle monoposto '83 e affidate a Emanuele Pirro, Thierry Tassin (praticamente certo, pur non avendo ancora firmato il contratto a causa dell'incompleto budget degli sponsor) e al francese Pierre Petit, «fuggito» dal team Maurer con il quale si era già accordato, in seguito ai programmi per niente chiari del costruttore tedesco. Novità per il team saranno i pneumatici Bridgestone, in luogo delle Michelin usate nelle passate stagioni. Sulla nuova monoposto, interamente riprogettata da Ralph Bellamy dopo che la

vetture dello scorso anno aveva sofferto di insolubili problemi di scarsa resistenza alla torsione, poggiano le migliori speranze del team di Mike Earl, il cui intento è la riconquista del titolo raggiunto due anni fa con Corrado Fabi. I test disputati finora da Pirro e Tassin hanno fornito indicazioni molto positive, e viene quasi d'obbligo includere il team inglese fra i primattori del campionato. Non si vedrà, a quanto risulta dalle informazioni più recenti, il team March di James Gresham. Il suo posto verrà preso nel campionato dal neonato team March di Bob Sparshott con team manager Peter McIntosh e forte di quattro piloti già certi: Enrique Mansilla, ostacolato da alcuni problemi di sponsor i cui capitali sono ancora in Argentina e pongono difficoltà per la loro traduzione in Inghilterra, lo svedese Thomas Kaiser, il giovane Pascal Fabre e, l'accordo è stato firmato recentissimamente, Christian Danner. Anche loro gareggeranno con le March 842 con motore BMW Mader, ma equipaggiate con pneumatici Michelin. Ma i team in pista con vetture March non sono ancora finiti. Due March versione '83 sono infatti iscritte dal team Sanremo Racing di Alberto Colombo. Una per Guido Daccò, che avrà come motore il BMW Heidegger — nonostante i tanti cedimenti accusati la passata stagione — e pneumatici Dunlop. Nulla di certo per quanto riguarda la seconda monoposto, che potrebbe essere affidata a un pilota soltanto in occasione di alcune gare. Doppietta March 832 anche per il team Horag di Markus Hotz, con piloti il cinque volte campione del mondo di sidecar Rolf Biland e il giovane svizzero Beat Jans e con una grossa sorpresa in serbo: il quattro cilindri a due tempi attualmente in fase di realizzazione e che potrebbe scendere in pista già in fine di stagione.

LE ALTRE FORZE. A scampo di sorprese, il campionato sarà orfano del team Maurer. Iscritta con due vetture, la squadra di Willi Maurer ha finora più volte confermato e smentito la sua presenza in campionato: le informazioni più recenti sembrano confermare l'ipotesi dell'assenza, ma sta prendendo corpo la possibilità di un rilevamento del materiale del team da parte dell'ex-capomeccanico Brian Murphy, che farebbe scendere in pista uno o due piloti quasi sicuramente tedeschi, uno dei quali potrebbe essere Frank Jelinski. Di grandi mezzi è accreditato anche il team Ags di Henry



Julien, particolarmente per la presenza di Philippe Streiff che gode della fama di pilota velocissimo, tanto da rientrare nei programmi F.1 della Renault. Streiff, che disputerà anche alcune gare — sicuramente la 24 Ore di Le Mans — per il team endurance di John Fitzpatrick, guiderà quest'anno la nuova monoposto francese, apparsa, nei primi test del Paul Ricard, già in ottima forma. Streiff disporrà della sponsorizzazione della Elf e di un famoso nome francese nel campo dei computers: la Blanchet Locatop. È proprio su questo binomio interamente transalpino che poggiano molti pronostici di vittoria in campionato. E veniamo al team potenzialmente più forte di casa nostra: il team Minardi. A Faenza non si sono fatte quest'anno acrobazie per progettare e realizzare una nuova monoposto: ci si è accontentati invece di migliorare la già buona vettura '83 tentando di rendere ottimale la resistenza alla torsione mediante l'irrobustimento del distanziale fra motore e cambio — unico punto «debole» dell'83 — utilizzando lega di avional. Quattro le monoposto iscritte al campionato: tre «ufficiali», con piloti certi solo Nannini e Dal Castello, mentre la terza vettura non ha al momento un candidato accreditato di buone possibilità, e potrebbe essere affidata nel corso della stagione a diversi piloti; e una vettura al team austriaco Emco Motorsport di Gero Zamagna e Jo Gartner. Il team Emco ha iscritto al campionato due monoposto: la Minardi sarà certamente guidata da Lamberto Leoni, a lungo in forse per il terzo posto nel team faentino e poi approdato alla Emco per ragioni di sponsorizzazione, e sarà assistita tecnicamente dall'équipe di Minardi e dall'ingegner Caliri. La seconda dovrebbe essere una Spirit rinnovata rispetto alla versione '83; ma potrebbe anche diventare una seconda Minardi (la quinta, in totale). Avrebbe dovuto portarla in pista lo stesso Jo Gartner, ma ora, dati gli accordi del pilota per la seconda Osella F.1, la possibilità non rimane valida che per le prime due gare di

Motori 2000 per sei cilindri

Nel campionato europeo di Formula 2 possono gareggiare monoposto con motore di non più di 2000 cmc e con un massimo di sei cilindri. Il regolamento impone quest'anno che le vetture abbiano il fondococca alla stessa altezza della parte inferiore delle panche. L'attribuzione del punteggio è la stessa della Formula 1: 9, 6, 4, 3, 2 e 1 punto dal primo al sesto classificato.



PIRRO SULLA NUOVA MARCH 842 (Foto Townsand)

incontrati nelle passate stagioni. Del lotto dei favoriti fa parte anche il team Martini di Hugues De Chaunac, quest'anno in pista con due vetture completamente rinnovate nell'aerodinamica e in alcune soluzioni tecniche e forte di Michel Ferté e Didier Theys. Come Ags e Minardi, anche il team Martini ha fatto vedere di essere già a buon punto nei test disputati finora, e difficilmente mancherà dalla lotta per i primi posti.

ANCHE MERZARIO A 3. Tre monoposto ha iscritto al campionato anche il team di Arturo Merzario. A guidare la nuova vettura dell'ingegnere Degan saranno sicuramente due piloti italiani: Aldo Bertuzzi e Stefano Livio, ai quali si aggiungerà in alcune gare, — o in molte, sponsor permettendo, — Richard Dallest. Quasi sicuramente il team scenderà in pista con i pneumatici dalla Dunlop, mentre non cambierà il propulsore che sarà anche quest'anno il diffusissimo Bmw di Heini Mader. Due mono-team vengono a completare la lista dei partenti. Uno è il neonato team Jpl, dalle iniziali di Jean-Pierre Lacoste che ha acquistato da Henry Julien una Ags versione '83. Vi dovrebbe correre Marc Sourd, il quale, afflitto dai soliti problemi di sponsor, non disputerà forse che cinque-sei gare, lasciando il posto libero per il resto del campionato a qualche portatore di denaro, particolarmente gradito al non ricchissimo team. Un'altra casella cui non è ancora possibile dare un nome o una faccia è quella relativa alla vettura iscritta dal team inglese di Alo Lawler. Di questa protagonista non si conosce né il tipo della vettura, né il nome del pilota. □

Hanno collaborato:
Paolo Bombara, Ian Phillips

17 anni di F.2	
1967	Jacky Ickx (Matra-Ford)
1968	Jean-Pierre Beltoise (Matra-Ford)
1969	Johnny Servoz Gavin (Matra-Ford)
1970	Clay Regazzoni (Tecno-Ford)
1971	Ronnie Peterson (March-Ford)
1972	Mike Hailwood (Surtees-Ford)
1973	Jean-Pierre Jarier (March-Bmw)
1974	Patrick Depailler (March-Bmw)
1975	Jacques Laffite (Martini-Bmw)
1976	Jean-Pierre Jabouille (Elf-Renault)
1977	René Arnoux (Martini-Renault)
1978	Bruno Giacomelli (March-Bmw)
1979	Marc Surer (March-Bmw)
1980	Brian Henton (Toleman-Hart)
1981	Geoff Lees (Ralt-Honda)
1982	Corrado Fabi (March-Bmw)
1983	Jonathan Palmer (Ralt-Honda)



STREIFF: UNO DEI FAVORITI (Foto Colombo)

campionato, e si è tornato a fare il nome del ricco gentleman driver Pierre «Chauvet». Proprio sull'onda di quanto di positivo fatto vedere in pista l'anno scorso, e in considerazione anche della relativa tranquillità economica raggiunta, il team Minardi viene da molti indicato come una delle probabili sorprese in vetta alla classifica dei valori in campo: ipotesi, questa, accreditata da due piloti quali Alessandro Nannini, costantemente veloce e ormai «veterano» della Formula, e Roberto Del Castello, quest'anno con la possibilità di esprimersi al meglio senza i tanti problemi di squadra

Da 12 a 10 senza Pau e Fuengirola

LA CELEBRE GARA F. 2 di Pau quest'anno non si disputerà. Il GP transalpino di Formula 2 è stato annullato dall'AC locale in seguito al rifiuto del sindaco della cittadina di continuare a coprire il deficit della gara (si parla di circa 100 milioni di lire), aggravato anche dal continuo lievitare delle spese di organizzazione e dei premi d'ingaggio. Anche la gara prevista sul nuovo circuito cittadino spagnolo di Fuengirola non si effettuerà. La riunione dell'Esecutivo Fisa di due settimane fa in Portogallo ha infatti confermato l'effettuazione del GP di Formula 1 sul circuito, ma ha cancellato le gare di mondiale endurance e di Formula 2 che lo avrebbero dovuto precedere. Questo è quindi il calendario della Formula 2 europea 1984.

1 aprile	Silverstone
8 aprile	Hockenheim
23 aprile	Thruxton
13 maggio	Valllunga
19 maggio	Mugello
24 giugno	Hockenheim
22 luglio	Misano
29 luglio	Pergusa
27 agosto	Donington
23 settembre	Brands Hatch

Ventinueve piloti per tredici team

N.	TEAM	PILOTA	VETTURA E MOTORE	PNEUMATICI
1.	Ralt Racing Ltd.	Mike Thackwell	Ralt RH6-Honda V6	Michelin
2.	Ralt Racing Ltd.	Roberto Moreno	Ralt RH6-Honda V6	Michelin
3.	Onyx Race Engineering	Thierry Tassin	March 842-Bmw Mader	Bridgestone
4.	Onyx Race Engineering	Emanuele Pirro	March 842-Bmw Mader	Bridgestone
5.	Onyx Race Engineering	Pierre Petit	March 842-Bmw Mader	Bridgestone
6.	Ags	Philippe Streiff	Ags JH198-Bmw Mader	Michelin
7.	Emco Sports	Jo Gartner	Spirit-Bmw Mader	Michelin
8.	Emco Sports	Lamberto Leoni	Minardi M283-Bmw Mader	Michelin
9.	Minardi Racing Team	Roberto Del Castello	Minardi M283-Bmw Mader	Michelin
10.	Minardi Racing Team	Alessandro Nannini	Minardi M283-Bmw Mader	Michelin
11.	Minardi Racing Team	-	Minardi M283-Bmw Mader	Michelin
12-13-14 numeri riservati al team Maurer Motorsport				
15.	San Remo Racing	Guido Daccò	March 832-Bmw Heidegger	Dunlop
16.	San Remo Racing	-	-	-
17.	Martini Oreca	Michel Ferté	Martini 002-Bmw Mader	Michelin
18.	Martini Oreca	Didier Theys	Martini 002-Bmw Mader	Michelin
19.	Horag Racing	Rolf Biland	March 832-Bmw Mader	Dunlop
20.	Horag Racing	Beat Jans	March 832-Bmw Mader	Dunlop
21.	Merzario Team	Stefano Livio	Merzario M84-Bmw Mader	Dunlop
22.	Merzario Team	Aldo Bertuzzi	Merzario M84-Bmw Mader	Dunlop
23.	Merzario Team	Richard Dallest	Merzario M84-Bmw Mader	Dunlop
24.	Team Jpl	Marc Sourd	Ags JS19-Bmw Mader	Michelin
29.	Alo Lawler Team	-	-	-
33.	Pmc/Bs Team	Pascal Fabre	March 842-Bmw Mader	Michelin
44.	Pmc/Bs Team	Thomas Kaiser	March 842-Bmw Mader	Michelin
55.	Pmc/Bs Team	Enrique Mansilla	March 842-Bmw Mader	Michelin
66.	Pmc/Bs Team	Christian Danner	March 842-Bmw Mader	Michelin



EUROTURISMO/Domenica da Monza scatta il campionato **I nemici del Jaguar**

Le inglesi saranno le macchine da battere, Walkinshaw il favorito al titolo. Ma in agguato c'è un esercito di BMW guidate da fior di campioni. Per le Alfa, non assistite dalla Casa, sarà dura

TOM WALKINSHAW non ha ancora smaltito la rabbia. Il boss del team Jaguar-Twr conserva ancora vivo il ricordo di quel 25 settembre 1983 sulla pista di Zolder, quando Dieter Quester e la Bmw gli hanno soffiato il titolo europeo piloti turismo. Le Jaguar XJ-S da lui preparate erano state le protagoniste della stagione e in più di una occasione avevano inflitto solenni legnate alle Bmw, da anni dominatrici del campionato, ma alcuni guasti banali avevano fermato la marcia delle grosse vetture inglesi nel corso della stagione. Così, a Zolder, il regolare Dieter Quester ha potuto brindare a un titolo rimasto in dubbio fino all'ultima gara. Il 25 settembre 1983 gli uomini dell'Alfa Romeo erano invece già sicuri del titolo europeo marche: i ripetuti successi delle GTV6 nella classe fino a 2500 cmc avevano consentito alla casa milanese di accumulare un consistente vantaggio su Volkswagen, Bmw e Jaguar.

LA 500 KM DI MONZA che scatterà domenica primo aprile aprirà un nuovo capitolo nel campionato europeo turismo riservato alle vetture del Gruppo A. Da quest'anno le Jaguar ufficiali — quelle preparate del tecnico-pilota Tom Walkinshaw — saranno tre, non più due come nell'83. Walkinshaw si è scelto un «secondo» pilota al di sopra di ogni sospetto, Hans Heyer, strappandolo alla Bmw. È una scelta significativa: il tedesco è un pilota veloce

espertissimo nelle gare di durata. La coppia Walkinshaw-Heyer punta quindi al titolo europeo e la loro Jaguar sarà senz'altro la «numero uno» tra le tre del team Twr. Né la XJ-S di Nicholson-Percy, né quella di Brundle-Calderari sembrano destinate a un ruolo di attacco. Chi fermerà la Jaguar? Ci proverà la BMW con un esercito di coupé 635 CSi. Anche la casa di Monaco ha potenziato la partecipazione a questo campionato. Le vetture sono state ovviamente migliorate, ma la strategia Bmw fa leva soprattutto sulla presenza in squadra di piloti giovani e veloci (Brancatelli, Ravaglia, Müller jr e Berger) capaci di dar man forte ai veterani come Kelleners, Quester, Grano e compagni. Ma non è tutto. Quando sarà possibile, la Bmw cercherà di inserire nella sua squadra piloti di prima grandezza come Winkelhock, Cecotto e Giacomelli. Alcuni mesi fa si sono sentiti anche i nomi di Piquet e Patrese tra quelli dei possibili piloti occasionali della casa tedesca, ma poi non si è più parlato di questa possibilità.

LA BMW DI PUNTA sembra, sulla carta, quella di Quester-Stuck, e questo non solo perché il pilota austriaco è il campione d'Europa in carica, ma anche per il fatto che la vettura è preparata da Schnitzer. Questo team — che farà correre anche una vettura pilotata da Ravaglia e Berger con la presenza occasionale di Manfred Winkelhock —

sul finire della stagione scorsa è sembrato leggermente più competitivo di quello di Eggenberger. Quest'ultimo però potrebbe certamente aver recuperato il terreno «perduto» nell'83 ed essere di nuovo il più forte fin dalla 500 km di Monza. Eggenberger ha preparato le due 635 CSi iscritte dalla Bmw Italia per Kelleners-Brancatelli e Grano-Müller jr, oltre alla macchina di Höllinger-Vanolli. Ma le cinque citate non saranno le sole Bmw presenti. Oltre ai privati non va dimenticato il team Juma, specialista della 24 ore di Francorchamps, che farà tutto il campionato con due macchine: Bergmeister-Thibaut e Cudini-Tassin. Anche la squadra di Hatge — gommata Goodyear tra tante Dunlop e Pirelli — potrà dire la sua con Issler-Enge e Maurizio Micangeli-Naddeo.

IL TERZO INCOMODO nella corsa alla vittoria assoluta sarà la Rover. Saranno due o tre, a seconda delle occasioni, le Vitesse 3500 con i colori della casa inglese che dall'anno scorso ha riscoperto le corse. Le macchine sono state preparate dal solito Walkinshaw (Twr) per quanto concerne l'assetto, mentre per il motore ha provveduto direttamente l'Austin Rover. Per ora si conoscono solo due dei tre equipaggi: Allam-Soper e Duez-Hahne. Chi segue le gare inglesi del Gruppo A, e chi ha visto la Rover trionfare a Silverstone nell'ultimo Tourist



Trophy, sa benissimo qual è il potenziale di queste berline a trazione anteriore. Vedremo in pista anche delle Volvo e delle Ford Mustang, ma ben difficilmente queste «outsider» potranno inserirsi nella lotta per le prime posizioni, questo anche se il team di Michel Delcourt ha venduto le sue Bmw per passare alle Volvo 240 Turbo portando con sé anche Pierre Dieudonné, ex pilota del team Jaguar.

L'ALFA ROMEO dovrà faticare più che nell'82 e nell'83 per far suo il titolo europeo marche. D'accordo che alle GTV6 basterà vincere nella classe fino a 2500 cmc senza preoccuparsi dei risultati di Jaguar, Bmw e Rover, ma quest'anno la divisione in questione si annuncia più combattuta che in passato. Non solo ci sarà sempre qualche Bmw 323 a dar fastidio, ma il team belga Ras correrà in questa classe con le sue Volkswagen 1800 che già nella versione 1600 avevano dato parecchio fastidio alle GTV6 su pista bagnata. Le notti degli allisti sono inoltre «turbate» dal ricordo della Metro Turbo che l'anno scorso a Silverstone è apparsa velocissima su un circuito tutt'altro che congeniale alle sue caratteristiche. Infine, come tutto ciò non bastasse, la situazione dei team Alfa Romeo sarà peggiorata dall'assenza della casa madre in veste di coordinatrice. Con ogni probabilità le varie squadre con le GTV6 si affronteranno in una battaglia «interna» che potrebbe avvantaggiare le marche avversarie.

LE SQUADRE GTV6 saranno fondamentalmente quattro in rappresentanza di altrettanti preparatori. Imberti curerà le macchine di Francia-Lombardi (Biesse Racing), Suster-Caramatti (Biesse Racing) e Cipriani-Toffoli. Nocentini si occuperà di quelle dell'Autolodi che saranno pilotate da Drovandi-Zapico e da Marazzi-Palma. L'italo-

belga Luigi Cimarosti avrà due GTV6, per Swissen-Cremer e per «Spiffero»-Bousher. Galmozzi, infine, si occuperà della vettura di De Gaetano-Shoen iscritta dal Jolly Club. La classe 2500 sarà comunque tutta da seguire, non meno della divisione superiore.

LA CLASSE INFERIORE, quella fino a 1600 cmc, potrebbe riservare la grande sorpresa. Le Volkswagen del team Ras sono passate alla 2500 cmc non potendo più far uso dei motori 1600. Si apre quindi uno spiraglio per le Ford Escort RS, uno spiraglio che ha individuato anche la Ford Italiana, tanto per fare un esempio, e che ha consigliato l'iscrizione di una Escort per il rallista Pregliasco. C'è poi il pericolo giallo. Di ufficiale non si sa niente, ma pare che la Toyota potrebbe scendere sul piede di guerra con uno squadrone destinato a fare il vuoto nella classe 1600. Vuoi vedere che il titolo europeo va a finire in Asia?

Ficarelli - Imhof

L'albo d'oro

ANNO	PILOTI	MARCHE
1963	Peter Nocker	—
1964	Warwick Banks	—
1965	Ed Swart	Fiat Abarth
	Sir John Whitmore Jacky Ickx	Ford Ford
1966	Giancarlo Baghetti	Fiat-Abarth
	Andrea De Adamich Hubert Hahne	Alfa Romeo BMW
1967	Willi Kauhsen	Fiat-Abarth
	Andrea De Adamich Karl Von Wendt	Alfa Romeo Porsche
1968	John Handley	BMC
	John Rhodes	BMC
	Dieter Qvester	BMW
1969	«PAM» Spartaco Dini	Fiat-Abarth Alfa Romeo
	Dieter Qvester	BMW
1970	Toine Hezemans	BMW
1971	Dieter Glemser	Alfa Romeo
1972	Jochen Mass	Alfa Romeo
1973	Toine Hezemans	BMW
1974	Hans Heyer	Ford
1975	Peltier-Muller	BMW
1976	Xhenceval-Dieudonné	BMW
1977	Dieter Qvester	BMW
1978	Umberto Grano	BMW
1979	Facetti-Finotto	BMW
1980	Kelleners-Muller	Audi
1981	Grano-Kelleners	Skoda
1982	Grano-Kelleners	Alfa Romeo
1983	Qvester	Alfa Romeo

Il calendario

1 aprile	Monza (I)
8 aprile	Vallelunga (I)
29 aprile	Donington (GB)
13 maggio	Pergusa (I)
10 giugno	Brno (CS)
17 giugno	Zeltweg (A)
1 luglio	Salisburgo (A)
8 luglio	Nürburgring (D)
28-29 luglio	Francorchamps (B)
9 settembre	Silverstone (GB)
23 settembre	Zolder (B)
21 ottobre	Mugello (I)

La dinamica del campionato

NEL CAMPIONATO europeo turismo vengono assegnati due titoli: piloti e marche. Tutte le vetture sono suddivise in tre classi: fino a 1600, fino a 2500, oltre a 2500 cmc. In ogni gara vengono compilate tre classifiche separate, una per ciascuna classe, sia per i piloti sia per le marche. Conquistano punti a scala i primi 10 classificati (20-15-12-10-8-6-4-3-2-1). Se per quel che riguarda le marche vince il titolo quello che in una categoria ha realizzato il punteggio più alto in assoluto, per i piloti esiste un secondo punteggio assegnato in base alla classifica assoluta che avvantaggia quelli che corrono nella classe maggiore. Ai primi sei assoluti vengono infatti assegnati altri punti come in Formula 1 (9-6-4-3-2-1) da sommare a quelli già conquistati nella classifica di classe. Accade così che il primo della classe oltre 2500 vince di solito la gara e porta a casa 29 punti (20+9), il secondo arriva secondo assoluto e guadagna 21 punti (15+6), mentre colui che vince la 1600 ben difficilmente arriva nei primi sei assoluti e si deve accontentare dei 20 punti che gli spettano in qualità di vincitore della sua divisione.

500 km con lo sconto AS

La tradizione si rinnova e l'ormai pluriennale amicizia fra AUTOSPRINT e AUTOMOBILE CLUB di MILANO riorisce con l'avvicinarsi della primavera. Ne è oggetto, quest'anno, la gara «europea» delle vetture turismo in programma a Monza per domenica 1. aprile 1984; per l'occasione scatteranno le solite agevolazioni per **Soci del Club e lettori** del nostro settimanale. Come sempre i **Soci dell'età fino a 14 anni** avranno ingresso gratuito, mentre quelli di **età superiore** godranno di uno sconto di L. 1.000 pagando 6.000 lire invece che 7.000. Dello stesso sconto fruiranno i lettori di AS presentando alle biglietterie di Vedano o Santa Maria alle Selve il tagliando qui in calce. I Soci invece dovranno presentare alle stesse biglietterie la tessera sociale.

AUTOSPRINT MONZA



DOMENICA - 1 APRILE 1984

500 KM MONZA
CAMP. EUROPEO TURISMO
TAGLIANDO SCONTO
1000 LIRE



SPECIALE RALLY

In bocca all'Open!

Ci siamo. Giovedì 29 comincia in Sicilia il campionato «aperto» agli stranieri (ma gli stranieri dove sono?). All'attesa degli appassionati si uniscono le speranze del mondo rallistico al quale la nuova serie deve assicurare un futuro

I PILOTI ITALIANI e i timonieri della Csaì non si sono affatto capiti. L'apertura delle frontiere rallistiche, decretata in primo luogo per favorire l'importazione di

campioni stranieri e quindi accrescere il contenuto tecnico e spettacolare delle nostre corse (pallacanestro e calcio qualcosa insegnano), ha prodotto l'effetto con-

trario: anziché richiamare in Italia nordici, tedeschi, francesi e inglesi, il provvedi-

Ivan Zazzaroni

segue a pagina 60

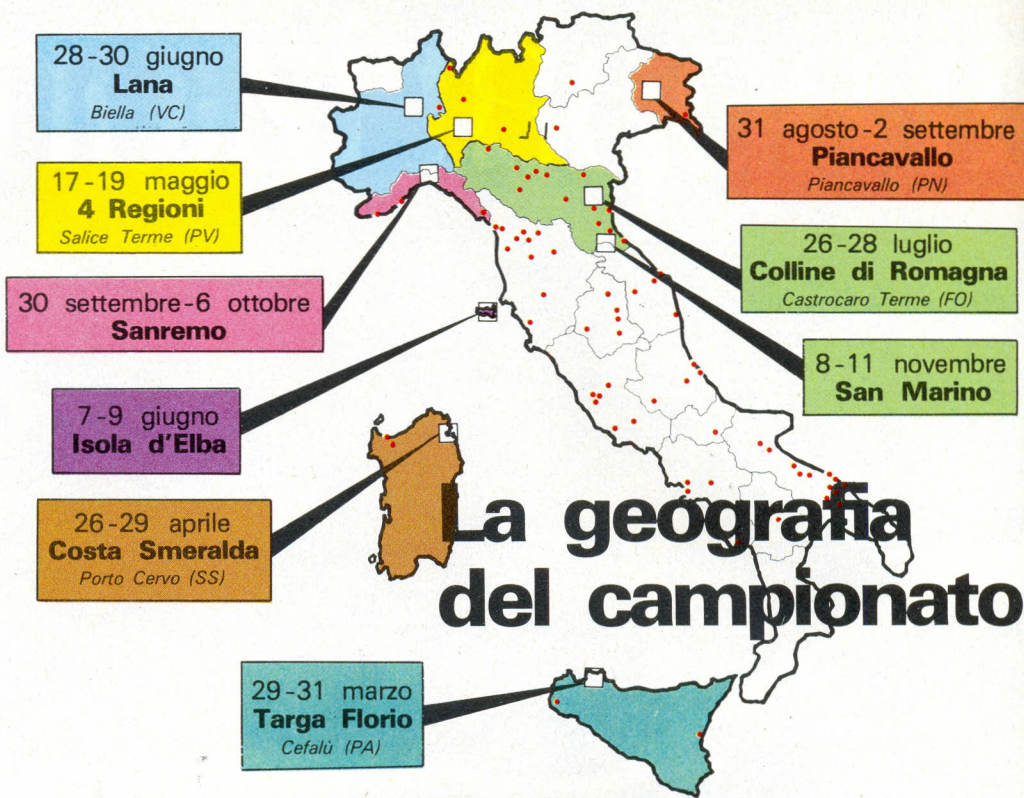
In bocca all' Open!

segue da pagina 57

mento (male attuato) ha agevolato la fuga all'estero di quel poco — o tanto — di buono che avevamo in casa. Fatta la dovuta eccezione per Massimo Biasion, andato a far compagnia ad Attilio Bettega in giro per il mondo, elementi come Capone, Cinotto e Noberasco hanno preparato le valigie per affrontare l'avventura europea che — consolidiamoci, comunque — non ce li sottrarrà per l'intera stagione. E il vecchio, ingrato continente cosa ci ha restituito? Per il momento, nulla (lo svizzero Cattaneo, il belga De Boey, lo spagnolo Zanini e l'inglese Kaby, i soli non-italiani iscritti sul serio al Targa Florio, ci perdonino se non li prendiamo in grande considerazione: ma, in tutta onestà, ci attendevamo qualcosa, molto di più).

DOMANDARSI IL PERCHÉ e il percome si sia venuta a creare una situazione tanto svantaggiosa è quanto meno inopportuno. Soprattutto domandarselo ora. Prevedendo, infatti, che l'istituzione di un campionato Open articolato in nove gare — e non cinque, come i più saggi e realisti avevano proposto — avrebbe creato scompensi enormi, finendo poi per determinare questa poco simpatica condizione di passività, avevamo posto chiare riserve. Eh sì, nostro malgrado, a cose fatte.

ADESSO CHE SICILIA chiama, non ce la sentiamo più di criticare, sarebbe inutile: cerchiamo piuttosto di aiutare questa nuova creatura a superare incagli ben più rimarchevoli della penuria di stranieri. Ostacoli economici. In che modo? Di certo non contribuiremo di tasca nostra al pareggio di sicuri passivi, ma offriremo, offriamo, la maggiore collaborazione affinché degli Open si parli, tanto in Italia quanto — se non soprattutto — in Europa. □



La geografia del campionato

I protagonisti dell'84 tricolore

EQUIPAGGIO	VEETTURA E GRUPPO	SCUDERIA	SPONSOR	
Alberi-Milano	Citroën Visa	B	Trendsport	Inmont-Sweet'n Low
Bettega-Perissinot	Lancia Rally	B	Martini Racing	Martini-tecnici
Bentivogli-Evangelisti	Alfetta GTV6	A	S. Marino Corse	?
Biasion-Siviero	Lancia Rally	B	Jolly Club	Totip-Fiat Ricambi
Boretti-Boretti	Lancia Rally	B	Prato Corse	?
Caneva-Roggia	Citroën Visa	B	Trendsport	Inmont-Total-Australian
Canobbio-X	Fiat Ritmo	N	Grifone	?
Capone-Cresto	Lancia Rally	B	Tre Gazzelle	West
Cerrato-Cerri	Opel Manta 400	B	Conrero	tecnici
Chioffi-Chioffi	Porsche turbo	B	Tamauto	Cerruti 1881
Chiti-Boretti	Fiat Ritmo	N	Jolly Club	Totip
Cinotto-Radaelli	Audi Quattro	B	Audi Sport IT	Siv-tecnici
Cunico-Muttini	Porsche turbo	B	Palladio	?
D'Amico-Greco	Saab 900 turbo	N	Giannelli	?
Del Zoppo-Tognana	Talbot Samba	B	Conrero	tecnici
Fabbri-Cecchini	Fiat Ritmo	A	Grifone	Italcer
Fabbri-Ferfolgia	Fiat Ritmo	N	Jolly Club	Totip
Gerbino-Cavalleri	Fiat Ritmo	N	Jolly Club	Totip
Giovanardi-Bulgarelli	Fiat Ritmo	A	Grifone	RAS
«Lucky»-Berro	Ferrari 308 GTB	B	ProMotorSport	?
Lupidi-Montenesi	Renault 5 turbo	B	Bassano Corse	?
Mandelli-Borghì	Lancia Rally	B	Jolly Club	Totip
Marzotto-Bisol	Fiat Ritmo	N	Bologna Corse	Goldie Italia
«Menes»-Radaelli	Lancia Rally	B	Grifone	Iselva-Fillocat-Person
Noberasco-Spollon	Fiat Ritmo	A	Tre Gazzelle	West
Omnias-X	Fiat Ritmo	N	Jolly Club	Totip
Pilchard-Vittadello	Fiat Ritmo	N	Jolly Club	Totip
Pigoli-Roda	Porsche turbo	B	Tamauto	Cerruti 1881
Piovani-Scalvini	Porsche turbo	B	Tamauto	Cerruti 1881
Rajneri-Bartolich	Fiat Ritmo	A	Jolly Club	Totip-Fiat Ricambi
Riva-Galli Biasion	Peugeot 205	A	Conrero	tecnici
Salvan-Condotta	Fiat Ritmo	N	4 Rombi	?
Signori-Gargiulo	Citroën Visa	B	Trendsport	Sidi
Tabaton-Tedeschini	Lancia Rally	B	Grifone	Olio Fiat-Hertz
Tognana-De Antoni	Ferrari 308 GTB	B	ProMotorSport	Benetton-Finvest
«Tony»-Sghedoni	Lancia Rally	B	Bologna Corse	Goldie Italia
Vallone-Borghì	Fiat 124 S.P.	B	Jolly Club	Totip
Vudafieri-Pirollo	Lancia Rally	B	Jolly Club	Totip-Fiat Ricambi

■ Campionato del Mondo □ Campionato Europeo ■ Campionato Open □ Campionato Italiano ■ Trofei di zona

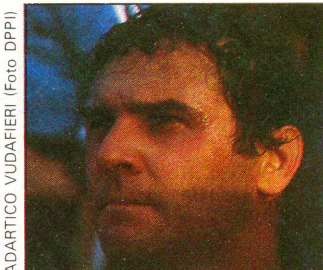
In Sicilia parte anche la corsa al titolo per Vudafieri

Trampolino di Lancia

È ADARTICO VUDAFIERI da Castelfranco Veneto il grande favorito nella corsa al grande titolo di campione Open. A lui — e a Gigi Pirolo — la Lancia ha infatti affidato l'unica 037 Junior Team presente alla via di tutte le gare della nuova serie. Non dovrebbe sbagliare, «Vuda»: sia perché si tratta di un pilota indiscutibilmente valido, sia perché la vettura di cui dispone è una «seconda evoluzione» assistita da una scuderia come il Jolly Club e sponsorizzata da Totip e Fiat Ricambi: coperture sicure, garanzie di continuità del programma. L'avversario più illustre e temibile dell'ex campione europeo e italiano è Dario Cerrato, in coppia con Gipi Cerri sulla

Opel Manta 400 preparata da Conrero. Il piemontese, pur disponendo di una automobile meno competitiva della Lancia Rally, ha dimostrato in passato di potersi difendere bene ed è quindi da segnalare fra gli osservati speciali.

GLI OUTSIDER. Fin qui le certezze, ovvero gli equipaggi che dovrebbero occupare i primi due posti in classifica. Poi gli outsider: auto e piloti «privati» con buone promesse di competitività. Fra questi vi è la nuova coppia «Tony»-Sghedoni, sulla Lancia 037 di Volta assistita dalla Bologna Corse. Un nome, una garanzia: è quella di Giuliano Michelotto che ha preparato la Ferrari 308 di «Lucky» e Berro, i quali avran-



ADARTICO VUDAFIERI (Foto DPPI)

no come compagno di squadra il locale «Bronson». Da non trascurare, poi, la partecipazione del vincitore della passata edizione, Franco Cunico che, abbandonato dalla Lancia, è stato adottato dalla Tamauto di Zonca che gli ha affidato una Porsche 3300 tur-

bo da dividere con Giovanna Muttini. Come lo scorso anno, in gruppo B assisteremo alla sfida fra le «piccole cilindrate»: Gianni Del Zoppo-Betty Tognana con la Talbot Samba con Conrero opposti a Signori-Gargiulo con la Citroën Visa di Nocentini. In gruppo A, Bentivogli, tornato «privato», affronterà la Ritmo 130 di Rayneri-Bartolich, mentre in gruppo N sarà interessante la lotta «fratricida» fra i clienti del Jolly Club, tutti su Ritmo 130, e cioè: Gerbino, Chiti, Omnias e Fabbri. In campo femminile, la triestina Paola Alberi, campionessa in carica, sale per la prima volta sulla Visa gr. B.

DOVE E QUANDO LE PS

1. TAPPA		
PS 1	Sciara	ore 22.26
PS 2	Montemaggiore	22.48
PS 3	Targa	23.45
PS 4	Collesano/Lascari	00.43
PS 5	Santa Lucia	1.24
PS 6	Ferla	2.04
Riordinamento (max 15 minuti) a Lascari		
PS 7	Gratteri	3.12
PS 8	Aquileia	3.47
PS 9	Castelbuono	4.10
PS 10	Bafurco	4.44
PS 11	Pianozucchi	5.29
PS 12	Termini	6.59
Riordinamento (max 15 minuti) a Bivio Montemaggiore		
PS 13	Montemaggiore	7.44
PS 14	Targa	8.40
PS 15	Collesano/Lascari	9.38
PS 16	Gratteri	10.05
Arrivo 1. Tappa		
2. TAPPA		
PS 17	Sciara	22.26
PS 18	Montemaggiore	22.48
PS 19	Targa	23.45
PS 20	Collesano/Lascari	00.43
PS 21	Santa Lucia	1.24
PS 22	Ferla	2.04
Riordinamento (max 15 minuti) a Bivio Montemaggiore		
PS 23	Gratteri	3.12
PS 24	Aquileia	3.47
PS 25	Castelbuono	4.10
PS 26	Bafurco	4.44
PS 27	Pianozucchi	5.29
PS 28	Termini	6.59
Riordinamento (max 15 minuti) a Bivio Montemaggiore		
PS 29	Montemaggiore	7.44
PS 30	Targa	8.40
PS 31	Collesano/Lascari	9.38
PS 32	Gratteri	10.05

ALBO D'ORO

1972	Munari-Mannucci	Lancia Fulvia HF
1973	Munari-Mannucci	Lancia Fulvia HF
1974	Ballestrieri-Maiga	Lancia Stratos
1975	Pinto-Bernacchini	Lancia Stratos
1976	Pregliasco-Sodano	Lancia Stratos
1977	Darniche-Mahé	Lancia Stratos
1978	Carello-Perissinot	Lancia Stratos
1979	Vudafieri-Mannucci	Fiat 131 Abarth
1980	Pasetti-Stradiotto	Fiat 131 Abarth
1981	Andruet-«Tilber»	Ferrari 308 GTB
1982	Tognana-De Antoni	Ferrari 308 GTB
1983	Cunico-Bartolich	Lancia Rally

GLI ORARI

Verifiche: giovedì 29 marzo (dalle 8 alle 12.30 e dalle 14 alle 16) a Cefalù.
Partenza: giovedì 29 marzo alle 21.01, in piazza Politeama, a Palermo.
Arrivo prima tappa: venerdì 30 marzo alle 11.01 a Cefalù.
Partenza seconda tappa: venerdì 30 marzo alle 21.01 a Cefalù.
Arrivo: sabato 31 marzo a Cefalù.

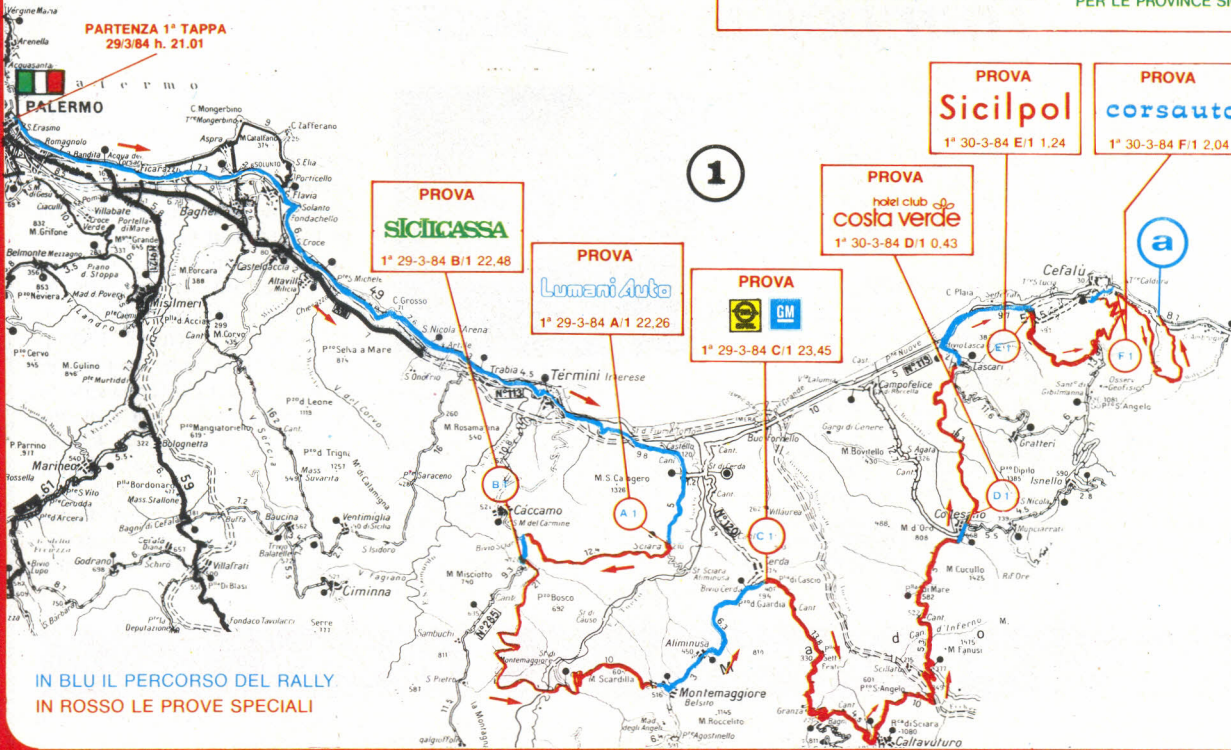
Una lotteria da 225 milioni

IL CAMPIONATO Open d'Italia è stato voluto dalla CSAI per qualificare ulteriormente i più rappresentativi — e impegnativi — rally italiani e per favorire la partecipazione agli stessi dei concorrenti stranieri. La nuova serie si articola in nove gare (tra una corsa e la successiva vi è un intervallo minimo di tre settimane). Ad eccezione dei rally Sanremo (l'unico appuntamento del mondiale che si disputi nel nostro paese) e Colline di Romagna, le altre sette gare valevoli per l'Open sono inserite nel calendario del campionato europeo. Tutti i rally Open rispondono a precisi requisiti tecnici: la lunghezza minima del percorso è di 1.000 chilometri, mentre la lunghezza complessiva dei tratti cronometrati è fissata in 500 km. Il monte premi di ogni gara non è inferiore ai 25 milioni di lire, 12 dei quali destinati ai vincitori delle classifiche di classe.

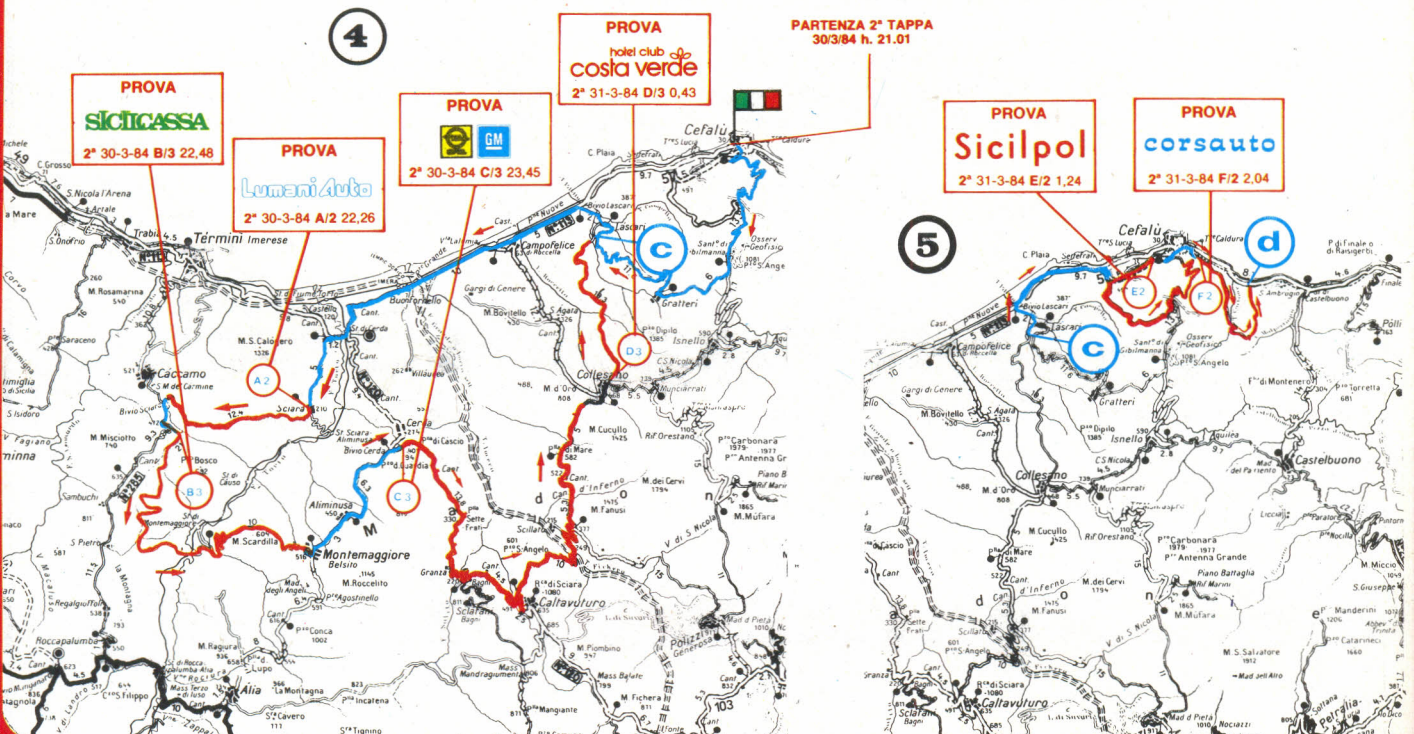
I PUNTEGGI. Al termine della stagione verranno assegnati un titolo al conduttore che avrà totalizzato i migliori risultati e

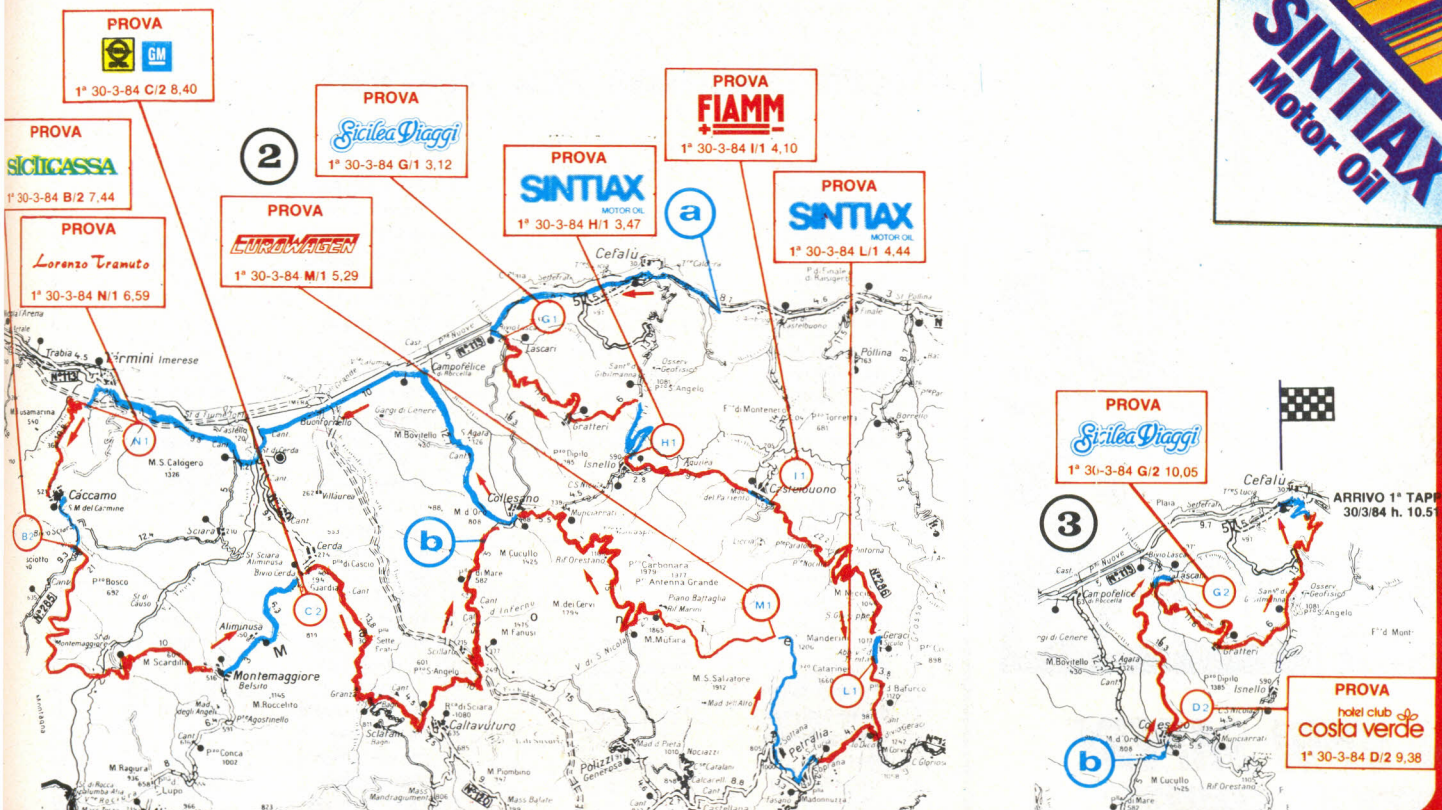
uno al costruttore che avrà conseguito il maggior punteggio nelle varie competizioni. La classifica riservata ai piloti verrà stilata assegnando a coloro i quali occuperanno le prime dieci posizioni della classifica assoluta di ogni gara, i seguenti punteggi: 20 al primo, 15 al secondo, 12 al terzo, 10 al quarto, 8 al quinto, 6 al sesto, 4 al settimo, 3 all'ottavo, 2 al nono, 1 al decimo. Per la classifica finale verranno sommati i punteggi totalizzati in un numero di gare pari al totale delle prove effettivamente organizzate meno due. La classifica riservata ai costruttori verrà stilata assegnando — per ogni singola gara — ad ogni marca un punteggio risultante dalla somma fra i punti in palio per il risultato conseguito nella classifica assoluta (10 punti al 1°, 9 al 2°, 8 al 3°, 7 al 4°, 6 al 5°, 5 al 6°, 4 al 7°, 3 all'8°, 2 al 9°, 1 al 10°) e i punti in palio per le classifiche di gruppo (8 punti al 1°, 7 al 2°, 6 al 3°, 5 al 4°, 4 al 5°, 3 al 6°, 2 al 7°, e 1 all'ottavo).

1ª TAPPA



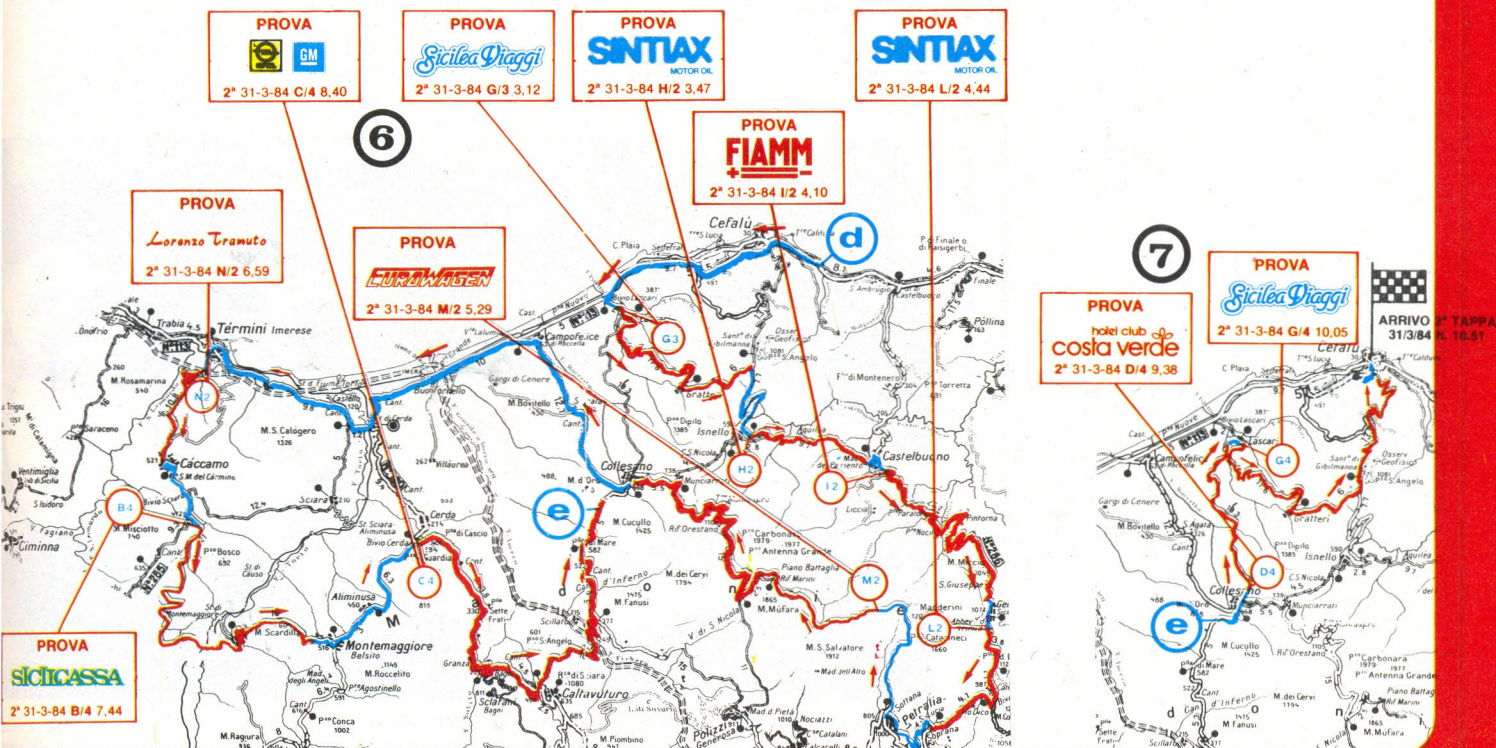
2ª TAPPA

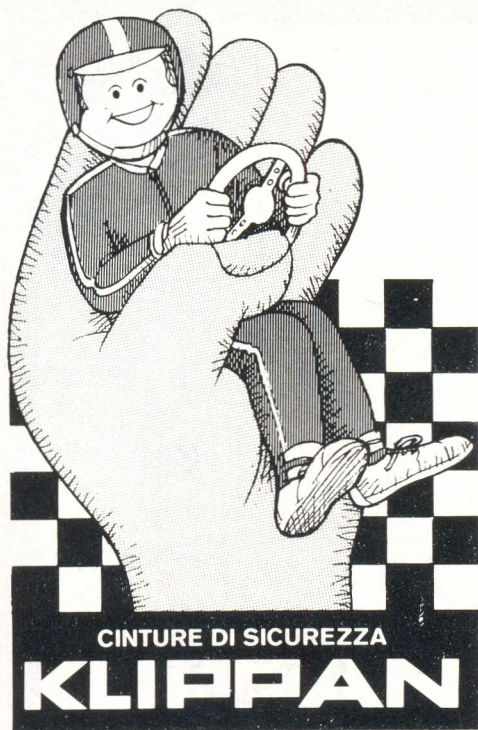




ANATOMIA DEL TARGA

	km	P.S.	km P.S.	controlli orari
Prima tappa	509,640	16	305,190	21
Seconda tappa	511,560	16	305,190	21
Totale	1.021,200	32	610,380	42





**SE VUOI SAPERE
TUTTO, MINUTO
PER MINUTO, SUI
MAGGIORI RALLIES,
L'UOMO KLIPPAN
TI DA' UNA MANO.**

RALLY TARGA FLORIO

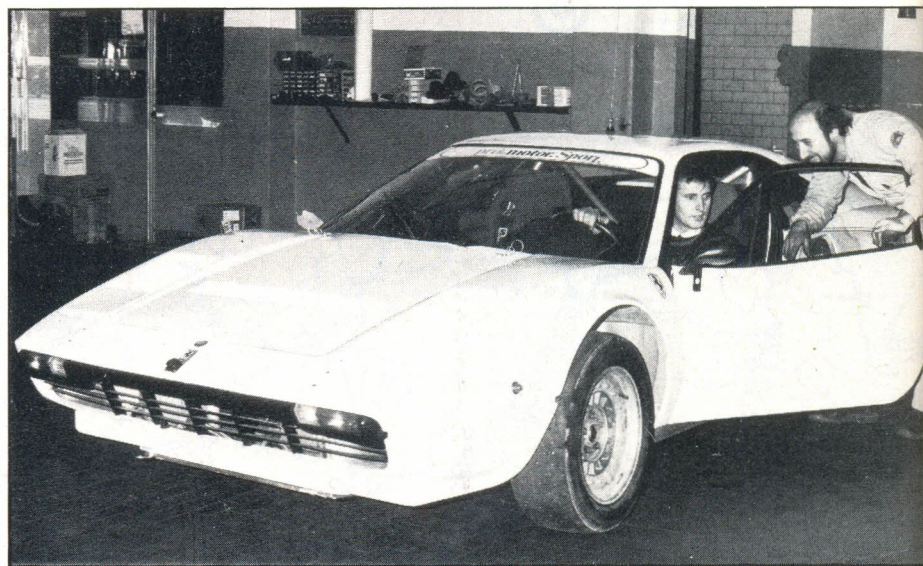
DAL 30 MARZO
AL 1° APRILE

TELEFONA:
0921/20280
0921/20282

RALLY TARGA FLORIO Riconosceteli dai numeri

EQUIPAGGIO	VEETTURA	GRUPPO
1 Vudafieri-Pirollo	Lancia Rally	B
2 «Tony»-Sghedoni	Lancia Rally	B
3 Kaby-Gormley	Nissan 240 RS	B
4 «Lucky»-Berro	Ferrari 308 GTB	B
5 Cerrato-Cerri	Opel Manta 400	B
6 Cunico-Muttini	Porsche Turbo	B
7 Bentivogli-Evangelisti	Alfetta GTV6	A
8 Del Zoppo-Tognana	Samba Rallye	B
9 Zambuto-Migliore	Opel Ascona 400	B
10 Lupidi-Montenesi	Renault 5 Turbo	B
11 Chiossi-Chiossi	Porsche Turbo	B
12 De Boey-Dierickx	Opel Ascona 400	B
14 Cerutti-Perazzi	Porsche Turbo	B
15 Beretta-Pozzi	Lancia Rally	B
16 «Bronson»-Di Prima	Ferrari 308 GTB	B
18 «Dielis»-Spadaro	Porsche 911 SC	B
19 «Joker»-«Wise»	Porsche 911 SC	B
20 Piovani-Scalvini	Porsche Turbo	B
21 Vazzana-Provenza	Porsche 911 SC	B
22 Tomarchio-De Vittor	Porsche 911 SC	B
23 De Luca-Failla	Porsche 911 SC	B
24 «Barretto»-Davis	Porsche 911 SC	B
25 Pigoli-Decio	Porsche Turbo	B
26 «Faraday»-Raineri	Porsche 911 SC	B
27 Barraja-Gattuccio	Porsche Turbo	B
28 Barbarigo-Maulini	Porsche 911 SC	B
29 Alberti-X	Lancia Rally	B
30 «Falex»-Calarese	Opel Ascona 400	B
31 Vesco-X	Porsche Turbo	B
32 Valenziano-Olvback	Opel Ascona 400	B
33 Cattaneo-Polli	Opel Ascona SR	A
34 Libreri-Brancato	Lancia Beta MC	B
35 Naselli-Allegra	Lancia Beta MC	B
36 Capri-Orobello	Ford Escort RS	B
37 «Erreci»-Paganelli	Renault 5 Turbo	B
38 Saladino-Grasso	Ford Escort RS	B
39 La Corte-Di Dio	Lancia Beta MC	B
40 Alberi-Milano	Citroën Visa	B
41 «Sorry»-Rizzo	Citroën Visa	B
42 Grossi-Parri	Alfetta GTV6	A
43 Capra-Armone	Renault 18 D	A
44 Rayneri-Bartolich	Fiat Ritmo 130	A
45 Savioli-Mauro	Opel Kadett GTE	A
46 Castro-Argento	Opel Manta GTE	A
47 Monti-Mancini	Opel Kadett GTE	A
48 Caldarola-X	Opel Manta GTE	A
49 Riccobono-Mingola	Opel Ascona SR	A

EQUIPAGGIO	VEETTURA	GRUPPO
50 Geraci-Martorana	Fiat Ritmo 125	A
51 Panebianco-Abate	Alfasud TI	A
52 Montalto-«Flai»	VW Golf GTI A	A
53 Gennuso-«Gordon»	Talbot TI	A
54 Hardouin-«Saggi»	Alfasud TI	A
55 Tramontana-Chambeyront	VW Golf GTI	A
56 Lo Giudice-X	Alfasud TI	A
57 Puccio-Borgese	VW Golf GTI	A
58 Oliva-Lisitano	Ford Escort RS	A
59 «Peker»-«Violet»	Citroën Visa	B
70 Bellina-Martino	Alfetta GTV6	A
71 Picciurro-Pollara	Alfetta GTV6	N
72 Scibilia-Saladino	Alfetta GTV6	N
73 Rossi-Bignardi	Fiat Ritmo 130	N
74 Gerbino-Cavalieri	Fiat Ritmo 130	N
75 Barba-Imborgia	Fiat Ritmo 130	N
76 Chiti-Boretti	Fiat Ritmo 130	N
77 Mirtò Randazzo-Loriano	Fiat Ritmo 130	N
78 Clemente-«Gandalf»	Fiat Ritmo 130	N
79 Fabbri-Ferfolgio	Fiat Ritmo 130	N
80 Restivo-Marino	VW Golf GTI	N
81 Carotta-Schermi	Fiat Ritmo 130	N
82 «Joy»-Casanova	Fiat Ritmo 130	N
83 D'Amico-Greco	Fiat Ritmo 130	N
84 «Le Chat»-«Fuchs»	Fiat Ritmo 130	N
85 Rampin-Zarbo	Fiat Ritmo 130	N
86 Porcellana-Riccardi	Fiat Ritmo 130	N
87 Marzotto-Bisol	Fiat Ritmo 130	N
88 Palmisano-Augello	Fiat Ritmo 130	N
89 «Keller»-Li Volsi	Fiat Ritmo 130	N
90 D'Addea-De Pasquale	Fiat Ritmo 125	N
91 Sardina-Sardina	Fiat Ritmo 125	N
92 Di Bartolo-Scarfì	Fiat Ritmo 130	N
93 Palazzolo-Scandaglia	Fiat Ritmo 130	N
94 Stassi-Carusò	Fiat Ritmo 130	N
95 Cuttitta-Ferlicchia	Fiat Ritmo 125	N
96 Triolo-Saitta	Alfasud TI	A
97 Torregrossa-Alioto	Alfasud	A
98 «Scotty»-Grasso	Alfasud TI	A
99 Cicero-Genovese	Fiat Ritmo 105	N
100 Caranna-Scattaleggia	Fiat Ritmo 105	N
101 Palma-Ribolla	Fiat Ritmo 105	N
102 Pucci-Vinciguerra	Alfasud TI	N
103 Saluto-Maltese	Autobianchi 112	A
104 Donato-Pino	Samba Rallye	N
105 Manuli-Cantalicio	Autobianchi 112	N
106 Zanini-Autet	Ferrari 308 GTB	B



«Lucky» e la Ferrari gruppo B di Michelotto: un'accoppiata che potrebbe rivelarsi vincente

1) Il campionato Open ha lo scopo di permettere anche ai piloti con licenza straniera di acquisire punti e candidarsi al titolo. Per il momento, tuttavia, non ci sono rallymen di altri paesi intenzionati ad affrontare l'intero programma, perché?

2) Avete pensato a operare qualche intervento per attirare gli stranieri verso l'Open?

3) Rispetto al campionato italiano rally internazionali, in vigore fino all'83, che cosa ha di positivo e di negativo l'Open così come è stato varato dalla Csaì?

4) Nel Rally delle Palme, primo appuntamento della Coppa Italia, si sono registrate 170 iscrizioni; il Molise, gara d'apertura del CIR, ne ha avute solamente 42: questo significa che l'Open ha reso «superfluo» il CIR, considerando che chi ha la mentalità (e il portafoglio) da rally nazionale sceglie la Coppa Italia e che la maggior parte di quanti possono permettersi qualcosa di più punta sull'Open?

Maurizio Perissinot

Rally di Piancavallo

1) Io cercherò, tramite le mie conoscenze, di portare qualche straniero: però quello che fa il singolo organizzatore non risolve il problema. Sono convinto che se le gare Open fossero quattro, anziché 9, il discorso sarebbe diverso. Io avrei conservato il campionato italiano rally internazionali come era l'anno scorso e avrei fatto sì che 4 gare fossero risultate valide anche per l'Open. Quindi: non due differenti campionati, ma l'Open inserito nel CIR. Penso infatti che un Open con 9 gare non riuscirà a sfondare. Inoltre, tolti i francesi, la maggior parte dei piloti stranieri predilige correre sulla terra; se, ad esempio, si riuscisse a convincere la Datsun Europa a partecipare all'Open con Salonen, è chiaro che Salonen non verrebbe mai a correre in Sicilia, sull'asfalto, e come lui Lampi o Laine, o lo stesso Blomqvist. Per questo io faccio di tutto per inserire nella mia gara la terra, anche se non ho la possibilità di averne molta.

2) Ritengo che questa sarà una stagione transitoria, utile per verificare se gli organizzatori più piccoli sapranno adeguarsi alla crescita.

3) Di positivo trovo innanzi tutto la diminuzione del numero delle gare, rispetto alle precedenti edizioni del CIR. Poi l'aver obbligato gli organizzatori a istituire un minimo di monte premi per ogni singola gara, così come penso che possa essere un grosso incentivo il monte premi finale. Trovo invece negativo l'aumento dei costi che quantificherei in un 30,40 per cento in più rispetto allo scorso anno, sia per i piloti sia per gli organizzatori. Allungare il chilometraggio può anche essere uno stimolo per i piccoli organizzatori: ma io non sarei stato così drastico imponendo il limite minimo di 500 km.

4) Il CIR ha di bello che lo puoi vincere anche con una gruppo A o con una gruppo N, per cui se un pilota di media capacità imbrogliasse le prime tre gare ritrovandosi in testa alla classifica sarebbe portato a partecipare all'intero campionato.

Adolfo Rava

Rally di Sanremo

1) L'Open d'Italia è un esperimento assolutamente inedito, per cui all'estero non è ancora conosciuto da tutti. Inoltre, la prima gara non fa testo, poiché la Targa, che rappresenta una trasferta impegnativa per gli italiani, difficoltosa lo è a maggior ragione, per gli stranieri. Questo, poi, è un anno di prova dal quale non ci si può attendere grandi cose. Non bisogna dimenticare che il campionato italiano è fra i più combattuti in assoluto: pertanto non è semplice per uno straniero venire in Italia per cercare di vincere. Penso infine che 9 gare siano troppe da proporre a una Casa magari già impegnata nel mondiale o nell'europeo.

2) Indubbiamente, dopo le prime esperienze, ci muoveremo soprattutto in vista della prossima stagione. Il primo obiettivo sarà quello di far conoscere il nostro campionato Open per invogliare la gente a parteciparvi.

3) Nei presupposti direi che è tutto positivo. Un campionato aperto agli stranieri permette anche alle case italiane di schierare piloti di altri paesi. Certo vi sono dei lati negativi, come il fatto che ora i rally risultino più costosi, sia per i piloti sia per gli organizzatori.

4) Mi spiace molto per gli organizzatori di Campobasso: ma, del resto, la prima gara, anche qui, non fa testo, così come non fa testo la Sicilia per l'Open. Malgrado gli sforzi della Csaì per portare le gare al sud, infatti, i piloti locali non rispondono in massa come accade al nord. Sono sicuro che dalle prime gare del CIR in settembre, a Genova e a Trieste, la situazione potrà cambiare. C'è inoltre da dire che gli organizzatori di Coppa Italia hanno il grosso vantaggio di poter «accettare» anche i gruppi 2 e 4: quindi ai 170 iscritti del Palme bisognerebbe sottrarre 45 gruppi 2 e 4 per avere un risultato reale.

Quattro organizzatori giudicano l'Open

Ridurre è d'obbligo

Davide Gramellini

Rally Colline di Romagna

1) Ho sempre sostenuto che l'Open, così come è strutturato, non ha alcun senso. I rally valevoli per questo campionato dovevano essere quattro, cinque al massimo: quelli — insomma — in grado di assicurare una continuità non solo apparente alla nuova serie. Perciò avrei preso Targa Florio, Costa Smeralda, Sanremo, Elba, San Marino e mi sarei messo a lavorare su queste corse. Ora ci ritroviamo con un campionato che non interessa agli stranieri e tanto meno alle Case. Gli organizzatori più «ricchi» potranno anche ingaggiare qualche grosso nome, ma si tratterà sempre di soluzioni di ripiego. L'unica, autentica novità portata dall'Open è che sono aumentati i costi di gestione.

Qualcuno si domanderà perché io, che mi professo contrario all'Open, abbia chiesto di farne parte. Ebbene: semplicemente perché non volevo retrocedere d'ufficio in serie B dopo aver lavorato per anni per rimanere in A.

2) Non ho suggerimenti da dare: sono convinto che la «star» possa interessarsi all'Open solo se stimolata... economicamente. Quanto ai piloti di medio livello, poco da dire: ne sono venuti tanti in occasione di gare valevoli per la Mitropa e l'Alpe Adria Cup, e gli addetti ai lavori li hanno sempre snobbati. Adesso li trasformiamo in «mostri»?

3) È tecnicamente positivo il fatto che, essendo più lunga la gara, si possono curare meglio i percorsi, passando dalla terra all'asfalto, al misto.

4) Sì, il CIR ora è di troppo. Ma non è da cancellare: è il campionato italiano e come tale deve esistere. Bisogna invece modificare la struttura dell'Open, bisogna snellirla.

Dante Salvaj

Rally Costa Smeralda e Rally della Lana

1) Noi del Costa Smeralda ci siamo dati da fare e abbiamo ottenuto l'adesione di qualche straniero. Certo che, essendo il primo anno dell'Open, non è facile trovare qualcuno intenzionato ad affrontare l'intero programma. In Italia abbiamo piloti capaci e auto competitive, quindi per uno straniero non è poi così alllettante partecipare al nostro campionato.

Lo scopo dell'Open è avere un campionato più interessante e portare i piloti stranieri in Italia: ma quest'ultimo obiettivo è raggiungibile solo con l'intervento diretto di una Casa italiana, oppure di una straniera (tipo Opel, Ford, Audi) che abbia interessi pubblicitari sul mercato italiano.

2) Bisognerebbe che tutti gli organizzatori si dessero da fare come abbiamo fatto noi in Sardegna. Ma, l'ho già detto, è necessario coinvolgere le Case. Gli organizzatori debbono già sopportare gravosi aumenti, per cui è impensabile che possano accollarsi ulteriori sacrifici economici per ingaggiare piloti di altri paesi.

3) Decisamente negativo è il numero delle gare valevoli per l'Open. Troppo elevato. Sei, al massimo sette corse: ecco la soluzione ottimale. Un campionato di nove gare diventa un impegno superiore a quello europeo.

4) L'esempio di Campobasso non può essere portato, perché al sud ci sono pochi piloti e poche macchine. In più, dovendo rinunciare per regolamento ai gruppi 2 e 4, il «parco» si è ulteriormente ridotto.

Ha collaborato

Roberta Gremignani

RAMA[®] ELECTRONIC EQUIPMENTS

44100 FERRARA - Via Gondar, 9 - Tel. (0532) 38298 Italy

L'unico interfono con cavi antistrappo e cuffiette velcrate di emergenza.

TANTO IMITATO MAI EGUAGLIATO

Interfono per Rally dotato di 2 pile di alimentazione con 2 circuiti amplificatori separati di elevata potenza. Disponibili: svariati accessori per tutte le esigenze.



Interfono per Rally mod. D/4

Distributore esclusivo per l'Italia: SPARCO s.n.c. str. Antica di Collegno, 196 TORINO



Arriva la terza generazione del turbo Saab

Potenza a tempo pieno

Il motore 16 valvole da 175 CV dà alla nuova 900 "16 S" una «spinta» poderosa in tutte le marce e a tutti i regimi. Linea grintosa e accattivante, costerà circa 35 milioni

AMSTERDAM — In attesa della vettura «top», nuovissima, che farà la sua apparizione nel 1985 (e di cui parliamo più avanti), la Saab ha riservato al 1984 il debutto della terza generazione dei suoi propulsori turbo: dopo il primissimo motore del 1976 e quello con sistema APC del 1980, ecco oggi il 16 valvole. Già presentato in anteprima al Salone di Ginevra dello scorso anno, è un motore quattro cilindri di due litri sovralimentato da un turbocompressore Garrett con intercooler, iniezione elettronica Bosch LH-Jetronic, doppio albero a camme in testa, quattro valvole

per cilindro e naturalmente sistema APC (automatic performance control) che consente di utilizzare anche carburante a basso indice di ottani e di ottimizzarne il rendimento. La potenza massima è ora di 175 cavalli (30 in più del motore otto valvole) a 5300 giri con una coppia di 27,8 kgm a 3000 giri.

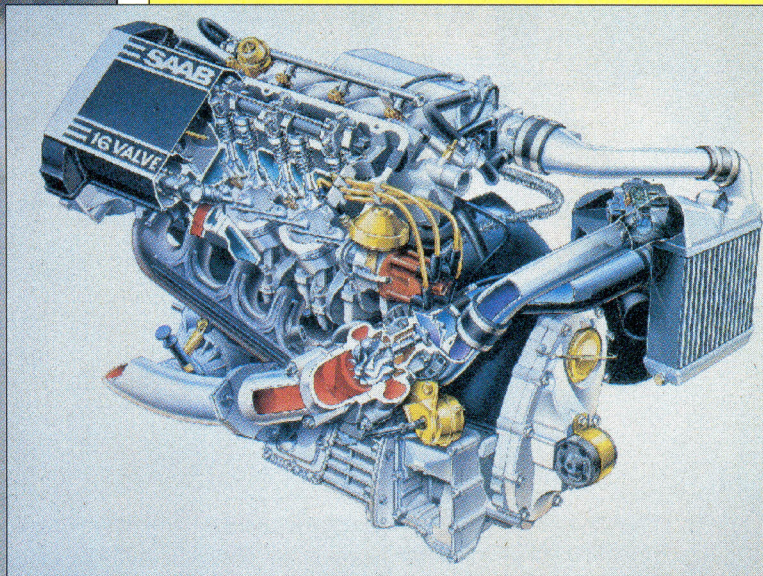
IL NUOVO MOTORE, che fra l'altro può funzionare anche con benzina senza piombo, va ad equipaggiare tre modelli della conosciuta serie 900 ed uno, denominato Turbo 16 S, con carrozzeria a due porte rinnovata esteticamente mediante l'adozione di carenature aerodina-

miche sulle fiancate che, assieme ai nuovi cerchi, conferiscono alla vettura una notevole impronta sportiva. Tecnicamente, la Turbo 16 S presenta inoltre barre stabilizzatrici sia sull'asse anteriore sia su quello posteriore e pneumatici ribassati Pirelli P6 per velocità superiori ai 210 kmh. L'allestimento di serie comprende alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata, tetto apribile elettrico, aria condizionata, regolatore velocità di crociera, specchietti laterali azionabili elettricamente. L'unico optional è costituito dai rivestimenti in pelle.

LA TURBO 16 S ci è stata fatta

provare per 600 km circa su un percorso misto-autostradale da Francoforte ad Amsterdam, con la possibilità quindi di saggiarne il comportamento nelle più diverse condizioni. Alle già apprezzate qualità «stradistiche» della Turbo otto valvole, questa nuova Saab aggiunge in particolare una guidabilità ancora superiore grazie all'elevata coppia e alla notevole elasticità del propulsore a 16 valvole, che distende tutti i suoi cavalli con una progressione fluida ed entusiasmante anche nel rapporto più lungo. In quinta, ad esempio, passa da 70 a 100 kmh in 9" e da 70 a 120 in 14", garantendo

La tecnica in sintesi



Carrozzeria. Tre porte, cinque posti. Spoiler anteriore e posteriore, appendici aerodinamiche laterali.

Motore e trasmissione. Cilindrata: 1985 cc.; Numero cilindri: 4; Numero valvole: 4 per cilindro; Iniezione: Bosch LH Jetronic; turbocompressore con intercooler e sistema APC; Potenza: 175 CV a 5300 giri; Coppia: 27,8 kgm a 3000 giri; Doppio albero a camme in testa e punterie idrauliche; Rapporto di compressione: 9,0:1; Cambio: 5 marce.

Sospensioni. Anteriore: molla a balestre; Posteriore: molla a balestre.

superiore e barre stabilizzatrici; Posteriore: molla a balestre e barre stabilizzatrici; Ammortizzatori a gas anteriori e posteriori; Ruote in lega leggera da 15" con pneumatici alta velocità 195/60 VR 15.

Freni. A disco servoassistiti sulle quattro ruote (pastiglie freni prive di amianto). Freno a mano agente sulle ruote anteriori.

Sterzo. A cremagliera servoassistito.

Prestazioni. Velocità massima: 210 km/h; Accelerazione: 0-100 km/h 8,7 secondi; Consumo: 7,1 litri/100 km a 90 km/h; 9,3 a 120 km/h; 12,4 ciclo urbano.



La Saab 900 16 S è caratterizzata dalle carenature aerodinamiche sulle fiancate, dagli spoiler anteriore e posteriore e dai bei cerchi in lega leggera. In alto il motore turbo 16 valvole visto in trasparenza

sorpassi fulminei senza dover scalare le marce. In velocità massima i 210 kmh promessi dalla Casa sembrano addirittura un dato pessimistico visto che più volte sulle autostrade tedesche il tachimetro ha superato i 220. Notevolissima anche l'accelerazione da fermo (0-100 kmh in 8"7) sfruttando i rapporti del cambio ben scalati, con prima e seconda abbastanza corte e le altre via via più lunghe. Il turbocompressore ha un inserimento molto dolce, tutt'altro che brutale, caratterizzato solo da un lievissimo ritardo rispetto all'affondamento del pedale dell'acceleratore.

IL COMPORTAMENTO su strada è all'insegna della massima sicurezza e precisione. Nonostante l'elevata potenza trasmessa alle ruote motrici anteriori, il sottosterzo rimane sempre contenuto e facilmente controllabile anche nella guida più sportiva, grazie alla precisione dello sterzo che assicura reazioni prontissime e una invidiabile sensibilità. Sulla vettura della nostra prova abbiamo però riscontrato una certa tendenza a partire di coda nelle repentine variazioni di traiettoria ad alta velocità e una insufficiente precisione direzionale in rettilineo: secondo i tecnici della Saab si tratta però di un piccolo inconveniente causato dagli ammortizzatori troppo morbidi montati su queste vetture preserie, che verrà comunque eliminato completamente dalle vetture destinate alla commercializzazione. In Italia la 900 Turbo 16 S arriverà nel prossimo mese di aprile e sarà venduta a un prezzo di circa 35 milioni, un milione in più delle 900 16 valvole con carrozzeria tradizionale nelle varianti a 3-4-5 porte. E per concludere, una anticipazione sulla già citata «ammiraglia» Saab che apparirà sul mercato nel 1985: la carrozzeria sarà a due volumi e mezzo disegnata da Giugiaro e il motore sarà il 2 litri turbo 16 valvole. Questo modello non sostituirà comunque l'attuale serie 900, la cui produzione continuerà regolarmente ancora per almeno 4-5 anni e la cui gamma si allargherà nel 1986 con la versione spider 16 valvole già presentata al Salone di Francoforte dello scorso anno.

Diego Eramo



Dalla Francia una pericolosa concorrente per la Golf GTI

La piccola belva

Con 105 cavalli a disposizione la 205 a iniezione elettronica raggiunge i 190 kmh e accelera da 0 a 100 in 9"5. Allestimento completo e prezzo fra i 13 e i 13 milioni e mezzo

ALICANTE (Spagna) — Per la presentazione internazionale di una nuova versione della 205, la sportiva GTI, la Peugeot ha momentaneamente messo da parte il Marocco: però ha ugualmente offerto, scegliendo la zona di Alicante, nel sud della Spagna, un panorama ricco di sole, di mare e cielo azzurri, di palmeti, di stradine tortuose, di saliscendi, di estenuanti rettifili e di tornanti. Un test impegnativo in cui, sfruttando a dovere e

a lungo gli organi meccanici, inevitabilmente si familiarizza con una vettura scoprendone virtù ed eventuali lati deboli.

LA SPORTIVA della gamma 205 è una tre porte con motore di 1580 cc a iniezione elettronica (L-Jetronic Bosch), in grado di sviluppare 105 CV a 6250 giri. Una potenza inferiore a quelle della Kadett GTE (115), della Golf GTI (112) e della Renault

5 Turbo (107), ma grazie alla sua supremazia in fatto di peso (solo 865 kg), la 205 GTI risulta, unitamente alla Golf GTI, la più veloce: 190 kmh contro i 187 della Kadett GTE e i 186 della Ford XR3. I 400 metri da fermo li percorre in 16", il chilometro in 31" e accelera da 0 a 100 kmh in 9"5. Nei consumi (a 120 orari) la 205 GTI risulta la più economica con 7,3 litri x 100 km contro i 7,5 litri della R5 Turbo

e della Golf GTI e anche nel ciclo urbano, con 8,7 è leader nei confronti delle altre.

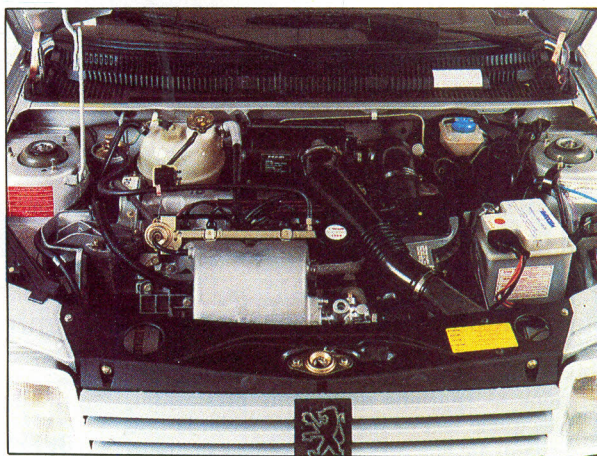
RISPETTO alle altre «sorelle» della gamma 205, la GTI dispone di un nuovo frontale ridisegnato nella parte inferiore in modo da ottenere un abbassamento di 15 mm e da integrare una presa d'aria per il raffreddamento del motore. La griglia della calandra è chiusa, c'è una



A confronto con le rivali

	205 GTI	RITMO 105 TC	MAESTRO MG	FORD ESCORT XR 3 i	KADETT GTE	R5 Turbo	GOLF GTI
Potenza fiscale	17 CV	17 CV	17 CV	17 CV	19 CV	16 CV	18 CV
Cilindrata	1580 cc	1585 cc	1598 cc	1597 cc	1796 cc	1397 cc	1781 cc
Potenza max CV (a giri/min)	105 a 6250	105 a 6100	98 a 6000	105 a 6000	115 a 5800	107 a 6000	112 a 5500
Coppia max Kgm (a giri/min)	13,7 a 4000	13,6 a 4000	12,6 a 3500	13,9 a 3800	15,4 a 4800	15 a 4000	15,3 a 3500
Cambio	5 marce	5 marce	5 marce	5 marce	5 marce	5 marce	5 marce
Freni ant.	disco	disco	disco	disco	disco	disco	disco
Freni post.	tamburo	tamburo	tamburo	tamburo	tamburo	disco	tamburo
Lunghezza	m. 3,705	m. 4,014	m. 4,050	m. 4,070	m. 4,000	m. 3,560	m. 3,985
Larghezza	m. 1,592	m. 1,663	m. 1,690	1,640	m. 1,660	m. 1,520	m. 1,665
Passo	m. 2,420	m. 2,444	m. 2,510	m. 2,393	m. 2,520	m. 2,400	m. 2,475
Pneumatici	185/60HR14	165/65SR14	165/HR13	185/60HR	185/60HR14	175/60HR13	165/60HR14
Peso a vuoto	865	905	965	925	980	870	920
Volume bagagliaio	564 litri	1250 litri	1100 litri	1378 litri	980 litri	875 litri	1360 litri
Capacità carburante	50 litri	55 litri	54 litri	40 litri	42 litri	38 litri	55 litri
Velocità max	190 kmh	180 kmh	180 kmh	186 kmh	186 kmh	186 kmh	190 kmh
0-100 kmh	9"5	9"5	n.d.	9"6	9"3	8"9	9"8
1000 da fermo	31"0	31"1	31"7	n.d.	30"7	30"0	n.d.
Consumo (litri 100 km)							
90 kmh	5,6	6,3	5,9	6,4	5,7	5,5	5,7
120 kmh	7,3	8,4	8,3	8,1	7,6	7,5	7,5
Ciclo urbano	8,7	9,9	9,7	10,6	11,0	8,8	10,9
Prezzo (IVA comp.)	13.200.000 (indicativo)	12.996.000	12.740.000	13.462.000	13.620.000	13.023.600	14.850.000

* I prezzi si intendono franco concessionario, IVA e trasporto inclusi.



protezione laterale in propilene che raccorda passaruota e fiancata. Nuovo lo spoiler posteriore, mentre quello anteriore dispone di fari addizionali allo jodio incorporati. Il CX della 205 GTI è di 0,34, ma stando ai dati rilevati nella galleria del vento da una rivista tedesca, il valore effettivo sarebbe di 0,37. I rapporti dell'ottimo cambio a cinque marce (per inserire la retromarcia occorre azionare anche una levetta) con sequenza ravvicinata sono stati studiati per sfruttare in modo ottimale le caratteristiche di potenza e soprattutto di coppia del motore. Le sospensioni anteriori e posteriori (a ruote indipendenti) sono state studiate in funzione

delle maggiori prestazioni della 205 GTI: l'avantreno è tipo McPherson, il retrotreno è rinforzato, a bracci tirati, con barre di torsione e barra antirollio. L'impianto frenante assicura un arresto efficace, immediato, senz'altro adeguato alle prestazioni. Nessuna affaticamento si è notato anche dopo lunghe percorrenze con tratti in ripida discesa.

CHIARAMENTE sportiva l'intonazione dell'abitacolo con ottimi sedili anteriori avvolgenti che ben trattengono in curva: i famosi e pregiati Recaro. L'equipaggiamento è completo e soprattutto di qualità, tanto da far dimenticare del tutto la po-

vertà della 104 ZD destinata quanto prima al pensionamento. La strumentazione è completa e comprende, tra l'altro, contagiri elettronico di grande diametro, manometro e termometro olio, termometro acqua. La dotazione di serie comprende fra l'altro alzacristalli elettrici anteriori, ruote in lega con pneumatici ribassati Michelin 185/60 HR 14 (in attesa che la Pirelli fornisca la propria produzione) e chiusura centralizzata.

SICURA nella tenuta di strada, ricca di brio e velocissima nei tratti autostradali, la 205 GTI è un po' sensibile al vento laterale per via del peso ridotto e un po'

Davvero accattivante e grintoso (in alto a sinistra) l'aspetto della 205 GTI, caratterizzato frontalmente dall'ampio spoiler con fendinebbia integrati. Qui sopra: il motore di 1580 cc a iniezione e l'abitacolo

rumorosa agli alti regimi. Il comfort tuttavia è molto elevato. La 205 GTI è già commercializzata dal 1 marzo in Francia al prezzo di 67.600 franchi, mentre in Italia arriverà a metà aprile: il prezzo ufficiale non è stato reso noto, ma dovrebbe aggirarsi fra i 13.200.000 e i 13.500.000 lire, decisamente competitivo. La previsione di vendita per l'84 è di 2300 vetture.

Vincenzo Bajardi



Nuova versione sportiva della berlina Renault

La sinfonia del turbo

Accompagnata da un fischio deciso, quasi «corsaiolo», la R11 sovralimentata scarica i suoi 105 cavalli con accelerazioni brucianti fino a raggiungere i 186 kmh. Contenuti i consumi.

CORTINA D'AMPEZZO. Quello della nuova Renault 11 Turbo, non è un leggero sibilo quasi impercettibile che caratterizza abitualmente i motori dotati di turbocompressore, ma un fischio deciso, forte, un urlo. Non deve intendersi però come un difetto o segnalato come un critica perché, chi acquista questo genere di vettura marcatamente sportiveggiante, desidera una caratterizzazione da trasmettere agli altri ma soprattutto a se stesso, per cui questo «rumore» all'orecchio dell'utente giunge come un suono piacevolissimo, eccitante e distensivo nel contempo, per molti una vera sinfonia. Qualche anno addietro infatti si rischiavano addirittura pesanti contravvenzioni ma lo scarico — per essere sportivi — doveva essere aperto e alquanto rumoroso.

OGGIGIORNO siamo di fronte a una vera corsa, quasi una mania, una moda, verso il motore turbo: indubbiamente una soluzione tecnica che è solamente agli albori e che avrà ancora impressionanti sviluppi negli anni a venire. La Renault 11 Turbo, sportiva derivata dalle auto di serie 3 porte, il cui motore è di 1397 cc, da 105 cavalli a 5500 g/m, 186 orari in quinta è stata giustamente definita della terza generazione. La prima era quella che aveva visto, negli anni '60,

versioni — derivate da auto di larga diffusione — spartane nude, tutte prestazioni, alla quale faceva seguito una seconda fase nella quale alle prestazioni veniva aggiunto un certo comfort di arredamento e certi servizi di bordo, fino a giungere a questa terza generazione in cui sì le prestazioni rappresentano ancora il fattore dominante, ma non mi si può più fare a meno di un comfort elevato e di comodità acquisite negli ultimi anni, come per esempio gli alzacristalli elettrici o la chiusura centralizzata delle portiere, addirittura con comando a distanza a raggi infrarossi. Equipaggiamento molto ricco quello della R 11, da non sottovalutare nella considerazione del prezzo, che è veramente interessante: 13.824.000 lire Iva inclusa.

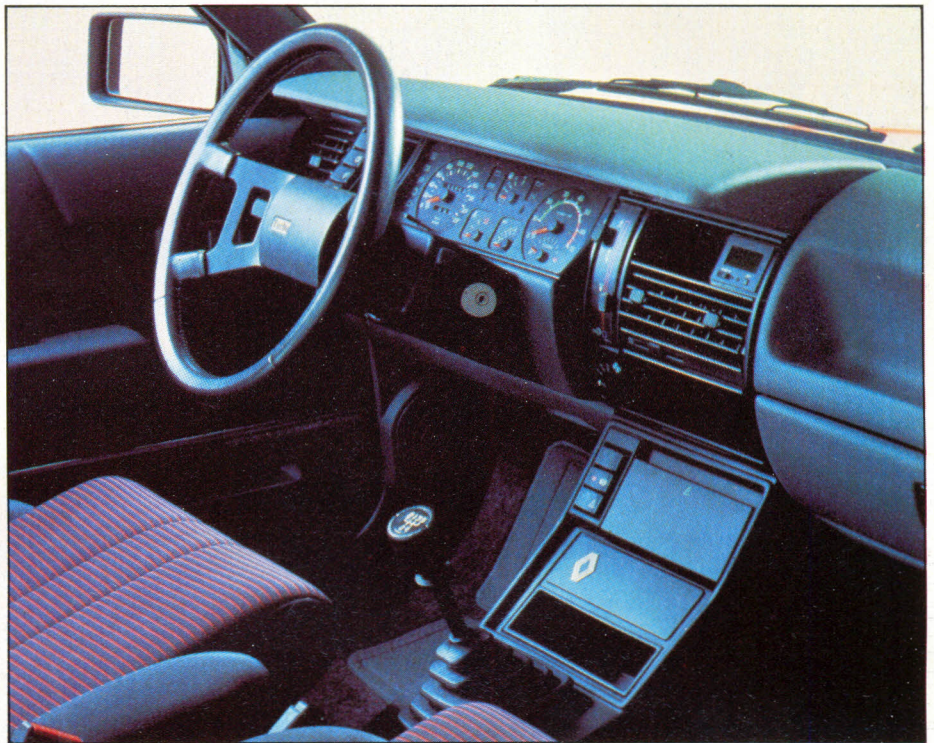
L'ERA DEL TURBO che si può dire iniziata dalla Renault con la Formula uno, ha raggiunto in pochissimo tempo livelli inimmaginabili e ha convinto quasi tutti i costruttori ad allinearsi su questa strada. Ma già si sta voltando pagina: il turbo della R 11, per esempio, è il Garrett T 2 nuova versione (rispetto al T 3) più piccolo, più corto, quasi miniaturizzato: quindi minor

peso (circa il 40%), minore inerzia, migliore raffreddamento, minore consumo.

ABBIAMO percorso circa 300 chilometri di prova su strade normali, su autostrada e in montagna e le impressioni facilmente ricavabili si possono riassumere in prestazioni eccellenti con doti di accelerazione superiori alla stessa Renault 5 Alpine Turbo o alla Fuego turbo (9" netti da 0 a 100 kmh contro i 9"1 dell'Alpine, i 9"5 della Fuego e i 10" della 18 anch'essa nella versione sovralimentata); maneggevolezza e tenuta di strada elevate anche se le sospensioni naturalmente più rigide rispetto alla R 11 normale, la rendono più «ballerina», in particolare sul fondo sconnesso; scocca più bassa di 3 centimetri anteriormente e di due posteriormente. Sicurezza di guida da vera sportiva, perché grazie ai sedili anatomici, avvolgenti ma nello stesso tempo confortevoli, il guidatore è un «tutt'uno» con la vettura e può percepire più facilmente variazioni d'assetto o piccoli sbandamenti — ad alte velocità — e intervenire così più rapidamente. Ottimo lo sposalizio fra la R 11 Turbo e i pneumatici ribassati Pirelli P6 che aggiungono il loro autorevole apporto di tecnolo-



Potenza, scatto, velocità, grinta: le caratteristiche del football americano ben si accostano (a sinistra) alla nuova Renault 11 Turbo, di cui vediamo qui sotto il cruscotto e in basso il motore



gia avanzata e di affidabilità. Sterzo diretto. Freni ventilati: ma non li abbiamo provati sotto sforzo prolungato.

I CONSUMI, per una vettura del genere con turbocompressore, sono contenuti: da Venezia a Cortina e ritorno ad una andatura da turismo veloce non corsaiolo ma sufficiente per essere fermati, non multati dalla polizia, il computer di bordo (di serie anche questo) ci ha indicato km 9,9/litro; a 120 kmh la Casa dichiara 7,7 litri/100 km. Il computer è molto divertente e fornisce indicazioni estremamente utili come ad esempio la temperatura esterna (nelle zone fredde costituisce elemento determinante nella guida), la velocità media, il consumo, l'autonomia ancora disponibile, ma rimane purtroppo anche elemento che distrae da una guida attenta e concentrata come richiede ancora di più una vettura sportiva.

NEGATIVA al massimo, nell'abitacolo, la protezione dalla luce del cruscotto che per il passeggero diventa un pericoloso spigolo in caso di urto. La chiusura centralizzata comanda solamente le portiere e non la serratura del vano bagagli, una piccola scomodità nel vasto complesso di servizi che la R 11 Turbo offre. Le previsioni di vendita di questo modello sono di 2500/3000 vetture nell'arco dei 12 mesi. L'attuale indice di penetrazione Renault sul nostro mercato nei primi due mesi dell'anno 1984 è stato del 10,5%, cifra che rientra negli obiettivi della Casa.

Carlo Massagrande

La tecnica in sintesi

Motore

Quattro cilindri in linea, testata in alluminio, albero motore a 5 supporti. Cilindrata 1397 cc. Rapporto di compressione 8:1. Potenza max 105 CV a 5500 giri. Coppia max 16,5 kgm a 2500 giri. Distribuzione monoalbero a camme laterale. Accensione elettronica integrale. Alimentazione a carburatore soffiato e turbo.

Trasmissione

Trazione anteriore. Cambio a 5 rapporti. Frizione monodisco a secco.

Sospensioni

Anteriori tipo McPherson con triangolo inferiore, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici idraulici, barra antirullo. Posteriori a bracci tirati, barre di torsione trasversali, ammortizzatori telescopici idraulici, barra antirullo.

Freni

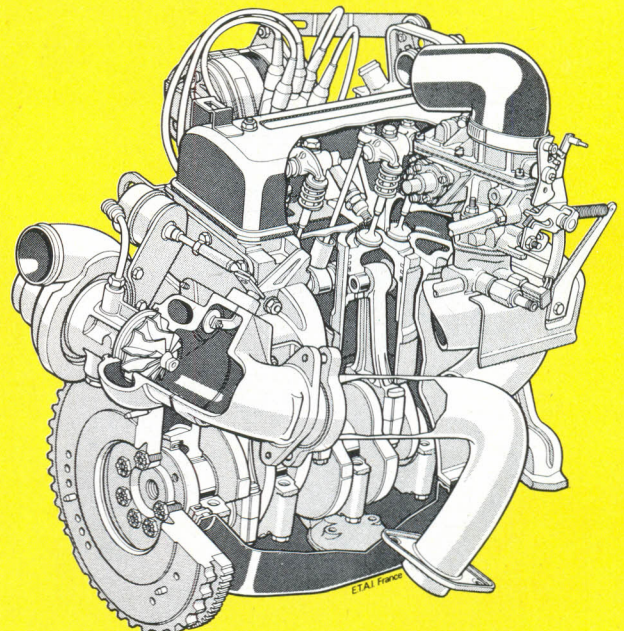
Anteriore a disco ventilati, posteriori a tamburo. Doppio correttore di frenata e servofreno.

Dimensione

Lunghezza 3985 mm, larghezza 1634 mm, altezza 1380 mm, passo 2483 mm. Peso 915 kg. Volume bagagliaio da 338 a 1200 litri. Serbatoio carburante 47 litri.

Prestazioni

Velocità massima 186 kmh. Accelerazione: 0-100 kmh in 9"; 400 metri da fermo in 16"1; chilometro da fermo in 30".



Consumi

A 90 kmh 6,2 litri/100 km; a 120 kmh 7,9 litri/100 km; ciclo urbano 8,9 litri/100 km.

Colori e interni

Azzurro met.	panno nero
Baltico met.	panno nero
Bianco	panno sabbia
Nero	panno nero
Rosso	panno nero

Prezzo: Lire 13.824.000 Iva inclusa

Optional: Aria condizionata L. 1.249.000; tetto apribile L. 394.000; vernice metallizzata L. 232.000.



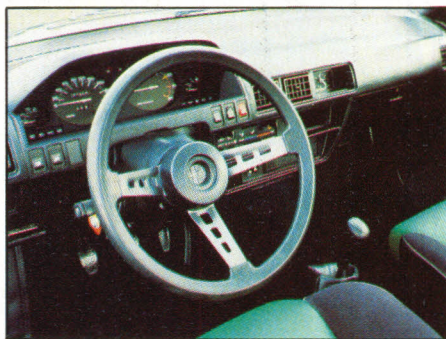
Ora anche «TI» la piccola dell'Alfa **Sportivissima Arna**

Spoiler, finiture e soprattutto il motore 1350 da 86 CV rendono questa vettura molto più appetibile della «sorella» normale

MILANO - A tamburo battente, dopo soli quattro mesi dal lancio della vettura di base, dagli stabilimenti Alfa Romeo di Pratola Serra e di Pomigliano esce adesso una nuova versione della vettura italo-giapponese: si chiama Arna Ti ed è la versione sportiva che utilizza il motore da 1351 cmc ed 86 CV (invece di quello da 1186 cmc e 63 CV delle berline). La carrozzeria è fondamentalmente la stessa del tipo a tre porte, con una serie di modifiche e miglioramenti sul piano estetico e su quello funzionale. Si nota immediatamente l'alettone posteriore in posizione adatta per ottenere il migliore effetto deportante, poi un piccolo deflettore anteriore, sotto lo spigolo del frontale, e sempre nel frontale i fari antinebbia di serie. Altri particolari che differenziano questa versione dalla tre porte già nota sono i coprimozzi neri, lo specchio esterno anche sul lato destro, i coprigiocciolati in nero opaco che marcano la linea del tetto e dei telaietti delle portiere nel colore della scocca.

ALL'INTERNO tutta la finitura è personalizzata, i sedili anteriori sono di tipo più avvolgente e nel quadro strumenti si nota subito la presenza del contagiri, non previsto invece sulle versioni di base.

IDENTIFICATA così a grandi linee la nuova nata, vediamo come va e cosa offre per il suo prezzo di L. 11.310.000 su strada. Innanzitutto è più gratificante la sensazione di sportività o, se si vuole, di allegria che si prova con questa nuova versione, sia da fermi per l'aspetto gradevole, sia in marcia per l'aumentata potenza. Una differenza di 23 cavalli è grande in questa categoria e la si sente nel comportamento della vettura ancor prima di guardare i dati di velocità (170 kmh) e di accelerazione (il km con partenza da fermo viene percorso in soli 33"). Giova qui ricordare che se la carrozzeria è di disegno giapponese, la meccanica è tutta Alfa Romeo e si sente: la tenuta di strada è quella cui siamo abituati con le vetture che hanno una lunga tradizione sportiva



L'Arna TI (sopra) è disponibile solo con carrozzeria a tre porte. Costa 11.310.000 lire su strada. La sua velocità è di circa 170 km all'ora. A sinistra il cruscotto con contagiri di serie e volante regolabile in altezza

alle spalle; la trazione anteriore e le quattro ruote indipendenti assicurano un comportamento preciso e sicuro. Lo sterzo a pignone e cremagliera è molto docile, leggero con la vettura in moto, un po' meno nelle manovre da fermo. Il volante è regolabile in altezza; ottimi tutti gli altri comandi, freni, e cambio in particolare.

QUANTO AI CONSUMI la Casa dichiara 6 litri per 100

km a 90 kmh, 7,9 a 120 e 10,2 litri per 100 km nel ciclo urbano; sono leggermente superiori a quelli della serie di base, ma sono pur sempre contenuti.

L'ARNA Ti si inserisce in un segmento di mercato che ha visto un sensibile miglioramento della posizione dell'Alfa Romeo lo scorso anno, passata dal 7,8% nel primo trimestre al 17,4 nell'ultimo. Anche dal punto di vista del rapporto tra prezzo e prestazioni globali (non solo in termini di velocità e ripresa, ma anche come aspetto e dotazione di accessori) l'Arna Ti si presenta in un contesto favorevole. Indubbiamente all'appassionato di meccanica il motore boxer ad asse a camme in testa per ciascuna fila di cilindri e i due carburatori doppio corpo per l'alimentazione singola dei cilindri, fanno sempre un certo effetto. Il propulsore, poi, ha una morbidezza di funzionamento sconosciuta al 4 cilindri in linea.

La tecnica in sintesi

Cilindrata: 1351 cmc
Potenza max: 86 CV/5800 giri
Coppia max: 12,1 kgm/4000 giri
Alimentazione: due carburatori doppio corpo
Cambio: 5 marce
Sospensioni: a ruote indipendenti
Freni: anteriori a disco, posteriori a tamburo
Velocità massima: 170 kmh
Consumi: 6 litri/100 km a 90 kmh; 7,9 litri/100 km a 120 kmh; 10,2 litri/100 km ciclo urbano

Gianni Rogliatti

Pole position, giro più veloce, vittoria

Signori, ecco Dumfries

Sotto la pioggia di Donington il giovane inglese ha firmato la gara di apertura dell'europeo battendo Tommy Byrne e il nostro Claudio Langes

DONINGTON — È decisamente duro per gli europei battere i piloti inglesi in F. 3 sulle piste d'oltre Manica: a continuare la tradizione favorevole ai padroni di casa, ha provveduto nella prima gara dell'anno un giovane britannico che sta attraversando un periodo di ottima forma, Johnny Dumfries. Vincitore di entrambe le gare disputate finora nel campionato inglese, Dumfries non è andato per il sottile nemmeno a Donington, facendo man bassa di pole position, giro più veloce in gara, e per finire, della vittoria. A fine corsa, modestamente, dichiarava di aver avuto la fortuna del «dritto» di Byrne, ma all'errore dell'irlandese non è certamente stata estranea la pressione costantemente esercitata dall'avversario.

BYRNE, dal canto suo, ha dato una grossa soddisfazione al costruttore della Anson portando la rinnovata monoposto ad un'ottima seconda piazza davanti all'ex-pilota ufficiale della squadra inglese, Claudio Langes. Il bresciano è stato autore di una corsa brillante, conclusa sul podio a dispetto di un testacoda iniziale, e condotta tutta all'attacco in condizioni quanto mai critiche per aderenza e visibilità nei sorpassi. È stata questa la migliore prestazione fra i piloti italiani assieme a quella di Melgrati, purtroppo penalizzato dalla uscita di pista in prova che lo ha costretto a partire dall'ultima posizione sullo schieramento.

GLI ALTRI nostri connazionali non hanno avuto fortuna, con Capelli e Lucchesi che hanno incidentato in maniera non riparabile sul posto le rispettive macchine già nelle prove. Al quarto posto, e primo dei piloti che montavano le gomme Michelin è arrivato Gerhard Berger con una gara disputata all'insegna della razionalità. Per

chi utilizza le gomme francesi una reale possibilità di rivincita in caso di pista bagnata dovrebbe esserci fin dalla prossima gara, quando saranno pronti nelle dimensioni «grandi» anche i pneumatici scolpiti. Gli ultimi punti in palio per il campionato sono andati a David Hunt, che però si impegnerà soltanto nella serie inglese, e a John Nielsen che ha buttato al vento la possibilità di un bottino più consistente con la bottarella, dovuta secondo lui al piede scivolato dal freno, data a Jones.

LA CRONACA — Pioggia a catinelle sulle 22 monoposto allineate per la gara d'apertura del campionato europeo di F. 3: nessuna esitazione dunque sulle scelte di gomme ed assetti, rigorosamente in versione da bagnato. Dalla prima fila Dumfries e Jones scattano simultaneamente, ma è l'americano a prendere la testa seguito da Byrne. Alle spalle di questo terzetto, al termine del primo giro, è piazzato Nielsen, risalito dalla quinta fila con un sorpasso multiplo all'esterno della curva Redgate. Seguono Berger, Langes, Hunt, Bosch, Muller e Konrad. I pri-

mi quattro distanziano gradualmente gli inseguitori capeggiati da Berger, ben presto solitario davanti a Langes, che compie un testacoda all'uscita della chicane durante la terza tornata e cede quindi la posizione a Bosch, il quale però esce di scena al settimo giro per un testacoda alla Redgate provocato da un errato cambio di marcia. Ad inseguire l'austriaco rimangono quindi Hunt, Muller, Langes, Sala per un giro prima di sbandare alla chicane e rendere a Nissen il decimo posto. Ad un terzo di corsa, con la pioggia che non accenna minimamente a diminuire di intensità, due secondi e mezzo dividono il primo, sempre Jones, dal quarto, Nielsen, ancora preceduto da Byrne e Dumfries. Berger è invece a 22 secondi ben davanti ad Hunt, Langes e Muller. Jones però inizia ad accusare problemi ai freni e Byrne che vicinissimo lo insediava ad ogni passaggio, lo sorprende infine all'ingresso della chicane, prendendo il comando al 12. giro. La stessa manovra non riesce altrettanto bene, due passaggi dopo, a Nielsen che in effetti spinge l'avversario nella via di fuga,

dovendo poi perdere tempo al box per levare uno spoiler danneggiato. A metà corsa, quindi, l'ordine è: Byrne, Dumfries, staccato Berger, Langes in rimonta davanti a Hunt, Muller, Nielsen, Nissen, un brillante Melgrati e Trevor. Nielsen supera subito la Muller, Langes passa Berger durante il 17. giro nella discesa verso Old Hairpin. Alla 20. tornata Dumfries attacca Byrne all'ingresso della Redgate ma ci rimette uno spoiler. A cedere la vittoria all'inglese provvede lo stesso Byrne arrivando lungo, durante il 23. giro, alla chicane. Da quel momento non ci sono più sorprese e la corsa finisce col terzo successo stagionale e consecutivo di Dumfries.

Luigi Massari

ENDURANCE

Alba-Giannini test a Monza

MONZA. In vista della gara di apertura del mondiale Endurance (23 aprile a Monza), Facetti e Finotto hanno sostenuto la scorsa settimana a Monza un test con la loro Alba-Giannini gr. C junior. Presente l'ingegnere Strano, progettista della vettura, sulla stessa con la consulenza dell'ingegner Valentini è stato installato un accelerometro per esaminare valori di accelerazione sia trasversale sia longitudinale della macchina in tutti i punti della pista. Facetti, continuando le prove di gomme Dunlop iniziate la settimana precedente, ha ottenuto il giro più veloce in 1'46"30; Finotto ha invece girato sul piede di 1'50"00. Alla 1000 km di Monza saranno iscritte due Alba: sulla seconda al momento è sicuro un solo pilota, vale a dire Almo Coppelli. (r. t.)

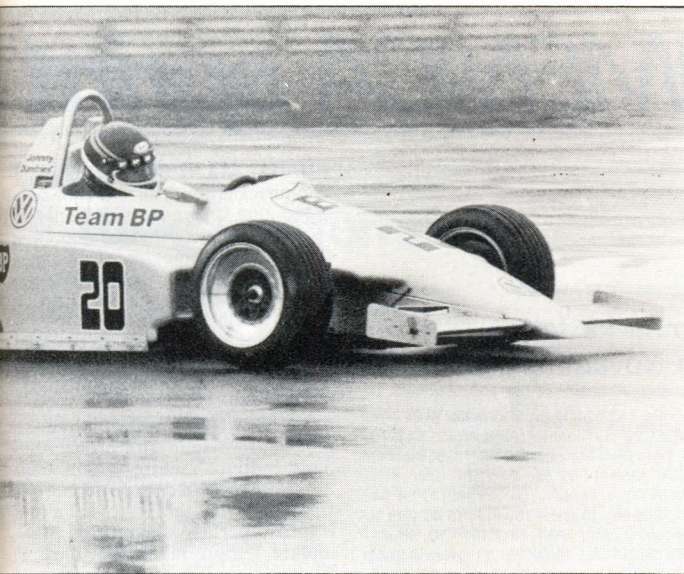
Byrne racconta il suo «dritto» Mi è scappato il piede

DONINGTON. Per Dumfries le vittorie stanno diventando una consuetudine, ma certo non si è montato la testa: «**Tutto è andato bene** — ha detto dopo la corsa — **macchina, gomme, motore, ma ho avuto anche un po' di fortuna: in effetti se Byrne non fosse arrivato lungo alla chicane, sarebbe stato molto difficile superarlo.**»

PER BYRNE in realtà sarebbe stato un ottimo colpo portare al successo la Anson, ma l'irlandese non era deluso del secondo posto: «**Purtroppo mi è scivolato il piede sul freno e la mia sbandata ha fatto sì che Dumfries passasse** — ha raccontato al riparo del suo box — **poi ho trovato tanti doppiati che andavano adagio ma che erano difficili da superare per l'acqua che sollevavano. Sei punti per il campionato mi stanno benissimo.**»

DOPO AVER corso con Dallara ed Anson, Langes iniziava a Donington la prima stagione con una Ralt: «**Non mi aspettavo questo risultato** — ha dichiarato il bresciano — **in partenza, per la scarsa conoscenza della macchina, ho sbagliato a cambiare, poi ho fatto un testacoda per cercare di andare forte come quelli davanti a me in chicane. Sono riuscito a rimontare e per me è una grossa soddisfazione.**» (l. m.)





JOHNNY DUMFRIES (Foto Taylor)

DONINGTON

prima gara del campionato europeo di F.3
Donington, 25 marzo 1984

Così (in 22) al via e (in 19) al traguardo

Davy Jones (Ralt-Toyota) 1'12"17	Johnny Dumfries (Ralt-VW) 1'11"85
Cathy Muller (Ralt-Alfa Romeo) 1'13"06	Gerhard Berger (Ralt-Alfa Romeo) 1'12"30
Tommy Byrne (Anson-Alfa Romeo) 1'13"66	Claudio Langes (Ralt-Toyota) 1'13"26
John Bosch (Ralt-Toyota) 1'14"13	David Hunt (Ralt-Toyota) 1'13"67
John Nielsen (Ralt-VW) 1'14"31	Kris Nissen (Ralt-Alfa Romeo) 1'14"29
Franz Konrad (Anson-Alfa Romeo) 1'16"54	Luis Sala (Ralt-Alfa Romeo) 1'15"70
Urs Dudler (Ralt-Toyota) 1'17"09	Louis Villamil (Ralt-Alfa Romeo) 1'16"99
Tony Trevor (Ralt-Toyota) 1'17"33	Christian Estrosi (Ralt-Toyota) 1'17"14
Ronnie Grant (Ralt-VW) 1'20"80	Reima Soderman (Ralt-Toyota) 1'20"06
* Cosimo Lucchesi (Ralt-Alfa Romeo) 1'23"62	Mikael Nabrink (Ralt-Alfa Romeo) 1'21"59
Mats Karlsson (Anson-Toyota) 1'25"74	Philip Daniels (Ralt-Toyota) 1'24"44
Ruggero Melgrati (Ralt-Alfa Romeo) 1'30"07	* Ivan Capelli (Martini-Alfa Romeo) 1'26"68

*** Bernard Santal**
(Martini-Alfa Romeo)
1'41"06

1. **Johnny Dumfries**
(Ralt-VW) 30 giri in
41'02"54
alla media di 138,14
kmh;
2. **Byrne** 41'11"82
(Anson-Ar)
3. **Langes** 41'57"73
(Ralt-Toyota)
4. **Berger** 42'09"93
(Ralt-Ar)
5. **Hunt** 42'12"08
(Ralt-Toyota)
6. **Nielsen** 42'12"46
(Ralt-VW)
7. **Muller** a 1 giro
(Ralt-Ar)
8. **Nissen** a 1 giro
(Ralt-Ar)
9. **Melgrati** a 1 giro
(Ralt-Ar)
10. **Trevor** a 1 giro
(Anson-Ar)
11. **Villamil** a 1 giro
(Ralt-Ar)
12. **Sala** a 1 giro
(Ralt-Ar)
13. **Konrad** a 2 giri
(Anson-Ar)
14. **Dudler** a 2 giri
(Ralt-Toyota)
15. **Estrosi** a 2 giri
(Ralt-Toyota)
16. **Nabrink** a 2 giri
(Ralt-Ar)
17. **Karlsson** a 3 giri
(Anson-Toyota)
18. **Soderman** a 4 giri
(Ralt-Toyota)
19. **Daniels** a 5 giri
(Ralt-Toyota)

■ Giro più veloce: Dumfries in
1'19"94 alla media di 141,85
kmh.

* non partiti

Così l'Euro F.3 dopo la 1. gara

PILOTI	DONINGTON (25-3)	ZOLDER (15-4)	MAGNY COURS (1-5)	LA CHATRE (13-5)	ZELTWEIG (27-5)	SILVERSTONE (10-6)	NÜRBURGRING (17-6)	MONZA (24-6)	PERGUSA (8-7)	MUGELLO (15-7)	KNUTSTORP (19-8)	NOGARO (16-9)	CROIX-EN-TERNOIS (7-10)	JARAMA (21-10)	TOTALE
1. Dumfries	9														9
2. Byrne	6														6
3. Langes	4														4
4. Berger	3														3
5. Hunt	2														2
6. Nielsen	1														1

■ **SOSPETTI.** Strane voci di doppie molle, sul tipo di quelle della Ralt F. 2 ad inizio '83, circolavano a proposito della macchina del danese Nielsen, ma lo stesso pilota non ha esitato a dimostrare praticamente l'infondatezza dei sospetti. La sua macchina si differenzia dalle Ralt standard soltanto per il passo più lungo.

■ **GUERRA DI GOMME.** La guerra fra i costruttori di pneumatici sta diventando sempre più evidente anche in F. 3 con la presenza di Michelin, Yokohama e Dunlop: un piccolo ma significativo segnale di ciò è dato dal fatto che le sigle di identificazione delle varie gomme non vengono più scritte sui pneumatici, e tantomeno comunicate.

INCIDENTI IN PROVA

Il «convegno» di Old Hairpin

DONINGTON. C'è stata, sabato, una proposta di ribattezzare la curva di Old Hairpin come «Italian corner»: in quel punto hanno avuto incidenti durante le prove ufficiali Capelli, Lucchesi e Melgrati e fra gli stranieri, Nissen e Santal. Le conseguenze più disastrose sono state per il team di Enzo Coloni che ha avuto, quasi contemporaneamente, le sue due macchine gravemente danneggiate, tanto da dover fare ritorno anzitempo in Italia. Melgrati invece ha potuto correre con una nuova Ralt arrivata sul circuito direttamente dalla fabbrica. Questa la dinamica degli incidenti. Grande pioggia per il primo turno di prove e quasi subito si insabbia Nissen. Poco dopo esce Melgrati che urta la sospensione posteriore della Ralt senza grossi danni per questa, ma piegando la scocca della propria monoposto. Un rivolo d'acqua attraversa la pista in quel punto e, prima che vengano sospese le prove, esce anche Capelli demolendo ruote e sospensioni di sinistra della Martini con ripercussioni anche sulla scocca. Pochi istanti dopo, sulla macchina gemella si ferma anche Santal con grossi danni. Le prove vengono sospese, ma nel pomeriggio, nello stesso punto, picchia pure Lucchesi con danni notevoli al retrotreno della sua Ralt e riportando anche la rottura del casco: ricoverato in infermeria per un controllo, il pilota è risultato incolume, ma è stato poi costretto a non correre per l'impossibilità di riparare la macchina. (l. m.)

■ **PROVE F. 2 A MONZA.** In vista della gara di domenica prossima a Silverstone, la scorsa settimana a Monza il Team Merzario ha sostenuto un test con le sue nuove vetture di Formula 2. In entrambe le giornate il più veloce è stato Stefano Livio con 1'47"44 e 1'44"12, mentre Aldo Bertuzzi ha girato in 1'47"90 e in 1'45"16. Meglio di entrambi ha fatto comunque Guido Daccò al volante della March-BMW del team Sanremo:

F.3 TEDESCA

Le Ralt-VW dettano legge

HOCKENHEIM — Tre Ralt con motore Volkswagen hanno dominato la terza gara del campionato tedesco di Formula 3, disputata il 18 marzo scorso sul tracciato corto di Hockenheim. Ha vinto Harald Brutschin, davanti a Hans-Peter Pandur e a Volker Weidler, mentre il danese Kurt Thiim, vincitore della prima gara, disputata a Zolder, non è riuscito a fare meglio del quarto posto. La classifica di campionato vede al comando Thiim con 30 punti, precedendo Weidler e Pandur con 27, Brutschin con 20, Konrad 18, Kaufmann 15 e Becker 10.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Hockenheim, 18 marzo 1984

2. gara di campionato tedesco F.3

La classifica: 1. Harald Brutschin (Ralt-VW); 2. Pandur (Ralt-VW); 3. Weidler (Ralt-VW); 4. Thiim (Ralt-AR); 5. Konrad (Anson-AR); 6. Thelke (Anson-VW); 7. Kaufmann (Anson-AR); 8. Rauh (Ralt-VW); 9. Becker (Martini-VW); 10. Oberndorfer (Ralt-VW).

ULTIMA ORA

Forse Pau F. 2 non «salta»

Con molta probabilità il GP di Pau di F. 2 si svolgerà anche quest'anno. È quanto ha detto Jean Marie Balestre ad un giornalista del quotidiano l'Équipe. Nella giornata di lunedì, comunque (mentre AS è in edicola), giunta municipale e commissione sportiva francese si riuniscono per definire il budget previsto per l'organizzazione della gara. Nel caso la trattativa non dovesse andare in porto, la corsa verrà spostata o a Nogaro e al Paul Ricard l'8 luglio.

TRICOLORE F. 3/Esordio a Vallelunga

Il Voulaz della Ralt

Favorito anche da alcuni incidenti, il pupillo di Farneti ha fatto centro. Per la prima volta da molto tempo, nessun Novamotor sul podio

VALLELUNGA - Nessun motore Novamotor sul podio di una gara di F3: non accadeva da almeno quattro anni e in molti hanno gridato alla fine di un monopolio. forse è un po' presto per cantare il «de profundis» ma una cosa è certa: d'ora in poi i fratelli Pedrazzani dovranno guardarsi da concorrenti quali Volkswagen e Alloni. Senza nulla togliere alla limpida vittoria di un rilanciato Walter Voulaz, non si può dimenticare che alcuni incidenti hanno forse falsato la corsa. Così Forini, che in prova era sceso sotto il record del circuito, non è riuscito a qualificarsi per la finale nonostante si fosse trovato in testa alla sua batteria; oppure Santin che dopo aver vinto la prima manche è andato in testa coda al primo giro. Oltre al vincitore, caricato a dovere dal suo manager Farneti, che dopo la batteria si è inventato la soluzione di assetto che ha lanciato il suo pupillo alla vittoria, da segnalare l'ottima prova di Famà, che alla fine si è detto perfino insoddisfatto della seconda piazza. Non così Alloni che ha finalmente avuto, dopo tanta attesa, la soddisfazione di rivedere una sua vettura tra le protagoniste.

GIOVANI LEONI. Al di là di ogni considerazione, rimangono, comunque, le prove di tanti giovani che promettono un grande campionato sia in fatto di spettacolarità e agonismo che di incertezza per il risultato finale. Fra tutti, da notare Tacchino che, avuta la vettura solo venerdì, è andato in continuo crescendo arrivando a partire in nona fila per la finale e risalendo poi, senza il minimo errore, fino alla terza piazza. Ottimo Caffi, quarto tempo in prova, che nonostante la penalizzazione di una pessima partenza in batteria ha continuato la sua rimonta anche in finale bloccato solo dal cedimento di un ammortizzatore. Una citazione la merita anche quel vero talento su pista bagnata che è Montaldo. Molto interessante, infine, la gara delle Arno, le prime vetture in classifica con motore Novamotor che hanno dimostrato al loro debutto, un potenziale notevolissimo. Giannini, si è dovuto arrendere alla sfortuna, mentre Mancini ha pagato cara la pioggia, con il suo assetto velocissimo su asciutto ma da brivido sul bagnato di fine corsa.

LA CRONACA. La prima batteria è stata quella dei colpi di scena: al via tutti con le sic e poi la sospensione della corsa a causa della pioggia con il direttore di gara Romano Fazio che convalidava la classifica all'ottavo giro visto che era stato

coperto il 60% della gara. Santin vinceva con un lieve margine su Mancini che si difendeva quasi in volata da Barbazza e da Montaldo ma mancava dalle zone alte di classifica il poleman di Vallelunga, quel Forini che arrivando quattordicesimo a causa di due testacoda sul bagnato, non era riuscito ad entrare in finale. La seconda batteria, dopo una movimentata partenza con Caffi che rimaneva fermo in prima fila al via e Bianco che per evitarlo volava contro il guard-rail dopo aver attraversato la pista, ha visto un fantastico duello tra il vincitore Famà e Voulaz. In difficoltà nel finale con un penoso sottosterzo, Giannini ha portato con grinta una ottima Arno, debuttante, alla terza piazza con Caffi alla coda, che ha rimontato con determinazione da vero campione.

LA FINALE. La finale sembrava dovesse essere cosa di Famà, che andava in testa per i primi tre giri, ma poi Voulaz piazzava la staccata vincente che gli faceva guadagnare il primo posto, staccando progressivamente tutti gli inseguitori. Santin già alla prima curva dei Cimini si girava perdendo preziose posizioni ma sfoderava una rimonta che lo portava, ad una decina di giri dalla fine, a ridosso dei primissimi, in quarta posizione. Per la seconda piazza, Famà ha sempre viaggiato a ridosso di Voulaz, ma la terza posizione ha visto avvicinarsi Giannini, che si è poi girato sul bagnato per evitare un doppiato e il suo compagno Mancini, che aveva diverse soluzioni aerodinamiche che lo hanno penalizzato quando ha tentato, inutilmente, di resistere prima allo scatenato Tacchino e poi al rimontante Santin.

Gaetano Dima

9. Gran Premio Campidoglio

1. batteria

1. Santin Alessandro (Ralt-Alfa) 8 giri in 10'26"66 media 147.065 kmh; 2. Mancini (Arno Alfa) 10'30"01; 3. Barbazza (Dallara-Alfa) 10'30"35; 4. Montaldo (Ralt A.R.) 10'30"68; 5. Manni (Ralt A.R.) 10'34"14; 6. Verduci (Arno Alfa) 10'35"87; 7. «Asteldo» (Ralt A.R.) 10'36"23; 8. Marozzo (Ralt RT/3 A.R.) 10'36"43; 9. Tacchino (Ralt VW) 10'37"72; 10. «Ludwig» (Ralt A.R.) 10'39"39; 11. Padrone (Ralt RT/3); 12. Apicella (Ralt RT/3) 10'40"56; 13. Marazzi (Ralt A.R.) 10'40"56; 14. Forini (Dallara-Toyota) 10'41"67; 15. Melgrati (Dallara-Toyota) 10'47"73; 16. Catella (Ralt-Merzario) 10'50"05; 17. Massa (Ralt RT/3 A.R.) 11'01"15.

□ Giro più veloce: il 6° di Santin in 01'15"65 alla media di 152.280 kmh.

2. Batteria

1. Famà Nino (Dallara-Alloni) in 17'3"86

media 153.474 kmh; 2. Voulaz (Ralt VW) 17'33"19; 3. Giannini (Arno Alfa) 17'41"76; 4. Livio (Ralt Merzario) 17'53"13; 5. Vismara (Ralt VW) 17'53"69; 6. Caffi (Ralt Alfa) 17'54"93; 7. Tarquini (Dallara 382) 17'58"54; 8. Scapini (Dallara-Toyota) 18'00"23; 9. Antonielli (Ralt VW) 18'00"42; 10. Melito (Ralt RT/3 A.R.) 18'00"75; 11. «Neto» (Ralt) 18'00"97; 12. Marcotulli (Dallara) 18'03"14; 13. Amati (Ralt Fiam Pirola) 18'03"79; 14. Bertaglia (Ralt) 18'08"78; 15. Barberio (Ralt) 18'26"24.

□ Giro più veloce: l'8 di Famà in 01'13"82 alla media di 156.055 kmh.

Finale

1. Voulaz Walter (Ralt VW) 38 giri in 47'50"80 media 152.487; 2. Famà (Dallara-Alloni) 48'02"21; 3. Tacchino (Ralt VW) 48'17"86; 4. Santin (Ralt) 48'18"85; 5. Mancini (Arno Alfa) 48'22"53; 6. Vismara (Ralt VW) 48'23"81; 7. Livio (Ralt Merzario) 48'28"60; 8. Scapini (Dallara-Toyota) 48'57"75; 9. Manni (Ralt A.R.) a 1 giro; 10. «Asteldo» (Ralt A.R.) a 1 giro; 11. Verduci (Arno Alfa) a 1 giro; 12. «Neto» (Ralt) a 1 giro; 13. Melito (Ralt RT/3 A.R.) a 1 giro; 14. «Ludwig» (Ralt A.R.) a 4 giri; 15. Giannini (Arno Alfa) a 16 giri.

□ Giro più veloce: il 19. di Voulaz in 01'13"74 alla media di 156.225 kmh.

Le interviste

WALTER VOULAZ: «Forse la gara è stata un po' monotona perché dopo che ho sorpassato Famà sono stato sempre in testa senza problemi, ma anche lo scorso anno Capelli faceva così, spero di imitarlo. La bella sorpresa me l'hanno fatta quelli del Team Automotor modificando l'assetto in modo da levare il sottosterzo».

NINO FAMÀ: «Sono contento per gli sponsor (che adesso si sono convinti del valore del pilota siciliano n.d.r.) ma se devo essere sincero non del tutto dei risultati della gara perché, visto i pochi chilometri di affiatamento con la macchina, dopo le prove speravo di riuscire a vincere».

TACCHINO: «Sono veramente soddisfatto perché erano sei mesi che non toccavo una macchina da corsa. Ci sono salito per la prima volta venerdì nel corso delle prove e non mi posso lamentare per come è andata poi la gara. Sicuramente con più calma avrei fatto senz'altro meglio».

FABIO MANCINI: «Sono molto soddisfatto della mia Arno. Sarei stato avvantaggiato se il tempo avesse tenuto, invece sul bagnato ho dovuto difendermi perché era problematico avere trazione».

PIERO MANCINI, manager e comproprietario con Morini della Arno, non celava la sua gioia: «Anche se all'inizio della gara con due piloti nelle prime tre posizioni si sperava di più, sono molto contento perché al debutto siamo la prima squadra con motore Novamotor e la macchina ha dimostrato di valere e di essere molto veloce, dobbiamo migliorare la trazione sul misto».

FORINI: «Non è stata una buona giornata, mi sono girato due volte nella batteria mentre ero in testa non riuscendo ad entrare neppure in finale. Comunque i tempi sul giro e il record parlano chiaro, non potrà andare sempre male. Mi rifarò al Mugello, per il momento ho regalato un vantaggio agli avversari».

FARNETI, team manager Automotor e importatore dei motori Volkswagen: «Le cose sono cambiate, non c'è più il monopolio del motore Alfa Novamotor ma penso che questo sia meglio perché c'è uno stimolo a migliorare. Mi sembra che un bravo me lo sia meritato perché ho creato un po' di ebbrezza nel campionato italiano».

● **LA RABBIA DI VENTURINI.** Venturini, manager di Forini e di Barbazza, è andato via un po' arrabbiato da Vallelunga senza aspettare fino alla fine perché ben due motori di Barbazza hanno sofferto di problemi nelle prove e in gara. In prova addirittura l'Alfa Novamotor si è rotto.

● **PEDRAZZANI MUTO.** Gianni Pedrazzani, presente a Vallelunga, non ha proferito parola quando si commentava la vittoria dei motori avversari. Molto pacatamente ha notato che a Vallelunga Forini, che era in testa alla seconda batteria, e Santin, che ha vinto la prima, sono stati penalizzati da cause estranee alla motorizzazione e che il tempo sul giro può essere più significativo per un motore che non una intera gara durante la quale i fattori di insuccesso possono essere di varia natura.

● **TESTA CODA.** Santin si è girato subito al primo giro ai Cimini perché, nel tentativo di superare Mancini, è arrivato più forte alla staccata girandosi per non tamponarlo quando questi ha chiuso la traiettoria.

● **COLONI CONTENTO.** Coloni, dopo il crash dei suoi piloti di Europeo nelle prove ufficiali di Donington, era a Vallelunga per confortare Santin e Neto. Nelle prove libere della mattinata Santin ha migliorato di mezzo secondo e nella rimonta della finale ha mangiato a Voulaz circa 11".

● **RECORD NEGATIVO.** Asteldo ha avuto i record degli incidenti, nelle prove e in tutti e due i turni ufficiali ha picchiato in maniera molto spettacolare la macchina contro il guard rail dovendo poi fare i miracoli per rimettere tutto in sesto.

COPPA R.5 ELF

Di Rizio inafferrabile

VALLELUNGA — Anno nuovo, Coppa «D'Oro», ed è subito festa per Massimo Di Rizio: il pilota di Isernia approfitta di un mucchio pauroso accaduto al tornante nel corso del secondo giro per guadagnare un vantaggio che si rivelerà incalcolabile per tutti. Ma andiamo con ordine: Di Rizio e Brand, partiti in prima fila dopo la vittoria nelle rispettive batterie, transitano nell'ordine al primo giro seguiti da Tosolini, Conti, Naddeo, Pedalà, Acco, Gardelli, «Camaleone», Xella, Dini e Del Fante. Un «lungo» di Pedalà alla curva del semaforo fa perdere posizioni a Naddeo mentre alcuni metri dopo, al tornante, l'episodio decisivo: una collisione multipla dalla quale escono malconci Conti e Brand, entrambi costretti al ritiro, fa guadagnare il terzo posto ad Acco, che passa in scia a Tosolini, ma entrambi molto staccati da Di Rizio. In ombra il vincitore della passata stagione, Zambaiti, al centro di un paio di dubbi episodi tanto da venire fermato con bandiera nera. La corsa perde anche Naddeo, in quel momento quinto, con un pneumatico a pezzi, e Gardelli vittima di un cappottamento. Ma la giornata della Team Poeta di Rizio veniva salvata dalla vittoria di Di Rizio e dal bel settimo posto di Calabrese.

SFORTUNA INVECE per il team Autospaio — Ecar di Roma con il ritiro di Del Fante (era sesto) colpito dalla vettura di Zambaiti in una collisione causata da un tentativo di Xella. Conclusione con Di Rizio primo e «Camaleone» che passa un Acco in difficoltà con le ultime gomme di benzina. Nella prima delle due batterie della mattinata, tranquilla vittoria di Brand su un terzo posto con Di Rizio, «Camaleone» e Gardelli che dopo alcuni scambi di posizione finivano nell'ordine. La seconda batteria se la aggiudicava Di Rizio davanti al suo «protettore» Naddeo che regolava Tosolini ed Acco. L'attecchissima e sordida Prisca Taruffi, con una gara coraggiosa e senza complessi, terminava al 16. posto lasciando intravedere notevole predisposizione.

Roberto Argenti

VELOCITÀ IN PISTA

Vallelunga, 25.3.1984

Coppa Renault 5 Elf

Prima gara di campionato

LE CLASSIFICHE

1. Batteria: 1. Brand 13 giri in 21'21"26 (media 116,895 kmh); 2. Conti 21'24"74; 3. «Camaleone» 21'29"23; 4. Gardelli 21'31"62; 5. Pedalà 21'36"38; 6. Corti 21'39"30; 7. Del Fante 21'39"67; 8. Dini 21'39"96; 9. Milla 21'47"65; 10. Menon 21'51"26; 11. Gibbin 21'54"41; 12. Macina 21'55"91; 13. Giacomello 21'56"37; 14. Banfi 22'05"68; 15. Ferri 22'07"86; 16. Vitale 22'10"42; 17. Bianchini 22'17"77; 18. Caracciulo 22'22"66; 19. Cirillo 22'24"20; 20. Drusi 23'01"06; 21. Salvadori 21'23"65; 22. Moroni 22'42"35. □ Giro più veloce: Brand 1'37"39 (media 118,287 kmh).

2. batteria: 1. Di Rizio in 21'36"23 (media 115,535 kmh); 2. Naddeo 21'37"26; 3. Tosolini 21'39"17; 4. Acco 21'39"68; 5. Xella 21'40"63; 6. Zambaiti 21'42"08; 7. Calabrese 21'48"65; 8. Milani 21'55"22; 9. Stringa 21'56"09; 10. Gianniberti 21'56"57; 11. Ciarloni 22'03"83; 12. Golzi 22'07"84; 13. Alberghino 22'17"26; 14. Zanni 22'28"75; 15. Zanini 22'29"18; 16. Taruffi 22'30"19; 17. Paradisi 22'32"06; 18. Mura 22'44"43; 19. Storza 23'01"11; 20. «Poker» 23'16"02; 21. Biotti 21'36"36.

□ Giro più veloce: Acco 1'38"16 (media 117,359 kmh).

FINALE: 1. Di Rizio Massimo 19 giri in 31'27"13 (media 115,986); 2. «Camaleone» 31'34"84; 3. Acco 31'41"09; 4. Tosolini 31'43"14; 5. Pedalà 31'48"57; 6. Milani 31'58"28; 7. Calabrese 32'01"67; 8. Gianniberti 32'07"12; 9. Milla 32'07"37; 10. Giacomello 32'09"44; 11. Stringa 32'12"62; 12. Alberghino 32'13"18; 13. Gibbin 32'14"06; 14. Golzi 32'38"36 a 6 giri; 15. Dini 33'06"20 a 7 giri.

□ Giro più veloce: Di Rizio 1'38"18 (media 117,336 kmh).

CLASSIFICA GENERALE

COPPA ITALIA: Di Rizio 15; «Camaleone» 11; Acco 9; Tosoli 9; Brand 8; Pedalà 6; Conti 6; Naddeo 6; Milani 4; Gardelli 4; Calabrese 4; Zambaiti 3; Xella 3; Corti 3; Gianniberti 2; Del Fante 2; Milla 2; Dini 2; Giacomello 1; Stringa 1; Menon 1.

FORMULA FIAT ABARTH

Apertura tutta di Arfè

VALLELUNGA — Maurizio Arfè ha portato ad Adolfo Romani la prima vittoria del campionato italiano di formula Fiat Abarth, precedendo Vullo ed Ermanno Alboreto, al suo primo podio da quando corre in auto. Nelle prime posizioni mancano però alcuni probabili protagonisti del campionato, messi in luce nelle due batterie. Ci riferiamo a Minutolo, Tedeschi, Larini e Marcheselli che si sono autoeliminati in una collisione multipla alla curva Roma. Non è mancato il brivido offerto da Giombini alla trincea con uno spaventoso volo causato da una probabile leggera spinta di Larini e da una successiva collisione con Capello (i tre erano in lotta per la prima piazza).

LE BATTERIE. La prima batteria inizia con Minutolo Pole Position delle prove che prende la testa davanti ad Arfè, Tedeschi, Vullo, Barlassina, Monti e Pelloni che, toccatisi, si ritirano. Si gira pure Vullo ai Cimini e così a disputarsi la prima vittoria parziale '84 restano Minutolo, Arfè e Tedeschi. L'esperto Barlassina è più staccato davanti ai giovani Marcheselli e Vivarelli. Sul traguardo la spunta Minutolo con la vettura di Angelino Ravaglia. La seconda batteria vive nelle prime battute del duello fra Larini, più veloce al via, Giombini, Capello ed Ermanno Alboreto. Giombini però sembra quello in grado di mantenere più facilmente il comando e le posizioni si cristallizzano con Larini secondo e Capello terzo; più staccato è Alboreto, ma Larini tenta più volte l'attacco a Giombini. I tre arrivano al salto della trincea praticamente insieme: Larini tocca Giombini e questi vola sopra Capello, che resta coinvolto nell'incidente. Mentre Giombini capitombola più volte giungendo a volo quasi sul sottostante tornantino, Larini (siamo all'ultimo giro) vince la batteria precedente Alboreto e Conti.

LA FINALE. In finale Minutolo prende il comando contrastato da Tedeschi, Arfè, Larini e Alboreto. Nel corso del quarto giro Tedeschi e Minutolo, che si contendono la prima piazza, entrano in contatto alla

■ TRAGEDIA IN UNGHERIA —

Quattro morti e dieci feriti sono il tragico bilancio di un incidente avvenuto a Budapest sabato scorso durante una corsa automobilistica. Il pilota Peter Szabolcsfi, perso il controllo della propria vettura, è uscito di strada piombando fra gli spettatori.

PRODUZIONE FRANCESE

A Beltoise la prima gara

PARIGI — Jean-Pierre Beltoise si è imposto nella prima gara del campionato francese per vetture di produzione, disputata domenica 25 marzo sul circuito parigino di Montlhery e denominata «Gran Premio della città di Parigi». Beltoise, a bordo di una Peugeot 505, ha preceduto un altro ex-pilota di F. 1, Jean-Pierre Jabouille, anch'egli su Peugeot 505, e Danny Snobeck. Alla gara hanno assistito anche Didier Pironi, inviato per la prima rete televisiva francese (TF1), e Jacques Chirac, sindaco della capitale francese.

Paolo Bombara

RALLY

Il 7 aprile la Coppa Altopiano Carsico

CON LA 3. COPPA Altopiano Carsico, si apre la stagione automobilistica del Friuli Venezia Giulia, che comprenderà oltre al rally del Carso, al Piancavallo, alla Verzegnis-Sella Chianzutan, anche due nuove manifestazioni: la corsa in salita Cividale-Castelmonte e il rally dei Colli Goriziani di seconda serie. Una stagione densa quindi di appuntamenti per una regione che ha pure il suo campionato giunto al terzo anno di vita.

Le iscrizioni della Sagrado-S. Martino del Carso si chiudono sabato 7 aprile. Il percorso, da ripetere due volte, è lungo 4 km con un dislivello di 153 metri ed una pendenza del 3,9%. La gara organizzata dalla scuderia North-East e dal Ferrari Club Monfalcone è valida per la coppa CSAI della montagna, per il campionato triveneto e per il campionato Friuli Venezia Giulia.

Giampaolo Corrao

Roma coinvolgendo anche Larini e Marcheselli. Arfè si trova così da solo al comando, con Alboreto e Barlassina che si contendono il secondo posto. Rinviene bene Vullo mentre Conti si avvicina a Alboreto e Barlassina. A metà gara Arfè è comodamente primo con Barlassina, Alboreto, Conti e Vullo nell'ordine. A cinque giri dal termine Conti esce ai Cimini, tamponato da Barlassina che era riuscito a superare; Vullo è secondo avendo Alboreto compiuto un testacoda. Al traguardo primo è Arfè davanti a Vullo e ad Ermanno Alboreto. Gran festa per i due preparatori Adolfo e Turchetto.

Roberto Teso

1. BATTERIA: 1. Michele Minutolo 10 giri in 13'47"45 alla media di 139,223 kmh; 2. Arfè 13'47"83; 3. Tedeschi 13'47"97; 4. Barlassina 13'57"86; 5. Marcheselli 14'03"21; 6. Vivarelli 14'05"25; 7. Simone Vullo 14'05"95; 8. Meloni 14'09"50; 9. Pedretti 14'09"77; 10. Capannucci 14'20"62; 11. Arienti 14'20"62; 12. Prodan 14'25"53; 13. Paoli 14'45"53; 14. Perrella 14'59"86; 15. Casadio 15'00"15; 16. Palma a 1 giro; 17. Perantoni a 1 giro.

□ Giro più veloce: il 9 di Tedeschi in 1'21"57 alla media di 141,228 kmh.

2. BATTERIA: 1. Nicola Larini 10 giri in 13'54"58 alla media di 138,034 kmh; 2. Alboreto 13'57"84; 3. Conti 14'04"74; 4. Zaffiri 14'05"75; 5. Severi 14'06"11; 6. Maggiorelli 14'08"75; 7. Rossi 14'09"34; 8. Ceraolo 14'16"61; 9. Martini 14'23"97; 10. Casillo 14'47"42; 11. Benedetto 15'08"28; 12. Masiero 15'08"87; 13. Anzalone 15'19"60; 14. Gitto 15'20"31; 15. Giombini a 1 giro; 16. Capello a 1 giro; 17. Chiesa a 1 giro.

□ Giro più veloce: il 4 di Larini in 1'21"51 alla media di 141,332 kmh.

FINALE: 1. Maurizio Arfè 22 giri in 30'21"74 alla media di 139,120 kmh; 2. Simone Vullo 30'29"52; 3. Alboreto 30'43"14; 4. Barlassina 30'46"48; 5. Zaffiri 30'46"65; 6. Severi 30'50"32; 7. Vivarelli 30'50"52; 8. Rossi 31'03"82; 9. Maggiorelli 31'03"97; 10. Meloni 31'16"77; 11. Martini 31'17"83; 12. Pedretti 31'18"24; 13. Arienti 31'18"49; 14. Capannucci 31'28"63; 15. Ceraolo 31'29"09; 16. Prodan 31'35"73; 17. Benedetto a 1 giro; 18. Masiero a 2 giri; 19. Conti Armando a 5 giri.

□ Giro più veloce: l'11 di Vullo di 1'21"47 alla media di 141,402 kmh.

IMSA/12 Ore di Sebring

Porsche-parade

Dominio delle vetture tedesche e vittoria della 935 di De Narvaez-Heyer. Jaguar k.o.

SEBRING — Maurizio De Narvaez, il ricco importatore di fiori colombiano residente a Miami, ha infranto il momento magico delle Jaguar vincendo la 12 Ore Imsa di Sebring su Porsche 935 in coppia con Hans Heyer. Brian Redman, partito dalla pole position, ha compiuto il giro più veloce al 102. passaggio, poi un difetto al sistema di iniezione della sua Jaguar lo ha costretto ad una lunga sosta e a un vano tentativo di recupero.

LA CRONACA. Alle 11 di sabato, sotto un sole caldissimo, gli 82 concorrenti prendono il via salutati da 75 mila spettatori. Sono subito le Jaguar ad imporre il ritmo della corsa e dopo pochi giri Tullius è al comando inseguito dalla March di Van Der Merwe e dalla Porsche di Graham. Dopo un'ora di gara la Porsche di Haywood-Leven è ferma con un ammortizzatore rotto che lo stesso Haywood provvede a sostituire perdendo oltre 30 giri. Redman, che era stato tra i primi, rallenta visibilmente, mentre Foyt (su Porsche in coppia con Bell) tira fortissimo inseguendo da vicino la Lola di Morton-Garcia passata al comando. Dopo tre ore di gara i concorrenti transitano così: Morton, Foyt, Akins, Tullius ad un giro, Kalajan, Baker a due giri, De Narvaez, Whittington, Felton, Graham a quattro giri. La media è di 182,9 kmh. Foyt e Bell, con la stessa Porsche vittoriosa a Miami due anni fa, passano al comando seguiti da Akins che ha dato il cambio a Steen e da Whittington che ha recuperato un paio di giri. Tullius rompe la sospensione anteriore e perde un'ora ai box, mentre Redman accusa noie all'iniezione ed è costretto ad una lunga sosta. La March di Van Der Merwe rompe una valvola e deve abbandonare. A metà corsa le posizioni sono queste: Foyt, Akins, Whittington, Kalajan, De Narvaez, Baker, Graham, Busby. Scendono le prime ombre della sera ed Akins approfitta di noie al motore della Porsche di Wollek per prendere le

redini della corsa. L'ultimo scorcio di gara vede la poderosa rimonta di De Narvaez. Cede Akins, costretto ad una lunga sosta per una foratura e per la rottura di una sospensione, Foyt non riesce a reggere col motore ansimante e Whittington, pur di arrivare al termine, deve arrendersi all'attacco di De Narvaez.

Lino Manocchia

CAMPIONATO IMSA

Sebring, 24-25 marzo 1984

12 ore di Sebring

La classifica

1. De Narvaez-Heyer (Porsche) 263 giri alla media di 203,53 kmh; 2. Whittington-Lenier (Porsche) 2 giri; 3. Foyt-Bell (Porsche) a 5 giri; 4. Baker-Mullen (Porsche) a 5 giri; 5. Akins-Steen (Porsche) a 7 giri; 6. Graham-Wollek (Porsche) a 17 giri; 7. Morton-Garcia (Lola-Chevy) a 19 giri; 8. Felton-Hagan (Camaro) a 20 giri; 9. Baldwin-Young (Mazda RX 7) a 30 giri; 10. Alderman-Baird (Datsun) a 30 giri.

□ Giro più veloce: Brian Redman (Jaguar) alla media di 203,53 kmh.

STOCK AD ATLANTA

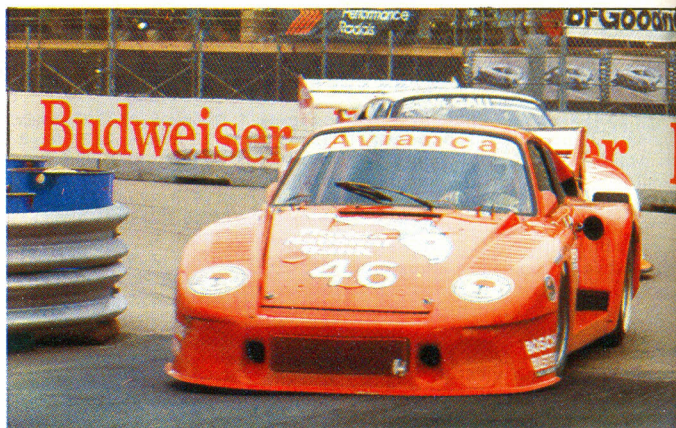
Parsons di rimonta

ATLANTA — La vittoria di Benny Parsons nella 500 Miglia Stock di Atlanta non è bastata a delineare le prime posizioni della classifica generale guidata da Terry Labonte. Buddy Baker aveva conquistato la pole position alla media di 268,18 kmh, mentre Parsons non era riuscito a inserirsi tra i primi 15 della griglia di partenza. Ma dopo 65 giri l'ex tassista di Detroit ha completato la sua rimonta, con la vittoria, dopo 3 ore e 26 minuti, alla media record di 233,25 kmh. (L.man.)

CAMPIONATO NASCAR

Atlanta, 24 marzo 1984

La classifica: 1. Benny Parsons (Chevrolet) alla media di 233,25 kmh; 2. Dale Earnard (Chevrolet); 3. Cale Yarborough (Chevrolet); 4. Richard Petty (Pontiac); 5. Bobby Allison (Buick); 6. Harry Gant (Chevrolet); 7. Terry Labonte (Chevrolet); 8. Rick Rudd (Ford); 9. Lake Speed (Chevrolet); 10. Darrell Waltrip (Chevrolet).



La Porsche 935 che De Narvaez e Heyer hanno guidato al successo

F. 2 A SUZUKA

Nakajima senza rivali

SUZUKA — Il campione giapponese di F. 2 1982 Satoru Nakajima, partito dalla pole position con la sua March-Honda, si è aggiudicato la prima gara del campionato 1984, disputata l'11 marzo sul circuito di Suzuka.

Tra i piloti stranieri, lo svedese Eje Elgh su March-BMW si è classificato al 4. posto dopo il ritiro di Geoff Lees e di Stefan Johansson.

La seconda gara si disputerà il 15 aprile al Fuji.

Ken Frankel

F. 2 GIAPPONESE

Suzuka, 11 marzo 1984

1. gara del campionato giapponese di F. 2

La classifica: 1. Satoru Nakajima (March 842-Honda); 2. Hoshino (March 842-BMW); 3. Matsumoto (March 842-BMW); 4. Elgh (March 842-BMW); 5. Suzuki (March 842-BMW); 6. Wada (March 842-BMW).

TROFEO CADETTI

La prima è di Verduci

MONZA. Cinquanta piloti al via, tanto pubblico e molto spettacolo. Questi gli ingredienti che hanno reso elettrizzante la prima gara del Trofeo Cadetti Agip, giunto quest'anno alla 20. edizione. C'era anche Michela Alboreto, che ha seguito la gara del fratello Ermanno. Se nella passata stagione il torneo è stato combattuto, da quanto visto in questa prima gara si ha poi la certezza che il campionato '84 sarà molto duro visti i piloti e team competitivi. La prima gara ha segnato una battuta a vuoto del favorito team Tatuus, causa alcuni problemi di motore e di assetto, mentre molto bene sono andati i piloti della Crs, vettura che col

motore preparato dalla Edo Auto tecnica di Cremona sono sembrati una spugna sopra le avversarie.

LA CRONACA. Ha vinto Riccardo Verduci, che con una vettura da lui costruita e con motore Alloni versione '83 ha saputo imporsi da vero professionista. La prima batteria aveva visto partire bene Pluder, ripreso poi nel corso del secondo giro da Ottini, e Minellono, primo al traguardo davanti a Redaelli e Ottini. La Seconda batteria è stata vinta da Verduci, davanti al sorprendente Mosele, e a Tralongo. Terza batteria: dominio di Aghe, libero, che viene poi urtato e lascia libera a Cazzaniga che vince con la Crs. La finale ha visto della lotta a quattro fra Mercatelli, Verduci, Quartero e Ottini, con arrivo involata con Verduci primo per soli tre decimi.

Paolo Ciccarone

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Monza, 18 marzo 1984

Trofeo Cadetti Agip

Prima gara

Le classifiche

1. batteria: 1. Minellono (Crs), 10 giri alla media di 130,234 km/h; 2. Redaelli (Redaelli); 3. Ottini (Crs); 4. Avanzini (Crs); 5. Notarnicola (Santandrea); 6. Alboreto (Comepre); 7. Lunghi (Ermolli); 8. Brusadella (Brusadella); 9. «Enio» (E Erre D); 10. Pessini (Corsini).

2. batteria: 1. Verduci (Verduci), 10 giri alla media di 132,744 km/h; 2. Mosele (Ermolli); 3. Tralongo (Menegoli); 4. Ghidetti (Corsini); 5. Bianchi (Tatuus); 6. Maestri (Corsini); 7. Sandonà (Tatuus); 8. Caprotti (Tatuus); 9. Lodola (Tatuus); 10. Assi (Crs).

3. batteria: 1. Cazzaniga (Crs), 10 giri alla media di 133,941 km/h; 2. Quartero (Dama); 3. Mercatelli (Mig); 4. Lavaggi (Ermolli); 5. Moccia (Reggiani); 6. Radaelli (Tatuus); 7. Mascheroni (Tatuus); 8. Formica (Giudici); 9. Fortis (Santandrea); 10. Galasso (Ermolli).
Finale: 1. Verduci (Verduci); 2. Mercatelli (Mig); 3. Quartero (Dama); 4. Ottini (Crs); 5. Lavaggi (Ermolli); 6. Cazzaniga (Crs); 7. Maestri (Corsini); 8. Alboreto (Comepre); 9. Ghidetti (Corsini); 10. Notarnicola (Santandrea); 11. Sandonà (Tatuus); 12. Mascheroni (Tatuus); 13. Tralongo (Tatuus); 14. Avanzini (Crs); 15. Radaelli (Radaelli).
Così il Trofeo Cadetti dopo la 1. gara: Verduci p. 9; 2. Mercatelli 6; 3. Quartero 4; 4. Ottini 3; 5. Lavaggi 2; 6. Cazzaniga 1.

GARE CLUB/Primo appuntamento a Magione

Questione di centesimi

Giorgio Soravito si è imposto nella Formula Italia precedendo di un soffio, in volata, il rivale Canneva. In gruppo 2 gran rimonta di Chelini

MAGIONE — L'apertura di stagione della serie di gre Club di Henry Morrogh ha potuto finalmente aver luogo con regolarità, dopo i due consecutivi precedenti rinvii dovuti alle pessime condizioni atmosferiche. La sessantina di piloti presenti all'appuntamento fissato dal sempre intraprendente istruttore irlandese, ha potuto così confrontarsi nella prima delle cinque manifestazioni del trofeo previste per quest'anno all'autodromo umbro.

LA PRIMA GARA della giornata ha visto la partecipazione dei gruppi 1, 3, A e B. Ha avuto la meglio il toscano Ildo Gonfiotti con la Talbot, rimasto in testa per tutta la gara. Rossetti con la Fiat X 1/9 e Terracina con la Simca si sono classificati nelle posizioni di rincalzo, conquistando comunque la vittoria nei rispettivi gruppi 3 e 1.

COMBATTUTISSIMA è stata la gara seguente, quelle delle vetture dei gruppi 2, 4 e 5. A renderla interessante è stata più che altro la prestazione di Narciso Chelini, che con la sua Escort inizialmente non ha saputo sfruttare il vantaggio della pole position transitando al primo giro solo in quinta posizione. Medone con la Alpine e Lanfri con la Scirocco sono stati quindi i dominatori iniziali della gara, fino a quando proprio Chelini in recupero riusciva a riprendere d'autorità la prima posizione. Nel finale, poi una sbandata di Medone all'uscita della curva Branca coinvolgeva anche Lanfri in un incidente costringendoli al ritiro.

NELLE SPORT si è imposto con tranquillità Armando Giammaria con l'Osella, mentre fra le uniche due formula 850 presenti nel raggruppamento, ha prevalso Soregotti. Nell'ultima gara della giornata, quella delle formula Italia, sono state ben 18 le vetture schierate per disputarsi la vittoria nella prima prova del trofeo Avon. In volata è riuscito a prevalere Giorgio Soravito sul combattivo Canneva.

Fernando Morandi

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Magione, 25 marzo 1984

Gare Club

Le classifiche

GRUPPO A

Classe 1600: Ildo Gonfiotti (Talbot) 12 giri in 13'40"36 alla media di 86,891 Km/h.

Classe 1150: 1. Giuseppe Mammano (Fiat 127) 12 giri in 14'12"21.

Classe 1400: 1. Franco Simoncini (Renault 5 Alpine) 11 giri in 13'57"4.

GRUPPO 1

Classe 1300: 1. Giorgio Terracina (Simca R2) 12 giri in 13'53"23; 2. Gorini (Simca R2) 13'58"90; 3. Fracatti (Simca R2) 14'09"33; 4. Mancini (Simca R2) 14'12"67; 5. Celani (Simca R2) a 1 giro; 6. Modugno (Simca R2) a 1 giro.

EUROTURISMO

Bmw e Volvo pronte al via



La Volvo-laboratorio vista in prova a Monza la settimana scorsa

Mancano pochi giorni all'inizio del campionato europeo turismo e in vista della gara di apertura di domenica, la scorsa settimana a Monza nelle giornate di martedì, mercoledì e giovedì sono scese in pista la BMW Italia con una 635 CSI, i privati Vanoli e Hollinger con una 635 CSI sempre preparata da Eggenberger e infine la Volvo Svezia con una 242 turbo laboratorio di gr.A, le cui esperienze saranno trasferite sulle sei vetture che parteciperanno all'europeo. Tutte queste vetture sono state seguite nei loto test dalla Pirelli che ha messo a disposizione numerosi treni di pneumatici con le mescole più varie. Sulla BMW CSI della BMW Italia si sono alternati Kelleners, Brancatelli e l'inedita coppia Umberto Grano-Siegfried Muller. (R.T.)

Classe 1150: 1. Gino Fanfara (A112) 9 giri in 13'50"92.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Marcello Rossetti (Fiat X 1/9) 12 giri in 13'48"68; 2. Broccolini (Fiat X 1/9) 14'02"86; 3. Bachiotti (Fiat X 1/9) 14'07"89; 4. Beranzoni (Fiat X 1/9) 14'18"19; 5. Minteforte (Fiat X 1/9) 14'47"19; 6. Tospi (Fiat X 1/9) a 3 giri.

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Gianluca De Camillis (Fiat X 1/9) 12 giri in 14'0"84. Giro più veloce: Gonfiotti 17"14 media 88,472 km/h.

GRUPPO 2

Classe 1150: 1. Renzo Pellegri (Fiat X 1/9) 12 giri in 13'28"30.

Classe 1300: 1. Paolo Maremmi (Alfasud) 11 giri in 12'40"62; 2. Mittiga (Fiat 128) a 1 giro.

Classe 1600: 1. Lamberto Dolciami (Ritmo) 12 giri in 12'58"28; 2. Lanfri (Scirocco) a 4 giri; 3. Dolci (Alfa Romeo) a 6 giri.

Classe 2000: 1. Narciso Chelini (Ford Escort) 12 giri in 12'33"38 alla media di 94,614 km/h.

Classe 1400: 1. Giuseppe Carbone (Ritmo) 12 giri in 12'58"71.

Classe 1000: 1. Bruno Grassi (A112) 11 giri in 13'28"57.

GRUPPO 4

Classe 1600: 1. Carlo Mazzolini (Fiat X 1/9) 12 giri in 12'55"77.

Classe 2000: 1. Patrizio Medone (Alpine Renault) 7 giri in 7'21"18.

GRUPPO 5

Classe 1000: 1. Adriano Alcidi (A112) 12 giri in 13'26"29.

Classe 700: 1. Salvatore Campanile (Fiat 126) 11 giri in 12'41"42. Giro più veloce: Chelini 1"1"22 media 97,027 km/h.

GRUPPO 6

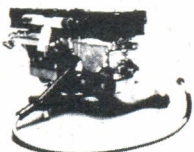
Classe 1600: 1. Armando Giammaria (Osella) 12 giri in 11'20"49 alla media di 104,748 km/h.

Classe 1600: 1. Italo Travagin (AMS) 12 giri in 11'51"43; 2. Rempicci (Osella) a 1 giro; 2. Schoreter (Daren) a 1 giro.

Formula 850: 1. Giordano Soregotti 11 giri in 12'17"5; 2. Gentileschi 12'27"45. Giro più veloce: Giammaria 54"61 media 108,761 km/h.

Formula Italia: 1. Giorgio Soravito 12 giri in 11'48"82 alla media di 100,561 km/h; 2. Canneva 11'49"04; 3. Saccutelli 11'56"49; 4. Carrano 11'57"70; 5. Senni 12'04"53; 6. Cherubini 12'05"78; 7. Bizzarro 12'07"75; 8. Alberti 12'17"8; 9. Biasci 12'19"67; 10. Guerra 12'25"81; 11. Magliveras 12'26"06; 12. Smecca 12'26"30; 13. Giuli 12'33"02; 14. Cipriani 12'45"00; 15. Paviolo a 1 giro; 16. Ruggirello a 1 giro; 17. Perugini a 2 giri; 18. Cattelli a 6 giri. Giro più veloce Soravito 58"12 media 102,202 km/h.

NOVITÀ KIT aspirazione per FIAT RITMO 105 e RITMO ABARTH 125



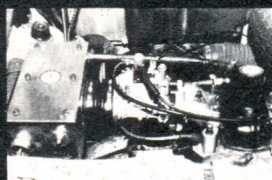
con 2 carburatori WEBER 40 dcnf



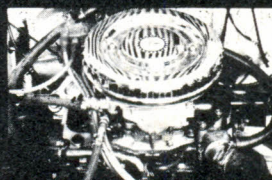
Gruppi e collettori aspirazione, alberi distribuzione, rapporti al cambio ed al differenziale, ecc...

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

CAMILLO ALQUATI



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



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

SLALOM/Samba Rally '84

Veza non scivola

SAVONA — Sessanta piloti per nulla intimoriti dal maltempo hanno dato vita alla prima prova del «Super Slalom Samba Rally '84» organizzato dagli Amici del Mosca-to. Sul fondo viscido dei tornanti che si inerpicano dal Santuario di Savona a Naso di Gatto si è imposto Giovanni Veza su Lancia Stratos che ha ottenuto il suo miglior tempo nella prima delle due prove in programma. Alle spalle del pilota di punta del team giallo-verde si è piazzato Giuseppe Carrega su Alpine A 1100 con un distacco di un paio di secondi. Al terzo posto un'altra Alpine guidata da Piero Tiezzi. Alla gara è mancato il grande protagonista della stagione passata, Augusto Cesari, che non ha ancora avuto il piacere di debuttare con la nuova Fiat X 1/9 Dallara. Il pilota biellese, infatti, sabato pomeriggio durante le ricognizioni del percorso, si è scontrato con una macchina che proveniva in senso contrario riportando dei danni ad una sospensione. La «botta» era facilmente riparabile, ma sono intervenuti i Carabinieri a porre sotto sequestro il «mostro» perché non in regola con l'assicurazione.

Franco Nugnes

SLALOM

Savona, 25 marzo 1984

Super Slalom Samba Rally '84

Le classifiche

Classe B: 1. Bechis (A 112) 1'90"76; 2. Lanzone (A 112) 1'96"05; 3. Garibaldo (A 112) 1'96"61; 4. Bruzese (A 112) 2'01"23; 5. Cioelli (A 112) 2'01"46; 6. Crubellati (A 112) 2'07"10; 7. Cassino (A 112) 2'07"55; 8. Draghicevich (A 112) 2'08"59; 9. Solagni (A 112) 2'15"82; 10. Lypp (Fiat 128) 2'23"08.

Classe C: 1. Careglio (Talbot Samba) 1'91"03; 2. Guidotti (Mini De Tomaso) 1'92"62; 3. Bianchi (Simca R 2) 1'97"34; 4. Crotti (Fiat X 1/9) 2'01"15; 5. Vincenzi (Opel Corsa) 2'05"93; 6. Conte (Fiat X 1/9) 2'05"97; 7. Fascicolo (Fiat X 1/9) 2'05"98; 8. Mabbelli (Simca R2) 2'13"89; 9. Guglielmi (Talbot Samba) 2'15"53.

Classe E: 1. Barberis (Alfa GTV) 1'95"82; 2. Gastaldi (Peugeot 104 SZ) 2'02"54; 3. Remitti (Alfasud TI) 2'04"50; 4. Turletti (Talbot TI) 2'17"35.

Classe G: 1. Saccone (A 112 Abarth) 1'84"76; 2. Loddo (Fiat 700) 1'86"91; 3. Chiabrando (A 112 Abarth) 2'04"41; 4. Raimondo (Fiat 127) 2'12"48.

Classe H: 1. Morisi (Fiat 127 S) 1'80"40; 2. Rossi (Fiat 127 S) 1'80"44; 3. Dal Piazzi (Fiat 127 S) 1'95"61; 4. Salvini (A 112 70 HP) 1'99"20; 5. (Fiat 127 S) 2'05"70; 6. Albini 2'14"61.

Classe I: 1. De Micheli (Alpine A 110) 1'79"99; 2. Vallino (Fiat 128) 1'83"91; 3. Tortorolo (Fiat X 1/9) 2'05"52; 4. Battiato (Simca R2) 2'05"77; 5. Patete (Fiat 128 Rally) 2'08"51; 6. Zacco (Simca R 2) 2'10"37.

Classe L: 1. Carrega (Alpine A 11) 1'65"89; 2. Tiezzi (Alpine A 100) 1'70"82; 3. Barbero (Fiat X 1/9) 1'76"65; 4. Invincibile (Peugeot 104 2S) 2'02"50; 5. Fracciolla (Fiat Ritmo 75) 3'10"17.

Classe M: 1. Edmondo (Lancia Montecarlo)

1'75"31; 2. Marchi (Opel Kadett GTE) 1'88"36; 3. Gavotto (Lancia Montecarlo) 1'93"02; 4. Salvezza (Opel Ascona 2000) 1'97"32.

Classe N: 1. Veza (Lancia Stratos) 1'63"89; 2. Fenoglio (Lancia Stratos) 1'77"07; 3. Della Vedova (Talbot Lotus) 2'00"27; 4. De Filippi (Porsche 911) 2'09"22.

Classe O: 1. Mozzone (Fiat Woodstock) 1'83"45; 2. Berardo (Fiat 500/A 112) 1'84"45; 3. Bruzese (Fiat 500/A 112) 1'91"22; 4. Gallino (Fiat 500/A 112) 1'92"72; 5. Pittaluga (Fiat 500/A 112) 1'92"81.

Classe P: 1. Ferrando (Fiat 500 124 Abarth) 1'92"45; 2. Longagna (Fiat 850 Moretti) 1'97"82.

Gruppi 1/3: 1. Bechis (A112) 1'90"76; 2. Careglio (Talbot Samba) 1'91"03; 3. Guidotti (Mini De Tomaso) 1'92"62.

Classifica assoluta: 1. Veza (Stratos) 1'63"89; 2. Carrega (Alpine A110) 1'65"89; 3. Tiezzi (Alpine A110) 1'70"82; 4. Barbero (Fiat X-1/9) 1'76"65; 5. Fenoglio (Lancia Stratos) 1'77"07.

Classifica femminile: 1. Remiddi (Alfasud TI) 2'04"56; 2. Crubellati (A112) 2'07"10; 3. Draghicevich (A112) 2'08"59; 4. Guglielmi (Talbot Samba) 2'15"53.

Torreggiani a Monte Urano

MONTE URANO — Giuseppe Torreggiani, campione italiano di gimkana, si è aggiudicato su Opel GTE il secondo Slalom delle Marche, prima gara del trofeo Csaì, organizzato a Monte Urano della scuderia «Cluana Auto» di Fermo. Al secondo posto si è classificato Ciccalè. La manifestazione si è svolta lungo un tracciato di 1500 metri in due batterie, ritenendo valida la prova migliore. (g.c.)

SLALOM

Monte Urano, 18 marzo 1984

2. Slalom delle Marche

Le classifiche

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Pietrozela (Simca) in 1'42"78; 2. Pomozzi (Peugeot) 1'45"15; 3. Del Moro (A 112) 1'48"32; 4. Panichi (Fiat X1/9) 1'49"04; 5. Forti (A 112) 1'49"52; 6. Armuzzi (A 112) 1'50"39; 7. Trasatti (Simca) 1'42"68 (+10" di penalizzazione).

GRUPPO SPECIALE

Classe 1150: 1. Pieroni (Fiat 127) in 1'41"47; 2. Cardinali (Fiat 127) 1'45"33; 3. Campanile (Fiat 126) 1'46"41; 4. Filiaggi (Fiat 128) 2'01"49.

Classe 2000: 1. Torreggiani (Opel GTE) in 1'36"33; 2. Ciccalè (Alfasud) 1'39"68; 3. Briccolo (Ford Escort) 1'41"82; 4. Jacoponi (Fiat 128) 1'43"70; 5. Cochetti (Renault 5 Turbo) 1'45"61; 6. Morichi (Renault 5 Turbo) 1'57"38.

■ **DYWA ANCORA IN PISTA** — Peo Consonni ha proseguito la scorsa settimana a Monza i collaudi della Dywa, vettura di Formula 1 dotata di motore Cosworth progettata e realizzata da Dydo Monguzzi. È stato proprio il motore Cosworth che non ha permesso a Consonni di saggiare del tutto le possibilità.

Seconda edizione Mele-Passo del Turchino

Augusto vittima

GENOVA — Il forfait di Augusto Cesari e della sua Dallara X1/9 prototipo ha lasciato via libera ai suoi avversari di sempre, che per una volta non hanno trovato sulla loro strada il dominatore incontrastato degli slalom in salita. La seconda edizione della Mele-Passo del Turchino, prima gara dello Challenge Ford organizzato dalla scuderia Valpolcevera, ha visto quindi la vittoria della bellissima Stratos bianco-gialla del cuneese Veza, che al termine delle due manche ha preceduto nell'ordine le Renault Alpine A110 di Rossi e Carrega. Cesari non ha potuto prendere il via a causa di un incidente pre-gara che ha coinvolto anche l'Alpine di Della Giovanpaola e la Golf di Bisso. Dei tre, solo quest'ultimo ha potuto partire e si è aggiudicato la vittoria tra le vetture di serie. Una splendida giornata di sole ha favorito l'afflusso degli spettatori, circa 10.000 sui tornanti del percorso di gara. (w.l.)

SLALOM

Genova, 18 marzo 1984

2. Slalom Mele-Passo del Turchino

LE CLASSIFICHE GRUPPO N

Classe 1000: 1. Giani 202,35 penalità; 2. Grugellati 208,80; 3. Giovannoni 209,37; 4. Parella 214,78; 5. Dondero 216,84; 6. Dragmievich 224,33; 7. Fioravanti 226,52.

Classe 1150: 1. Bechis 200,30 penalità; 2. Gnecco 205,59; 3. Bruzese 211,08; 4. Savio 219,83; 5. Grillo 225,82; 6. Fasano 232,96; 7. Solagni 242,61.

Classe 1300: 1. Bertolotti 198,49 penalità; 2. Guidotti 202,83; 3. Badino 205,50; 4. Franzoni 208,37; 5. Simoletto 210,04; 6. Barbarotta 215,08; 7. Rixi 216,42; 8. Bianchi 217,22; 9. Conte 219,70; 10. Tulli 231,49; 11. Torelli 231,87; 12. Panesi 232,05; 13. Fascicolo 236,15.

Classe 1600: 1. Bisso 190,65 penalità; 2. Molinari 207,29; 3. Demartini 207,29; 4. Caldara 226,13.

Classe 2000: 1. Trentalancia 203,56 penalità; 2. Botta 204,54; 3. Lanza 215,34; 4. Marras 215,69.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Massimiani 199,53 penalità; 2. Ciocca 203,06; 3. Loddo 210,60; 4. Gatti 226,72.

Classe 1150: 1. Ballestrero 186,13 penalità; 2. Morello 189,89; 3. De Andrea 209,78; 4. Pollio 214,53; 5. Ferrari 301,70; 6. Persi 344,57.

Classe 1300: 1. Demicheli 196,92 penalità; 2. Datter 198,55; 3. Castanini 206,55; 4. Giarracca 206,62; 5. Costamagna 207,52; 6. Borghi 210,95; 7. Menicagli 232,03; 8. Forno 240,38; 9. Morelli 263,91.

Classe 1600: 1. Carraga 179,21 penalità; 2. Tiezzi 183,50; 3. Bernabo 189,44; 4. Pepe 196,85; 5. Rivera 209,03; 6. Ponte 214,79; 7. Barbieri 230,02; 8. Costacurta 250,94.

Classe 2000: 1. Rossi 178,73 penalità; 2. Pagliari 184,41; 3. Edmondo 195,29; 4. Pesci 195,57; 5. Percival 196,29; 6. Pennacchio 197,26; 7. Pastorino 203,87; 8. Bormida 216,48; 9. Massucco 225,85.

Classe sport e cross: 1. Galli 190,44 penalità; 2. Ansaldi 199,41; 3. Berzano 201,90; 4. Bruzese 202,51; 5. Obino 204,82; 6.

Scandella 205,98; 7. Palazzolo 211,97; 8. Putrino 220,31; 9. Casamassima 228,39.

Classe prototipi: 1. Ferrando 201,65 penalità; 2. Attolini 205,40; 3. Servato 213,14; 4. Busi 223,14.

Assoluta: 1. Veza 176,79 penalità; 2. Rossi 178,73; 3. Carrega 179,21; 4. Tiezzi 183,50; 5. Pagliari 184,41; 6. Balestero 186,13; 7. Bernabo 189,44; 8. Morello 189,89; 9. Galli 190,44; 10. Bisso 190,65.

I Visconti tornano

SALERNO — Sotto un diluvio che ha rischiato di far saltare la gara, si è svolta la seconda edizione della Coppa Montecorvino - Pugliano, gara nazionale di slalom in salita valida per la Coppa Csaì. Si è imposto Giuseppe Visconti su Alfasud Sprint grazie a una seconda batteria in cui è riuscito a migliorare sensibilmente la propria precedente prestazione. Visconti ha preceduto così uno sfortunato Mattiello, autore di una prima manche in cui ha realizzato il miglior tempo, ma non riuscendo poi a esprimersi al meglio nella seconda parte della gara. b.d.

SLALOM

Salerno, 18 marzo 1984

2. Coppa Montecorvino - Pugliano

Le classifiche

Assoluta: 1. Visconti (Alfasud Sprint) in 2'13"77; 2. Mattiello (Kadett GTE) 2'15"53; 3. Vinaccia (A 112) 2'18"24; 4. Sabatino (Fiat X 1/9) 2'18"55; 5. Calce (A 112) 2'20"00; 6. De Gregorio (Fiat 126) 2'21"99; 7. Boccia (Fiat X 1/9) 2'22"48; 8. Di Lillo (Kadett GTE) 2'23"66; 9. De Maio (Alfasud) 2'24"44; 10. De Fazio (Alfasud Sprint) 2'24"88.

GRUPPO N-13

Classe 1150: 1. Nappo 2'30"00; 2. Mazza (Fiat 127) 2'35"99; 3. Morra 2'37"44; 4. Lembo 2'44"66; 5. Somma (Fiat 127) 2'48"99; 6. D'Amaro 3'00"11. (Gli altri su A 112).

Classe 1300: 1. Tufino (Simca R2) 2'26"72; 2. Cariello 2'38"48; 3. Fiordelisi 2'47"11. (Gli altri su Fiat X 1/9).

Classe 1600: 1. De Fazio (Alfasud Sprint) 2'24"88.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. De Gregorio in 2'21"99; 2. Doti 2'30"22; 3. Laudato 2'33"48; 4. Ferrigno 2'53"33. (Tutti su Fiat 126).

Classe 1000: 1. Novello (Fiat 127) 2'25"42; 2. Grippa (A 112) 2'32"33; 3. Tosti (Fiat 500) 2'34"99; 4. Testa (A 112) 2'43"66; 5. Monacco (Fiat 500) 2'46"55.

Classe 1150: 1. Vinaccia in 2'18"24; 2. Calce 2'20"00; 3. Longobardi (Fiat 127) 2'29"88; 4. Marruccella 2'32"99; 5. Sellitto (Fiat 128) 2'43"00; 6. Baldino 2'45"66; 7. Ruocco 2'51"00. (Gli altri su A 112).

Classe 1300: 1. Visconti (Alfasud) in 2'13"77; 2. De Maio (Alfasud) 2'24"44; 3. Campagna (Simca R2) 2'57"00.

Classe 1600: 1. Sabatino 2'18"55; 2. Boccia 2'22"44; 3. Santagata 2'25"11; 4. Loffredo 2'28"11; 5. Naddeo 2'34"00.

Classe 2000: 1. Mattiello (Kadett GTE) 2'15"53; 2. Di Lillo (Kadett GTE) 2'23"66; 3. D'Innocenzo (Fiat 124) 2'24"99; 4. Giordano (Fiat 131) 2'44"22.

RALLY/Tricolore internazionali

Tabaton «inchiodato» via libera a Boretti

Subito fuori gara per una foratura il favorito numero uno, il Molise ha portato alla ribalta gli equipaggi privati, che ora guidano il campionato con Boretti-Boretti, Dalla Pozza-Peruzzi e Lazzarini-Fedele

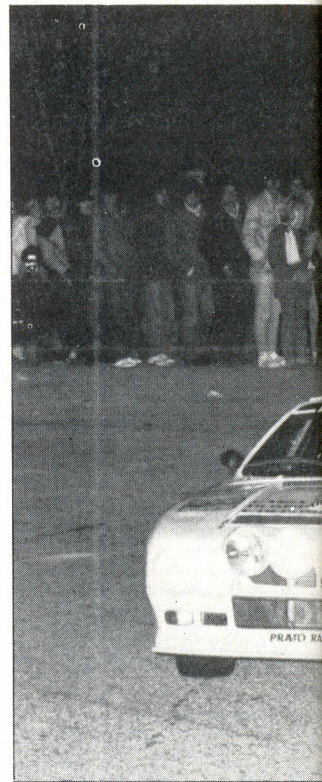
CAMPOBASSO — Apertura a sorpresa per il CIR (campionato italiano rally internazionali). Una vera e propria strage di favoriti ha infatti fatto sì che ai vertici della classifica del campionato italiano vi siano ora tre equipaggi «privati». Il rally del Molise, fin dalle prove di ricognizione, era apparso ai partecipanti come una gara da non prendere alla leggera: un percorso molto veloce reso ancor più insidioso dalla possibilità di trovare nebbia, ghiaccio e brina sulle prove speciali. Per la gara il tempo è migliorato, ma le strade hanno mantenuto condizioni che hanno messo a dura prova la concentrazione dei concorrenti.

IL PRIMO COLPO di scena è avvenuto nella prima prova speciale: nove chilometri di asfalto con un interludio centrale di due chilometri di terra. Una prova da affrontare con gomme slick che è stata fatale ai favoriti Fabrizio Tabaton e Luciano Tedeschini con la Lancia-Olio Fiat dello «Junor Team». Lungo il tratto sterrato, infatti, la gomma posteriore destra di Tabaton ha «raccolto» un chiodo e l'afflosciamento del pneumatico stesso. È stato fatale al pilota della Grifone quando, tornato sull'asfalto, si è trovato ad affrontare una curva lenta «rotonda». La Lancia 037. È partita infatti in testa-coda fermandosi sul ciglio della strada con le ruote posteriori appoggiate sull'orlo di un fosso. «Come ho innestato la prima per ripartire — ci ha raccontato Tabaton — l'automobile è scivolata leggermente all'indietro ed è rimasta bloccata in una posizione dalla quale era possibile uscire solo

grazie alla spinta di qualche volenteroso e robusto spettatore. Purtroppo in quel posto c'erano solo due ragazzine di dodici anni che non potevano esserci di grande aiuto e così, anche se la nostra automobile non aveva un graffio siamo stati costretti a fare da spettatori».

FUORI GARA Tabaton-Tedeschini, per i fratelli Boretti, che disponevano della Lancia 037 preparata da Volta, è stata vita estremamente facile, anche perché «Menes»-Radaelli, che facevano esordire la Lancia 037

preparata da Luciano Romagnoli e sulla carta erano gli unici (con Tabaton) a poter impensierire i vincitori del CRN 1983, si erano pure loro fermati per una uscita di strada nella prima prova speciale, in una curva resa insidiosa dalla ghiaia riportata sull'asfalto. Boretti-Boretti, che pure erano stati protagonisti di un testacoda senza gravi conseguenze sempre nella terribile prima prova speciale, si sono avviati così a vincere tutte le prove speciali, senza mai essere intimoriti né



Il Rally speciale per speciale

1. **P.S. «Casal Cipriano»:** 1. Boretti 9'21"; 2. Redolfi a 5"; 3. Dalla Pozza a 16"; 4. Egizi a 19"; 5. Monaci a 32".
2. **P.S. «Monte Sannio»:** 1. Boretti in 11'49"; 2. Giovanardi a 21"; 3. Redolfi a 40"; 4. Santucci a 59"; 5. Dalla Pozza a 1'04".
3. **P.S. «Casal Cipriano» 2:** 1. Boretti in 9'10"; 2. Redolfi a 16"; 3. Egizi a 22"; 4. Dalla Pozza a 30"; 5. Santucci a 42".
4. **P.S. «Monte Sannio» 2:** 1. Boretti in 11'52"; 2. Redolfi a 33"; 3. Egizi a 35"; 4. Santucci a 42"; 5. Dalla Pozza a 1'05".
5. **P.S. «La Montagnola»:** 1. Boretti in 18'17"; 2. Egizi a 38"; 3. Redolfi a 53"; 4. Santucci a 1'08"; 5. Dalla Pozza a 1'38".
6. **P.S. «Limosano»:** 1. Boretti in 10'22"; 2. Egizi a 27"; 3. Redolfi a 31"; 4. Santucci a 35"; 5. Dalla Pozza a 1'02".
7. **P.S. «Petrella»:** 1. Boretti in 5'45"; 2. Redolfi a 12"; 3. Egizi a 15"; 4. Santucci e Crolla a 28".
8. **P.S. «Montagano»:** 1. Boretti in 6'44"; 2. Egizi a 10"; 3. Redolfi a 19"; 4. Santucci a 22"; 5. Dalla Pozza a 33".
9. **P.S. «Campolieto»:** 1. Boretti in 6'37"; 2. Redolfi a 6"; 3. Egizi a 19"; 4. Dalla Pozza a 24"; 5. Fatri a 34".
10. **P.S. «Sant'Elia a Pianisti»:** 1. Boretti in 10'36"; 2. Redolfi a 25"; 3. Egizi a 35"; 4. Santucci a 39"; 5. Dalla Pozza a 1'06".
11. **P.S. «Boleforo»:** 1. Boretti in 9'23"; 2. Redolfi a 24"; 3. Egizi a 33"; 4. Santucci a 47"; 5. Dalla Pozza a 49".
12. **P.S. «Colle Tolto»:** 1. Boretti in 13'20"; 2. Redolfi a 12"; 3. Fabbri a 46"; 4. Dalla Pozza a 47"; 5. Santucci a 53".
13. **P.S. «Pietra Capella»:** 1. Boretti in 6'59"; 2. Redolfi a 16"; 3. Egizi a 19"; 4. Santucci a 21"; 5. Giovanardi a 37".
14. **P.S. «Sant'Elia» 2:** 1. Boretti in 10'16"; 2. Redolfi a 33"; 3. Santucci a 34"; 4. Egizi a 41"; 5. Giovanardi a 1'03".
15. **P.S. «Bonefro» 2:** 1. Boretti in 9'09"; 2. Santucci a 19"; 3. Redolfi a 29"; 4. Egizi a 30"; 5. Giovanardi a 55".
16. **P.S. «Colle Torto» 2:** 1. Boretti in 13'08"; 2. Santucci a 26"; 3. Redolfi a 28"; 4. Egizi a 38"; 5. Fabbri a 43".
17. **P.S. «Macchia»:** 1. Boretti in 6'52"; 2. Santucci a 20"; 3. Redolfi a 22"; 4. Egizi a 30"; 5. Lazzarini a 32".

dalla Porsche di Redolfi-Calderoli, né dalla Lancia 037 di Egizi-Mieri che hanno ipotecato subito le piazze d'onore. Gara senza storia, quindi, dalla seconda prova speciale in poi per la classifica assoluta, mentre si sono scatenate le lotte di gruppo A ed N.

I FAVORITI di gruppo A, Fabbri-Cecchini con la Fiat Ritmo della scuderia Grifone, hanno dovuto inchinarsi all'equipaggio della scuderia Quattro Rombi, Dalla Pozza-Cerutti. Paolo Fabbri, infatti, ha lamentato fin dalle prime prove problemi al cambio, che pare essere la parte più delicata delle Ritmo 130, e problemi ai freni. Fabbri ha dato dimostrazione di grande professionalità portando in fondo una vettura estremamente capricciosa, ed è stato premiato con i punti di campionato. In questo gruppo si stavano mettendo egregiamente in luce anche Giovanardi-Bulgarelli, con una gara saggia che li vedeva secondi di categoria al loro esordio al volante della Ritmo. Il giovane modenese è stato però tradito anche lui dal cambio, irrimediabilmente, proprio



I VINCITORI BORETTI-BORETTI (Foto d'archivio)

te più lontane, cioè quelle in Puglia, in Sardegna ed in Sicilia. Certo che l'appetito viene mangiando e quindi, se la fortuna dovesse continuare ad assistermi, potrei anche decidere di spendere qualcosa in più rispetto al budget da me previsto per questa stagione e puntare al campionato. Per il momento, però, penso solo a disputare la singola gara al meglio».

IL RALLY DEL MOLISE ha anche detto che il CIR quest'anno, malgrado la scarsità di partecipanti, è un campionato estremamente valido. La lotta è agguerrita, soprattutto nei gruppi minori (A ed N) ed abbiamo potuto vedere come ci sia un grande entusiasmo dei piloti privati. Gli organizzatori del rally di Campobasso si sono impegnati al massimo scegliendo un percorso estremamente selettivo ed è un vero peccato che la loro gara abbia avuto solamente 39 partecipanti. Il Molise è comunque una zona molto lontana e, soprattutto, una zona dove non vi sono molti piloti locali. Fin dalla prossima gara, a metà aprile a Genova, è comunque previsto un incremento del numero degli iscritti che sicuramente darà al campionato un maggiore interesse ed una indiscussa vivacità.

Roberta Gremignani

RALLY TRIFELS

Demuth (Audi) concede il bis

KAISERSLAUTERN — Il Rally Trifels, secondo appuntamento del campionato tedesco rally, disputatosi il 17-18 marzo nei pressi della città di Kaiserslautern, si è concluso con la vittoria della Audi Quattro di Demuth-Lux, già vincitrice della prima gara. Seconda si è classificata la Opel Manta 400 dei campioni in carica Weber-Wanger, seguiti dal team privato Hero-Müller su Porsche 911 Turbo. Il gruppo A è stato dominato dalle Golf GTi turbo di Brauer-Hage e Kern-Ufer, rispettivamente ottavi e noni in classifica generale. Dopo le prime due gare, la classifica del campionato tedesco rally vede al comando Demuth-Lux con 60 punti, davanti a Hero-Müller con 48, Petersen-Bockelmann con 34 e Holzer-Holzer con 33.

RALLY

Campobasso, 25 marzo 1984

Rally del Molise

Prima gara del campionato italiano rally internazionali

Classifica assoluta: 1. Boretti-Boretti (Lancia Rally) in 2h49'40"; 2. Redolfi-Calderoli (Porsche 911) a 6'44"; 3. Egizi-Mieri (Lancia Rally) a 9'25"; 4. Santucci-Pireddu (Porsche 911) a 10'29"; 5. Dalla Pozza-Peruzzi (Ritmo 130) a 14'09"; 6. Fabbri-Cecchini (Ritmo 130) a 18'05"; 7. Lazzarini-Fedele (Ritmo 130) a 19'17"; 8. Monaci-Pisol (Ritmo 130) a 19'53"; 9. Maneo-Giangrandi (Ritmo 130) a 22'18"; 10. Bruttomesso-Sainati (Ritmo 130) a 23'36".

GRUPPO N

Classe 1600: 1. Ferranti-Ferranti (Ford Escort) 3h22'18"; 2. Taronna-Falcone (Ritmo 105) a 21'40"; 3. Gremignani-Severi (Talbot Samba) a 40'15".

Classe 2000: 1. Lazzarini-Fedele (Ritmo 130) 3h08'57"; 2. Monaci-Bisol (Ritmo 130) a 36"; 3. Maneo-Giangrandi (Ritmo 130) a 3'01"; 4. Bruttomesso-Sainati (Ritmo 130) a 4'19"; 5. De Luca-Manzini (Ritmo 130) a 13'55"; 6. Piscopo-Piccicacchi (Ritmo 130) a 14'10"; 7. Decatto-Valerio (Ritmo 125) a 16'27"; 8. Cilento-Ambrosone (Ritmo 130) a 19'47".

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Nocera-Venditti (Peugeot 104 2S) 3h58'12".

Classe 2000: 1. Dalla Pozza-Peruzzi (Ritmo 130) 3h03'49"; 2. Fabbri-Cecchini (Ritmo 130) a 3'56"; 3. Galeone-De Felice (Opel Ascona) a 16'56"; 4. Dinasso-Martini (Opel Manta GTE) a 33'50".

GRUPPO B

Classe oltre 2000: 1. Boretti-Boretti (Lancia Rally) in 2h49'40"; 2. Redolfi-Calderoli (Porsche 911) a 6'44"; 3. Egizi-Nieri (Lancia Rally) a 9'25"; 4. Santucci-Pireddu (Porsche 911) a 10'29"; 5. Giannicola-Giannicola (Ford Escort) a 27'40".

Classifica del campionato italiano dopo la prima prova: 1. Boretti-Boretti (Lancia Rally), Dalla Pozza-Peruzzi (Ritmo 130) e Lazzarini-Fedele (Ritmo 130) p. 20; 2. Redolfi-Calderoli (Porsche 911), Fabbri-Cecchini (Ritmo 130) e Monaci-Bisol (Ritmo 130) p. 15; 3. Egizi-Nieri (Lancia Rally), Galeone-De Felice (Opel Ascona) e Maneo-Giangrandi (Ritmo 130) p. 12; 4. Santucci-Pireddu (Porsche 911), Dinasso-Martini (Opel Manta GTE), Bruttomesso-Sainati (Ritmo 130) p. 10; 5. Giannicola-Giannicola (Ford Escort), Nocera-Venditti (Peugeot 104 2S), Ferranti-Ferranti (Ford Escort) p. 8; 6. De Luca-Manzini (Ritmo 130) p. 6; 7. Piscopo-Piccicacchi (Ritmo 130) p. 4; 8. Decatto-Valerio (Ritmo 125) p. 3; 9. Cilento-Ambrosone (Ritmo 130) p. 2; 10. Taronna-Falcone (Ritmo 125) p. 1.

Classifica campionato italiano femminile: 1. Gremignani-Severi (Talbot Samba) p. 20.

Nozze ad AS

Finalmente, dopo lunghe prove di qualificazione, il nostro collega Roberto Boccafoli ha preso il via di un gran premio che la redazione di Autosprint e la Conti Editore gli augurano sia fortunato e interminabile. Sabato 24 marzo si è infatti unito in matrimonio con la signorina Michela Marianucci.

all'ultimo prova speciale mentre stava raccogliendo i frutti di una tattica intelligente che lo aveva visto veloce ma sempre entro i limiti prudenziali di chi vuole accumulare esperienza.

L'ECATOMBE di favoriti non ha risparmiato neppure il gruppo N dove Canobbio-Martinelli, con la Ritmo 130, sono stati traditi da una lastra di ghiaccio incontrata sulla prova speciale più lunga ed insidiosa del rally (28 chilometri, di cui buona parte da percorrere tra due muri di neve). Canobbio era in quel momento in lotta con gli ottimi e sorprendenti Monaci-Bisol, che disponevano di una Ritmo della scuderia Quattro Rombi. Il gruppo N ha avuto comunque sulla distanza come protagonisti inattesi i mantovani Lazzarini-Fedele. Lazzarini, alla prima esperienza rallistica, ha sorpreso tutti per come ha saputo adattare la propria guida, di impostazione pistaiole, alle insidie delle gare su strada.

IL CAMPIONATO italiano rally internazionali, dopo il «Molise», si presenta quindi

molto avvincente, con i favoriti Tabaton, Fabbri e Canobbio costretti fin dalla prossima gara a recuperare la battuta d'arresto e i guai incorsi loro nella prima prova di campionato. Di questi tre piloti, Fabbri è l'unico che è riuscito a portare a casa punti e questo lo pone come l'uomo da tenere d'occhio, dato che a partire dal rally della Lanterna (a Genova) il suo preparatore Albanese equipaggerà la Ritmo di un cambio più sofisticato di quello, di serie, che aveva dovuto montare a Campobasso. I fratelli Boretti, dal canto loro, dovranno difendere la leadership conquistata in Molise contro un Tabaton che a Genova giocherà in casa e che ha accettato l'imprevisto occorsogli a Campobasso come una conferma della cabala che, dal 1979, lo vede costretto al ritiro nella prima gara della stagione. Massimo Boretti, del resto, ci ha confermato la sua intenzione di non partecipare a tutte le gare della stagione: «Corro per divertimento e non per professione e sono conscio della superiorità di Tabaton. Il mio programma, per il momento, non prevede le trasfer-

EURORALLY/Capone-Cresto «perfetti» in Spagna

I bronzi di Race

ALICANTE — Carlo Capone, al Rally Race, o della Costa Blanca, non doveva sbagliare. Non doveva commettere alcun errore, pena: grossi problemi nella corsa verso il titolo continentale, che già aveva subito un duro colpo in seguito all'uscita di strada del Costa Brava, quattro settimane prima, quando il pilota italiano si trovava largamente al comando. Nessun errore è stato commesso, e Carlo Capone ha dominato dall'inizio alla fine la gara, valida quale ottavo appuntamento dell'europeo piloti con coefficiente 3. E ha vinto senza lasciare nessuna speranza di vittoria agli avversari, nemmeno a Henri Toivonen e alla sua Porsche Rothmans, rispondendo così ai rimproveri che si diceva gli fossero stati mossi da Casa Lancia. Forte della superiorità della sua 037 su un percorso rapidissimo, interamente su asfalto, Capone ha dapprima accumulato un congruo vantaggio, per poi amministrarlo con saggezza dopo il ritiro di Toivonen, fermato dal cedimento della pompa della benzina.

GLI AVVERSARI. Era opinione comune che fosse proprio Henri Toivonen l'avversario più ostico per Capone. A gara iniziata, sono però emersi anche «Beny» Fernandez, alla prima uscita stagionale con la Porsche gr. B, e Antonio Zanini, velocissimo con la Ferrari 308 GTB di Michelotto assistita da Lele Pinto e Fabio Penariol. Zanini, in particolare, è stato davvero impressionante. Ricevuta la vettura solo il venerdì, quindi giusto in tempo per provare qualche volta la prima speciale, il pilota ha chiesto che si lavorasse sulle sospensioni, operazione che ha impegnato Pinto e i meccanici per l'intera notte, e ha deciso per una combinazione di pneumatici con Michelin anteriormente e Pirelli posteriormente, causa una eccessiva aderenza delle gomme italiane all'avantreno. Il Rally Race ha segnato anche il ritorno sui campi di gara della Pirelli spagnola, che ha appoggiato Zanini e Fernandez. Si è però presto creato qualche problema, causa l'asfalto molto abrasivo e il conseguente elevato consumo delle gomme, tanto che Toivonen si è addirittura trovato nella necessità di domandare qualche pneumatico al compagno di team Fernandez.

LA CRONACA — La gara si è iniziata con Capone, Toivonen, Fernandez e Zanini nelle prime quattro posizioni e con Genito Ortiz, pilota ufficiale Renault, in difficoltà con la sua vettura da 295 cavalli. Con una guida aggressiva, non tanto pulita ma efficacissima, Capone ha iniziato immediatamente a conquistare un buon vantaggio su

Toivonen, con Zanini e Fernandez impegnatissimi a non perdere troppo terreno. La prima vittima della gara è stato proprio Ortiz, che ha preferito fermarsi prima della settima speciale per cedimento del motore della sua Renault 5 turbo. In quel periodo la gara ha vissuto anche del duello fra le due Opel Manta 400 di McRae e Servia, quest'ultimo al volante della vettura preparata da Conrero e con l'appoggio della Opel spagnola della quale è pilota ufficiale. Dopo avere perduto la prima speciale a causa di una foratura, Servia ha iniziato a recuperare, fino a guadagnare un po' di vantaggio su McRae. Allo stop di Alcoy, Capone è transitato con 50 secondi di vantaggio su Toivonen, seguito a 21 secondi da Fernandez e, poco attardato, Zanini. Subito dopo, nel corso della seconda speciale, Toivonen si è dovuto infatti ritirare per guasto della pompa della benzina. Capone ha potuto a questo punto rallentare un po' il ritmo, senza però andare completamente di conserva per non correre il rischio di venire raggiunto dai velocissimi Fernandez e Zanini. Questo momento ha segnato anche il sorpasso in classifica di Zanini ai danni di Fernandez, rallentato da qualche problema alla pompa di iniezione e soprattutto dalla barra stabilizzatrice, cambiata al termine della prima tappa sostituendola con quella presa dalla vettura di Toivonen. La terza speciale della seconda tappa ha visto anche la soluzione del duello fra Servia e McRae, allorché la Manta 400 dello spagnolo ha dovuto fermarsi per cedimento del motore, esploso inondando la strada d'olio. Passato McRae, è transitata la Manta 400 di Onoro, la quale è scivolata sull'olio e ha sbattuto, col risultato di danneggiare gravemente il ponte posteriore. Ne ha guadagnato Sainz, che con la Renault 5 turbo ha fatto sua la quinta posizione dopo una gara tutta di attacco e dopo che una foratura gli aveva fatto perdere un minuto e mezzo nel corso della prima speciale. Il gruppo A ha visto la vittoria di Santacreu, su Ascona 2.0, primo davanti ad Arque per la prima volta in gara con la Manta 2000 di Conrero. In gruppo N, si è assistito alla lotta fra le due Golf GTI di Candela ed Etchebers, vinta dal primo in seguito al ritiro di Etchebers per un guasto allo sterzo.

Raimond Blancfort

■ **FORFAIT MANDELLI.** Antonella Mandelli avrebbe dovuto essere al via del Rally Race al volante di una Lancia Totip del Jolly Club. Giunta ad Alicante per prendere conoscenza del percorso, Antonella si è però ammalata e ha dichiarato forfait dopo essere stata consigliata dal medico di tornare in Italia.



Carlo Capone ha dimenticato — e fatto dimenticare — in fretta l'errore commesso in Costa Brava. Vincendo il Rally Race, si è infatti portato al comando della classifica provvisoria del campionato europeo piloti

EURORALLY

Alicante, 16-18 marzo 1984

Rally Race

8. gara dell'europeo piloti (coeff. 3)

La classifica (99 partiti, 48 arrivati): 1. Capone-Cresto (Lancia Rally) in 4.06'32"; 2. Zanini-Autet (Ferrari 308 GTB) a 3'14"; 3. Fernandez-Sala (Porsche 911 SC) a 4'25"; 4. McRae-Rob (Opel Manta 400) a 8'09"; 5. Sainz-Boto (Renault 5 turbo) a 17'32"; 6. Onoro-Orozco (Opel Manta 400) a 21'26"; 7. Santacreu-Santacreu (Opel Ascona 2.0) a 31'51"; 8. Ortiz-Criado (Porsche 911 SC) a 32'38"; 9. Nieto-Martinez (Renault 5 turbo) a 36'00"; 10. Arque-Aluma (Opel Manta 2000) a 36'06".

Così il campionato spagnolo (dopo 2 gare): 1. Santacreu p. 368; 2. Candela 288; 3. Servia, Zanini e Frigola 216; 6. Sainz 184; 7. Fernandez 176; 8. Xifre 120.

I principali ritiri: Toivonen (Porsche)-pompa benzina; Ortiz (Renault 5 turbo)-motore; Servia (Opel Manta 400)-motore; Rodriguez (Renault 5 turbo)-motore.

COSÌ L'EURORALLY

(dopo 8 gare)

1.	Capone	Lancia	p. 100
2.	Blomqvist	Audi	80
3.	Cinotto	Audi	80
4.	Eklund	Audi	72
5.	Mouton	Audi	60
6.	Servia	Opel	60
7.	Jonsson M.	Opel	56
8.	Eriksson	Audi	50
9.	Frigola	Renault	48
10.	Zanini	Ferrari	45

I PIAZZAMENTI NELLE SPECIALI

	1.	2.	3.	4.	5.
Capone	22	12	3	1	—
Zanini	11	11	10	5	1
Fernandez	5	3	17	7	4
Toivonen	—	7	2	1	—
McRae	—	3	3	16	7
Onoro	—	1	1	3	10
Ortiz	—	1	1	—	1
Sainz	—	—	—	2	8

CAMPIONATO TEDESCO

Demuth bis nel Trifels

KAISERSLAUTERN — Il Rally Trifels, secondo appuntamento del campionato tedesco rally, disputatosi il 17-18 marzo nei pressi della città di Kaiserslautern, si è concluso con la vittoria della Audi Quattro Demuth-Lux, già vincitrice della prima gara. Seconda si è classificata la Opel Manta 400 dei campioni carica Weber-Wanger, seguiti da team privato Hero-Müller su Porsche 911 Turbo. Il gruppo A è stato dominato dalle Golf GTI turbo Brauer-Hage e Kern-Ufer, rispettivamente ottavi e noni in classifica generale. Dopo le prime due gare, classifica del campionato tedesco rally vede al comando Demuth-Lux con 60 punti, davanti a Hero-Müller con 48, Petersen-Bockelmann con 34 e Holzer-Holzer con 33.

A112 ABARTH

Targa con Trofeo

L'inizio del campionato Open d'Italia coincide con quello del Trofeo Autobianchi. Perciò al via del rally Targa Florio vedremo anche le vetture A112 Abarth 70 HP iscritte alla gara d'apertura con questi numeri:

200 Di Maria-Briguglio; 201 Pizzuto; 202 Giordano-Medardo; 203 Pasero-Ricordini; 204 Zumelli-Juliano; 205 Majer-Converso; 206 Monti; 207 Carrera-Cappellini; 208 Sullioti-Pezzati; 209 Masiero-Cali; 210 Stafforini-Rossi; 211 Artusio-Arso; 212 Perugia-Larher; 214 Rivoira-Costa; 215 Corredig-Zugliano; 216 Rigo-Dal Ben; 218 Vernengo-Ricordini; 219 Volpi-Barbieri; 220 Sormano-Cavetti; 221 Panotin-Gava; 223 Muin-X; 224 Muin-X; 225 Berton-Trevisan.

LE GARE DEL WEEK-END

RALLY 2. SERIE/Coppa Monte Venda

Ottaviani ha più Ritmo

PADOVA — Edo Ottaviani e Antonella Succi si sono imposti, sulla loro Fiat Ritmo Abarth 2000, nella 13. edizione del Rally Monte Venda, disputatosi domenica 18 marzo. Ottaviani aveva già vinto la gara negli anni 1981 e '82. Secondi, con una Opel Ascona 2000 bloccata poco prima della gara da un grip-paggio, si sono classificati Bertolini-Folletto, staccati sul traguardo di un solo secondo.

Attilio Trivellato

RALLY 2. SERIE

Padova, 18 marzo 1984

13. Coppa Monte Venda

Le classifiche:

Assoluta: 1. Ottaviani-Succi (Ritmo Abarth 2000) in 16'32"; 2. Bertolini-Folletto (Ascona 2000) a 1"; 3. Marchioro-Candéo (Kadett GTE) a 13"; 4. Oddera-Scantamburlo (Kadett GTE) a 19"; 5. Lorenzetto-Severin (Manta 2000) a 29"; 6. Vattolo-Schneider (Golf GTI) a 36"; 7. Basso-Marchi (Manta GTE) a 39"; 8. Crivellari-Settesoldi (Kadett GTE) a 44"; 9. Bernardi-Maniero (Kadett GTE) a 49"; 10. Cerato-Ceccato (Fiat Ritmo 130) a 49".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Viola-Magagnino (A 112 70 HP) in 18'36"; 2. Bartolini-Marcon (A 112 70 HP) a 2"; 3. Luraschi-Giapiccolo (A 112 70 HP) a 11"; 4. Tondello-Rigodanzo (A 112 70 HP) a 11"; 5. Vicario-Monsutti (A 112 70 HP) a 15"; 6. Rangheri-Rangheri (Fiat 127 Sport) a 29"; 7. Zamboni-Scaramuzza (A 112 70 HP) a 30"; 8. Pintarelli-Cracristi (A 112 70 HP) a 38".

Classe 1600: 1. Zampieri-Barzon (Alfasud 1500 TI) in 18'32"; 2. Brunello-Brunello (Fiat Ritmo 125) a 3"; 3. Franchini-Barnaba (Alfasud Quadrifoglio) a 31"; 4. Callegaro-Franchin (Fiat Ritmo 105) a 1'03"; 5. Zambito-Zambito (Alfasud 1500) a 1'12".

Classe 2000: 1. Cerato-Ceccato (Fiat Ritmo 130) in 17'21"; 2. Bortolozzo-Martini (Ritmo 125) a 11"; 3. Frezzato-Pistoso (Ritmo 130) a 25"; 4. Arbeti-Corradini (Ritmo 130) a 40";

5. Trocchi-Bruni (Ritmo 130) a 43"; 6. Fitz-De Marin (Ritmo 125) a 1'08"; 7. Saladini-Saladini (Ritmo 130) a 1'46"; 8. Scalabrin-Menon (Ritmo 130) a 1'47".

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Conti-Manuzzi (Fiat 127 Sport) in 17'58"; 2. Solimbergo-Vermiglio (Fiat 127 Sport) a 5"; 3. Rizzotto-Pantanello (Fiat 127 Sport) a 17"; 4. Bevilacqua-Zaffalon (A 112 70 HP) a 24"; 5. Guiotto-Garbo (Fiat 127 Sport) a 30"; 6. Baldan-Sabbion (Fiat 127 Sport) a 48"; 7. Chittaro-Dordolo (Fiat 127 Sport) a 1'24".

Classe 1150: 1. Pasquali-Pasquali (Ford Escort) in 20'11"; 2. Dalla Chiara-Righetti (Alfasud 1300) a 26"; 3. Bergamini-Bergamini (Alfasud TI 1300) a 1'20".

Classe 1300: 1. Vattolo-Schneider (Golf GTI) in 17'08"; 2. Facca-Arrigoni (Talbot TI 1600) a 17"; 3. Vazzoler-Menegon (Golf GTI) a 51"; 4. Tagliapietra-Busi (Ritmo 75) a 1'04"; 5. Nicola-Nicola (Talbot 1600 TI) a 1'29"; 6. Scroccaro-Favaretto (Talbot 1600 TI) a 1'40".

Classe 1600: 1. Ottaviani-Succi (Ritmo 2000 Abarth) in 16'32"; 2. Bertolini-Folletto (Ascona 2000) a 1"; 3. Marchioro-Candéo (Kadett GTE) a 13"; 4. Oddera-Acantamburlo (Kadett GTE) a 19"; 5. Lorenzetto-Severin (Manta 2000) a 29"; 6. Basso-Marchi (Manta GTE) a 39"; 7. Crivellari-Settesoldi (Kadett GTE) a 44"; 8. Bernardi-Maniero (Kadett GTE) a 49"; 9. Pellizzari-Pano (Ascona 2000) a 1'33"; 10. Grigoletti-Baldissera (Peugeot 504) a 2'30".

GRUPPO 2

Classe 1000: 1. Arangino-Tempesta (A 112 70 HP) in 17'37"; 2. Bertazzolo-Baghin (Fiat 127 Sport) a 30"; 3. Guidi Colombi-Lancetto (A 112 70 HP) a 1'11"; 4. Doretto-Merli (Peugeot 104) a 1'11"; 5. Bernato Nicolis (Fiat 127) a 1'20".

Classe 1150: 1. Bevilacqua-De Biasi (Alfasud 1200) in 17'50"; 2. Milani-Tiozzo (Alfasud 1300) a 6"; 3. Ciresola-Fellicoli (Alfasud 1200) a 2'32".

Classe 1300: 1. Moritsch-Viel (Fiat Ritmo 75) in 17'46"; 2. Ceccato-Giurici (R5 Alpine) a 10"; 3. Kodermac-Cargnel (Ritmo 75) a 28".



Attualfoto

Il segnale di stop deve essere rispettato: non importa come. Durante il Rally Coppa Monte Venda, Covi e Castelli, con la loro Opel Kadett, hanno mostrato al pubblico una loro, personalissima, variazione sul tema



OIL TREATMENT



Distribuito da **TAOLA** Milano

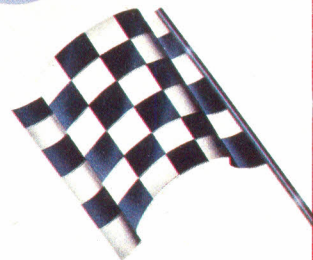
AD & COM - 02/431148

PROTEZIONE DEL MOTORE

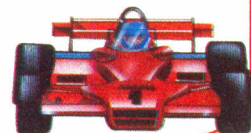
Nel traffico di ogni giorno, anche il motore della vostra auto si surriscalda e causa un indebolimento delle capacità protettive dell'olio.

Il trattamento per olio STP Oil Treatment, usato regolarmente:

- MANTIENE ATTIVE A LUNGO LE PROPRIETÀ LUBRIFICANTI DELL'OLIO MOTORE
- ASSICURA UNA BUONA LUBRIFICAZIONE FIN DAI PRIMI GIRI
- RIDUCE L'USURA DEL MOTORE



CAMPIONE AD INDIANAPOLIS



n. 1

nel mondo

RALLY CIR/«Deb» Lancia subito ok Egizii re di Coppa

TIRRENIA — L'attesa introduzione agonistica della nuova regolamentazione rallistica nazionale ha avuto un ottimo esordio, per quanto riguarda la Coppa Italia per zone, nel Tirrenia Rally. Con centoventidue iscritti e un numero massiccio di vetture prestigiose, la competizione organizzata dalla Livorno Corse ha dimostrato quanto interesse esista per questo genere di manifestazioni. Al termine della corsa non è mancato nemmeno il riconoscimento per

proprio vantaggio fino a raggiungere 52" di vantaggio su Egizii, a causa di alcuni errori di scelta di gomme commessi dal vincitore. Un incidente nel corso della 49. prova speciale ha fatto però perdere ben 49" alla Opel di Berti, che nel penultimo tratto cronometrato è uscito di strada compromettendo il risultato finale e dando via libera al lancista. Altro grande protagonista della corsa è stato Milanese, per la prima volta al volante di una Opel Manta gr. A semiufficiale, che ha conquistato la vittoria di gruppo e il terzo posto assoluto, confermando le proprie doti già espresse l'anno scorso quando vinse con una Kadett GTE il gruppo N del Crn.

Fernando Morandi

RALLY

Tirrenia, 17-18 marzo 1984

3. Rally di Tirrenia

Gara valevole per la Coppa Italia, rally di prima serie (coeff. 3)

Le classifiche

Absoluta: 1. Egizii-Bogani (Lancia Rally) in 1.28'08"; 2. Carrara-Cappellini (Porsche 911 SC) a 1'12"; 3. Milanese-Bianchi (Opel Manta GTV) 1'47"; 4. Tulini-Dell'Innocenti (Alfetta GTV) 3'29"; 5. Frugoli-Parenzi (VW Golf GTI) 3'37"; 6. Fruzzetti-Morelli (VW Scirocco GTI) 4'55"; 7. Mosti-Freddy (VW Golf GTI) 5'11"; 8. Bini-Nelli (Ford Escort RS) 5'13"; 9. Lucchesi-Lucchesi (Porsche Carrera) 5'45"; 10. Salvadori-Morgantini (Renault 5 Turbo) 6'23".

GRUPPO B

Classe 1150: 1. Giusti-Lazzari (A 112 70 HP) in 1.41'33"; 2. Braccini-Bindi (A 112 70 HP) a 38"; 3. Fusi-Zoli (A 112 70 HP) 2'06"; 4. De Ricco-Pacini (A 112 70 HP) 5'13"; 5. Cerone-Spiccianni (A 112 70 HP) 5'13"; 6. Vescovi-Carrara (A 112 70 HP) 5'33"; 7. Invernali-Mari (A 112 70 HP) 6'51"; 8. Pratesi-Lavuri (A 112 70 HP) 13'47".

Classe 1600: 1. Vannuzzi-Giannelli (Talbot Samba R.) in 1.38'18"; 2. Fantei-Moggia (Alfasud TI) a 29"; 3. Baldini-Giannone (Ford Escort XR3) 2'43"; 4. Di Lella-Guglielmi (Alfasud TI) 6'44"; 5. Ceccanti-Giovannelli (Citroën Visa) 8'07"; 6. Colombi-Canaccini (Citroën Visa) 9'04"; 7. Di Flumeri-Breschi (Fiat Ritmo 105) 14'32"; 8. Pagni-Bartoli (Talbot Sunbeam 1756").

Classe 2000: 1. Lenci-Sarti (Fiat Ritmo 125) in 1.34'43"; 2. Gori-Giusti (Fiat Ritmo 125) a 48"; 3. Spadaro-Farnocchia (Fiat Ritmo 130) 1'15"; 4. Vanni-Nannelli (Fiat Ritmo 125) 2'00"; 5. Dati-Giannecchini (Fiat Ritmo 125) 3'00"; 6. Bottai-Becucci (Fiat Ritmo 130) 4'02"; 7. Bensi-Delle Piane (Fiat Ritmo 130) 4'26"; 8. Giorgini-Puccetti (Fiat Ritmo 125) 5'41"; 9. Grilli-Papi (Fiat Ritmo 130) 5'44".

Classe Oltre 2000: 1. Priami-Gargini (Alfetta GTV) in 1.40'16".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Barsotti-Citi (Fiat 127 S) in 1.39'27"; 2. Mchelotti-Giannini (A 112 70 HP) a 43"; 3. Bonelli-Ciervo (Fiat 127 S) 2'21"; 4. Ghelli-Amadori (A 112 70 HP) 4'38"; 5. Ristori-Bisso (A 112 70 HP) 6'41"; 6. Marchetti-Ceccanti (Fiat 127 S) 8'40"; 7. Ferrari-Bertelli (Peugeot 104 ZS) 22'56"; 8. Barni-Monti (A 112 70 HP) 28'42".

Classe 1300: 1. Brinati-Guerin (Alfasud Sprint) in 1.41'42"; 2. Pieretti-Maggiorelli



Egizii e Bogani in azione, sopra, e sul podio di Tirrenia, a sinistra



Foto Studio 83

la vettura più veloce del momento, la Lancia Rally, portata da Orazio Egizii e Daniele Bogani i quali, debuttanti sulla macchina torinese preparata da Volta, hanno subito trovato un adattamento insospettato col mezzo meccanico. Egizii, infatti, era arrivato a Tirrenia per prendere confidenza con la vettura in vista dell'appuntamento del Cir di Campobasso. La sua prima vittoria assoluta, che segue le numerose affermazioni di gruppo alla guida di una Ford Escort negli anni passati, è stata quindi indicativa delle possibilità del giovane toscano che ha preceduto sul traguardo la Porsche di Carrara, ancora una volta secondo in questa gara. La vittoria del pilota del Prato Rally Club non è stata facile. Fin dall'inizio del rally è stato costretto ad inseguire la Opel Manta di Berti, dominatore della corsa dalla seconda prova speciale. Il pilota fiorentino ha aumentato il

(Alfasud) a 4'33"; 3. Flori-Buffoni (Ford Escort) 9'09"; 4. Tofani-Auli Casucci (Alfasud Sprint) 11'59"; 5. Rossi-Essen (Mini De Tomaso) 23'07".

Classe 1600: 1. Frugoli-Parenzi (VW Golf GTI) in 1.31'45"; 2. Mosti-Freddy (VW Golf GTI) a 1'34"; 3. Hunt-Della Santa (Talbot Sunbeam) 3'11"; 4. Benini-Liberato (VW Golf GTI) 5'33"; 5. Lucchesi-Carrara (VW Golf GTI) 8'44"; 6. Berti-Mannelli (Alfasud TI) 9'04"; 7. Puccetti-Muratori (Talbot Sunbeam) 11'07"; 8. Gironi-Leonardi (Talbot Sunbeam) 14'46"; 9. Martelli-Demi (Talbot Sunbeam) 21'20".

Classe 2000: 1. Milanese-Bianchi (Opel Manta GTE) in 1.29'55"; 2. Tulini-Dell'Innocenti (Alfetta GTV) a 1'42"; 3. Deri-Franchi (Opel Manta GTE) 5'36"; 4. Maranghi-Nieri (Opel Kadett GTE) 5'46".

GRUPPO 2

in 1.36'54"; 2. «Cafissi»-Frosini (Fiat 127 S) a 2'54"; 3. Lombardi-Lugli (Alfasud TI) 4'20";

4. Tommi-Rossi (Alfasud TI) 9'26"; 5. Ricci-Morelli (Alfasud TI) 11'01"; 6. Ceccanti-Pierotti (Fiat 127) 16'41".

Classe 1600: 1. Fruzzetti-Morelli (VW Scirocco GTI) in 1.33'03"; 2. Benetti-Mariotti (VW Golf GTI) a 8'16"; 3. Lazzaroni-Paroli (VW Golf GTI) 9'42"; 4. Fontaneli-Chiarini (VW Golf GTI) 39'40".

Classe 2000: 1. Passatempo-«Adhara» (Opel Kadett GTE) in 1.42'27"; 2. Monini-Bonifazio (Opel Ascona) a 7"; 3. Cecchi-Scibè (Ford Escort RS) 4'43".

GRUPPO B

Classe oltre 2000: 1. Egizii-Bogani (Lancia Rally) in 1.28'08"; 2. Carrara-Cappellini (Porsche 911 SC) a 1'12"; 3. Bini-Nelli (Ford Escort RS) 5'13"; 4. Lucchesi-Lucchesi (Porsche Carrera) 5'45"; 5. Salvadori-Morgantini (Renault 5 Turbo) 6'23"; 6. Matteini-Ruscica (Ford Escort RS) 9'11"; 7. «Piombanti»-Maffei (Lancia Rally) 16'52".

RALLY CIR/037 anche nel Palme L'ira di Achilli

BORDIGHERA — La settima edizione del rally delle Palme, che ha aperto la Coppa Italia per la zona ligure, è stata disturbata in continuazione dalle condizioni meteorologiche che hanno — tra l'altro — costretto gli organizzatori a verificare le vetture sotto una pioggia torrenziale. La neve presente su

alcune prove speciali del percorso ha inoltre fatto temere l'annullamento di alcune di queste. Dulcis in fondo, un guasto elettrico che ha interessato il litorale ligure ha «oscurato» il palco di partenza, col risultato che i protagonisti del rally sono scattati dal buio più assoluto. Una corsa, quindi, che ha vissuto



Con Achilli la Lancia Rally ha fatto la «voce grossa» anche nel Palme

momenti drammatici, se si considera che Gianfranco Cunico, presente come apripista, è rimasto addirittura bloccato da una pattuglia di polizia, incrementando il nervosismo del duo Mannini-Zonca che avranno già visto le loro due Porsche pilotate da Chiozzi e De Cecco ritirate fin dalla prima prova speciale. Con due dei possibili favoriti fuori gara, a lottare per la vittoria assoluta sono stati Achilli-Cislighi sulla Lancia Rally e Martinelli-Gorla sulla Ferrari 308 Gtb, che hanno duellato fino a due prove dal termine quando Achilli ha preso il largo. Assieme al duo Achilli-Martinelli sono da elogiare i fratelli Ziviani che con la Opel Kadett hanno vinto una prova speciale rimanendo vicini ai leader nonostante otto minuti perduti a causa della rottura della cinghia di raffreddamento e di una foratura. Al terzo posto assoluto sono arrivati Della Torre-Gerbaldo, con la Talbot Lotus, i quali hanno condotto una corsa regolare e senza sbavature. Il rally delle Palme è terminato con un ora di ritardo sulla tabella di marcia per un incidente verificatosi nella ottava prova speciale: l'Alfasud di Camporesi-Clementi è infatti giunta allo stop con un principio di incendio. Nel fuggi fuggi generale, Clementi è stato investito da un'altra vettura col risultato di finire in ospedale con la frattura del perone e della tibia.

Walter Leverone

RALLY

Bordighera, 16-18 marzo 1984

7. Rally delle Palme

Gara valevole per la Coppa Italia, rally di prima serie

Le classifiche

Assoluta: 1. Achilli-Cislighi (Lancia Rally) in 2.21'02"; 2. Martinelli-Gorla (Ferrari 308) a 40"; 3. Della Torre-Gerbaldo (Talbot Lotus) 5'54"; 4. Pisi-Moretti (Opel Kadett GTE) 6'17"; 5. Cappella-Chiaro (Opel Ascona 2000) 7'21"; 6. Porro-Ambrosoli (Alfetta GTV) 8'39"; 7. Ziviani-Ziviani (Opel Kadett GTE) 11'43"; 8. Pedemonte-Tasso (Fiat Ritmo) 11'47"; 9. Marini-Vinzioli (Renault 5 Turbo) 12'08"; 10. Adani-Caliro (Ritmo 130) 13'27".

GRUPPO B

Classe oltre 2000: 1. Achilli-Cislighi (Lancia Rally) in 2.21'02"; 2. Della Torre-Gerbaldo (Talbot Lotus) a 5'54"; 3. Fontana-Gazzani (Porsche 911) 18'40".

Classe 2000: 1. Marini-Vinzioli (Renault 5 Turbo) in 2.33'10"; 2. Gussoni-Foti (Renault 5 Turbo) a 16'26".

GRUPPO A

Classe oltre 2000 (Non costituita): 1. Martinelli-Gorla (Ferrari 308) in 2.21'42".

GRUPPO 2

Classe oltre 2000 (Non costituita): 1. Iadarola-Carota (Talbot Lotus) in 2.57'53".

GRUPPO 2

Classe 2000: 1. Ziviani-Ziviani (Opel Kadett GTE) in 2.32'45"; 2. Rossi-Canevari (Opel Kadett GTE) a 1'47"; 3. Orlando-Bella (Opel Kadett GTE) 4'03"; 4. Abini-Abini (Opel Kadett GTE) 5'11"; 5. Bianchi-Soma (Opel Ascona 2000) 5'15"; 6. Bertinotti-Zampieri (Opel Ascona 2000) 6'17"; 7. Grazioli-Fanton (Opel Kadett GTE) 11'05"; 8. «Fredy»-Brea (Opel Kadett GTE) 18'29".

Classe 1600: 1. Bobone-Serro (Talbot Sunbeam) in 2.34'35"; 2. Brion-Poggio (Talbot Sunbeam TI) a 8'16"; 3. Chiappari-Chiappari (Talbot TI) 9'08"; 4. Frione-

Pellegrino (Talbot Sunbeam) 10'45"; 5. Govoni-Repetti (Talbot Sunbeam) 45'32".

Classe 1300: 1. Cirio-Manfredi (Alfasud) in 2.51'15".

Classe 1150: 1. Giambenardino-Bregliasco (A 112 Abarth) in 2.42'13"; 2. Albini-Francesina (Fiat 127 S) a 1'02"; 3. Ameglio-Rossi (Peugeot 104ZS) 1'12"; 4. Delplazzo-Scarrone (Fiat 127) 6'52"; 5. Baldi-Tasco (A 112 Abarth) 9'30"; 6. Leporace-Nugnes (Fiat 127) 10'14"; 7. Scorsa-Lorenzi (A 112 Abarth) 12'47"; 8. Zunino-Sergi (A 112 Abarth) 21'53".

Classe 1000: 1. Assandri-Assandri (Fiat 127) in 2.48'17"; 2. Anfosso-Pianetti (Fiat 127) a 2'37"; 3. Cosso-Bensa (Fiat 127) 19'42"; 4. Orenco-Andreini (Fiat 127) 38'38".

GRUPPO A

Classe oltre 2000 (Non costituita): 1. Porro-Ambrosoli (Alfetta GTV) in 2.29'41"; 2. Barbieri-Greci (BMW 323i) a 6'01".

Classe 2000: 1. Pisi-Moretti (Kadett GTE) in 2.27'19"; 2. Cappella-Chiaro (Ascona 2000) a 1'04"; 3. Cumino-Olivero (131 Racing) 9'37"; 4. «Febis»-Ugazio (Kadett GTE) 15'55"; 5. Bertoloni-Bartolina (Ascona 2000) 19'10".

Classe 1600: 1. Cavicchioli-Ballan (Golf GTI) in 2.35'04"; 2. Bisio-Mengoli (Alfasud) a 8"; 3. Lorenzi-Fiorucci (Golf) 27"; 4. Martini-Marrese (Sunbeam) 5'29"; 5. Siccardi-Cantoro (Sunbeam TI) 7'08"; 6. Bidese-Veronese (Sunbeam) 8'44"; 7. Talini-Crosta (Golf GTI) 13'36"; 8. Dell'Utri-Lipari (Golf GTI) 22'41"; 9. Panza-Callegrani (Alfasud Sprint) 25'27"; 10. Laviola-Cerboni (Peugeot 104ZS) 28'53"; 11. Mirabella-Caccia (Sunbeam) 31'00".

Classe 1150: 1. Rossi-Sanfrancesco (Fiat 127 S) in 2.39'39"; 2. Ravera-Sciotto (A 112 Abarth) a 2'46"; 3. Bravata-Sottile (Fiat 127 S) 5'25"; 4. Schiavo-Balestra (A 112 Abarth) 6'46"; 5. Moccellini-Florenzano (A 112 Abarth) 13'13"; 6. Dami-Soldano (Fiat 127) 15'27"; 7. Gazzola-Chiavarino (A 112 Abarth) 22'09"; 8. Cuccinotta-Cuccinotta (Fiat 127) 22'55"; 9. Giordano-Delfino (A 112 Abarth) 24'20"; 10. Osto-Valesia (A 112 Abarth) 25'47"; 11. Ceccarelli-Bertagna (A 112 Abarth) 30'14"; 12. Lullo-Vacca (Fiat 127 S) 34'02"; 13. Leva-Vivaldi (Fiat 127 S) 45'51".

GRUPPO N

Classe 2000: 1. Pedemonte-Tasso (Ritmo) in 2.32'49"; 2. Adani-Caliro (Ritmo 130) a 1'30"; 3. Saggiello-Tulipano (Ritmo 130) 2'28"; 4. De Giovannini-Magliano (Ritmo 130) 3'08"; 5. Bruzzo-Masiero (Ritmo 130) 6'04"; 6. Bellone-Ausonio (Ritmo 130) 6'07"; 7. Tortello-Tortello (Ritmo 125) 7'05"; 8. Lohi-Mogliori (Kadett GTE) 10'23"; 9. Sabatini-Cissello (Ritmo 130) 18'30"; 10. Robotti-Fortuna (Ritmo 130) 25'47"; 11. Pilchard-Vittadello (Ritmo 130) 26'30"; 12. Guglielmi-Montagnini (Alfetta GTV) 27'51".

Classe 1600: 1. Scotto-Paronelli (Alfasud) in 2.45'03"; 2. Frigerio-Colombo (Alfasud) a 1'56"; 3. Rossi-Caorsi (Escort XR3) 5'27"; 4. Cioffi-Valenzasca (Alfasud) 13'00".

Classe 1300: 1. Aliprandi-Franceschini (Talbot Samba) in 2.42'40"; 2. Persico-Rebessi (Opel Corsa) a 3'51"; 3. Muraglia-Grosso (Peugeot 104ZS) 8'49"; 4. Vincenzi-Massa (Opel Corsa) 9'32"; 5. Salvini-Guglielmi (Talbot Samba) 9'57"; 6. Gastaldi-Gastaldi (Peugeot 104ZS) 12'05"; 7. Orsifumi (Talbot Samba) 14'25"; 8. Legovich-D'Ermo (Citroën Visa) 28'47".

Classe 1150: 1. Orenco-Ardissone (Fiat 127 S) in 2.45'00"; 2. Giusto-Benzoni (A 112 Abarth) a 4'16"; 3. Gaus-Parodi (A 112 Abarth) 5'32"; 4. Frascchini-Verdeli (A 112 Abarth) 8'45"; 5. Sciarra-De Maestri (A 112 Abarth) 10'41"; 6. Dolla-Giovanini (A 112 Abarth) 11'36"; 7. Orenco-Elena (Peugeot 104ZS) 13'09"; 8. Trerile-Bertolone (A 112 Abarth) 13'25"; 9. Domenicali-Dauria (A 112 Abarth) 15'29"; 10. Lenardi-Mafafioti (A 112 Abarth) 17'57".

Ceccato deciso: L'84 da corsa del Friuli

VICENZA — «Ho deciso: mi ritiro. Non corro più», questo ha detto Ceccato non appena è arrivato nei giardini di Villa Imperiali Lampertico, alla periferia di Vicenza, dove si stava svolgendo la presentazione delle squadre Trivellato e 4 Rombi. Abbronzatissimo, da poco tornato da Rio de Janeiro, Ceccato è andato poi a salutare Pio Cantoni, suo ex presidente. Due parole di circostanza, l'augurio di ripetere i successi passati. I più importanti trionfi della 4 Rombi portano proprio il nome di Franco Ceccato: Alpe Adria nel 1981, campionato rally nazionali nel 1982, Mitropa Cup nel 1983. Il rallista di Schio sarà ricordato anche per essere stato l'ultimo pilota a portare a una vittoria internazionale — la Mitropa Cup, appunto — la gloriosa Fiat 131 Abarth.

I MOTIVI «Era da un po' — sottolineo Ceccato — che pensavo di smettere. Ma soltanto all'inizio dell'anno ho preso la decisione definitiva di abbandonare. Il lavoro non mi consente lunghe pause. Per correre a un certo livello occorre avere molto tempo a disposizione. Questo è il motivo principale. Poi ho deciso di chiudere con i rally anche perché la Fiat non ha attualmente una macchina che possa puntare all'assoluto».

— C'è però la Ritmo 130, che, sulla carta, dovrebbe essere molto competitiva...

«Sicuramente in gruppo A la Ritmo 130 farà dei grossi risultati. Però, per l'assoluto, ci vuole ben altro considerando le 037 che ci sono in circolazione».

— Dopo dieci anni di attività, di successi, è stato difficile arrivare alla decisione di smettere?

«No, perché ho valutato tutto con calma, ci sono arrivato per gradi. Non è stato un momento traumatico. Adesso sono molto tranquillo, penso al mio lavoro. Ecco, forse sentirò un po' di nostalgia durante la stagione, quando leggerò sui giornali i risultati dei miei amici».

— La vittoria che ricordi con maggior piacere?

«Il campionato italiano rally che ho vinto due anni fa. Nessuno, me compreso, avrebbe scommesso un soldo sul mio successo alla vigilia delle tre finali. La mia 131, ormai sulla soglia della pensione, era decisamente inferiore come competitività rispetto al lotto dei concorrenti. In quest'occasione, devo riconoscerlo, mi sono espresso al massimo delle mie possibilità, ho rischiato un po' e mi è andata bene».

Beppe Donazzan

PORDENONE — In Friuli si comincerà a correre il prossimo 15 aprile. Sarà una gara in salita, sul tracciato che da Sagrado porta a San Martino (in provincia di Gorizia), ad aprire le ostilità in una regione il cui calendario sportivo 1984 si presenta ricco di ghiotti appuntamenti.

Dopo la manifestazione organizzata dalla scuderia North-East, sarà la volta del Rally del Carso, valevole per il nuovo campionato italiano e per la Mitropa Cup; si tratterà della decima edizione della corsa proposta dall'AC Trieste in collaborazione con la scuderia Red White; una edizione che proporrà un percorso che interesserà le province di Udine e Gorizia. Problemi di carattere organizzativo potrebbero costringere gli organizzatori della corsa in salita Verzegnis-Sella Chiarizutan, una classica dell'automobilismo friulano, a posticipare l'effettuazione della gara che quest'anno è valida per il campionato italiano della specialità e che, considerate le defezioni della Trento-Bondone e della Bolzano-Mendola, punta decisamente a ottenere la qualifica europea.

COLLI NOVITÀ. Ma torniamo ai rally. La Gorizia Corse ha messo in calendario per il primo luglio il Rally Colli Goriziani, valevole per la Coppa Italia. Una settimana dopo, tutti a Cividale per la riedizione della Cividale-Castelmonte, la cui regia è stata curata dalla Red White, la quale ha provveduto a sistemare delle speciali barriere protettive lungo il tracciato per accontentare una delle tante richieste della locale commissione di vigilanza.

Il 4 agosto toccherà al Rally delle Valli del Torre, allestito dalla Pro Tarcento e alla fine del mese, il movimento rallistico friulano riproporrà la sua manifestazione più importante, il Rally di Piancavallo, finalmente inserito in un contesto europeo.

In attesa di un autodromo, gli unici tracciati permanenti nella regione sono quelli riservati all'autocross, una disciplina che gode di buona salute e che dispone di due piste, quella di Bordano e quella di Villess. Gli appuntamenti di questa disciplina sono numerosi: del resto costituiscono un'alternativa e uno stimolo all'attività che si svolge nel vicino Veneto.

È dunque ricco il calendario automobilistico-sportivo del Friuli: la speranza è che per gli anni futuri gli organizzatori riescano a evitare determinate concomitanze che creano i soliti interrogativi stagionali.

Stefano Cossetti

KARTING

TROFEO PNEUS SERVICE

Fraore, 25 marzo 1984

Pista di San Pancrazio

Le classifiche

100 cadetti: 1. Cancellieri; 2. Zoboli; 3. Roselli; 4. Conforti; 5. Bolsi; 6. Batalamo.
100 Nazionale: 1. Baggio; 2. Barigazzi; 3. Pretosi; 4. Roscio; 5. Benerri. **125 promozionale:** 1. Giovanardi; 2. Filippini; 3. Corti; 4. Sala; 5. Fontanesi. **125 Junior:** 1. Biagini; 2. Di Fernando; 3. Pieretti; 4. Mellini; 5. Guerreschi. **125 C2:** 1. Tornieri; 2. Mantelassi; 3. Fanton; 4. Filini; 5. Grossi. **125 C1:** 1. Bandinelli; 2. Cantoni; 3. Belletti; 4. Fanton; 5. Zazzaroni.

TROFEO HAPPY VALLEY

Cervia, 25 marzo 1984

Pista Happy Valley

Le classifiche finali

100 Cadetti: 1. Peppi; 2. Lambertini; 3. Guerrini; 4. Mascagni; 5. Martelli. **100 Nazionale:** 1. Orsini; 2. Mediani; 3. Seyd; 4. Sanesi; 5. Cornacchia. **100 Avenir:** 1. Zanardi; 2. Masini; 3. Bassini; 4. Morbidelli; 5. Mazzotti. **125 Junior:** 1. Lanzi; 2. Para; 3. Martelli; 4. Pedemonte; 5. Ruggeri. **125 C1:** 1. Rossi; 2. Navarra; 3. Benedetti.

TORNEO DEI CAMPIONI

Bagni di Tivoli (Roma), 18 marzo 1984

Pista d'Oro

Le classifiche finali

Classe 100: 1. Napoli; 2. Tamburrini; 3.

Montani; 4. Sebastiani; 5. Di Modugno; 6. Giuliani; 7. Bobanno; 8. Bertecco; 9. Filippini; 10. Castellaneta.

Classe 125: 1. Saitta; 2. Tarquini; 3. Agolini; 3. Di Ferdinando; 4. Pizzola; 6. Frassinetti; 7. Ghiodi; 8. Capitelli; 9. Ventricini; 10. Giannangeli.

GARA NAZIONALE

Borgoticino, 18 marzo 1984

Pista Azzurra

Le classifiche

100 Cadetti: 1. Patalano; 2. Corberi; 3. Giacomini; 4. Salmoiraghi; 5. Isola; 6. Bianchi. **100 Nazionale:** 1. Benetti; 2. Seyd; 3. Beretti; 4. Mantignoni; 5. Giacomini; 6. Piodi. **100 Avenir:** 1. Gilardi; 2. Borghetti; 3. Deyla; 4. Casazza; 5. Gallarotti; 6. Pellenghi. **135 Intercontinentale B:** 1. Visier; 2. Buttol; 3. Massari; 4. Cazza; 5. Centenari; 6. Manicardi.

GARA NAZIONALE

Jesolo, 25 marzo 1984

Pista Azzurra

Le classifiche 100 Cadetti: 1. Piccinato; 2. Povo; 3. Gulinelli; 4. Lodi; 5. Volpato; 6. Tollot. **100 Nazionale:** 1. Zillio; 2. Fiorese; 3. Cremonese; 4. Zaccaria; 5. Perin; 6. Massolin. **100 Avenir:** 1. Parolin; 2. Orlando; 3. Avigni; 4. Pavanato; 5. Presotto; 6. Finotto. **125 Junior:** 1. Lodi; 2. Dal Pont; 3. Bonora; 4. Brigato; 5. Busolin; 6. Longo. **125 C2:** 1. Miotti; 2. Pulliero; 3. De Gasperi; 4. Fontana; 5. Zanetti; 6. Maman. **125 C1:** 1. Mazzola; 2.

Streghetto; 3. Marzon; 4. Rettore; 5. P. Streghetto; 6. Varlaro.

COPPA SAN GIUSEPPE

Ribera (Palermo), 11 marzo 1984

Pista Ribera

Le classifiche

100 nazionale: 1. Messana; 2. Messina; 3. Barbero. **100 Avenir:** 1. Fiaschini; 2. Favaloro; 3. Troia; 4. Guagliardo; 5. Barbero. **125 Junior:** 1. Gandolfo; 2. Cialona; 3. Gatto; 4. Concadoro; 5. Capizzo; 6. Serse; 7. Marino; 8. Foderà; 9. Morreale. **125 C2:** 1. Cianti; 2. Gandolfo; 3. Scurti; 4. Dia; 5. Castro.

■ **CERVIA APRE AL CLUB** — Domenica prossima a Pinarella di Cervia si svolgerà la prima delle quattro prove riservate al club azzurro. Le novità principali delle gare in programma riguardano la 100 junior che adotterà la monogomma Vega, assegnata ai piloti dopo un sorteggio che si terrà la mattina della gara.

■ **IL POCO** invidiabile primato della macchina più brutta è stato assegnato alla Ram. Di questa vettura i maligni dicono abbia un serbatoio talmente grande che potrebbe servire per dare benzina in gara alle macchine eventualmente in crisi. Un po' come fanno gli aerei della difesa americana che sono sempre in volo e vengono riforniti da aerei cisterna.

■ **CHI VUOL PROVARE LA 24 ORE?** Anche quest'anno, in pieno Ferragosto, si svolgerà la tradizionale 24 ore di Brignoles, gara di durata riservata ai kart della classe 100. I piloti italiani che intendessero parteciparvi possono mettersi in contatto fin d'ora con gli organizzatori scrivendo a KC Brignoles, 52 Place du Palais de Justice, 83170 Brignoles (Francia), telefono 0033/94/691157.

■ **GRAN SASSO DA LANCIO** — Proseguendo nella sua politica promozionale la scuderia Gran Sasso di Pescara ha organizzato per domenica 8 aprile sulla pista dell'Adriatico di Cappelle sul Tavo (PE) la 2. edizione del trofeo Acqua Minerale Santa Croce. La scuderia, che ha il merito di aver lanciato nel mondo dei motori il recente vincitore della selezione italiana Marlboro, Gabriele Tarquini, schiererà quest'anno Enrico Filippini, Daniela e Emanuela Galiffa e Marco De Angelis. Al trofeo Santa Croce parteciperanno numerosi piloti provenienti da tutta la regione.

Hanno collaborato: Stefano Catellani, Luca Bartolini, Fabrizio Roncone, Pietro Libro, Silvio Rosati.



AUTOMOBILE CLUB DI MILANO

AUTODROMO NAZIONALE DI MONZA

31 MARZO
1 APRILE 1984

Manifestazione d'apertura con la
500 Km di Monza
 Trofeo M. Angiolini
 Campionato d'Europa Turismo
MG METRO CHALLENGE EUROPA 84



Agip Petroli

Candy
ELETTRODOMESTICI

Ingresso: Sabato L. 6.000
Domenica L. 7.000

Patrocinio della Regione Lombardia Assessorato Turismo Sport

Delegati in fermento

L'ULTIMA RIUNIONE romana del Consiglio Nazionale Sportivo della CSAI è stata parecchio movimentata alla pari di quella bolognese del gennaio scorso. Anche in questa occasione si è parlato del nuovo regolamento Csaì. Una prima bozza regolamentare era già stata creata nella riunione emiliana, nella quale erano state discusse le funzioni operative del Comitato Esecutivo, con la possibilità di esprimere parere sull'elezione del presidente Csaì. A Roma, invece, la parte del leone ha investito la figura del delegato regionale e l'incompatibilità delle cariche. In base all'art. 15 del nuovo regolamento, il delegato regionale qualora entrasse nel Comitato Esecutivo o in altra carica federale elettiva, dovrebbe rinunciare alla carica periferica di rappresentante di zona. In altri termini la proposta, caldeggiata da Serena e Saliti, vedrebbe il delegato occuparsi di problematiche generali senza l'obbligo di rendere conto del suo operato alla base elettiva, con il vantaggio di operare nella massima serenità senza le «spinte» e le influenze regionali.

CONTRO LA TESI, che è strutturata sulla falsariga di quella calcistica, si è schierata la maggior parte dei delegati del

Cns, con in testa Saitta, Lo Bello, Bisoffi e Pera. In particolare il presidente di una delle due commissioni di studio, Solimena, ha contestato la filosofia stessa della proposta in quanto trapela da questa una sfiducia basilare sulla figura del delegato. Secondo Solimena il delegato stesso non avrebbe una realtà con la quale confrontarsi e rinunciando alla sua carica primaria diverrebbe una figura «galleggiante», opposta persino alla democratizzazione invocata dagli organismi sportivi. Comunque entro breve tempo si passerà al riesame dell'intera materia. Quello che è certo è che da novembre sarà introdotta la nuova procedura che prevede tabulati disponibili nella sede Aci per i licenziati aventi diritto al voto. Le elezioni avverranno con tutta probabilità entro il 28 di febbraio 1985 mentre le candidature dovranno essere presentate al massimo in gennaio. Potranno eleggere i propri delegati tutti coloro che hanno avuto la licenza entro il 31 ottobre del 1984. Con questo processo si cercherà quindi di allineare la Csaì alle regole delle altre federazioni, per non trasformarla in una comoda e statica dipendenza dell'Aci centrale.

Gaetano Dima

Ecco il regolamento

LA FORD ITALIANA ha recentemente comunicato le norme e le regole sportive del 3. trofeo Ford Escort XR3 relativo al gr. N. La serie di corse alle quali i piloti potranno partecipare è composta da tre diverse specialità: competizioni del trofeo nazionale Csaì di velocità per vetture di gr. N, trofeo della montagna, trofeo dei rallies nazionali di 1. e 2. serie. Per avere diritto ai punteggi i piloti potranno usare indifferentemente sia la XR3 ad iniezione che il modello a carburatori. I vincitori dei vari trofei, le classifiche infatti non sono cumulabili, riceveranno premi in denaro consistenti. Cinque milioni andranno al vincitore del trofeo velocità, a chi trionferà nel trofeo rallies 1. serie, tre milioni e mezzo ai vincitori del trofeo della montagna e dei rallies di seconda serie.

NELL'AMBITO del trofeo Ford i punteggi verranno assegnati con lo stesso sistema previsto dal campionato mondiale di F. 1, nove punti al primo, sei al secondo ecc, mentre ci sarà la possibilità di cumulare un ulteriore punteggio sulla base della classifica assoluta del gr. N, con il criterio applicato al

mondiale endurance, 20 punti al primo, 15 al secondo ecc. Interessante è anche la possibilità per i partecipanti al trofeo Escort di acquistare vettura e pezzi di ricambio con uno sconto sul prezzo d'acquisto del 15 per cento. Probabili sponsor del trofeo saranno la Castrol, Canonica, Momo, Pirelli, Sabelt Britax, Sparco e Carello.

PER EVENTUALI informazioni chi fosse interessato alla partecipazione al trofeo Ford Escort XR3 può rivolgersi alla direzione sportiva del Ford Dealers racing team Italia, con sede a Roma in via Parigi 11.

A Martini il «Nuvolari»

TORINO. Pierluigi Martini, 23 anni, romagnolo, campione europeo di F. 3 nel 1983, è il vincitore per il 1983 del premio «Tazio Nuvolari» che ogni anno viene assegnato a seguito di un referendum tra i soci dell'Unione Italiana Giornalisti dell'Automobile (Uiga). Il premio è costituito da una tartaruga d'oro.

500 Km di Monza: iscritti anche Cecotto-Surer

CLASSE 3 OLTRE 2500

1	Stuck-Quester	BMW 635 CSI
2	Ravaglia-Berger	BMW 635 CSI
3	Neve-Pirnay	Volvo 242 Turbo
4	Delcourt-Dieudonne	Volvo 242 Turbo
5	Grano-Mueller	BMW 635 CSI
6	Kelleners-Brancatelli	BMW 635 CSI
7	Walkinshaw-Heyer	Jaguar XJS
8	Calderari-Nicholson	Jaguar XJS
9	Percy-Brundle	Jaguar XJS
11	Soper-Allam	Rover Vitesse
12	Hahne-Duez	Rover Vitesse
14	Trint-Selzer	Ford Mustang
15	Freitler-Bodo	Ford Mustang
16	Granberg-Peterson-Magnusson	Volvo 240 Turbo
17	Muller-Seidkel	BMW 635 CSI
18	Kvist-X	Volvo 240 Turbo
19	Person-Stureson-Cipolli	Volvo 240 Turbo
21	Lindstrom-Simons	Volvo 240 Turbo
22	Vanol-Hollingher	BMW 635 CSI
23	Verney-Sabine	BMW 635 CSI
24	Metge-Dorchy	BMW 635 CSI
25	Kuznezov-Dacev	BMW 635 CSI
26	Micangeli-Naddeo	BMW 635 CSI
27	Engel-Isler	BMW 635 CSI
28	De Deyne-Huweler	BMW 635 CSI
29	Malejean-Hex-Vanderust	BMW 635 CSI
31	Oppotzhauer-Zanuso	BMW 635 CSI
32	Bergmeister-Thibaut	BMW 635 CSI
33	Cudini-Vermeersch-De Fierlant	BMW 635 CSI
34	Briozzo-Bossard	BMW 635 CSI
35	Elgaar-Nissen	BMW 635 CSI
36	Brun-Grobs	BMW 635 CSI
37	Cecotto-Surer	BMW 635 CSI
38	Wollek-X	BMW 635 CSI39
39	Felder-Gall-Schneider	BMW 635 CSI
41	Grasso-Piazzì	Ford Capri
42	X-X	BMW 528i

CLASSE 2 FINO A 2500

71	De Gaetano-Schoen	Alfetta GTV 6
72	Massa-X	Alfetta GTV 6
73	Cremer-Swysen	Alfetta GTV 6

74	Boucher-«Spiffero»	Alfetta GTV 6
75	Drovandi-Zapico	Alfetta GTV 6
76	Palma-Marazzi	Alfetta GTV 6
77	Cipriani-Toffoli	Alfetta GTV 6
78	Suster-Caramatti	Alfetta GTV 6
79	Lombardi-Francia	Alfetta GTV 6
81	«Tango»-Pizzi	Alfetta GTV 6
82	Fishbar-X	Alfetta GTV 6
83	Caccon-Girolami-Frasson	Alfetta GTV 6
84	Ederle-Piazzì-Benusiglio	Alfetta GTV 6
85	Soli-Braga	Alfetta GTV 6
86	Vogt-X	BMW 323 I
87	Giuliani-Sciara-«Tarta»	BMW 323 I
88	Ragazzi-Maniero-Bettin	Opel Kadett GTE
89	Galimberti-Toia	Opel Kadett GTE
91	Saccomanno-Saccomanno-Canti	Opel Kadett GTE
92	Ronca-Giacomelli	Ritmo Abarth 125
93	Capra-Da Schio-Grandi	Volkswagen Scirocco
95	Mitterer-Rockenbauer	Mazda RX 7
96	Turconi-Della Ricca	Alfetta GTV 6

CLASSE 1 FINO A 1600

94	Terraneo-Corbetta	Renault 5 Alpine
101	Lanzetti-Berruto	Alfasud Sprint
102	Garosci-Berruto	Alfasud Sprint
103	Calamai-Romano	Alfasud TI
104	Lingmann-Holz	Alfasud Sprint
105	Nielsen-Hoier-Poulsen	Toyota GT
106	Pregliacco-X	Ford Escort RS1
107	Burkhardt-X	Ford Escort RS1
108	«Tobi»-X	Ford Escort RS1
109	Jerancic-Bozic	Audi 80
111	Bormann-Jansen	Volkswagen GTI
112	Fermine-De Liedekerke	Volkswagen GTI
113	Ley-Stallman	Volkswagen GTI
114	Sistelli-De Angelis	Volkswagen GTI
115	X-Waltz	Volkswagen GTI

N.B. - La direzione dell'Autodromo di Monza informa che mentre AS è in edicola, sono in arrivo altre schede di iscrizione.

PREZZI - La «500 km di Monza» avrà prezzo unico per cui con il semplice biglietto di ingresso lo spettatore potrà assistere alla gara da qualsiasi ordine di posti, tribune comprese. I ragazzi fino agli 11 anni avranno ingresso gratuito e da 12 a 15 pagheranno L. 3000.



presenta
il sommario
della settimana

Il film a colori delle Coppe

IL GUERINO di questa settimana presenta il film a colori delle partite di Roma e Juventus in Coppacampioni e Coppacoppe e le foto a colori di Dundee United e Manchester United prossime avversarie delle due squadre italiane nelle semifinali delle due coppe. I gol della serie A figurano nel consueto panorama a colori. Tra i personaggi in primo piano: l'allenatore dell'Ascoli Mazzone, il gigante... Galia della Sampdoria, la promessa del Parma Pioli già «agganciato» dalla Juventus. E poi i campionati di Argentina e Danimarca al via.



presenta
il sommario
della settimana

Lawson «apre» il mondiale

MOTOMONDALE. Spencer cade in prova per la rottura di un cerchio della sua nuova Honda e deve rinunciare alla gara per le contusioni riportate. Vince Lawson, mentre Uncini, Ferrari e Lucchinelli sono costretti al ritiro. L'unico italiano a finire la gara è Broccoli, sesto.

Domenica ad Imola si corre la 200 Miglia. Ci sarà Roberts che disputerà una delle sue ultime gare in Europa. Motocross campionato italiano 125 e 500. Produzione, prova confronto Morini 125 Kanguro Junior e Honda XL 125.

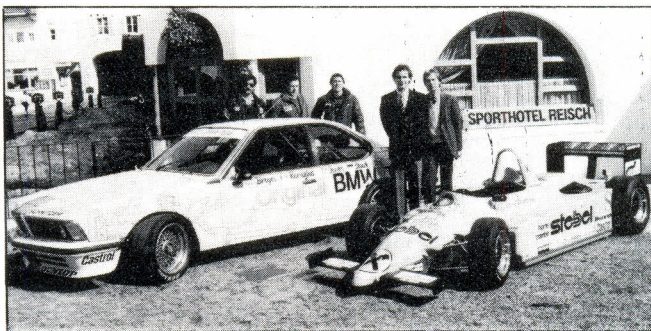
VELOCITA'

Una Kremer per Jarier a Le Mans

È quasi certo: Jean-Pierre Jarier parteciperà alla 24 ore di Le Mans con una Porsche 956 Kremer. Oltre alla gara francese, il team tedesco intende prendere parte anche a qualche altra gara e ha contattato diversi piloti fra cui anche il due volte campione del mondo Emerson Fittipaldi.

■ **USA PER SAUBER.** Nel corso del suo viaggio negli Stati Uniti Peter Sauber è riuscito a vendere una delle sue C7 con motore BMW ai piloti Imsa Albert Naon e Willy Valiente, che disputeranno l'intero campionato. La vettura tornerà in Europa in occasione della 24 Ore di Le Mans, alla quale sarà iscritta dallo stesso Sauber.

■ **GIULIANI NELL'ET.** Fra le protagoniste dell'Euroturismo '84 vi sarà anche la BMW 323 preparata da Audisio e Benvenuto e guidata da Ivano Giuliani in coppia con Sciarra. Dopo il debutto alla 4 Ore di Monza saranno stilati i programmi definitivi con l'appoggio dello sponsor Diapol. La vettura dovrebbe comunque essere competitiva, e l'obiettivo principale è di battere le forti Alfa Romeo GTV.



BERGER '84. Si è svolta recentemente a Kitzbuhel, in Austria, e più precisamente nel giardino di un hotel della città, la presentazione alla stampa dei programmi di Gerhard Berger per la stagione '84. Berger guiderà la BMW 635 CSi, nella foto, nelle gare di Euroturismo e sarà in team assieme a Ravaglia, Quester e Stuck. Nell'Euro F. 3 Berger sarà poi al volante della Ralt-Alfa Romeo di Trivellato, anche questa nella foto, con la quale scenderà in pista anche Stefano Catellani.

■ **IMSA PER BALLABIO.** Dopo il fallimento del suo programma F. 1 causa la mancata concessione della superlicenza, Fulvio Maria Ballabio ha varato, per questa stagione, un programma alternativo di tutto rispetto. Il 19 aprile debutterà infatti nel campionato Imsa, ad Atlanta, con la Momo di Giampiero Moretti con la quale parteciperà anche alle restanti gare della stagione.

■ **ANTONIOLI CON DROPSA.** Claudio Antonioli, debuttante quest'anno in F. 3 con il team Automotor si è recentemente accordato con l'industria di sistemi automatici di lubrificazione Dropsa, che sponsorizzerà il 50 per cento della sua stagione.

■ **NON SOLO ROTHMANS.** Com'è noto, il team Porsche Rothmans di sputerà solo sette gare del campionato mondiale endurance. I piloti del team stanno quindi dandosi da fare per trovare una sistemazione per le rimanenti gare. Jochen Mass ha già raggiunto un accordo con il team Joest, per il quale gareggeranno anche Heyer, Johansson e Pescarolo. Anche Bellof stava per concretizzare i suoi contatti con il team Joest, ma non se ne è poi fatto nulla e ora pare che Stefan si accorderà con il team Brun Motorsport.

■ **MENDOGNI IN ALFA.** Pur proseguendo a preparare le vetture sport, i fratelli Mendogni si lanceranno quest'anno nell'avventura della nuova categoria sport nazionale motorizzata con i 6 cilindri Alfa. Una Chevron pilotata da Gennari ha recentemente sostenuto dei test positivi a Varano. I Mendogni hanno ordinato altri tre motori, che saranno installati su telai Osella.

■ **CAGLIARI CORSE.** La scuderia Cagliari Corse premierà i propri piloti nel pomeriggio dell'8 aprile presso l'Hotel Costa degli Angeli di Cagliari. In quella occasione verranno comunicati i nomi dei campioni sociali della scuderia sarda.

■ **LAVORI A SANDOWN.** Inizieranno a breve termine i lavori sul circuito australiano di Sandown Park, presso Melbourne. Verrà aumentato lo sviluppo della pista, da 3100 a 3900 metri, con larghezza minima di 10 metri e massima di 12. Verranno effettuate anche altre trasformazioni e la pista risponderà a tutte le specificazioni richieste dalla Fisa. La prima gara dovrebbe avervi luogo il 9 settembre, e sarà la Castrol 400 per vetture turismo.

RALLY

Tirrenia prima novità del S. Remo '84?

Il Rally di Sanremo 1984 farà tappa a Tirrenia. La notizia non è ancora ufficiale: tuttavia si sa che gli organizzatori della corsa iridata hanno stabilito di fare effettuare una sosta nella località della Versilia. Un'altra città toscana che dovrebbe vivere da vicino le vicende del Sanremo '84 è Arezzo. Nelle prossime settimane Adolfo Rava incontrerà le autorità aretine proprio per definire il tracciato delle prove che interesseranno la loro zona e che andranno a sostituire alcuni tratti cronometrati di Radicofani e dintorni.

■ **«APRE» IL POETI.** Si apriranno il 29 marzo le iscrizioni al Rally 10. Trofeo Golfo dei Poeti, valido per la Coppa Italia rally nazionali 1. serie 4. zona, che si disputerà su 412 chilometri, di cui 109 di prove speciali tutte su asfalto. Le iscrizioni, che si chiuderanno alle 24 del 13 aprile, dovranno essere inviate alla scuderia La Spezia Corse, casella postale 130, 19100 La Spezia.

■ **MITROPA PER CORRADIN.** Franco Corradin, vincitore della Coppa Mitropa 1982, sarà al via del Rally Levantaler del prossimo fine settimana, gara valida per la Coppa Mitropa '83. Corradin sarà al volante di una Ferrari 308 GTB due valvole ex-Tognana e avrà come navigatore Müller.



FESTA FERRARI A FORLÌ. È stata davvero festa grande, sabato 17 marzo scorso, all'Hotel Principe di Forlì, dove si è riunito il Ferrari Club della città romagnola. L'attivissimo presidente del club, Nino Ninucci, ha premiato Gianni Cancellieri (nella foto il momento «ufficiale»), direttore della Divisione libri della Conti Editore e direttore di AS fino allo scorso febbraio, quale «Amico del Club Ferrari di Forlì per l'anno 1983». Erano presenti alla serata anche Giorgio Ferri, Dino Tagliazucchi e Sergio Vezzali della Ferrari, nonché il «sacerdote turbo» Don Sergio Mantovani, ai quali il presidente ha consegnato vari trofei e onorificenze del club e della città di Forlì.

Foto Ottaviani



«VERNICE» OPEN. Sabato 10 marzo, nei locali della concessionaria Alfa Romeo Grossi di Rimini, è stata presentata la Alfa Romeo Gtv 2.5 gr. A del Cis Importex Rally team che quest'anno parteciperà al campionato Open. La vettura sarà affidata all'equipaggio formato da Giuseppe Grossi e Franco Parri. A quest'ultimo si alternerà in qualche occasione Maurizio Tura.

■ **037 PER SUNDSTRÖM.** Dopo avere a lungo tentato di ottenere dagli importatori finlandesi una Fiat Ritmo, pare ora probabile che Mikael Sundström sarà al via del Rally 1000 Laghi con una Lancia Rally.

■ **SAFARI IN TOYOTA.** Alessandro Molino e Nicola Albanese, «fedelissimi» alla Fiat 127 con la quale hanno disputato parecchie gare africane, quasi sicuramente passeranno, in occasione del prossimo Safari Rally, a una Toyota Corolla gr. A.

CRONACA

Sesto Expo Fuoristrada a Torino

Saranno i saloni di Torino Esposizioni a ospitare, dal 25 aprile all'1 maggio, Expofuoristrada '84, salone dell'auto e della moto fuoristrada. La manifestazione, giunta alla sesta edizione, è organizzata dalla rivista Fuoristrada, con il patrocinio dell'Assessorato torinese al turismo e della Regione Piemonte, e offrirà l'esposizione statica dei più recenti modelli del panorama produttivo mondiale, oltre a incontri, dibattiti, conferenze e proiezioni.

■ **BREAK TIME II.** Si terrà dal 14 al 25 aprile al piazzale Aldo Moro di Arona (NO) la seconda edizione di Break Time, la rassegna del tempo libero che registrò, alla prima edizione del settembre scorso, oltre 40 mila visitatori. Al 2. Break Time avranno luogo manifestazioni di motocross, trial e gare di karting.

■ **ECCO L'ALITALIA '84.** Più voli e meno scali intermedi sulla rete nazionale, disponibilità entro l'estate di dieci nuovi DC9 Super 80 da 157 posti sulle rotte internazionali, DC 9 serie 30 più spaziosi, riapertura dello scalo di Boston e miglioramento dei collegamenti americani con quattro voli settimanali con Los Angeles a partire dal 1. giugno. Queste le principali novità presentate ad Abano Terme nel corso della annuale conferenza stampa organizzata due settimane fa dall'Alitalia per presentare i nuovi orari estivi e per fare il punto sul fatturato '83.

■ **PORSCHE NEL CHIANTI.** Il Porsche Club Italia organizza per il 6-7 e 8 aprile un raduno sportivo-turistico a Greve in Chianti (FI). La manifestazione comprenderà anche un rally fotografico.

■ **RADUNO RIA.** Si terrà il 31 marzo e il 1. aprile al circuito Riccardo Paletti di Varano (PR) il primo raduno nazionale del Registro italiano Abarth. È prevista la partecipazione di numerose rarità della Casa dello scorpione, che daranno vita a gare di regolarità in circuito. Per informazioni rivolgersi al Ria, il cui numero telefonico è 02/65.23.41.

INDUSTRIA

GM regina d'Europa a febbraio

In base ai dati relativi ai primi due mesi del 1984, la General Motors ha notevolmente accresciuto la propria penetrazione nel mercato europeo vendite auto, raggiungendo la quota del 13,3 per cento. Il maggiore contributo è venuto dalle vendite della Vauxhall, salite del 79 per cento rispetto ai dati relativi allo stesso periodo '83.

■ **OPEL IN GIAPPONE.** La Daewoo Motor Company, seconda Casa automobilistica giapponese e per il 50 per cento di proprietà della General Motors intende creare, con l'aiuto della Opel per quanto riguarda le tecnologie costruttive e la competenza tecnica, un impianto con capacità produttiva di circa 150 mila vetture l'anno di classe media inferiore, che saranno vendute solo in Asia.

■ **SUPER AUTO USA.** Le Case costruttrici americane hanno venduto, nel mese di febbraio '84, oltre 655 mila vetture, con un aumento di oltre il 42 per cento rispetto a febbraio '83. L'incremento maggiore è stato della Ford Motor Co., con quasi il 55 per cento, seguita dalla General Motors Co. con il 37,2 e la Chrysler con il 35.

■ **EXPO NISSAN.** Lo scorso febbraio la Casa automobilistica giapponese Nissan Motor ha superato il tetto del milione di autoveicoli semifiniti esportati per assemblaggio.

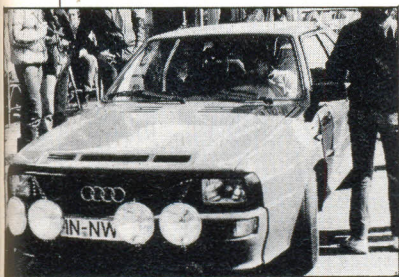


Foto Taylor

MIKKOLA «CORTO». Prima del Rally del Portogallo, il campione del mondo Hannu Mikkola ha avuto il piacere di guidare l'Audi Quattro Sport (come mostra la foto). Naturalmente si tratta della versione stradale della Quattro «corta» impiegata dal «diesses» Audi, Roland Gumpert, per le assistenze. La versione da corsa effettuerà la sua prima uscita ufficiale nel corso delle ricognizioni del prossimo Tour de Corse.

■ **AIRIKKALA A PASQUA.** Dopo avere disputato il Circuit des Ardennes, in Belgio, con la Nissan 240 RS di Simon Everett, Pentti Airikkala parteciperà con la stessa vettura anche al Circuit of Ireland, in programma a Pasqua.

4. Rally-film da collezione in 1

Una golosità. Un'opera destinata a collezionisti e super appassionati di rally. In una sola videocassetta, la Pool Communications ha riunito i 4 filmati sul mondiale '83 realizzati dal mago del super8, Piero Comanducci. Il Montecarlo, il Portogallo, il Corsica, il Sanremo dell'anno-Lancia rivivono nelle splendide - e inimitabili - immagini dell'artista aretino. Per ricevere la cassetta è sufficiente inviare 99.000 lire (le spese postali sono incluse nel prezzo) a Pool Communications, via Linati 7, 20128 Milano. Tel. 02/2550628. Ve lo consiglia AS.

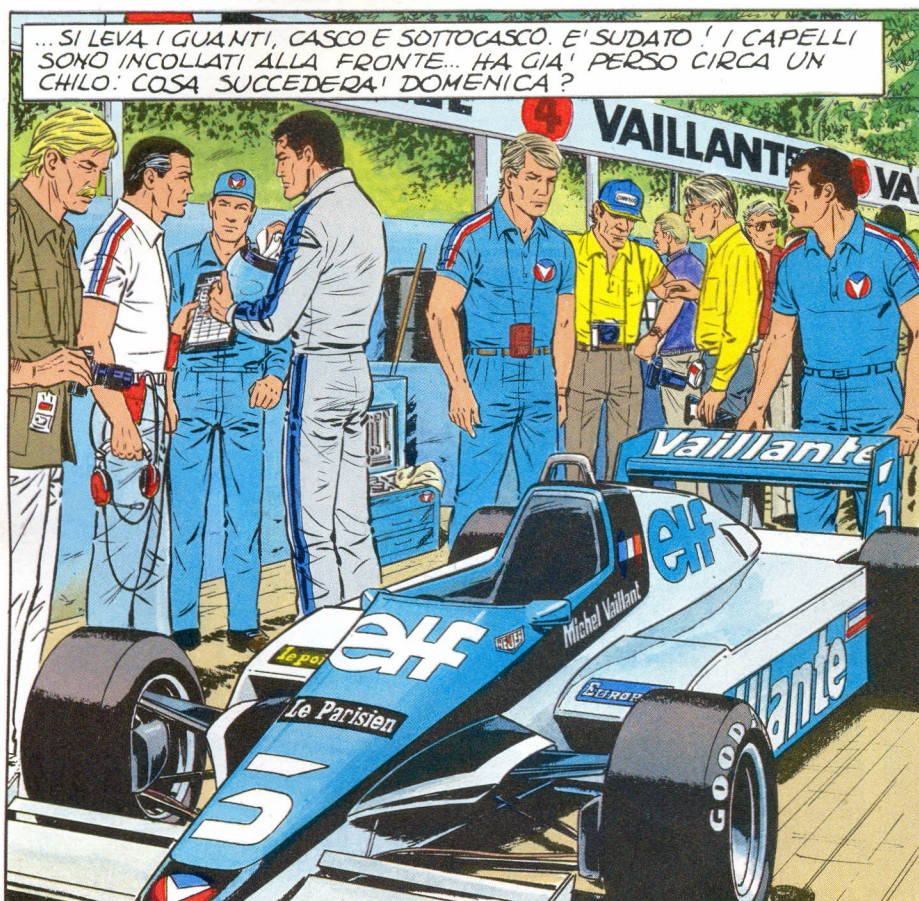
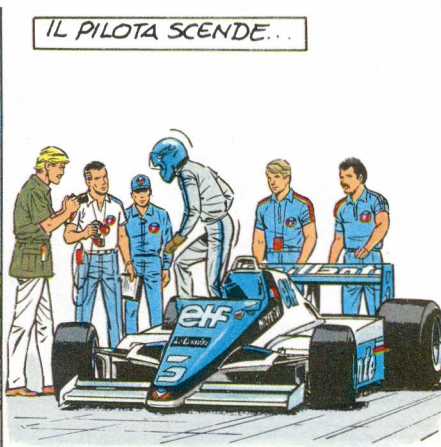
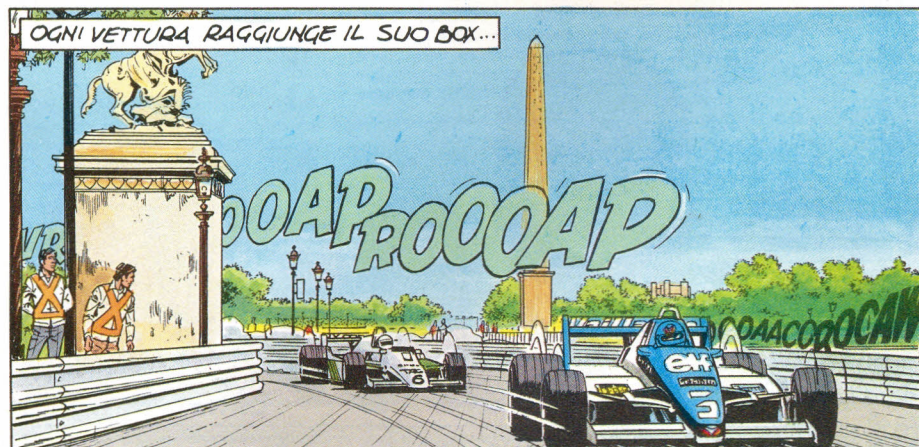
Siamo anche qui



AUTOSPRINT, Guerin Sportivo, Motosprint, ma anche i libri su Gilles, su Piquet, su Michel Platini, che tanto successo hanno ottenuto e continuano a ottenere, e ancora i periodici come Il Campione, sono stati i protagonisti dello stand riservato alla Conti Editore (nella foto in alto, una vetrina) nell'ambito della Mostra nazionale dell'editoria sportiva organizzata all'interno del XIV Expo Levante, a Bari. Enorme successo hanno riscosso le iniziative quali i poster inseriti frequentemente nelle tre riviste, e numerose sono state anche le manifestazioni di simpatia tributategli da tanti lettori. Ma non è solo alle esposizioni, alle fiere che i nomi delle nostre riviste si sono ormai guadagnati un proprio spazio: anche negli stadi, luogo di raccolta di sportivi per eccellenza, i nostri nomi e i nostri colori fanno bella mostra di sé, come si vede nella foto sopra.



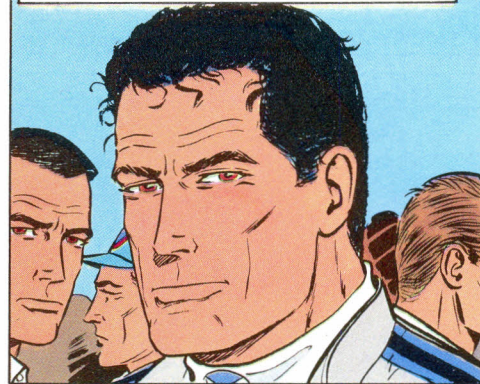
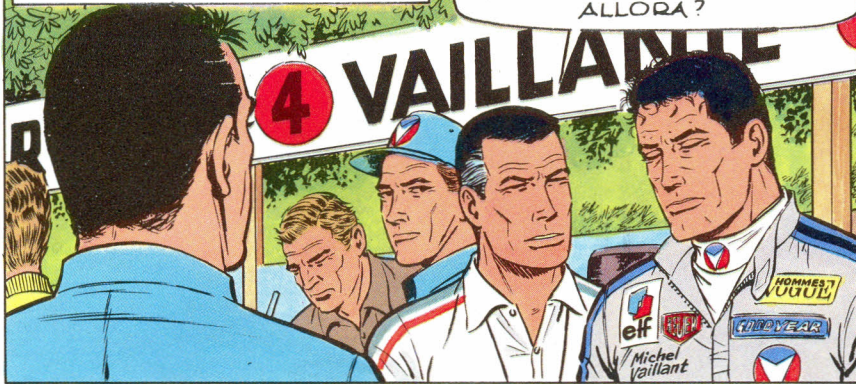
200.000 DELTA. È uscita dagli stabilimenti produttivi di Chivasso (TO) il 9 marzo scorso la 200 millesima Lancia Delta. Presentata nel 1979 ed eletta Vettura dell'anno l'anno seguente, la Delta è venduta oggi in quattro modelli: 1300, 1500 automatica, 1600 GT e HF Turbo.



MICHEL TACE E ALLORA JEAN-PIERRE INSISTE...

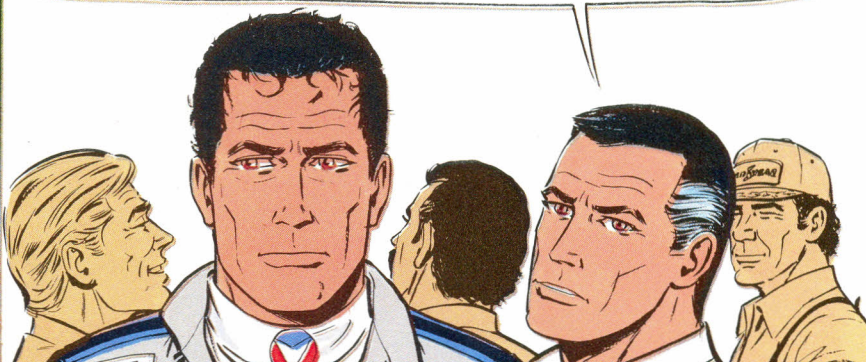
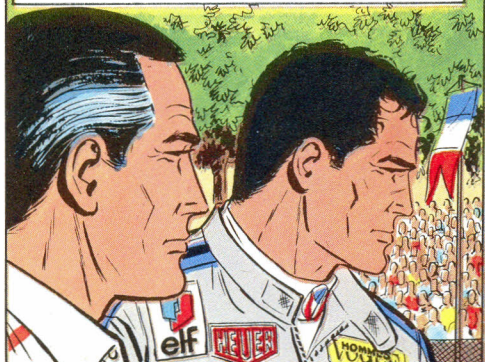
DUE SECONDI PIU' DEGLI ALTRI. LO TROVI NORMALE? ALLORA?

ALLORA? SE SOLO JEAN-PIERRE SAPESSA...



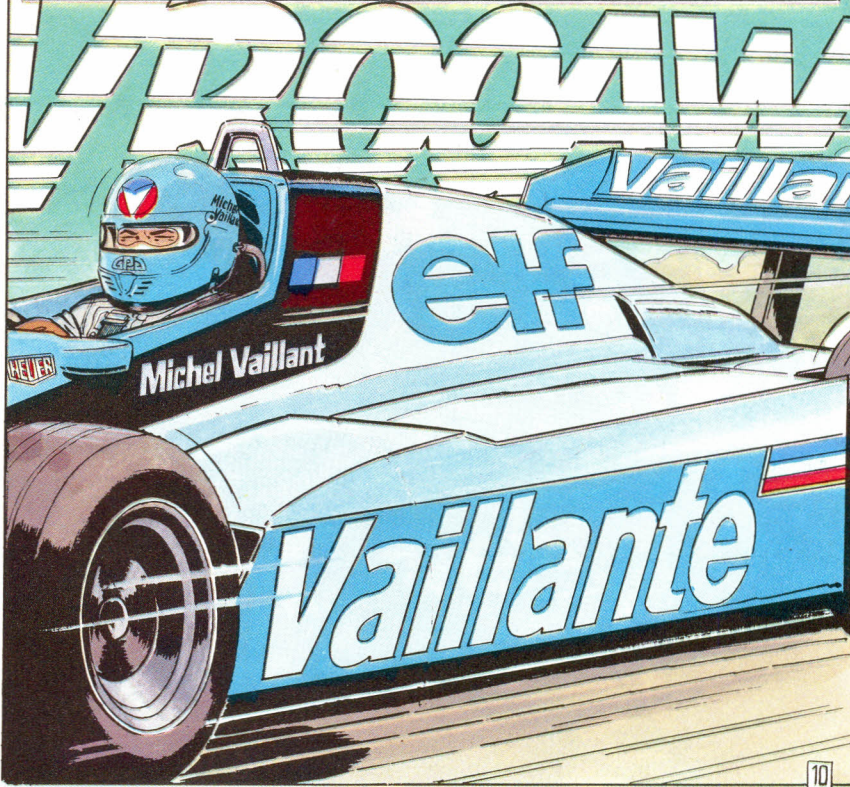
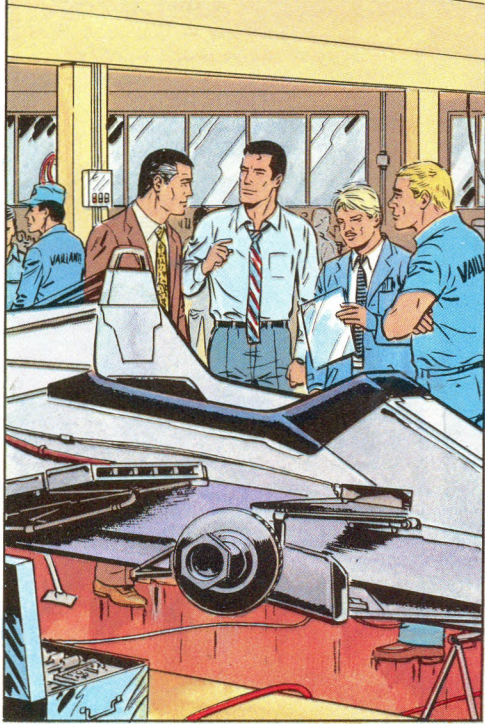
IN CHE CONDIZIONI DI SPIRITO MICHEL HA AFFRONTATO LE PROVE...

COSA C'E'?! NON CAPISCO! LA MACCHINA ERA PERFETTA! NON DIRMI CHE E' COLPA TUA!



EPPURE DA MOLTE SETTIMANE ALL'IDEA DELLA CORSA ATTRAVERSO LA CAPITALE, MICHEL MASCHERAVA MALE L'IMPAZIENZA. S'ERA MOSTRATO ANCORA PIU' ATTENTO ALLA CONDIZIONE FISICA, AL MORALE, ALLA PREPARAZIONE DELLA VETTURA.

QUESTO G.P. DI PARIGI PROPRIO LO VOLEVA! AVREBBE DOVUTO ESSERE LA SUA VITTORIA E NON INTENDEVA CEDERLA A NESSUNO. POTREMMO FORSE BIASIMARE LA SUA DETERMINAZIONE?!



Macchina regolare e piloti sbagliati

AVETE RIPORTATO nell'articolo relativo allo slalom Piano di Sorrento dell'11 marzo scorso, pubblicato sul n. 11 di AS, che il terzo classificato della classe 1300 raggruppamento N 1-3 aveva presentato reclamo contro il sottoscritto, Giuseppe D'Antuono, vincitore della classe, per presunte irregolarità al cambio e al differenziale, e che pertanto il risultato era sub-judice. In merito tengo a precisare che il reclamo investiva anche il motore e che, dopo lo smontaggio totale della macchina, essa risultava perfettamente regolare, con conseguente conferma della classifica. Giuseppe D'Antuono - Angri (Salerno)

CON LA PRESENTE vorrei comunicarvi che nella classifica pubblicata sul n. 11 di AS del 1984, riguardante il 5. Rally Una Valle Piacentina, avete erroneamente riportato il nome dell'equipaggio classificatosi al 6. posto gr. A classe 1600. I nomi esatti sono Brandinali-Lecchi, e vi ringrazio fin da ora per la correzione che vorrete riportare sul vostro settimanale. Francesco Lecchi - Siziano (Pavia)

Mulattiere da gran premio

DA 22 ANNI seguo lo sport automobilistico sulle pagine del vostro giornale e, specie in queste ultime stagioni, di storie ridicole sulla F. 1 ne ho lette e sentite tante, ma mai pensavo si potesse arrivare fino a tal punto. Da quanto è stato pubblicato, il signor Derek Ongaro, delegato Fisa per la sicurezza dei circuiti, dopo avere visionato le stradine di Fuengirola ha dato il nullaosta per l'agibilità del (cosiddetto) circuito di Fuengirola. Dopo avere visto quelle fotografie che avete pubblicato sono rimasto, a dir poco, esterrefatto. Sapendo inoltre che Ecclestone sta investendo di tasca propria sulla corsa spagnola, non mi meraviglierò poi tanto se la tanto declamata commissione di sicurezza approverà l'agibilità di una «mulattiera».

Walter Corsini - Francavilla (Chieti)

TEMPO FA PUBBLICAMMO la lettera scherzosa di una giovane appassionata che immaginava un GP disputato in quel di Gubbio. Era una proposta volutamente al limite dell'assurdo ma, vedendo il tracciato scelto per il GP di Fuengirola, resta solo da augurarsi che le autorità eugubine non raggiungano un accordo con Ecclestone, altrimenti, quello che era solo il frutto di una fervida immaginazione, rischierebbe di trasformarsi in realtà. Più volte abbiamo affermato che non siamo contrari per principio ai gran premi cittadini, a patto che si rispettino le elementari norme di sicurezza per il pubblico e i piloti e non si consideri solo l'aspetto economico dell'organizzazione della gara. Comunque rimangono tuttora numerosi dubbi sulle reali possibilità di completare i lavori in tempo utile ed effettuare il gran

premio e, sinceramente, sulla base di come si prospetta attualmente il tracciato, non sappiamo quanto risulterebbe negativa la mancata effettuazione di questo GP spagnolo.

Perché Quattro?

VI SCRIVO per chiedervi di risolvere un «angoscioso» dubbio, nato quasi per caso, quando un mio amico (uno di quelli che di automobilismo non sanno niente) mi ha chiesto, dopo che Walter Röhrl aveva vinto per l'ennesima volta il «Monte» con l'Audi: «Tu che sai tutto di rally, perché l'Audi l'hanno battezzata "Quattro" e non "Fier", essendo tedesca in tutto e per tutto?». Dopo avergli detto: «Bhe, sai com'è... cioè...», ho pensato che era il caso di scrivervi per vedere se almeno voi potevate chiarire l'enigma.

Umberto Martini - Telve Valsugana (Trento)

IL NOME QUATTRO fu proposto da Walter Treser, «padre tecnico» della vettura tedesca e primo team manager dell'Audi Sport. Proprio attraverso le sue parole, raccolte da Roberta Gremignani all'epoca dell'esordio della squadra sui campi di gara, vi

CINQUE DOMANDE A...

Come promesso, abbiamo preso in considerazione i suggerimenti che avete indicato nelle schede del referendum «Il mio Autosprint». Fra le tante proposte da voi avanzate passiamo subito alla realizzazione di una nuova rubrica, suggeritaci fra gli altri da Silvio Romeo di Taormina (Messina) e intitolata «Cinque domande a...», in cui ciascuno di voi potrà formulare una serie di quesiti, cinque per l'appunto, indirizzati a piloti, direttori sportivi, tecnici, costruttori, eccetera. Di volta in volta sottoporremo la serie di domande che valuteremo più interessanti e di maggiore attualità ai personaggi chiamati in causa, che risponderanno sulle pagine di Autosprint. A voi la penna quindi, i temi di grande interesse, in questa fase di apertura della stagione iridata, non mancano certo.

spieghiamo la storia del nostro Quattro: «Molti dei responsabili Audi erano d'accordo per chiamare la nuova automobile "Karat", un nome che a me non piaceva. Ricordo che prima di presentarmi alla riunione decisiva acquistai in un supermercato un profumo piuttosto dozzinale che portava quel nome e portai il flacone alla riunione stessa, dicendo che non mi sembrava il caso di dare alla vettura di maggior prestigio della gamma Audi il nome di un altro prodotto, oltre tutto non altrettanto raffinato. Proposi allora di chiamare la vettura Quattro, innanzi tutto è una parola italiana e in tutto il mondo quando si

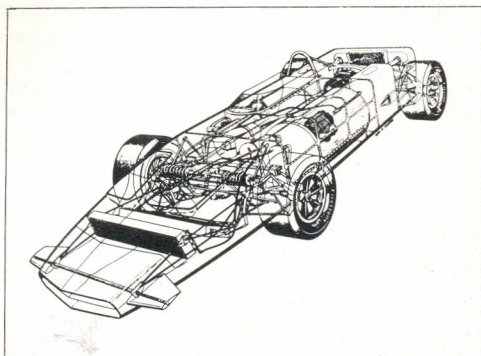
parla di automobilismo sportivo si pensa immediatamente all'Italia. Poi perché con il termine Quattro noi tedeschi indichiamo a volte il concetto di una cosa compatta, simmetricamente quadrata... e questo si sposava molto bene all'immagine tecnica di questa automobile. Assolutamente, non c'era alcuna intenzione di identificare il nome quattro con la parola italiana che significa un numero per fare riferimento alle quattro ruote motrici. È un equivoco nel quale sono caduti in molti, al punto che spesso si trova erroneamente scritto Audi 4 anziché Quattro».

LA FOTO

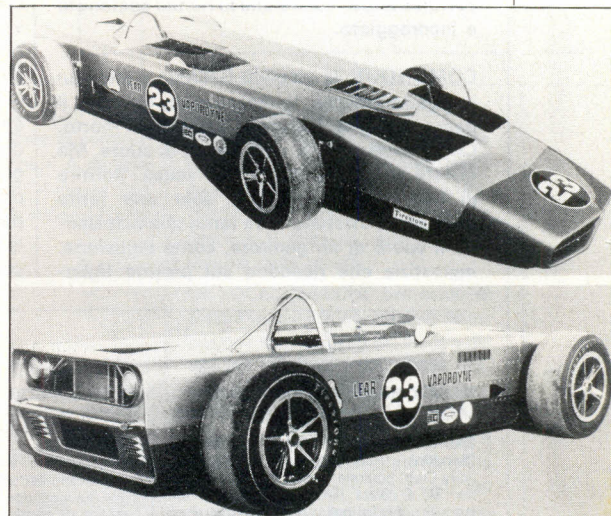
Una «vaporiera» a Indianapolis

VORREI VEDERE pubblicata nella rubrica «La Foto» un'immagine della Lear Vaporodyne, l'auto da corsa a trazione integrale e propulsore a vapore che avrebbe dovuto gareggiare nella «500 miglia» di Indianapolis del 1969.

Stefano Donini - Milano



JACKIE STEWART, di cui era stata ventilata una partecipazione alla «500 miglia» con la Lear Vaporodyne, la definì «Più adatta per cuocere le uova!» che per scendere in pista. Nata con lo scopo di evidenziare le doti dei motori a vapore per ridurre gli inquinamenti dei gas di scarico, la Vaporodyne non raggiunse, come pronosticati da Stewart, gli ambiziosi risultati auspicati dal suo costruttore, William Lear. Il funzionamento del propulsore non si discostava granché da quello di un qualsiasi motore a vapore che brucia carburante (in questo caso kerosene) in una caldaia, mettendo in pressione il vapore che serve ad azionare i pistoni. Per evitare i rischi di scoppio si era cercato di ridurre la temperatura di esercizio e si era fatto in modo



di ottenere una quantità di vapore in pressione esattamente uguale a quella necessaria per azionare i pistoni. Il propulsore vero e proprio rappresentava forse la parte meno particolare del sistema. Estremamente compatto, sul tipo dei motori stellari per aereo, aveva sei cilindri, disposti a due a due in triangolo. In ognuno si trovavano due pistoni, per un totale quindi di dodici pistoni che trasmettevano il moto a tre alberi a gomiti i quali, tramite ingranaggi, azionavano una presa di moto centrale. Al centro del motore vi era poi un unico distributore di vapore che serviva tutti e sei i cilindri.

Nella foto: la Lear Vaporodyne che avrebbe dovuto correre a Indianapolis nel 1969 e il suo spaccato

IL DITO SULLA PIAGA Ballabio dall'illusione al dramma

SONO UNA RAGAZZA di 23 anni e, lo confesso, faccio parte di quella schiera di persone che, al ruggito di un motore, si incanta, spalanca occhi e orecchi e lo ascolta come una affascinante melodia. Fatta questa premessa potete ben focalizzare il motivo per cui mi ritrovo ad acquistare Autosprint e, irrimediabilmente, mi ritrovo davanti al televisore qualora venga trasmessa una corsa. Il «pianeta automobilismo» mi appare come un grand'uomo, affascinante, misterioso, sprizzante virilità, forza, dando tutto a chi lo conquista. Ma è spietato e, purtroppo, mi accorgo sempre più della sua crudeltà. Vi scrivo proprio per questo. Sono stata incuriosita dalla vicenda di Fulvio Maria Ballabio. Ho assistito al GP del Mediterraneo 1983 a Pergusa e non mi è sembrato tanto «scarso», anzi, con una macchina che non era certo uguale a quella di Streiff, ha ben figurato. Adesso ho seguito i suoi approcci alla F.1 e sono indignata per il comportamento ingiusto della Fisa, di Balestre (tristemente noto per altre vicende) e soprattutto di Pironi. Questo ex pilota Ferrari, colpito dalla sfortuna, mi era indubbiamente simpatico, ma non capisco proprio il suo comportamento nei confronti di Ballabio. Certamente penso che Pironi dovrebbe essere grato agli italiani, a Ferrari e a tutti coloro che lo hanno sostenuto e incoraggiato.

COMUNQUE, la vicenda Ballabio è sfociata inaspettatamente in un tragico epilogo: il padre, ingegner Giuseppe Ballabio, è morto. Certamente, si dirà: soffriva già di cuore. Ma questa non deve essere una scusa. Soffrire di cuore non vuol dire solo una ferita fisiologica, esistono altre ferite che colpiscono il cuore di un genitore, come delusione, ingiustizie che ricadono sul proprio figlio-

amico. Sicuramente Maria Ballabio avrà provocato a suo padre un trauma da «goccia che fa traboccare il vaso». Chiedo: la superlicenza ad Alliot, Ferté ed Hesnault è stata concessa: con quali parametri si è giunti da parte della FISA a tale determinazione? Come mai la Csai non ha potuto fare altro per il pilota italiano? Perché i nostri piloti sono così poco tutelati in campo internazionale (l'ultimo che ne difese le cause fu Nino Vaccarella, nostro indimenticato campione)? Accettate il mio sfogo, mi ha guidato solo l'impulso causato dall'articolo che ho letto su Autosprint. Francesca Biondino - Palermo

A QUESTA LETTRICE (così come ai lettori Savoia Faraco, Rosario Lo Cicero e Pippo Madé, tutti di Palermo, dove evidentemente F.M.B. ha una bella schiera di «fans») si può rispondere con un invito a una più meditata riflessione sulla vicenda Ballabio. Anzitutto deve essere valutata con tutta la prudenza del caso la prematura scomparsa del padre del pilota di Magenta: i decessi da cardiopatie sono purtroppo cronaca quotidiana e non è sempre agevole, nemmeno per i medici, stabilire quale sia la «goccia» che fa effettivamente traboccare il «vaso» e se si tratti di una goccia soltanto, anche se alle cattive notizie non si può certo — è ovvio — attribuire un valore terapeutico. Anche a noi spiace sinceramente che Ballabio non si sia potuto unire alla già numerosa pattuglia dei piloti italiani in F.1: e ci spiace perché Fulvio Maria è un amico e un pilota promettente. Tuttavia, dimenticando per un istante l'amicizia e giudicando con la necessaria freddezza il problema, non siamo affatto sicuri che «nei panni della Fisa» avremmo concesso a F.M.B. la superlicenza. È difficile «pesare» i giovani corridori con il bilancino del farmacista,

confrontarne le doti specifiche e fare delle graduatorie di merito: nondimeno, valutando risultati effettivamente conseguiti in pista ed esperienza maturata a livello nazionale e internazionale, non ci sentiamo di gridare allo scanalato per la decisione della Fisa. Pensiamo che in questo tipo di decisioni sia comunque preferibile sbagliare per un eccesso di severità che non per «manica larga», e se il contrario è avvenuto in passato non è detto che si debba continuare, anzi. Quanto a Balestre e a Pironi, non vediamo come i trascorsi politici dell'uno e l'appartenenza alla Ferrari dell'altro debbano essere in causa in questa circostanza per sconfessare una decisione che deve essere presa in base a criteri esclusivamente tecnici e sportivi.

FULVIO MARIA BALLABIO, questa è ora, comunque, la cosa più importante, sta reagendo con grande forza d'animo al momento pesantemente negativo. Correrà con Moretti nella serie Imsa, al volante della Momo-Ford e a tale proposito andrà nei prossimi giorni negli Stati Uniti dove avrà contatti, fra gli altri, anche con Fittipaldi per esaminare la possibilità di gareggiare in Formula Cart. Può darsi che più avanti effettui qualche test con Minardi, che lo ha contattato. Il viaggio in America, Fulvio Maria lo dice apertamente, è anche un po' una fuga dall'ambiente che gli ha procurato tanta amarezza, culminata nella privazione dell'unico affetto familiare che gli era rimasto. Suo padre aveva creduto in lui e sulla futura carriera aveva anche investito. Ora F.M.B. vuole continuare a correre nel suo ricordo e tentare comunque di arrivare in F.1. È quello che gli augura a cuore aperto Autosprint, nella certezza di interpretare i sentimenti di tutti gli sportivi.

fermoposta

MARCEL MASSINI - Bolligen (Svizzera) - La Ferrari 126 C4, presentata a Maranello aveva il numero di telaio 071.

SABRINA NANA - Chiesa Valmalenco (Sondrio) - Puoi scrivere a BIASION c/o Jolly Club, piazzale Istria 12, 20125 Milano. Sì, a causa della distanza vi è un leggero ritardo nella distribuzione. Per ricevere i nostri adesivi devi inviarti 400 lire in francobolli.

LUIGI CRISTOFALO - Torino - Per riuscire in quella attività ti consigliamo di entrare in contatto e collaborare con preparatori della tua zona. Due indirizzi utili sono: Novamotor, via per Biandrate, 28100 Novara; Conrero, strada Garignano 46, 10025 Moncalieri (Torino).

ALESSANDRO AGNELLI - Chieri (Torino) - La licenza richiesta per il navigatore è quella di conduttore, per cui le modalità da seguire sono quelle pubblicate sul n. 8 di AS.

ELISABETTA CAMPOSTRINI - Avio (Trento) - Ci spiace deluderti ma non vi sono molte possibilità di inserirsi nell'ambiente della F.1 se non si hanno le conoscenze «giuste». Per ricevere i nostri adesivi dovrai inviarti 400 lire in francobolli.

FRANCO NIGITO - Poggibonsi (Siena) - Il tecnico palermitano non ha voluto farci conoscere altri particolari oltre a quelli pubblicati sul n. 7 di AS, in attesa del brevetto della sua invenzione. Appena sarà possibile pubblicheremo altri dati sulla realizzazione, nel frattempo potrebbe cercare di contattarlo direttamente scrivendo a: Giovanni Saccone, via Luigi Musso, 41053 Maranello (Modena).

LUCINDO DE GASPERIN - Villa di Villa (Belluno) - Puoi rivolgere i tuoi quesiti all'Istituto Professionale Statale per l'Industria e l'Artigiano «A. Ferraris», via A. Ferrari 2, 41053 Maranello (Modena).

GIANCARLO - Pisa - Difficilmente anche in quelle scuderie potrà trovare un appoggio maggiore di quello di cui gode oggi. Con un gr. A aumenteranno i costi, ma non certo le possibilità di trovare uno sponsor. Le consigliamo di acquistare una vettura impegnata in uno dei trofei monomarca rallistici, potrà così usufruire anche delle agevolazioni dai vari concessionari.

VITTORINO MONTEBUGNOLI - Bologna - Pensiamo di averle risposto esaurientemente con le nuove iniziative riguardanti il club.

EDI MENAPACE - Bolzano - Le F.1 non più impiegate in gara vengono cedute ai collezionisti o agli sponsor, oppure vengono smontate per utilizzare sui nuovi modelli alcuni particolari. Ci scusiamo per l'errore di cui ci siamo accorti quando quella pagina era già stata stampata.

ELEONORA - Avellino - Giriamo a Didier i vostri auguri per il suo trentaduesimo compleanno. Esaudiremo presto la vostra richiesta per quel servizio.

LUIGI ESPOSITO - Napoli - Solo dopo essere entrati in possesso della licenza nazionale di conduttore e avere ottenuto un certo numero di risultati è possibile conseguire quella internazionale.

GIOVANNI MARENCO - Torino - Abbiamo preso in considerazione l'offerta e terremo presente il suo nominativo.

ROBERTO PIRAN - Vergnasco (Biella) - Con ogni probabilità pubblicheremo un altro poster della 126 C4, vi sono invece meno possibilità per quello della GTO.

GIUSEPPE CONSOLI - Pedera (Catanzaro) - Il tuo punto di vista è condiviso da molti lettori e non ci dimenticheremo della tua richiesta.

ARMANDO TEMPERONI - Marsciano (Perugia) - Prova a contattare l'agenzia Attualfoto, via Imerio 12/2, 40126 Bologna.

ANTONIO CANTARELLA - Lentini (Siracusa) - L'esatta data di nascita di Villeneuve è 18 gennaio 1950.

FRANCESCO SIBIRU - Cagliari - Anni fa pubblicammo un poster simile a quello da te suggerito, ma i non perfetti risultati fotografici e di composizione in varie parti dell'immagine, ci hanno sconsigliato di ripetere l'iniziativa.

ALBERTO PROVENZALE - Marghera (Venezia) - Probabilmente pubblicheremo quel poster, ma molto dipenderà dai risultati che la squadra riuscirà a ottenere.

PAOLA AGNELLI - Ombriano (Cremona) - Ti ringraziamo per quanto ci hai scritto. Puoi scrivere a BIASION c/o Jolly Club, piazzale Istria 12, 20125 Milano.

SERGIO BONALUMI - Muggiò (Milano) - Pubblichiamo la tua richiesta: tutti i sostenitori di Warwick e degli altri piloti britannici sono invitati a corrispondere con Sergio Bonalumi, via Galvani 18, 20053 Muggiò (Milano).

Il vocabolario dell'aerodinamica

LEGGENDO i numerosi articoli di tecnica che pubblicate sulla vostra rivista trovo spesso dei termini che vorrei comprendere maggiormente. Sull'aerodinamica delle vetture di F. 1, ad esempio, vedo spesso degli articoli che parlano di portanza o deportanza, del coefficiente di resistenza aerodinamica, delle teorie di Bernoulli sulle vene fluide, dei distacchi degli strati limite, eccetera. Nelle F. 1 attuali l'aerodinamica è molto importante ma io sinceramente non sono riuscito a capirci molto, sarei quindi lieto se nella rubrica «La vostra tecnica» poteste illustrarmi queste voci.

Cesare Starnari - Filottrano (Ancona)

LA NECESSITÀ di approfondire l'analisi del comportamento aerodinamico delle vetture da corsa o dei loro componenti ha portato a utilizzare particolari termini ed espressioni tecniche che, se pure entrati nel linguaggio comune, restano incomprensibili a molti. La richiesta del nostro lettore può quindi permetterci un esame teorico di alcuni dei più comuni elementi legati allo studio del comportamento dell'aria intorno a corpi in movimento, e potrà rappresentare un valido aiuto per favorire la conoscenza degli appassionati.

Resistenza aerodinamica e portanza (o deportanza)

LA RISULTANTE delle forze che l'aria sviluppa su una vettura in movimento può essere decomposta in una componente normale e una tangenziale alla velocità di avanzamento. Quella tangenziale che si oppone al moto è la resistenza aerodinamica (R) mentre quella normale è chiamata portanza aerodinamica (P) o deportanza aerodinamica a seconda che tenda a sollevare o ad abbassare la vettura rispetto al suolo. La resistenza aerodinamica è dovuta alle differenze di pressione ed alle azioni di attrito che agiscono sul corpo secondo la relazione:

$$R = C_x \cdot \frac{1}{2} \cdot \rho \cdot V^2 \cdot A$$

Dove: C_x = coefficiente di resistenza aerodinamica; ρ = densità dell'aria; V = velocità di avanzamento; A = area della sezione maestra.

LA PORTANZA (o deportanza) è invece data dalle differenze di pressione che si sviluppano tra dorso e ventre di un corpo e si esprime con la relazione:

$$P = C_p \cdot \frac{1}{2} \cdot \rho \cdot V^2 \cdot S$$

Dove: C_p = coefficiente di portanza; ρ = densità dell'aria, V = velocità di avanzamento; S = area della proiezione della superficie massima del corpo (invariabile con la sua inclinazione).

Coefficiente di resistenza aerodinamica: C_x

IL C_x può essere considerato la somma di tre termini:

$$C_x = C_s + C_f + C_i$$

Dove: C_s = coefficiente di forma; C_f = coefficiente di resistenza di attrito; C_i = coefficiente di resistenza indotta (dalla portanza). Il C_s rappresenta il 70-85% del C_x e dipende dalla forma delle sezioni trasversali del corpo e dalle variazioni di pressione. Il C_f è relativo alla resistenza dovuta alle azioni tangenziali di attrito sulla superficie del veicolo con valori percentuali intorno al 3-5% del C_x . Il C_i può raggiungere fino al 30% del C_x e definisce la spesa di resistenza che bisogna pagare per sviluppare una portanza, cioè un'azione normale al suolo a causa dei vortici che si staccano e generano una velocità verticale indotta.

Teorema di Bernoulli

IL TEOREMA di Bernoulli si può enunciare in questi termini: «La somma delle altezze: effettiva (z); piezometrica ($P/\rho g$); cinetica ($V^2/2g$), è costante lungo una linea di corrente nel moto permanente di un fluido pesante, incompressibile e privo di attrito». Cioè:

$$z + P/\rho g + V^2/2g = \text{costante};$$

con z = quota del punto considerato; $P/\rho g$ = altezza di una colonna fluida capace di produrre alla sua base, per effetto del proprio peso, la pressione P che regna nel punto considerato; $V^2/2g$ = quota dalla quale dovrebbe cadere un corpo per raggiungere la velocità V del fluido al punto considerato. Dalle relazioni che si ottengono applicando il teorema di Bernoulli è possibile eliminare la quota, per cui lungo una linea di corrente (insieme delle velocità della stessa particella in tempi diversi) si può scrivere:

$$P + \rho V^2 = \text{costante}.$$

Equazione di continuità

SI PUÒ SCRIVERE dicendo che per fluidi incompressibili: «La velocità con cui un fluido attraversa le corrispondenti sezioni, è inversamente proporzionale alle sezioni stesse», cioè:

$$V_2/V_1 = S_1/S_2.$$

Tubo Venturi

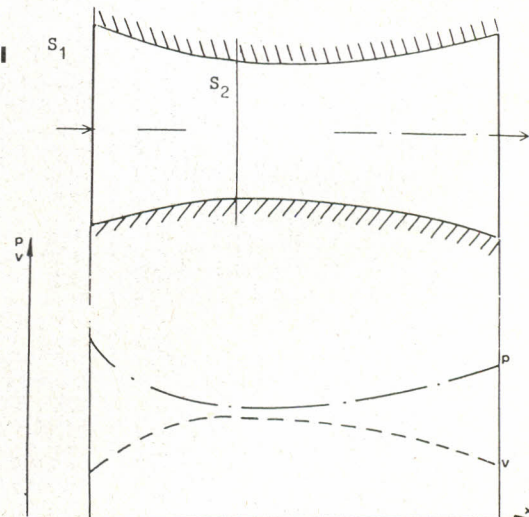
IL TUBO di Venturi, rappresentato schematicamente in figura, si compone di un condotto a sezione convergente o collettore, uno a sezione costante, o gola, e da un condotto a sezione divergente o diffusore. Applicando in corrispondenza delle sezioni S_1 e S_2 l'equazione di continuità e il principio del Bernoulli si avrà:

$$S_1 \cdot V_1 = S_2 \cdot V_2; p_1 + \frac{1}{2} \rho V_1^2 = p_2 + \frac{1}{2} \rho V_2^2 \text{ e, con facili passaggi, } p_1 - p_2 = \frac{1}{2} \rho V_2^2 - \frac{1}{2} \rho V_1^2 \text{ (} V_2^2/V_1^2 - 1 \text{)}. \text{ Risultando } S_2 < S_1 \text{ avremo:}$$

$$V_2 > V_1 \text{ e } p_1 > p_2.$$

ricevono, a opera di questa, un impulso nella direzione del moto che conferisce loro energia continuamente dissipata per attrito; esse proseguono così nel movimento. Se invece la pressione aumenta nella direzione del moto, le differenze di pressione operano sulle particelle dello strato limite, contribuendo, insieme alle forze di attrito, e decelerare il moto; allorché l'energia cinetica delle particelle si estingue, esse ritornano indietro. In queste condizioni, mentre il deflusso della corrente esterna allo strato limite prosegue in avanti per il costante apporto di

TUBO VENTURI Andamento delle pressioni e delle velocità



L'andamento delle pressioni e della velocità lungo una linea di corrente che attraversa il Venturi è dunque quello rappresentato in figura con una depressione nella sezione di gola S_2 .

Strato limite

QUANDO UN FLUIDO si muove vicino a una parete, si forma, adiacente a essa, un sottile strato, chiamato strato limite, nel quale la velocità della corrente varia riducendosi a zero in corrispondenza della parete. Lo strato limite formatosi su una superficie esposta a una corrente fluida, libera, di limitata viscosità, sotto certe condizioni può distaccarsi dalla parete e divenire libero, originando uno strato di discontinuità e conseguente formazione di vortici. Le condizioni che determinano questo fenomeno dipendono dal modo con cui operano le differenze di pressione nel fluido in movimento.

SE LA PRESSIONE diminuisce nella direzione del moto, la corrente esterna allo strato limite è sottoposta a differenza di pressione che accelera il moto. Le particelle che si spostano nello strato limite, con velocità minore di quella della corrente esterna,

energia dall'esterno, in prossimità del confine si sviluppa una corrente di regresso: il fluido decelerato tende ad accumularsi determinando un aumento dello spessore dello strato limite e il distacco della corrente esterna dalla parete.

LA LOCALIZZAZIONE del punto di separazione è influenzata dalla distribuzione della velocità nel fluido e dal tipo del deflusso, e può essere controllata in vari modi. In regime turbolento (moto accompagnato da fluttuazioni irregolari della velocità e della pressione) nello strato limite, la separazione avviene più a valle del punto nel quale avverrebbe la separazione con strato limite laminare (moto regolare che si sviluppa per lamine o per strati). Il sopraggiungere di fluido già turbolento (iniettando fluido dotato di elevata velocità) è un fattore che ritarda il distacco dello strato limite, così come aspirando il fluido in moto più lento nello strato limite. Questi sistemi sono adottati per ritardare il distacco della vena fluida in corrispondenza del dorso delle ali degli aerei. Inoltre la posizione del punto di separazione può essere controllata modificando la curvatura della parete.

DOVE CORRIAMO

kits aerodinamici
bubble-car
personalizzazioni sportive

Calendario sportivo dal 29 marzo al 7 aprile 1984

29 marzo

Vetture produzione al Jarama
(VC) ● VP-R5-F. Panda-F. Samba
Real Automovil Club de Espana -
Jose Abascal 10 - MADRID 3
(Spagna)

30-31 marzo

Reinhardswald Rally
(R) ●●● N-A-B
VAG-MSW Weser Diemel e V -
Wilhelmpefferstr. 4 - 3523
GREBENSTEIN (Germania)

30 marzo - 1 aprile

68. Targa Florio (coeff. 3)
(R) ●●● N-A-B
Campionato europeo piloti rally
AC Palermo - Via delle Alpi 2 - 90144
PALERMO

Rally des Garrigues (coeff. 2)
(R) ●●● N-A-B
Campionato europeo piloti rally
ASAC des 3 Continents - 7 rue
Espérandieu - 3000 NIMES (Francia)

Suzuka 500 km.
(VC) ●●● B-C-E-Cjr
Honda Land Coltd - No 2-6-20 Yaesu
- Chuo-ku - TOKYO (Giappone)

Zandvoort Opening Races
(VC) ●●● tg
Nederlandse Autorensport
Vereniging - Po Box 132 2040
ZANDVOORT (Olanda)

Salita Ampus-Dranguignan
(VS) ●●● N-A-B-C-D-E-T2-Gt4-S6
ASA Dranguignan Verdon - 27 allée
d'Azemar - 83000 DRANGUIGNAN
(Francia)

Lavanttaler Mitternachts Rally
(R) ●●● N-A-B
MSC Wolfsberg Wiener Allianz -
Postfach 75 - 9400 WOLFSBERG
(Austria)

Rally Salgo
(R) ●●● A-B
Fotaxi SC - Kerepesi ut 15 - 1441
BUDAPEST (Ungheria)

Rally Figueira da Foz
(R) ●●● N-A-B
Clube Automovel do Centro - rua A.
Herculano 44 - 3000 COIMBRA
(Portogallo)

1 aprile

Euro F.2 a Silverstone
(VC) ●●● F.2 + F.3-A
Campionato europeo piloti F.2
BRDC - Silverstone Circuit -
SILVERSTONE Nr Towcester (Gran
Bretagna)

Euro-Turismo a Monza
(VC) ●●● A + F. Metro
Campionato europeo turismo
AC Milano - Corso Venezia 43 -
20121 MILANO

CART GP a Long Beach
(VC) ●●● F. Cart
CART - 3221 W. Big Beaver Road -
Suite 205 - TROY Mich 48084 (USA)

Gara Club a Vallelunga
(VC) ● Tg
Scud. Salerno Corse - Via Lanza 10
- 84100 SALERNO

Rally della Sardegna (1. serie)
(R) ● N-A-B
AC Nuoro - Via Sicilia 39 - 08100
NUORO

Rally Basso Polesine (2. serie)
(R) ● N-A-B
Ferrari Club Basso Polesine - Via S.
Marco 21 - 45019 TAGLIO DI PO
(Rovigo)

Slalom Vico Equense
(SI) ● N-A-B-VS
Rombo T. Campania - C.P. 2310 -
80100 NAPOLI AT

Cross a Vaccarino
(AC) ● A-B-S5
Team Padova Cross - Via Papa
Giovanni XXIII, n. 56 - 35010
CURTAROLO (Padova)

4. Coppa S.ta Barbara
(FS) ● ris 4x4 Panzer Club Prato - Via
S. Antonio 44 - 50047 PRATO
(Firenze)

2. Slalom Gattorna-Uscio
N-A-B-VS
Scuderia Valpolcavera
Via Croce Verde 6
16154 GENOVA

Gimcana Slalom a Fara Novarese
Gruppo promotore gimcane
Fara Novarese / NO
Tel. 0321/81409

6-8 aprile

Saarland Peugeot-Talbot Rally (coeff. 2)
(R) ●●● N-A-B
Campionato europeo Piloti rally
ADAC Saarland e V - Am Staden 9
- 5500 SAARBRUECKEN (Germania)

7 aprile

GP del Sudafrica F.1 a Kyalami
(VC) ●●● F.1
Campionato mondiale F.1
The Automobile Association of
South Africa - PoBox 596 -
JOHANNESBURG 2000 (Sudafrica)

7-8 aprile

Corse ad Albi
(VC) ●●● F.3-FRT-S6
ASA Albi - Route de Toulouse,
Circuit Albi - 81000 ALBI (Francia)

Le gare rinviate e annullate

25 marzo	EUROTURISMO A MONZA:	rinv. al 1. aprile
30 marzo - 1 aprile	SALITA AMPUS:	non valida per il CEM
1 aprile	RALLY DEL SALENTO: SLALOM AC BERGAMO: CORSE A VARANO:	rinv. a d.d.d. rinv. a d.d.d. annullata
5 - 8 aprile	ARBO-FUNKBERATER RALLY	rinv. al 12-15 aprile

TELE SPRI NT
(051) 455448
a questo numero ogni
giorno notizie e
informazioni di
attualità

LEGENDA

●●● Internazionale
●●● Nazionale a part. straniera
●●● Nazionale
□ A Gruppo A
A 112 Autobianchi A 112
AC Autocross
AS Alfassud
B Gruppo B
C Gruppo C
D Gruppo D
DGT Dragster
F1 Formula 1

F2 Formula 2
F3 Formula 3
F4 Formula 4 FIK
F2000 Formula 2000
F5000 Formula 5000
FAt Formula Atlantic
Flt Formula Italia
FF Formula Ford 1600
Ffiat Formula Fiat
FL8 Formula libera
FM Formula Monza
FS Fuoristrada
FP Formula Pacific

FSF Formula Super Ford
FSV Formula Super Volkswagen
FR Formula Renault
FRE Formula Renault Europa
FV Formula Volkswagen
GT3 Gran Turismo di serie
GT4 Gran Turismo speciale
IMSA Karting
K Karting
R Rally
R5 Renault 5
R5t Renault 5 turbo
RC Rallycross

S5 Vetture silhouette
S6 Vetture sport
SA Vetture elaborate
SL Slalom
STK Stock car
T1 Turismo di serie
T2 Turismo speciale
tg Tutti i gruppi
VC Velocità in circuito
VE Vetture d'epoca
VS Velocità in salita
Vser Vetture di serie
VG Velocità su ghiaccio

AUTOSPRINT - Il settimanale da corsa - Anno XXIV Numero 13 del 27/3 - 2/4 1984

CONTI EDITORE S.p.A. - Direttore responsabile: **ITALO CUCCI**

ABBONAMENTI: ITALIA Annuale L. 60.000 - ESTERO Via terra o mare L. 90.000. Via aerea: Europa e bacino mediterraneo (Svizzera solo via terra) L. 130.000, Africa L. 190.000, Americhe L. 200.000, Asia L. 200.000, Oceania L. 280.000. MODALITÀ DI PAGAMENTO: a) vaglia postale - b) assegno bancario - c) versamento sul c.c. postale n. 244400, da intestare a Conti Editore S.p.A., via dell'Industria 6 - 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna). Numeri arretrati, il doppio del prezzo di copertina.

AUTOSPRINT ALL'ESTERO: Argentina: Viscontea Distribuidora S.C.A. Calle la Rioja 1134/56, Buenos Aires; Arabia Saudita: Al-Khazindar Establ. P.O. Box 157, Jeddah; Australia: Speedimpex Australia PTY. Ltd., 160-166 - Sussex - Street - Sidney; Austria: Morawa & CO., Wollzeile, 11, 1010 Wien 1; Belgio: Agence & Messageries de La Presse S.A., Dept. Publications 1, Rue de La Petite-Ille 1070 Bruxelles; Brasile: Livraria Leonardo da Vinci Ltda., Rua Sete de Abril, 127, 2º Andar, S/22, San Paolo; Canada: Speedimpex Distribution Inc., 155 Deerhide Crescent, Unit 5, M9M-2Z2, Toronto, Ont.; D.P.E. distribution de Presse Europeen Inc., 9875 L'Esplanade, H3L-2X2, Montreal, Que.; Danimarca: Dansk Bladdistribution, V/Mogens Schroeder 5, Rosenborggade 1130 Copenhagen; Ecuador: Ovidio Ermanos, Agencia De Publicaciones S.A. Chimborazo Sll Y Luque, Guayaquil; Francia: C.C.E.I., 107, rue Réaumur, 75002 Paris; Francia del Sud: Presse Diffusion S.A., Rue de Millo, Monaco Principato; Germania: W.E. Saarbach G.m.b.H., Postfach 10 16 10, Follerstrasse, 2, 5000 Koeln 1; Grecia: The American, Book & News Agency 387, Vouliagmenis Avenue, Ilitroupolis-Athens; Inghilterra: Spotlight Magazine, 1 Benwell Road, London N7 7AX; Iran: Zand Bookshop, 6/7 Karimkhan Zand Avenue,

Teheran; Iranian Amalgamated Distribution Agency Ltd., 151 Klaban Soraya, Teheran; Jugoslavia: Prosveta, Terazije 16, Beograd; Lussemburgo: Messageries Paul Kraus 11, rue Christophe Plantin, Boite Postale 2022, 1022 Luxembourg; Malta: Miller Distributors Ltd., M.A. Vassalli Street, Valletta; Olanda: Van Dittmar B.V., Oostelijke, Handelskade 11, 1019 Amsterdam; Pakistan: Indus River Contractors, Tarbela Dam Colony, District Abbottabad, Pakistan; Portogallo: Armando Loureiro Pereira LDA, Rua Rodrigo De Fonseca 135-5 E, Lisboa 1; Principato di Monaco: Presse Diffusion S.A., 7, Rue de Millo, Monaco; Spagna: Sociedad General Espanola de Libreria, Avenida Valdeparra s/n, Alcobendas-Madrid; Sociedad General Espanola de Libreria, Calle Avila 129, Barcelona-5; Sud Africa: L'Edicola Mico (PTY) Ltd., Fanora House 41 Kerk Street, Johannesburg; Svezia: Bror Lundberg, Box 19513, 104-32 Stockholm; Svizzera: Kiosk A.G., Maulbeerstrasse, 11, Bern; Naville S.A. - Service Presse Case Postale, 38-42, Avenue Vibert, 1227 Carouge; Schimidt-Agence AG, Sevogelstrasse, 34, 4002 Basel/Svizzera; Svizzera Canton Ticino: Melisa S.A., Via Vegezzi 4, 6901 Lugano; Turchia: Yabancı Basin Tevziat, Barbados Bulvarı 51, Besigtas-Instanbul; Uruguay: D.I.S.A., Julio Herrera Y Obes 1526-28-30, Montevideo; Julio Nunez, Avenida Gonzalo Ramirez 1393, Montevideo; U.S.A.: Speedimpex U.S.A. Inc., 23-16 40th Avenue, Long Island City N.Y. 11101; Venezuela: Edital Ca. Calle Negrin, Ed. Davolea, Planta Baja, Caracas.

PUBBLICITÀ: Concessionaria: A. Manzoni & C. S.p.A. Via Villorosi, 13 - 20143 Milano - Tel. (02) 83.872 FILIALI: 40121 Bologna, Via dei Mille, 16 - Tel. (051) 261218 - 225609; 16129 Genova, Tel. (010) 369347; 80121 Napoli, Via Medicina, 17 - Tel. (081) 312297 (5 linee); 35100 Padova, Via Pellizzo, 15 - Tel. (049) 35515 - 35559; 90141 Palermo, Via Messina, 3 - Tel. (091) 589111; 00186 Roma, Via del Corso, 207 (P.zza Colonna) - Tel. (06) 6794091 - 6783051; 10128 Torino, Via Montecuccoli, 6 - Tel. (011) 51.75.86-7-8. E altre filiali in Italia.

AUSTIN ROVER

MAYFAIR LADY.



ATA Univas Roma

MINI MAYFAIR. LA PIU' NUOVA, LA PIU' SNOB.

Una Lady non può che salire su di una Mayfair. La più esclusiva, la più chic tra tutte le Austin Mini. Nuova dentro, per le rifiniture particolarmente ricche (moquette pregiata, appoggiatesta, tappezzeria interamente in velluto), più bella fuori con tanti piccoli particolari tutti da scoprire. Come le altre Mini E ed HLE, è economica, parcheggiabilissima, dalla linea inconfondibilmente unica. Un piacere da vedere e da guidare. La compagna ideale per vivere la città in perfetta armonia. Una Mayfair si fa notare con il garbo e l'eleganza di una vera signora. Con lo charme che la contraddistingue e con quel pizzico di vanità in più, dovunque vada, rimane sempre una Lady.



AUTONOBILI.