

# AUTO SPRINT

34

Sped. in abb. post. gr. 11/70

L. 1.500

## CLAMOROSO

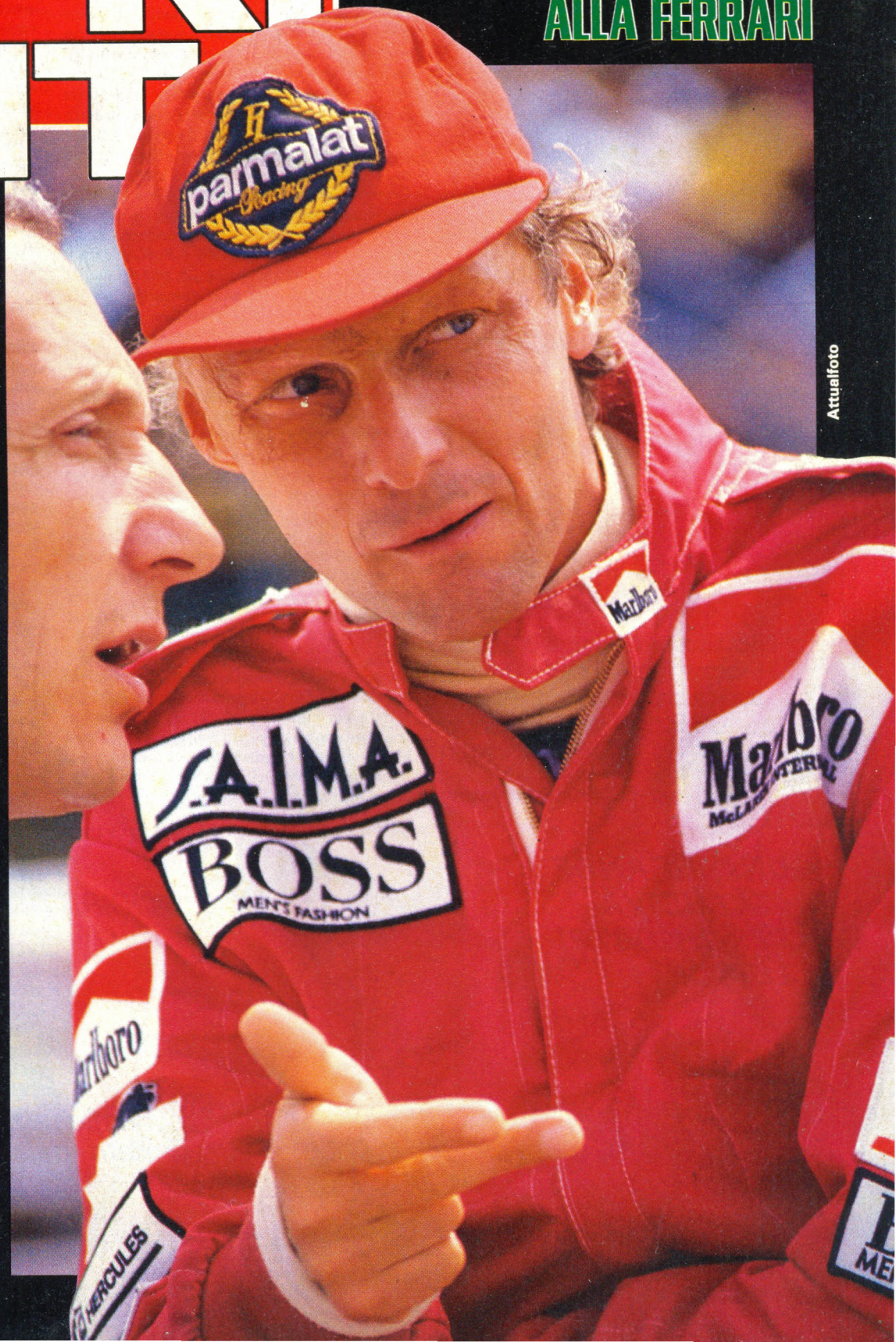
### L'ALFA VOLEVA RUBARE POSTLETHWAITE ALLA FERRARI

## GP AUSTRIA

### ALBORETO SUL PODIO

Lauda  
sorpassa Prost  
e vola verso  
il suo terzo  
titolo mondiale

# NON C'E' DUE SENZA TRE



Attualfoto



Lauda, Piquet, Alboreto

# Zeltweg: il podio della verità

Niki risolve l'enigma McLaren e cerca il terzo titolo. Nelson abdica da gran combattente. Michele precisa l'entità della crisi Ferrari

di Daniele Buzzonetti

## IN COPERTINA

**Z**ELTWEG. Atto finale del Gran Premio d'Austria: aeroporto di Graz, ore 18,20. Alain Prost ha già superato la dogana e assieme all'amico Patrick Tambay sta per avviarsi verso la pista per salire sul turbo-jet noleggiato per il ritorno in Svizzera. Non è possibile ascoltare quello che dice perché la porta a vetri della dogana è chiusa ma dal gesticolare e dall'atteggiamento si intuisce che Alain è di umore nero. È evidente che Tambay cerca di consolarlo ma Alain scuote la testa e a fianco dell'amico sembra perfino più piccolo di quanto non sia, tanta è la delusione che un'ora prima all'autodromo ha cercato «ufficialmente» di minimizzare. Quando poi un funzionario di pista gli batte una mano sulla spalla, allarga le braccia senza nemmeno riuscire a sorridere. Ecco, probabilmente il succo del GP d'Austria è tutto qui. Salendo sul posto più alto del podio, Niki Lauda non ha solo conquistato nove punti e la testa della classifica iridata: è riuscito nel suo intento di *buttare a terra* il morale del compagno di squadra. Dall'inizio del campionato questa è la sua tattica micidiale. Grazie a una aerodinamica che riesce a sfruttare perfettamente la potenza dell'eccellente motore Porsche, la McLaren è sempre più una macchina di un altro pianeta rispetto alle altre F.1. Chiaro, quindi, che nel loro «mondiale privato», Lauda e Prost giocano le carte che hanno. Il francese in assoluto è leggermente più veloce e ha una grinta che non perdona ma Lauda quest'anno è riuscito ad abbinare a una rinnovata carica agonistica (anche a Zeltweg nei sorpassi iniziali è apparso più deciso perfino rispetto ai suoi anni d'oro) la sua eccezionale intelligenza tattica. Se Prost è più veloce, Niki è sempre lì dietro, nel tentativo di innervosirlo: a Zeltweg, sia stata o meno colpa dell'olio sulla pista (ma Piquet che era davanti al francese non ne ha patito conseguenze), Prost ha sbagliato e Lauda ha potuto concentrarsi immediatamente nell'attacco a Piquet che, come tutti si aspettavano, era ormai nei guai

con le gomme. Niki ha poi superato anche l'handicap della rottura della quarta marcia del cambio, a conferma che quest'anno il suo è un campionato in discesa. Una forte salita, la dovrà invece affrontare domenica prossima Alain Prost. I big della F.1 non dovrebbero essere condizionati da ricordi negativi ma di certo il fatto di affrontare un GP d'Olanda domenica prossima, proprio sul circuito nel quale in pratica l'anno scorso ha buttato al vento un titolo mondiale pressoché certo, non potrà valere a Prost come aiuto morale.

**SPETTACOLO CON L'EX.** Ben difficilmente Nelson Piquet potrà tornare a battersi per il titolo mondiale, quest'anno, ma a Zeltweg il campione dell'83 ha confermato ancora di essere grandissimo. Anzi, dobbiamo dire grazie al brasiliano se il GP d'Austria non si è risolto nel solito monologo delle monoposto bianco-rosse come in Germania. Pur nella consapevolezza che le sue gomme non gli avrebbero permesso di «tirare» per l'intero GP, Nelson per ben 38 giri ha tenuto testa agli attacchi di Prost prima e di Lauda poi. Con la ritrovata competitività del motore Bmw, è un peccato che Gordon Murray non sia riuscito a correggere del tutto l'aerodinamica della Brabham. Un Piquet in grado di lottare per tutto l'arco del GP avrebbe veramente messo una grande quantità di paprica nella minestra di Lauda e Prost. Più sfortunato di lui, comunque, Elio De Angelis: il romano tra prove e inizi di gara va spesso vicino al risultato clamoroso ma viene poi fermato da guai che sono quasi sempre identificabili nel motore. Purtroppo il 6 cilindri Renault ha qualche «complesso» rispetto ai turbo dell'ultima generazione e le rotture sono sempre dietro l'angolo. Il fatto di dover poi provvedere a rifornire sei vetture, ha forse creato qualche problema alla Renault. Se non altro i motori non sembrano proprio tutti uguali e di sicuro i migliori non vanno alla Ligier che ormai non si risolveva nemmeno con la vivacità di De Cesaris. Un discorso che vale anche per i motori Hart: quello della

UNA GRANDE  
ESCLUSIVA  
PER I NOSTRI  
LETTORI

**LAUDA SCRIVE  
PER AUTO  
SPRI  
NT**

CI SIAMO ASSICURATI  
I DIRITTI DEL LIBRO DI NIKI

# GLI ANNI DEL TURBO

Prossimamente ampie  
anticipazioni del best-seller  
firmato dal più popolare pilota  
della Formula Uno.

PRENOTATE **AUTO SPRI NT** ALLA VOSTRA EDICOLA

# SOMMARIO

Toleman di Senna è nettamente migliore di quelli delle Ram e della Spirit. Anche a Zeltweg, Senna ha confermato di essere probabilmente il miglior giovane di questi anni, ma la Toleman non è certo la F.1 della mutua. Il telaio è invidiabile e i 4 cilindri non deve essere male se è riuscito a inserirsi tra i turbo migliori in un circuito ultraveloce.

**RESURREZIONE.** Nei pressi di uno degli ingressi del circuito di Zeltweg, c'è un'area di servizio singolare, almeno per gli italiani: vende infatti la benzina «Avanti» che ha come simbolo il...cavallino rampante della Ferrari. Una presenza che deve venire considerata come un augurio, considerata la posizione che Michele Alboreto è riuscito a raggiungere alla fine del GP. Che la Ferrari 126C4 non sia competitiva, è un fatto ben noto ormai. Dopo le prove del tutto negative, le speranze erano poche e invece la buona vena di Alboreto, unita a una certa robustezza generale della macchina, ha regalato ai tifosi italiani accorsi a Zeltweg la gioia di un terzo posto. Quegli stessi tifosi che sabato pomeriggio dopo le prove avevano pesantemente «agredito» la Casa del Cavallino. Un tipo di contestazione non nuova per la Ferrari e che l'ingegnere spesso commenta con una sua tipica definizione: «Gli italiani perdonano tutto, meno che il successo». Come dire che se la Ferrari attraversa un periodo buio, le gioie precedenti vengono di colpo dimenticate. Un vecchio discorso che di solito va a braccetto con le pretese (e gratuite) proposte per risolvere la crisi. Di recente si è parlato perfino del passaggio dell'ingegner Mezger dalla Porsche alla Ferrari, quando l'unica cosa che funziona bene nella 126C4 è proprio il motore. D'altronde le cifre parlano chiaro: la McLaren di Prost in rettilineo è arrivata a 308 kmh; la Ferrari a 311. Solo che la stessa McLaren usciva di curva a 258 kmh, e la Ferrari appena a 240! Un abisso spiegabile con l'antiquata aerodinamica della C4 che non riesce a trasmettere la potenza a terra. Eppure, nonostante l'handicap, Alboreto è riuscito a sdoppiarsi da Lauda che era ormai in testa; diverso il giudizio per Arnoux che ha patito una errata scelta di gomme operata dalla Goodyear. Di certo c'è che la versione nuova con passo lungo offre qualche vantaggio, soprattutto in fatto di usura di gomme. Purtroppo però la Ferrari non potrà presentare una versione veramente rinnovata della C4, semplicemente perché... dovrebbe rifarla da capo e ora non c'è più il tempo. Peccato che l'ingegner Forghieri abbia preferito seguire direttamente la C4 in pista, quando ormai si era capito che non c'erano speranze, invece che dedicare la sua opera alla realizzazione di una nuova monoposto. A giugno ci sarebbe stato il tempo; ora no. Un errore che potrebbe costare caro anche a colui che era considerato un «intoccabile». Le voci che vorrebbero un Forghieri trasferito all'Abarth non erano mai venute fuori nemmeno ai tempi di altre vetture sfortunate come la T5. Perché gli errori possono essere capiti, certe prese di posizione meno.

**AUTO  
SPRI  
NT**

Il settimanale da corsa

n. 34

Anno XXIV  
21-27 agosto 1984

Direttore responsabile  
**ITALO CUCCI**

**Vice Direttore:** Tommaso Valentinetti, **Capo Redattore:** Paolo Facchinetti. **Inviati speciali:** Marino Bartoletti, Giancarlo Cevenini. **Capiservizio:** Daniele Buzzonetti, Alfredo M. Rossi. **Redattori:** Roberto Boccafogli, Diego Eramo, Andrea Ficarelli, Roberto Guglielmi, Guido Schittone. **Da Roma:** Gaetano Dima. **Impaginazione:** Valentino Cervellieri, Morena Albertini, Giordano Capelli. **Collaboratori:** Cesare Maria Mannucci, Carlo Massagrande (Industria e P.R.), Giorgio Piola (Tecnica), Alessandro Stefanini, Lino Manocchia (USA). **Servizi speciali:** Vincenzo Bajardi, Maurizia Baresi, Hugh Bishop, Claudio Braglia, Adriano Cimarosti, Massimo Clarke, Ercole Colombo, Bob Constanduros, Adriano Costa, Gérard Crombac, Cesare De Agostini, Antonio Ferrari, Roberta Gremignani, Maurice Hamilton, Alan Henry, Thomas M. Imhof, Jeff Hutchinson, 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, Roberto Teso, Tommaso Tommasi, Eoin S. Young. **I piloti che scrivono:** Keke Rosberg, René Arnoux, Nelson Piquet, Johnny Cecotto, Henri Toivonen, Michele Cinotto, Massimo Biasion. **Segreteria di Redazione:** Marisa Imbrogno. **Segreteria esteri:** F. Gigi Rueckert. **Archivio e ricerche:** Ettore Mingardi.

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

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

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

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

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

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

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

## FORMULA 1

Il Gp d'Austria dai nostri inviati	2-24
Il prossimo Gp: Olanda	32

## ESCLUSIVO

AS al volante della Arrows	42
----------------------------	----

## SPECIALE

Tambay vi porta in giro per Monza	27
I cent'anni dell'auto	66
Il Gp di Germania a fumetti	105
Anche Paperone scopre la F.1	109

## VELOCITÀ

Il punto sull'Imsa	34
Il punto sull'Euro F.2	76
Il punto sulla Formula Abarth	80
Sette belle ballano Samba	99

## RALLY

Il 1985 dell'Audi	82
Parte il 1000 Laghi	84
Le novità del Sanremo	87

## SULLA STRADA

Autotest: Volvo 740 Turbo	49
Le sportive di domani	56

## RUBRICHE

Tutesprint	25
Anagrafe della passione	31
Autocompravendita	39
Self service (posta)	73
Dove corriamo	111

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

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

# GP AUSTRIA



## IL PERSONAGGIO

Lauda, naturalmente.  
Il più grande.  
L'attaccante che  
finalmente ha  
superato Prost

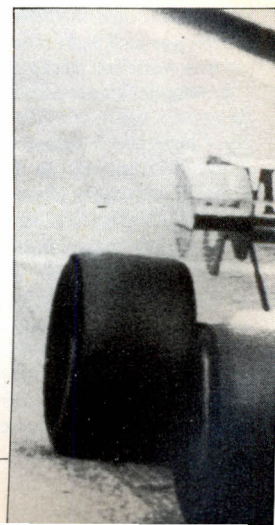
**E adesso  
vediamo  
come  
se la cava  
in difesa**

di Adriano Costa

**ZELTWEG** — Dieci e lode. Ha dovuto aspettare una vita Niki Lauda, per vincere il Gran Premio di Zeltweg, ma domenica, insieme al successo, ha incassato una montagna di cose. E di soddisfazioni. Ha aspettato tanto e ricevuto molto. Non aveva mai vinto in casa. Neppure con la Ferrari. Ci è riuscito con la McLaren. Ce l'ha fatta col thrilling perché aveva persino già alzato il braccio della resa e spostato le ruote sulla carreggiata del ritiro, dopo aver sentito quel botto al retrotreno che significava cambio a pezzi, quando, reinfilata la quinta marcia, ha rimesso in moto la fortuna e vinto Zeltweg. Tante cose ha incamerato: la vittoria in casa, il sorpasso nei confronti di Prost, l'eredità della testa della classifica iridata, il titolo di campionissimo, il diritto all'attenzione speciale degli uomini della McLaren e degli sponsor. Ora lo aspetta la verifica più importante: quella della tenuta in un ruolo psicologico pesantissimo: ha preso la maglia rosa, strappandola al compagno di avventura, deve dimostrare di saperla tenere, da inseguitore si fa inseguito. Ora sarà lui ad essere braccato. Gli è riuscito bene il ruolo di cacciatore: ora diventa preda. Sarà dura per Prost e durissima per lui. Non ci sono più outsider né aspiranti di mezzo; da

Zeltweg sono fuori gioco iridato per la matematica, oltretutto per il buonsenso, anche De Angelis, Arnoux e Piquet. Da lotta iridata è diventata un nitido duello senza frange, senza alternative. O lui o Prost.

**CI SI È A LUNGO** interrogati su chi fosse Niki Lauda, nel 1984. Chi era diventato, cosa stava facendo. Se fosse, ci si chiedeva, quello di prima, degli anni dell'iride: ragioniere di lusso, computer al volante, campione col cervello che viene prima del piede, pronto a rischiare solo se, davvero, valesse la pena. Non coraggioso come Villeneuve, non fantasioso come Piquet, non gagliardo come Regazzoni, non vigoroso come Schekter, non velocissimo come Peterson: ma con un po' di tutti costoro dentro. E in più, l'amalga-





ma speciale di una classe onnicomprensiva e la capacità di farsi Cartesio al volante anche nei momenti in cui si può perdere la testa. Aveva spiegato che la maggiore velocità che il cronometro denunciava in prova a favore di Prost era un fatto transitorio. Lui era convinto che da Zeltweg in poi, maturato pienamente l'adattamento alle poderose scariche di cavalli dei motori turbo che hanno potenze doppie di quelle cui lui era

abituato sino all'anno scorso, sarebbe stato, anche sul piano della velocità di punta, competitivo nei confronti del test-Prost, che aveva avuto quattro anni di vantaggio per assimilare la possibilità di sfruttamento delle gomme Michelin in qualifica.

**PROST RESTA**, per ora, più rapido di lui in prova ma intanto Lauda ha vinto quattro gran premi come il francese e le differenze sul giro in gara si sono fatte via via sempre meno sensibili fino a Zeltweg, dove il record sul giro in gara se l'è preso il «vecchio». Finora Lauda ha giocato di rimessa. È stato un tallonatore eccellente e uno sfondatore di contropiede. Anche a Zeltweg ha colpito emergendo dalle retrovie. Era settimo al primo giro, ha rimontato e vinto mettendo in essere quella sua strategia di rimonta inesorabile che viene avvertita dagli altri, ormai, come un destino inevitabile segnato. Lo stesso Prost ha spiegato, domenica, che Niki, avendo vinto due campionati del mondo, ha imparato a vincere mentre lui, Prost, i campionati ha finora imparato a perderli. Una annotazione che sa di rinuncia e rivela scoraggiamento e rassegnazione. Se Niki Lauda sarà l'eroe positivo di questo mondiale, e Prost ne sarà ancora una volta

l'eroe negativo, lo vedremo nei prossimi appuntamenti. Vedremo se il ribaltamento dei ruoli poteva significare mutamento di rendimento. Vedremo se Lauda è nella difesa altrettanto efficace di quanto lo sia finora stato nell'attacco.

**NELLA MANIERA** di Lauda di agguantare i successi, nel suo stile, c'è tanta parte della sua natura: è uomo essenziale, per non dire stringato fino ai limiti di una parsimonia definibile avarizia; è calcolatore nel senso magari meno umano del termine ma certamente aritmeticamente più positivo; è indifferente a molti aspetti della vita di relazione ma determinato ed esclusivo nel perseguimento dello «particolare proprio», infine, è certamente il più machiavellico dei piloti dell'automobilismo sportivo. Il suo successo, vinca o non vinca questo mondiale, è il successo della volontà, della classe, delle perizia, ma anche dell'applicazione, della perseveranza e dell'astuzia. Un successo, in ogni caso, inequivocabile: perché, se sarà ottenuto, avverrà superando, a pari macchina, in identiche condizioni di attrezzatura, Alain Prost, uno dei tre migliori piloti della moderna Formula 1. □



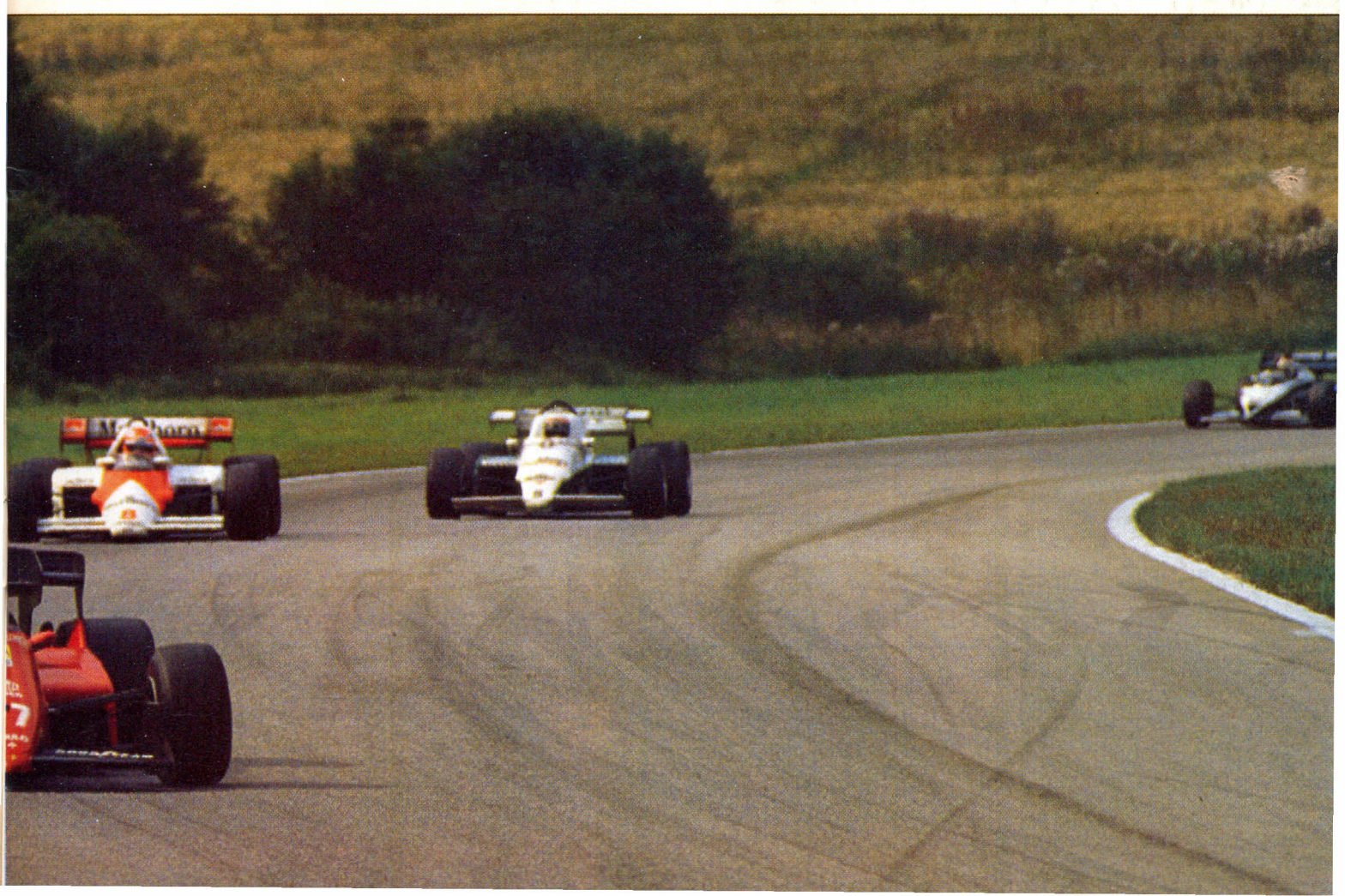
FotoAP

# GP AUSTRIA



Per la terza volta in questa stagione c'è stata una doppia partenza. Qui sopra vediamo quella «buona»: Piquet scatta bene; Prost, un po' più lento, viene affiancato da De Angelis mentre dietro, Tambay sta per saltare Lauda. Niki temporeggerà per un po' di tempo lasciando l'iniziativa ai più focosi avversari: in alto a destra vediamo Piquet scatenato e inseguito con foga da Prost e Tambay. Alain dovrà dare forfait al 28. giro mentre Tambay, rimasto terzo dopo alterne vicende, al 42. giro sarà piantato in asso dal motore. Piquet a sua volta sarà messo in crisi dalle gomme. È a questo punto che esce Lauda (in basso a destra lo vediamo in procinto di superare Alboreto dopo aver passato Berger; Piquet è già lontano). Alla fine nonostante la rottura della quarta marcia, Niki riuscirà a raggiungere per primo il sospirato traguardo. È la sua vittoria n. 23, la 4. di questa stagione. Una vittoria che gli vale la leadership (FotoVillani)







A Zeltweg, Ferrari double face. Alboreto, con la Ferrari più lunga di 13 cm di quella di Arnoux, ha ottenuto un terzo posto che segnala qualche progresso a Maranello. Qui sopra lo vediamo braccato dal duo di testa Piquet-Lauda: la sua Ferrari cederà ai più forti quasi tre secondi al giro. Sotto la macchina «corta» di Arnoux. René anche a causa di un errore nella scelta dei pneumatici alla fine sarà 7. Qui è impegnato da Cheever e Patrese: le due Alfa lo passeranno poi Eddie sarà fermato dal motore e Riccardo dalla benzina (FotoVillani)



# GP AUSTRIA

BOX FERRARI/Alboreto terzo, Arnoux settimo (e doppiato). Perché?

## A & A: quando la crisi non è uguale per tutti

Michele ha corso con la macchina «lunga», René con la «corta» e con gomme sbagliate. Il francese è giù di giri anche perché teme di dover lasciare Maranello. Andrà alla Renault?

di Cesare Maria Mannucci

ZELTWEG. «Piccinini, vattene!». «Forghieri vai all'OM a progettare trattori...». Era cominciato in questo modo il week-end austriaco della Ferrari. Su una pista da sempre ritrovo della passione rossa, era esplosa con i toni più accesi della contestazione la rabbia di un gruppo di tifosi ferraristi. Era stata una protesta cieca, ingrata, che aveva coinvolto tutta la squadra Ferrari: persino le compagne dei piloti non erano state risparmiate da una tifoseria stanca di vedere navigare le rosse nelle retrovie. Come a Monza nel 1969, quando lo stesso Enzo Ferrari era stato bersaglio del lancio di oggetti (tanto che il «drake» da allora non avrebbe messo più piede nell'autodromo brianzolo) il ciclone della delusione sembrava aver affondato definitivamente la barca del «Cavallino». Persino i piloti sino a questo momento al di fuori delle accuse, venivano bersagliati. E tuttavia, la realtà della corsa ha insegnato ancora una volta che nella F. 1, tutto è sempre relativo. Parlare del terzo posto di Michele Alboreto come della resurrezione dell'araba fenice sarebbe sciocco, ma è innegabile che per il giorno della gara tutta la squadra, e soprattutto Michele Alboreto, ha ritrovato una vitalità ammirevole dopo la tormentata

odissea delle prove. «Onestamente al via non avrei mai pensato assolutamente di finire terzo.

Durante il warm up mi ero accorto che la macchina con il pieno era leggermente migliorata, tuttavia sapevo che non potevo aver nessuna possibilità per lottare per le prime posizioni, perdurando le difficoltà di inserimento e trazione all'entrata e uscita delle curve. Voglio comunque dire che ho affrontato la corsa dando sempre il massimo, non ho mai alzato il piede un momento, addirittura nel primo giro mi sono preso continuamente a ruotate con Senna, non mi andava assolutamente di fare la comparsa. Il motore andava molto bene; quando sono stato vicino a Lauda, in velocità non perdevo niente, mentre dovevo cedere nei curvoni veloci. Per quanto riguarda le contestazioni dei tifosi, non so cosa dire: a volte la folla ha delle reazioni veramente inspiegabili. Per quanto mi riguarda, non sono stato assolutamente scosso da queste manifestazioni, per mettermi in crisi ci vuole altro. Direi che tutto sommato mi sono anche divertito. Negli ultimi giri ho avvertito la presenza di Fabi, tanto che ho realizzato il mio giro più veloce a tre giri dall'fine. Può darsi che l'olio presente sulla pista mi abbia aiutato a conservare questa posizione impedendo a Fabi di forza-

re. Non posso dire che vado a Zandvoort con fiducia, ma certo sono più ottimista che al mio arrivo in Austria».

STRAVOLTO e provato dalla fatica, Arnoux si sfilava dalla numero 28. «Sono andato subito in crisi con le gomme. Al via avevo deciso di partire con tre B e una C, una soluzione differente da quella di Michele. Dopo pochi giri i pneumatici hanno raccolto tutto lo sporco, deteriorandosi in maniera disastrosa. Mi sono fermato per cambiare le gomme, ma il rendimento della vettura non è certo mutato di molto. Durante il mio duello con le Alfa guadagnavo in rettilineo, mentre loro si facevano sotto in curva. La macchina era inguidabile. Sono contento per il risultato di Michele, ma è certo che dobbiamo migliorare di molto per essere competitivi per Monza».

ARNOUX era abbacchiato; non tanto — crediamo — per la prestazione opaca, quanto per la contestazione della vigilia che è andata ad assommarsi alle sue personali... sofferenze. Nonostante la conferma per la prossima stagione ricevuta ormai da tempo da Ferrari, René non si sente sicuro: c'è chi lo dà addirittura partente per scelta propria anche se... sollecitata. Il francese ha sicuramente ripen-



sato con nostalgia all'anno scorso, quando proprio qui a Zeltweg lottava per il Mondiale e si rendeva protagonista di un esaltante duello con Prost e Piquet; stavolta, Nelson e Alain l'hanno fatta ancora da primattori; lui, René, è finito ad arrancare dietro le Alfa Romeo. La spiegazione del divario fra lui e Alboreto è da cercarsi prima nel suggerimento — sbagliato — di quelli della Goodyear, che lo hanno convinto a montare gomme diverse da quelle di Michele; poi, c'era differenza anche nella macchina: Arnoux ha avuto la Ferrari «corta», Alboreto quella più lunga di 130 millimetri, che risparmia le gomme e ha una migliore aderenza in curva. Questi particolari hanno fatto la differenza dei tempi fra i due: 1'34"821 il giro più veloce dell'italiano, 1'35"846 quello del francese.



I GUAI di Arnoux sono comunque quelli che continuano ad affliggere le Ferrari, costrette ad usare le turbine KKK più grandi (le 8) invece delle più piccole (le 6) utilizzate da McLaren e Alfa, per adattarsi all'altitudine di Zeltweg (800 metri). I problemi della C4 da risolvere sono ancora molti, e certo la versione «lunga» è solo un palliativo. Per ben figurare a Monza ci vuole ben altro. I ferraristi attendono. □





Le  
PAGELLE  
di  
**AUTO  
SPRI  
NT**

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

voto <b>9</b>	<b>1 NELSON PIQUET</b> voto <b>10</b> <b>Pilota:</b> una gara ragionata e ai limiti della tenuta. <b>Vettura:</b> validissima nella prima parte, meno nella seconda.	
<b>BRABHAM-BMW</b>		
voto <b>9</b>	<b>2 TEO FABI</b> voto <b>8</b> <b>Pilota:</b> ha amministrato pazientemente l'affidabilità del turbo Bmw. <b>Vettura:</b> buona anche se non velocissima.	



voto <b>0</b>	<b>3 STEFAN JOHANSSON</b> voto <b>0</b> Non qualificato	
<b>TYRRELL-FORD</b>		
voto <b>0</b>	<b>4 STEFAN BELLOF</b> voto <b>0</b> Non qualificato	



voto <b>6</b>	<b>5 JACQUES LAFFITE</b> voto <b>5</b> <b>Pilota:</b> prova insignificante, solo parzialmente spiegabile con la mancanza di competitività della vettura.	
<b>WILLIAMS-HONDA</b>		
voto <b>6</b>	<b>6 KEKE ROSBERG</b> voto <b>7</b> <b>Pilota:</b> pochi gli stimoli, ma ancora tanta la classe. <b>Vettura:</b> ancora troppo poco affidabile nel telaio.	



voto <b>10</b>	<b>7 ALAIN PROST</b> voto <b>8</b> <b>Pilota:</b> bene finché è rimasto in gara, poi l'uscita: solo sfortunata? <b>Vettura:</b> come al solito perfetta.	
<b>MCLAREN TAG-PORSCHE</b>		
voto <b>10</b>	<b>8 NIKI LAUDA</b> voto <b>10</b> <b>Pilota:</b> è sicuramente il pilota più in forma del momento. Bravissimo nell'amministrare il finale. <b>Vettura:</b> perfetta.	

voto <b>3</b>	<b>9 PHILIPPE ALLIOT</b> voto <b>5</b> <b>Pilota:</b> una gara non esaltante che comunque l'ha visto arrivare in fondo. <b>Vettura:</b> lentissima.	
<b>RAM-HART</b>		
voto <b>3</b>	<b>10 JONATHAN PALMER</b> voto <b>6</b> <b>Pilota:</b> prudente come il compagno di squadra. <b>Vettura:</b> anche questa lenta e senza spunto.	

voto <b>7</b>	<b>11 ELIO DE ANGELIS</b> voto <b>8</b> <b>Pilota:</b> ha lottato per tutta la prima parte della gara, ma poi il motore ha ceduto. <b>Vettura:</b> problemi di motore.	
<b>LOTUS-RENAULT</b>		
voto <b>7</b>	<b>12 NIGEL MANSELL</b> voto <b>7</b> <b>Pilota:</b> ha lottato con la solita foga, ma il turbo Renault non ha retto. <b>Vettura:</b> come quella De Angelis.	



voto <b>0</b>	<b>14 MANFRED WINKELHOCK</b> voto <b>0</b> Non partito	
<b>ATS-BMW</b>		
voto <b>5</b>	<b>31 GERHARD BERGER</b> voto <b>6</b> <b>Pilota:</b> un esordio in F.1 abbastanza valido per il pilota austriaco. <b>Vettura:</b> troppo poco competitiva.	

voto <b>6</b>	<b>15 PATRICK TAMBAY</b> voto <b>7</b> <b>Pilota:</b> Tre quarti di corse abbastanza buoni, ma poi la vettura non ha retto al ritmo. <b>Vettura:</b> problemi al turbo.	
<b>RENAULT</b>		
voto <b>6</b>	<b>16 DEREK WARWICK</b> voto <b>7</b> <b>Pilota:</b> ha lottato alla pari con i suoi avversari, ma anche per lui problemi al motore. <b>Vettura:</b> come sopra.	



voto <b>6</b>	<b>17 MARC SURER</b> voto <b>6</b> <b>Pilota:</b> ha condotto una gara accorta riuscendo ad andare a punti per la prima volta quest'anno. <b>Vettura:</b> buona.	
<b>ARROWS-FORD e BMW</b>		
voto <b>6</b>	<b>18 THIERRY BOUTSEN</b> voto <b>6</b> <b>Pilota:</b> anch'egli ha sfruttato l'affidabilità dell'Arrows e gli errori dei colleghi. <b>Vettura:</b> quella di Surer.	



voto <b>6</b>	<b>19 AYRTON SENNA</b> voto <b>7</b> <b>Pilota:</b> bene all'inizio, ma poi il turbo ha fatto capricci e s'è dovuto fermare. <b>Vettura:</b> messa a punto imperfetta.	
<b>TOLEMAN-HART</b>		
voto		

voto <b>2</b>	<b>21 HUUB ROTHENGATTER</b> voto <b>5</b> <b>Pilota:</b> non certo all'altezza del ruolo. <b>Vettura:</b> notevolmente al di sotto delle altre del mondiale.	
<b>SPIRIT-HART</b>		
voto		

voto <b>6</b>	<b>22 RICCARDO PATRESE</b> voto <b>6</b> <b>Pilota:</b> ha lottato con una ritrovata foga: fino al ritiro è stato in zona punti. <b>Vettura:</b> ancora poco competitiva.	
<b>EUROALFA</b>		
voto <b>6</b>	<b>23 EDDIE CHEEVER</b> voto <b>6</b> <b>Pilota:</b> ha tenuto bene finché il motore non l'ha lasciato a piedi. <b>Vettura:</b> come quella di Patrese.	

voto <b>5</b>	<b>24 PIERCARLO GHINZANI</b> voto <b>5</b> <b>Pilota:</b> non lucido come al solito, ha commesso qualche errore. <b>Vettura:</b> una messa a punto imperfetta.	
<b>OSELLA-ALFA ROMEO</b>		
voto <b>5</b>	<b>30 JO GARTNER</b> voto <b>5</b> <b>Pilota:</b> poco incisivo alla partenza, ha rotto quasi subito. <b>Vettura:</b> stesso discorso di quella di Ghinzani.	

voto <b>4</b>	<b>25 FRANÇOIS HESNAULT</b> voto <b>5</b> <b>Pilota:</b> una gara insignificante senza infamia né lode. <b>Vettura:</b> decisamente peggiorata rispetto agli altri Gp.	
<b>LIGIER-RENAULT</b>		
voto <b>4</b>	<b>26 ANDREA DE CESARIS</b> voto <b>6</b> <b>Pilota:</b> non è arrivato in fondo, ma almeno ha cercato di mettersi in evidenza. <b>Vettura:</b> come quella di Hesnault.	

voto <b>7</b>	<b>27 MICHELE ALBORETO</b> voto <b>8</b> <b>Pilota:</b> ha saputo amministrare la macchina in una gara massacrante. <b>Vettura:</b> qualche miglioramento.	
<b>FERRARI</b>		
voto <b>5</b>	<b>28 RENÉ ARNOUX</b> voto <b>6</b> <b>Pilota:</b> al di sotto del suo standard. <b>Vettura:</b> versione più corta di quella di Alboreto e nettamente peggiore.	

# GP AUSTRIA

I TRE GIORNI DI ZELTWEG/Insperato terzo posto per Alboreto

## Lauda bracca Fangio

Niki vince per la prima volta a Zeltweg (23. successo in un Gp) e si porta in testa al mondiale Piquet (secondo) tradito dalle gomme. Molti i motori arrosto. Prost scivola sull'olio di De Angelis

di Cesare Maria Mannucci

**ZELTWEG** — Lauda vince il suo primo GP d'Austria, la corsa di casa, e regala alla McLaren un primato storico: quello delle vittorie stagionali che sono 8, tante quante quelle conquistate dalla Lotus nel 1978. Niki Lauda inoltre con questo successo ha raggiunto la ragguardevole cifra di 23 GP, appena uno di meno del mitico Fangio. Ma vediamo nel dettaglio come è nata questa tormentatissima vittoria del campione austriaco, balzato fra l'altro al comando della classifica iridata davanti al compagno Prost.

**VENERDÌ.** Nelson Piquet non poteva festeggiare in modo migliore il suo 32. compleanno. Il brasiliano infatti risultava il più veloce della prima sessione, pur con l'handicap di un motore che stentava a raggiungere il massimo dei giri. Durante questa sessione non valida per lo schieramento tutti andavano alla ricerca delle ottimali condizioni di assetto in funzione della gara. Alla McLaren lamentavano piccoli problemi di assetto con Prost che accusava un leggero sottosterzo che rendeva leggermente problematico l'inserimento alla «Hella Chichane». La Renault otteneva il terzo tempo con Tambay ma per la Regie era una sessione tormentata: Tambay otteneva la sua prestazione con il muletto dal momento che sulla vettura da gara aveva dovuto registrare il cedimento della turbina, mentre Warwick poteva girare solo con gomme da gara essendo rimasto senza benzina lungo il circuito. Continuava a stupire Ayrton Senna, che con un alettone posteriore modificato dopo l'inconveniente di Hockenheim otteneva il quarto tempo risultando anche tra i più veloci al rilevamento fotoelettrico. De Angelis non riusciva a ripetere gli exploit delle prove private del mese scorso: dopo aver rotto il motore sulla vettura da gara, il romano saliva sul muletto, ed era protagonista di uno spettacolare testacoda terminato fortunatamente nella zona erbosa. Continuava il momento difficile della Ferrari: Alboreto guidava una vettura con il passo allungato di dieci centimetri ma dotata di vecchie sospensioni, mentre Arnoux era incaricato di svolgere test comparativi con la nuova soluzione «push road» per quanto riguarda la sospensione posteriore, e un ampio scivolo inferio-

re che si protraeva oltre i semiassi. In quota i motori Ferrari continuavano ad andare in crisi; i piloti che per ottenere velocità scaricavano completamente l'aerodinamica, col risultato di avere moltissimi problemi di inserimento e di trazione. Stupiva il debuttante (sulla seconda ATS-BMW numero 31) Berger che otteneva il diciassettesimo tempo, mentre Winkelhock non riusciva ad effettuare nemmeno un giro a causa della mancanza di pressione della benzina.

**PER LA SECONDA** sessione, valida, le colline di Zeltweg presentavano già quasi il tutto esaurito. Ad attirare l'interesse era il duello a

lunga distanza tra Piquet, Lauda e Prost che a turno conquistavano la pole position, con il francese che piazzava negli ultimi venti minuti la stoccata decisiva. Contrariamente ad altre vetture entrambe le McLaren giravano con turbine piccole, non avvertendo la necessità di avere una maggiore portata d'aria nella sovralimentazione. Nelson Piquet faceva il possibile per conquistare la pole: al rilevamento della velocità posto prima della curva Bosch risultava il più veloce, ma con il secondo set da qualifica veniva rallentato da Ghinzani, mentre Teo Fabi avendo ancora la vettura incidentata per l'uscita di strada della mattina, si qualificava con il muletto di Piquet.

Continuava la crisi delle vetture gommate Goodyear. De Angelis otteneva il quarto tempo, tuttavia con le gomme da qualifica il romano riusciva a malapena a percorrere un giro, degradandosi poi in maniera disastrosa. A conferma della crisi Ferrari, veniva anche la Williams, che pur disponendo delle Goodyear, precedeva le vetture di Maranello: Rosberg provava sia con gomme da gara che da qualifica, mentre Laffite accusava una leggera perdita di pressione nella sovralimentazione. Alla Ferrari continuavano a provare differenti soluzioni di passo e di sospensioni, tuttavia i tempi continuavano a rimanere elevati, con i piloti che non sapevano più cosa provare per migliorare il rendimento della vettura. Era una sessione tormentata per molti piloti: De Cesaris rompeva in apertura il motore, riuscendo a qualificarsi negli ultimi minuti con il muletto, cosa che faceva anche Winkelhock, salito sulla vettura di Berger, dopo che sulla sua si era registrato il cedimento del cambio. Al momento risultavano non qualificati Bellof, in cronica crisi di potenza, e Rothengatter rimasto lungo il percorso a causa di un testacoda.

**SABATO.** Nonostante girasse con il muletto in seguito alla rottura del motore sulla vettura da gara, Patrick Tambay risultava il più veloce della prima sessione precedendo Prost e De Angelis. Il romano si lamentava che con le Goodyear da qualifica non si riusciva ad effettuare nemmeno un giro, mentre Mansell doveva registrare la rottura del propulsore. La Ferrari era in un mare di problemi. Alboreto provava sia la macchina con il passo allungato che quella tradizionale, lamentando oltre alle ormai croniche manchevolezze per quanto riguarda l'inserimento e la trazione, anche problemi con la pompa del carburante. Anche Arnoux provava con le differenti soluzioni delle sospensioni posteriori accusando nel finale anche la rottura del serbatoio della benzina. Tra l'altro la Ferrari era l'unica vettura tra quelle dotate di turbine Kkk, ad usare quelle più grosse, per avere una maggiore portata d'aria. Protagonista di una paurosa uscita di strada era Thierry Boutsen, che danneggiava sensibil-

### Le classifiche di Autosprint dopo Zeltweg

PILOTA	PUNTI	TEAM	PUNTI
1. Prost (12)	107	1. McLaren (12)	98,5
2. De Angelis (12)	104	2. Lotus (12)	90,5
3. Lauda (12)	103	3. Ferrari (12)	87
4. Piquet (12)	102	4. Brabham (12)	86,5
5. Alboreto (12)	89	5. Renault (12)	80,5
6. Warwick (12)	88	6. Williams (12)	69,5
7. Arnoux (12)	86	Toleman (12)	69,5
8. Rosberg (12)	84	8. Ligier (12)	64,5
9. Senna (11)	80	Euroalfa (12)	64,5
Mansell (12)	80	10. Tyrrell (11)	62
11. De Cesaris (12)	76	11. Ats (12)	59
12. Tambay (11)	70	12. Arrows (12)	56
13. Boutsen (11)	67	13. Osella (11)	52
14. Cheever (11)	63	14. Ram (11)	41
15. Laffite (12)	62	15. Spirit (10)	38
16. T. Fabi (10)	61		
17. Ghinzani (11)	60		
Bellof (10)	60		
19. Patrese (12)	59		
20. Winkelhock (11)	57		
21. Surer (12)	52		
22. Palmer (10)	51		
Brundle (7)	51		
24. Cecotto (9)	42		
25. Hesnault (11)	38		
26. Alliot (10)	30		
Baldi (5)	30		
28. Rothengatter (4)	20		
29. Gartner (4)	16		
30. C. Fabi (3)	18		
31. Johansson (2)	5		

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

## Lauda bracca...

segue

mente la scocca, terminando le prove con il muletto. Era una sessione tormentata anche per l'Osella, con Gartner subito fermo per la rottura del cambio mentre Ghinzani registrava la rottura del secondo motore dopo quello di venerdì. In crisi di motore era anche la Spirit, che avendo solamente due propulsori a disposizione, si rivolgeva alla Toleman e alla Ram per avere in prestito un motore per le prove ufficiali. Praticamente senza tempo era anche Winkelhock fermo al primo giro per problemi di alimentazione, mentre continuava ad impressionare favorevolmente il debuttante Berger con la seconda ATS-BMW.

PER LA SESSIONE valida per lo schieramento, essendo aumentata la temperatura, tutti prevedevano che i tempi sarebbero scesi. Tutti miglioravano tranne la McLaren. Prost sprecava il primo set di gomme a causa della rottura del turbo; salito sul muletto, Alain negli ultimi minuti perdeva la pole position a causa dell'eccessivo traffico. Piquet era l'eroe della giornata; con lo speciale motore da qualifica, in grado di spingere oltre 900 cavalli con una pressione di sovralimentazione di oltre 3,2 bar, il brasiliano otteneva la sesta pole dell'anno, migliorando anche il record assoluto del circuito detenuto da Arnoux. Chi aveva un diavolo per capello era De Angelis. Il romano migliorava il tempo di venerdì di oltre un secondo, lamentando che l'eccessiva usura delle gomme da qualifica gli aveva causato un leggero sbandamento alla curva Rindt, sufficiente comunque a fargli perdere la pole position. Continuavano le morie di motori in casa Renault. Tambay e De Cesaris registravano l'ennesima rottura dei propulsori, provocate dal fatto che a Zeltweg il motore resta al massimo per oltre quaranta secondi, fatto decisamente critico per il motore francese. Sulla Ferrari ormai niente da dire: la crisi era ormai netta e interessava tutte le componenti della vettura, motore, aerodinamica, sospensioni. Entrambi i ferraristi erano tra i pochi che non miglioravano i tempi di venerdì. All'Alfa Romeo decidevano per la prima volta di spingere il motore della macchina di Cheever a 2,7 di pressione. I risultati erano negativi con l'italo americano che rientrava subito ai box per la rottura del propulsore. Come Patrese che girava anche con il muletto a causa della rottura della turbina. Per l'ultima sessione non provava Ghinzani, a cui i meccanici non avevano fatto in tempo a sostituire il motore,

e Berger, fermo al primo giro per la rottura del cambio. Entrambe le Tyrrell risultavano eliminate; Bellof veniva squalificato d'ufficio dalla Fisa per essere risultato alla verifica del peso irregolare di tre chili. Era dal gran premio di Olanda del 1967, data in cui il motore Cosworth debuttò sulla macchina Lotus 49 di Jim Clark, che al via di un gran premio non vi sarebbe stato nessun motore Cosworth aspirato. Per questo gran premio d'Austria, solamente motori sovralimentati, a siglare la chiusura di un'epoca in F. 1.

ANCHE IL WARM up non faceva altro che decretare la superiorità McLaren. Prost e Lauda ottenevano i migliori tempi. Il francese che si lamentava di un eccessivo surriscaldamento della sua vettura, tanto che terminava la prova con il muletto. Non giravano Ghinzani per la rottura dell'iniezione e Winkelhock per rottura del cambio, mentre erano autori di testacoda alla chicane Berger e Alboreto. Al momento del via avveniva il fattaccio che avrebbe poi dato origine ad una seconda partenza. De Angelis, accortosi dell'impossibilità di innestare la prima, alzava subito il braccio, tuttavia Ongaro ne combinava una grossa dava il verde e subito il giallo. Era del tutto inutile lo scatto di Prost e di Senna. Dopo un giro, sufficiente a Rothengatter per uscire di strada alla chicane Texaco, le macchine venivano fermate con la bandiera rossa per una nuova partenza. Al secondo via Piquet scattava davanti a Prost, Tambay, De Angelis, mentre Lauda aveva qualche difficoltà ad avviarsi. Mancava sulla griglia Winkelhock mentre Berger rischiava grosso alla chicane toccandosi con Ghinzani. I primi giri sembravano ripetere la

### Il tempo di Zeltweg



VENERDÌ sole - temperatura suolo 21° - temperatura in pista 29°



SABATO sole - temperatura suolo 26° - temperatura pista 35°



DOMENICA coperto - temperatura suolo 27° - temperatura pista 31°

corsa di Hockenheim, con Prost lanciato all'inseguimento di Piquet, mentre Tambay sembrava controllare agevolmente un rimontante Lauda che aveva avuto ragione in due giri di De Angelis e Warwick. L'austriaco cominciava una progressione netta e costante. Partito con una soluzione di pneumatici differenti da quella di Prost e Piquet, con gomme più dure e affidabili, dopo una breve schermaglia Lauda passava all'ottavo giro un Tambay ormai in crisi di gomme, per lanciarsi all'inseguimento a suon di giri più veloci del tandem Prost-Piquet. Dietro, De Angelis dopo aver duellato con Warwick, si installava al quarto posto, ma per la Renault era l'inizio della fine, con una impressionante moria di motori che avrebbe causato il ritiro di Warwick, Tambay, De Angelis, Mansell e De Cesaris, che unite alle sette rotture delle prove sono la dimostrazione che alla Regie sono ormai arrivati al limite dell'attuale propulsore. Mentre si ritirava Laffite per la rottura del motore, imitato in seguito da Rosberg che abbandonava la Williams a causa di un telaio inguidabile, De Angelis doveva su-

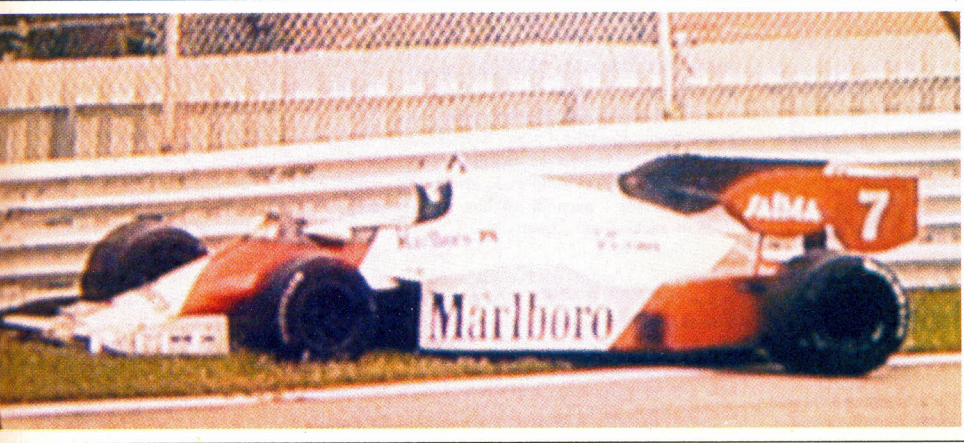
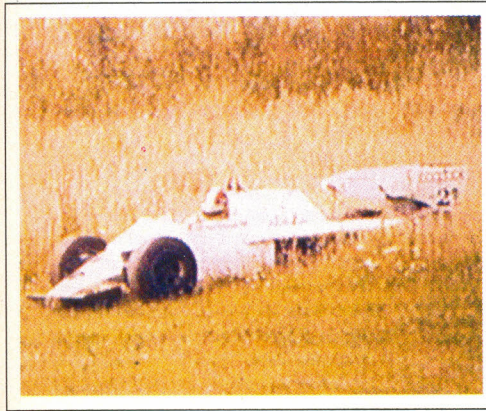
bire gli attacchi di Senna mentre Arnoux avviava un lungo duello con le Alfa di Patrese e Cheever. In testa Prost pressato da Lauda cominciava ad attaccare Piquet. La McLaren era superiore in accelerazione all'uscita delle chicane, mentre Piquet guadagnava nei tratti di velocità. Al ventottesimo giro, quando ormai Alain sembrava controllare agevolmente la corsa e la classifica del mondiale, il fatto determinante. Già da diversi giri il francese si lamentava della quarta che tendeva a saltare. Arrivati alla curva Rindt Piquet sbandava leggermente a causa dell'olio lasciato il pista da De Angelis. Prost che seguiva da vicino, dovendo tenere la marcia inserita con la mano non riusciva ad evitare il testacoda, terminando la corsa contro il rail. Sorrideva Lauda passando davanti alla macchina di Prost. Ormai la vittoria era un fatto privato tra lui e Piquet. Il brasiliano ormai in crisi con le gomme posteriori non poteva più contenere gli assalti dell'austriaco. Dopo aver tentato un primo sorpasso alla Hella chicane, Lauda passava Piquet prima della curva Sebring involandosi verso una vittoria ormai certa. Dietro i lunghi rettilinei di Zeltweg avevano fatto le loro vittime; Abbandonavano Senna, Ghinzani, Gartner, Cheever, tutte le vetture spinte dal motore Renault, mentre Riccardo Patrese era protagonista di una buona gara riuscendo a risalire sino alla quinta posizione nonostante un motore praticamente fermo sui rettilinei. Gli ultimi giri erano pieni di tensione. Lauda rimaneva senza l'uso della quarta, rapporto fondamentale a Zeltweg perché tenuto per oltre quattro chilometri. Niki terminava gli ultimi giri, a rilento, tanto che Alboreto e Fabi riuscivano a sdoppiarsi e addirittura Palmer superava Lauda. Piquet d'altra parte continuava a perdere secondi a causa dei pneumatici tanto che gli ultimi giri vivevano solamente del duello Alboreto-Fabi per il terzo posto mentre Patrese era beffato a due giri dalla fine per la mancanza della benzina. Si finiva con Lauda, Piquet e Alboreto festanti sul podio, e le Arrows BMW per la prima volta a punti. Nel motor-home della Marlboro Prost covava rabbia e rivincita per Zandvoort: per lui è sempre più vicino lo spettro del 1983. □

■ **SCHERZI JPS.** Nel tardo pomeriggio di sabato, Chris Witty, addetto alle pubbliche relazioni della Toleman, ha applicato due adesivi Jps sulla carrozzeria della vettura di Senna. Evidentemente anche lui è ormai convinto che il brasiliano passerà alla Lotus.

■ **KAISER.** Franz Klammer, il noto «kaiser» della discesa libera, ha seminato il panico nei box quando si è presentato con casco e tuta infilandosi dentro l'abitacolo della macchina di Lauda.

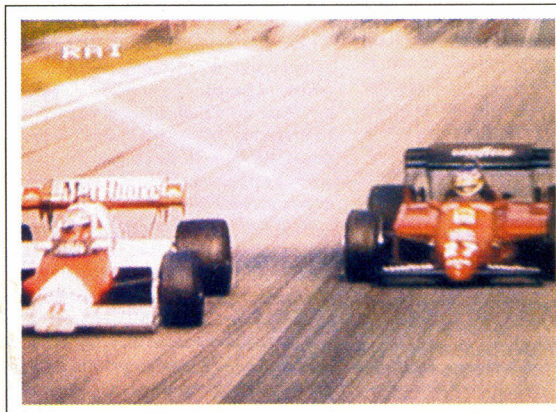
## Gli errori di Derek Ongaro

QUELLO che è successo a Zeltweg è la netta dimostrazione dell'incapacità di alcuni personaggi che purtroppo ricoprono un ruolo di primo piano e di responsabilità all'interno dello sport automobilistico. Il semaforo è sul rosso, De Angelis si accorge dell'impossibilità di inserire la prima. Come da regolamento il romano alza subito il braccio per avvertire i piloti e ritardare la partenza. Derek Ongaro, lo starter ufficiale della Fisa, invece che passare dal rosso alla luce gialla lampeggiante, accendeva per un attimo il verde un attimo sufficiente a far scattare tutti i piloti. Subito la luce tornava gialla, ma il guaio era ormai fatto. Tambay, Prost e De Angelis affermavano che il verde era stato acceso per un istante, una cosa del tutto inspiegabile. Ongaro si difendeva dicendo che probabilmente vi era stato un contatto, anzi inizialmente negava l'accensione della luce verde. Del resto questa non è che l'ennesima prodezza di mister Ongaro. Si va dalla partenza di Zolder del 1981 quando Ongaro diede il via con un meccanico dell'Arrows in pista (con il risultato che Stohr lo investì in piena velocità procurandogli le fratture delle gambe) a Kyalami 84 quando Ghinzani ebbe l'incidente in un punto dove avrebbero dovuto esserci tre file di reti, mentre invece ve ne erano solamente una, con il risultato che l'impatto avvenne a velocità molto elevata, sino alla più recente omologazione della pista di Dallas senza avere alcuna garanzia sul tracciato e sull'asfalto. Adesso la farsa della partenza di Zeltweg. C'è giusto da chiedersi, se Balestre, tanto bravo a multare i piloti se ritardano al briefing o squalificare vetture in virtù di analisi affrettate ed errate, prenderà finalmente provvedimenti verso il suo uomo di fiducia. (c. m. m.)



**Zeltweg alla moviola**

In alto a sinistra la Spirit di Rothengatter, fuoripista subito al primo giro «falso». A destra i commissari espongono la bandiera rossa per fermare la corsa. Più clamoroso però sarà lo stop di Prost (qui sopra e sotto) causato da una macchia d'olio. Amaro finale anche per Tambay (a fianco) il cui ritiro consentirà il podio ad Alboreto (Attualfoto)



**La corsa di Niki contro Prost e Piquet**

GIRO	LAUDA	PIQUET	DISTACCO SUL GIRO	DISTACCO TOTALE
1	1'45''278+	1'41''491+	- 3''787	- 3''787
2	1'36''097	1'34''254	- 1''843	- 5''630
3	1'33''791	1'33''766	- 0''025	- 5''655
4	1'33''807	1'33''608	- 0''199	- 5''854
5	1'33''529	1'33''695	- 0''166	- 5''688
6	1'33''484	1'33''562	+ 0''078	- 5''610
7	1'33''386	1'33''858	+ 0''472	- 5''138
8	1'33''762	1'33''474	- 0''288	- 5''426
9	1'35''200	1'33''865	- 1''335	- 6''761
10	1'33''456	1'33''806	+ 0''350	- 6''411
11	1'33''272	1'33''323	+ 0''051	- 6''360
12	1'33''019	1'33''074	+ 0''055	- 6''305
13	1'33''109	1'33''468	+ 0''359	- 5''946
14	1'34''904	1'34''305	- 0''599	- 6''545
15	1'33''378	1'34''484	+ 1''106	- 5''439
16	1'33''741	1'33''704	- 0''037	- 5''476
17	1'33''399	1'33''426	+ 0''027	- 5''449
18	1'34''002	1'33''617	- 0''385	- 5''834
19	1'33''112	1'34''262	+ 1''150	- 4''684
20	1'33''689	1'33''893	+ 0''204	- 4''480
21	1'33''165	1'33''435	+ 0''270	- 4''210
22	1'33''436	1'33''229	- 0''207	- 4''417
23	1'32''882	1'33''430	+ 0''548	- 3''869
24	1'34''876	1'34''340	- 0''536	- 4''405
25	1'33''395	1'34''065	+ 0''670	- 3''735
26	1'32''990	1'33''179	+ 0''189	- 3''546
27	1'32''983	1'33''641	+ 0''658	- 2''888
28	1'33''271	1'33''146	- 0''125	- 3''013
29	1'34''850	1'34''874	+ 0''024	- 2''989
30	1'35''83	1'36''470	+ 0''587	- 2''402
31	1'34''079	1'35''993	+ 1''914	- 0''488
32	1'34''815	1'34''501	- 0''314	- 0''802
33	1'33''584	1'33''843	+ 0''259	- 0''543
34	1'34''281	1'34''571	+ 0''290	- 0''253
35	1'34''143	1'34''023	- 0''120	- 0''373
36	1'33''959	1'33''687	- 0''272	- 0''645
37	1'33''399	1'33''723	+ 0''324	- 0''321
38	1'33''700	1'33''488	- 0''212	- 0''533
39	1'34''118	1'34''520	+ 0''402	- 0''131
40	1'35''164	1'39''031	+ 3''867	+ 3''736
41	1'34''782	1'40''227	+ 5''445	+ 9''181
42	1'40''708	1'39''192	- 1''516	+ 7''665
43	1'36''984	1'39''108	+ 2''124	+ 9''789
44	1'39''552	1'40''830	+ 1''278	+ 11''067
45	1'42''348	1'41''643	- 0''705	+ 10''362
46	1'42''234	1'42''571	+ 0''337	+ 10''699
47	1'41''716	1'42''480	+ 0''764	+ 11''463
48	1'40''628	1'42''534	+ 1''906	+ 13''369
49	1'41''467	1'43''930	+ 2''463	+ 15''832
50	1'43''165	1'45''260	+ 2''095	+ 17''927
51	1'42''879	1'48''477	+ 5''598	+ 23''525

GIRO	LAUDA	PROST	DISTACCO SUL GIRO	DISTACCO TOTALE
1	1'45''278	1'42''212	- 3''066	- 3''066
2	1'36''097	1'33''980	- 2''117	- 5''183
3	1'33''791	1'33''986	+ 0''195	- 4''988
4	1'33''807	1'33''756	- 0''051	- 5''039
5	1'33''529	1'33''875	+ 0''346	- 4''693
6	1'33''484	1'34''160	+ 0''676	- 4''017
7	1'33''386	1'33''812	+ 0''426	- 3''591
8	1'33''762	1'33''877	+ 0''115	- 3''476
9	1'35''200	1'33''943	- 1''257	- 4''733
10	1'33''456	1'33''611	+ 0''155	- 4''578
11	1'33''272	1'33''634	+ 0''362	- 4''216
12	1'33''019	1'33''580	+ 0''561	- 3''655
13	1'33''109	1'33''629	+ 0''520	- 3''135
14	1'34''904	1'33''584	- 1''320	- 4''455
15	1'33''378	1'34''419	+ 1''041	- 3''414
16	1'33''741	1'33''663	- 0''078	- 3''492
17	1'33''399	1'33''733	+ 0''334	- 3''158
18	1'34''002	1'33''398	- 0''604	- 3''762
19	1'33''112	1'33''764	+ 0''652	- 3''110
20	1'33''689	1'33''495	- 0''194	- 3''304
21	1'33''165	1'33''128	- 0''037	- 3''341
22	1'33''436	1'33''081	- 0''355	- 3''696
23	1'32''882	1'33''476	+ 0''594	- 3''102
24	1'34''876	1'34''827	- 0''049	- 3''151
25	1'33''395	1'33''635	+ 0''240	- 2''911
26	1'32''990	1'33''152	+ 0''162	- 2''749
27	1'32''983	1'33''622	+ 0''639	- 2''110
28	1'33''271	1'33''165	- 0''106	- 2''216

MERCATO F.1/Senna alla Lotus e De Angelis alla Williams

# L'Alfa voleva Postlethwaite

La Casa di Arese aveva offerto una enorme cifra al tecnico di Maranello ma tutto è saltato: Ferrari lo ha convinto a restare. Tambay lascerà la Renault. Il Tag ancora esclusiva McLaren

di Cesare Maria Mannucci

**ZELTWEG** — Da sempre Zeltweg rappresenta un po' l'epicentro delle trattative per imbastire la stagione '85. Anche quest'anno il circuito austriaco è stato teatro di mille incontri più o meno segreti all'interno delle varie «motor home». I nomi che attualmente sembrano maggiormente condizionare le trattative sono quelli di Ayrton Senna e di Elio De Angelis per quanto riguarda i piloti, e della Renault e della Ford per i motori. Ma vediamo squadra per squadra come si presenta il futuro.

**BRABHAM.** Nelson Piquet non ha ancora firmato. Il brasiliano sta perdendo tempo sia per spuntare una cifra più elevata da Ecclestone, che per verificare la concretezza delle proposte arrivate dalla Renault. Lo sponsor Parmalat anche il prossimo anno sarà della partita; si apre quindi uno spiraglio per un pilota italiano. Teo Fabi difficilmente resterà, al suo posto sarebbe ben visto De Cesaris, ma anche Corrado Fabi è nelle grazie di Ecclestone, più dello stesso Teo. Per quanto riguarda i motori anche il prossimo anno la Brabham dovrebbe restare con la Bmw, essendo slittato alla fine dell'85 il debutto in pista del Turbo Ford.

**TYRRELL.** L'unica cosa che attualmente Tyrrell possiede sono i contratti di Bellof e Brundle; per il resto il futuro del team inglese è estremamente incerto e nebuloso. La squalifica della Fisa, per gli idrocarburi nell'acqua, ha messo in cattiva luce la Tyrrell agli occhi della Ford, che ha già deciso di non dare la priorità a questo team per il futuro motore. Qualora la Toleman abbandonasse il motore Hart, come squadra principale per lo sviluppo del motore ad iniezione elettronica, potrebbe subentrare proprio la Tyrrell, che potrebbe anche abbandonare la F. 1, a favore della futura F. 3000. Per quanto riguarda i piloti, Bellof viene dato sicuro partente.

**WILLIAMS.** È attualmente in lotta con Lotus e Euroracing per De Angelis, Frank ormai dovrebbe avercela fatta, garantendo al romano la medesima cifra che attualmente Elio percepisce dalla Lotus. L'attuale problema di Frank sono gli sponsor. La Denim ha già confermato il suo appoggio per l'85, tuttavia non è certamente sufficiente a coprire i costi della stagione, considerando che Williams ha ormai terminato una costosissima autoclave per potersi realizzare in proprio i telai in fibra di carbonio. Frank dopo aver già proposto lo scorso anno la sponsorizzazione alla Benetton, è tornato nuovamente alla carica, giocando anche sul fatto del pilota italiano, trovando l'industria di Treviso estremamente interessata alla proposta. Da parte sua, Williams deve risolvere il problema Patrick Head. L'ingegnere inglese ormai in rotta con il suo patron,

tuttavia possiede una quota della Williams, datagli da Frank ai tempi dell'imbattibile FW07, per non farlo andare verso altre scuderie. Ad amici molto vicini, Williams avrebbe confidato che se Head parte, a lui farebbe un favore dal momento che perderebbe tutte le quote relative al team. Conoscendo Head e la sua avversione per tutto quello che non è anglosassone, riesce difficile immaginarlo in un contesto al di fuori della Williams, come è vero che per l'Euroracing Head potrebbe essere l'ultima chance per mantenere la Benetton. Al fianco di De Angelis resterà Rosberg. Laffite probabilmente andrà alla Ligier.

**MCLAREN.** Per il team già campione del mondo non dovrebbe cambiare nulla comunque vadano le cose, Lauda al novanta per cento resta, mentre Prost è già in possesso di un contratto per l'85. L'unica squadra in grado di poter pagare Lauda sarebbe la Renault; tra le due parti vi è stata anche una trattativa, rientrata poi per volere della stessa Casa francese.

**RAM.** Pur con mille difficoltà McDonald continua anche per l'85. Dopo aver contattato Brunner per la realizzazione della nuova vettura, McDonald spera, qualora la Toleman abbandonasse il turbo Hart di diventare la squadra «ufficiale» del motore inglese. Palmer dovrebbe restare mentre partirà sicuramente Alliot, già a corto di sponsor per finire la corrente stagione.

**LOTUS.** È la squadra maggiormente nell'occhio del ciclone. Cominciamo dai piloti. Elio De Angelis è dato per sicuro partente, destinazione Williams. In sua sostituzione è ormai certo l'arrivo di Senna. Lo sponsor Player, avendo molti interessi in Brasile, spinge per avere il brasiliano, che entrerebbe nella Lotus con un contratto da prima guida. Terza voce, all'interno del team, Ducarouge che spinge per avere De Cesaris, tuttavia una squadra con due piloti italiani non interessa la Player, che vorrebbe mantenere un pilota di lingua anglosassone. Il tecnico francese probabilmente resta, avendo già avviato la realizzazione della vettura per il campionato Cart. Unico dubbio che ancora assilla Ducarouge, ed è il vero problema per la Lotus '85, sono i motori. La Renault ha dato una specie di ultimatum. Larrousse e soci vogliono che la Lotus firmi un contratto di tre anni. Il prezzo che la Renault chiede per la concessione in leasing è di due miliardi e mezzo, indicizzati nel corso dei tre anni. La Lotus vuole firmare un impegno per un anno, avendo intensificato i contatti con la Ford, che alla fine dell'85 offrirebbe al team inglese i motori gratis, contribuendo economicamente anche allo sviluppo tecnico. Con la Player attualmente la Lotus non riesce ad avere la totale

copertura del budget; anche sotto questa ottica andrebbe visto l'arrivo di Senna che si porterebbe dietro la Segafredo.

**ATS.** Il team tedesco continua anche per il prossimo anno. Winkelhock viene dato come sicuro partente, mentre Schmidt per l'85 intende schierare due vetture. I piloti dovrebbero essere Bellof e Danner, così come dovrebbe essere confermato l'appoggio della Pirelli.

**RENAULT.** Warwick è già confermato per l'85 mentre Tambay dovrebbe cambiare aria (Ligier?). La Renault punta al grosso nome: Piquet è il primo della lista, ma anche De Angelis ha ricevuto delle precise offerte. Voci sempre più insistenti vorrebbero tra i papabili ad una guida Renault anche René Arnoux.

**ARROWS.** L'unica cosa certa sono i motori Bmw. Per il resto il team di Oliver brancola nel buio totale. Qualora lo sponsor Louis De Porteere resti, Boutsen sarebbe confermato, mentre Surer viene dato sicuro partente, avendo contatti anche con l'Ats.

**TOLEMAN.** Altra squadra che si trova ad un bivio. Difficilmente Senna resta. Pur essendo legato da un contratto triennale, il brasiliano in caso di rottura dovrebbe pagare una penale estremamente bassa. La Toleman ha chiesto ufficialmente i motori alla Renault. La Casa francese si è riservata di dare una risposta in funzione di quello che deciderà la Lotus. Al posto di Senna potrebbe arrivare Mansell, mentre per la seconda macchina sono in trattativa Johansson, Brundle e Martini.

**SPIRIT.** Difficilmente il team di Gordon Coppuck continuerà. La Spirit ha ormai deciso che dirotterà i propri interessi verso la F. 3000 costruendo una piccola serie di vetture come già hanno in programma anche March e Ralt.

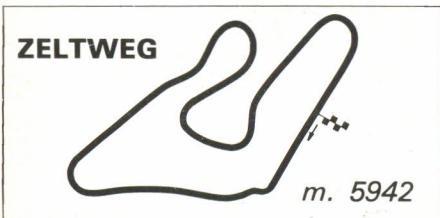
**ALFA ROMEO.** Si trova ad un bivio determinante per il futuro. Al momento attuale la Benetton ha meno del cinquanta per cento delle probabilità di restare con l'Euroracing. L'industria veneta è rimasta delusa da tutte le polemiche che hanno coinvolto il team e soprattutto dell'assenza di una persona di sua fiducia, che già in passato aveva lavorato per la Benetton, e che avrebbe dovuto fare parte del team quest'anno. Per restare la Benetton chiede precise garanzie sia tecniche che sportive sul programma '85. All'Euroracing si è aperta la caccia al tecnico, si cerca il grosso nome per convincere l'industria di Treviso a rimanere, dopo che già l'arrivo di Tonti era stato ben visto dai vertici della

Benetton. E qui la notizia è clamorosa. Dopo aver cercato di riprendersi Ducarouge, all'Euroracing hanno contattato Harvey Postlethwaite proponendogli un contratto da mille e una notte (una enorme cifra in denaro). Pare che il tecnico inglese, deluso dalla Ferrari e desideroso di tornare ad un impegno in pista, avesse già accettato, quando è intervenuto direttamente Enzo Ferrari per bloccarlo. Persa l'opportunità Postlethwaite, all'Euroracing, giudicando Brunner immaturo per la totale responsabilità tecnica, si sarebbero rivolti a Patrick Head. E qui sarebbe il nodo della lotta tra Williams e Alfa Romeo. L'Alfa ha contattato anche Michel Tetu e l'ingegner Dallara. Per quanto riguarda i piloti Eddie Cheever ha firmato proprio a Zeltweg il rinnovo del contratto per l'85, mentre Patrese era già coperto da un contratto biennale.

**OSELLA.** Per l'85 Osella continuerà a disporre dei motori Alfa otto cilindri. Conta di presentare due vetture. Ghinzani sarà confermato. Il secondo pilota potrebbe essere ancora Gartner, dal momento che la Milde Sorte sembra intenzionata a proseguire il suo impegno anche per l'85. Candidati alla seconda macchina sono anche Capelli e Baldi.

**LIGIER.** Guy Ligier è già in possesso di un contratto con la Renault per la fornitura di motori per l'85. De Cesaris sicuramente se ne va, come del resto Hesnauld, che non ha alcuna possibilità di essere riconfermato, miracoli di sponsor a parte. Al suo posto dovrebbe arrivare Michel Ferte insieme a Tambay. La Renault userebbe il team di Vichy come serbatoio dei piloti francesi, qualora riuscisse il colpo di portare Piquet a Parigi, che farebbe così coppia con Warwick. È sicuro l'appoggio della Gitanes, mentre la Loto deve ancora rinnovare il contratto.

**FERRARI.** A Maranello contano di finire nel modo più dignitoso possibile la corrente stagione, ma già si sta preparando l'85. I piloti dovrebbero essere ancora Arnoux e Alboreto, già ufficialmente confermati. Per quanto riguarda la realizzazione della futura vettura, Postlethwaite si occuperà della progettazione del telaio e dell'aerodinamica, mentre sino ad oggi era addetto alla realizzazione delle varie tecniche per la costruzione con i materiali compositi. Si dovrebbe vedere sulle piste anche il tecnico aerodinamico Bonis, finora relegato ai test in galleria del vento. Lo sviluppo del motore quattro cilindri procede senza soste: la nuova vettura sarà progettata sempre in funzione del sei, mentre il quattro cilindri dovrebbe debuttare negli ultimi gran premi dell'85. □



## Così (in 26) al via

1. FILA	
1 <b>Nelson Piquet</b> Brabham Bmw 1'26"173	7 <b>Alain Prost</b> McLaren Tag 1'26"203
2. FILA	
11 <b>Elio De Angelis</b> Lotus Renault 1'26"318	8 <b>Niki Lauda</b> McLaren Tag 1'26"715
3. FILA	
15 <b>Patrick Tambay</b> Renault 1'26"748	15 <b>Derek Warwick</b> Renault 1'27"123
4. FILA	
2 <b>Teo Fabi</b> Brabham Bmw 1'27"201	12 <b>Nigel Mansell</b> Lotus Renault 1'27"558
5. FILA	
6 <b>Keke Rosberg</b> Williams Honda 1'28"760	19 <b>Ayrton Senna</b> Toleman Hart 1'29"200
6. FILA	
5 <b>Jacques Laffite</b> Williams Honda 1'29"228	27 <b>Michele Alboreto</b> Ferrari 1'29"694
7. FILA	
22 <b>Riccardo Patrese</b> Euro Alfa Romeo 1'30"736	14 <b>M. Winkelhock</b> Ats Bmw 1'30"853 n.p.
8. FILA	
28 <b>René Arnoux</b> Ferrari 1'31"003	23 <b>Eddie Cheever</b> Euro Alfa Romeo 1'31"045
9. FILA	
18 <b>Thierry Boutsen</b> Arrows Bmw 1'31"189	26 <b>Andrea De Cesaris</b> Ligier Renault 1'31"588
10. FILA	
17 <b>Marc Surer</b> Arrows Bmw 1'31"655	31 <b>Gerhard Berger</b> Ats Bmw 1'31"904
11. FILA	
25 <b>Francois Hesnault</b> Ligier Renault 1'32"270	30 <b>Jo Gartner</b> Osella Alfa Romeo 1'33"019
12. FILA	
24 <b>Pier Carlo Ghinzani</b> Osella Alfa Romeo 1'33"172	10 <b>Jonathan Palmer</b> Ram Hart 1'34"128
13. FILA	
9 <b>Philippe Alliot</b> Ram Hart 1'34"495	21 <b>Huub Rothengatter</b> Spirit Hart 1'35"605

N.O. 3 Stefan Johansson (Tyrrell Ford) 1'36"282

**Circuito:** Osterreichring (m. 5942)

**Distanza:** 51 giri pari a km 303,042 km/h

**Organizzazione:** Stmfc, D. Stamk, Frauengasse 5 Knittelfeld - Austria

**Direttore di gara:** Siegfried Mandl

**Partenza:** ore 14,32 e 15,02

**Condizioni atmosferiche:** sole e caldo in gara. Qualche annuvolamento in prova

**Organizzazione:** 7

**Sicurezza:** 7

## Così (in 12) al traguardo

PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. <b>Niki Lauda</b>	McLaren Tag	51	1.21'12"851	223,883 kmh	—
2. <b>Nelson Piquet</b>	Brabham Bmw	51	1.21'36"376	222,800 kmh	23"525
3. <b>Michele Alboreto</b>	Ferrari	51	1.22'01"849	221,700 kmh	48"998
4. <b>Teo Fabi</b>	Brabham Bmw	51	1.22'09"163	221,300 kmh	56"312
5. <b>Thierry Boutsen</b>	Arrows Bmw	50	1.21'33"483	218,600 kmh	1 giro
6. <b>Marc Surer</b>	Arrows Bmw	50	1.21'33"597	218,600 kmh	1 giro
7. <b>René Arnoux</b>	Ferrari	50	1.22'14"199	216,700 kmh	1 giro
8. <b>Francois Hesnault</b>	Ligier Renault	49	1.21'49"509	213,500 kmh	2 giri
9. <b>Jonathan Palmer</b>	Ram Hart	49	1.22'51"649	210,800 kmh	2 giri
10. <b>Riccardo Patrese</b>	Euro Alfa Romeo	48	1.18'13"167	218,800 kmh	3 giri
11. <b>Philippe Alliot</b>	Ram Hart	48	1.22'00"588	208,700 kmh	3 giri
12. <b>Gerhard Berger</b>	Ats Bmw	48	1.23'13"082	205,600 kmh	3 giri

## Questi (14) i ritirati

PILOTA	VEETTURA	GIRI	CAUSA
<b>Patrick Tambay</b>	Renault	42	motore
<b>Ayrton Senna</b>	Toleman Hart	35	motore
<b>Nigel Mansell</b>	Lotus Renault	32	motore
<b>Alain Prost</b>	McLaren Tag	28	incidente
<b>Elio De Angelis</b>	Lotus Renault	28	motore
<b>Huub Rothengatter</b>	Spirit Hart	23	collettore scarico
<b>Eddie Cheever</b>	Euro Alfa Romeo	18	motore
<b>Derek Warwick</b>	Renault	17	motore
<b>Andrea De Cesaris</b>	Ligier Renault	15	motore
<b>Keke Rosberg</b>	Williams Honda	15	assetto
<b>Jacques Laffite</b>	Williams Honda	11	motore
<b>Jo Gartner</b>	Osella Alfa	6	motore
<b>Pier Carlo Ghinzani</b>	Osella Alfa	4	cambio
<b>Manfred Winkelhock</b>	Ats Bmw	0	non partito

## I giri più veloci

PILOTA E VETTURA	GIRO	TEMPO
<b>Lauda (McLaren)</b>	23	1'32"882
<b>Tambay (Renault)</b>	17	1'33"056
<b>Piquet (Brabham)</b>	12	1'33"074
<b>Prost (McLaren)</b>	22	1'33"081
<b>De Angelis (Lotus)</b>	11	1'33"227
<b>Fabi (Brabham)</b>	38	1'34"342
<b>Senna (Toleman)</b>	6	1'34"348
<b>Mansell (Renault)</b>	27	1'34"401
<b>Warwick (Renault)</b>	7	1'34"469
<b>Alboreto (Ferrari)</b>	47	1'34"821
<b>Surer (Arrows)</b>	40	1'35"209
<b>Laffite (Williams)</b>	11	1'35"240
<b>Patrese (Euro A. Romeo)</b>	38	1'35"659
<b>Arnoux (Ferrari)</b>	35	1'35"846
<b>Rosberg (Williams)</b>	4	1'35"944
<b>Boutsen (Arrows)</b>	40	1'36"105
<b>Cheever (Euro A. Romeo)</b>	16	1'36"197
<b>Berger (Ats)</b>	15	1'36"914
<b>De Cesaris (Ligier)</b>	4	1'36"976

**Hesnault (Ligier) (4) 1'37"906; Palmer (Ram) (38) 1'37"626; Alliot (Ram) (17) 1'39"245; Ghinzani (Osella) (3) 1'39"297; Gartner (Osella) (2) 1'40"359; Rothengatter (Spirit) (13) 1'41"317.**

## I primati

### PRIMATO SULLA DISTANZA

Niki Lauda (McLaren Tag) 51 giri in 1.21'12"851 alla media di 223,883 km/h. Il primato precedente apparteneva ad Alain Prost (Renault Re 40) che nell'edizione 1983 aveva compiuto la distanza in 1.24'32"745 alla media di 223,454 km/h.

### PRIMATO SUL GIRO

Niki Lauda (McLaren Tag) in 1'32"882 alla media di 230,305 km/h. Primato precedente: Nelson Piquet (Brabham Bmw Bt 50) in 1'33"69 alla media di 228,315 (1982).

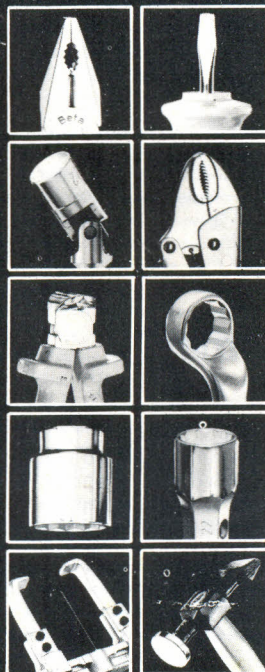
### NOTA

L'Ats Bmw di Manfred Winkelhock non è partita per aver rotto il cambio. La partenza del gruppo di 25 vetture è stata ripetuta perché i piloti sono incorsi in un avvio anticipato. La Tyrrell di Stefan Bellof è stata esclusa dalle prove di qualificazione perché alla verifica del peso è stata trovata al di sotto dei minimi regolamentari.

# Beta UTENSILI



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



# Beta UTENSILI

20050 Sovico (Mi)

## GP AUSTRIA

### Tutti i tempi delle prove

PILOTA	VEETTURA	PNEUMATICI	VENERDÌ		SABATO		DOMENICA
			I	II	III	IV	
Piquet	(Brabham Bmw Bt 53)	Michelin	1'28"853	1'26"928	1'29"488	1'26"173	1'33"329
Fabi	(Brabham Bmw Bt 53)	Michelin	1'35"315	1'29"893	1'29"355	1'27"201	1'35"096
Johansson	(Tyrrell Ford 012)	Goodyear	1'38"251	1'37"292	1'36"615	1'36"282	—
Bellof	(Tyrrell Ford 012)	Goodyear	1'39"275	1'37"535	1'38"666	1'37"893	—
Laffite	(Williams Honda Fw 09)	Goodyear	1'31"604	1'29"228	1'37"215	1'31"498	1'36"125
Rosberg	(Williams Honda Fw 09)	Goodyear	1'31"159	1'28"760	1'33"854	1'29"012	1'35"152
Prost	(McLaren Tag Mp 4/2)	Michelin	1'29"022	1'26"203	1'28"997	1'27"098	1'31"561
Lauda	(McLaren Tag Mp 4/2)	Michelin	1'29"510	1'26"705	1'31"023	1'28"306	1'31"868
Alliot	(Ram Hart 02)	Pirelli	1'36"526	1'34"495	1'36"220	1'35"605	1'36"940
Palmer	(Ram Hart 02)	Pirelli	1'36"283	1'34"622	1'35"145	1'34"128	1'39"212
De Angelis	(Lotus Renault 94)	Goodyear	1'30"026	1'27"531	1'29"110	1'26"318	1'32"899
Mansell	(Lotus Renault 94)	Goodyear	1'31"357	1'28"430	1'33"742	1'27"558	1'34"693
Winkelhock	(Ats Bmw D7)	Pirelli	—	1'33"276	2'15"894	1'30"853	—
Tambay	(Renault Re 50)	Michelin	1'29"263	1'27"748	1'28"519	1'26"748	1'32"193
Warwick	(Renault Re 50)	Michelin	1'30"675	1'27"928	1'29"573	1'27"123	1'32"609
Surer	(Arrows Bmw A7)	Goodyear	1'34"893	1'31"701	1'34"735	1'31"655	1'36"051
Boutsen	(Arrows Bmw A7)	Goodyear	1'32"809	1'31"255	1'34"347	1'31"189	1'36"958
Senna	(Toleman Hart Tg 184)	Michelin	1'29"443	1'29"463	1'29"888	1'29"200	1'32"978
Rothengatter	(Spirit Hart 201)	Pirelli	1'38"484	—	8'48"507	1'35"605	1'39"402
Patrese	(Euro Alfa Romeo 184)	Goodyear	1'32"383	1'30"966	1'33"168	1'30"736	1'35"361
Cheever	(Euro Alfa Romeo 184)	Goodyear	1'33"215	1'31"250	1'32"913	1'31"045	1'36"203
Ghinzani	(Osella Alfa Romeo Fa 1F)	Pirelli	1'34"269	1'33"172	1'38"689	—	2'24"748
Hesnault	(Ligier Renault Js 23)	Michelin	1'34"276	1'32"582	1'33"647	1'32"270	1'37"556
De Cesaris	(Ligier Renault Js 23)	Michelin	1'33"912	1'36"771	1'35"079	1'31"588	1'36"047
Alboreto	(Ferrari 126 C4)	Goodyear	1'32"124	1'29"694	1'33"659	1'30"000	1'34"573
Arnoux	(Ferrari 126 C4)	Goodyear	1'33"859	1'31"003	1'34"202	1'31"313	1'35"931
Gartner	(Osella Alfa Romeo Fa 1F)	Pirelli	1'36"380	1'35"212	1'23"697	1'33"019	1'38"650
Berger	(Ats Bmw D7)	Pirelli	1'34"124	1'31"904	1'35"539	—	1'35"355

N.B. - I tempi in neretto sono quelli di qualificazione. Alcuni piloti, accreditati di tempi altissimi, hanno avuto problemi nel corso delle sessioni di prove. Bellof è stato escluso perché la sua Tyrrell era sottopeso.

### L'altalena della corsa

giro	1.class.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
10.	PIQ	PRO	LAU	TAM	DEA	WAR	SEN	MAN	ROS	ALB
20.	PIQ	PRO	LAU	DEA	SEN	MAN	TAM	ALB	FAB	PAT
30.	PIQ	LAU	SEN	TAM	MAN	ALB	FAB	PAT	BOU	SUR
40.	PIQ	LAU	TAM	ALB	FAB	PAT	BOU	SUR	ARN	HES
50.	LAU	PIQ	ALB	FAB	BOU	SUR	ARN	HES	PAL	PAT

### Così al peso

Ecco di seguito i pesi registrati dai commissari durante le sessioni di prove. Ricordiamo che i pesi variano spesso a secondo del pieno benzina e olio delle monoposto verificate. Il sabato è stata esclusa dalle prove la Tyrrell di Bellof perché pesava meno dei minimi consentiti dal regolamento.

#### VENERDÌ

Renault (Tambay) 571 kg; Brabham (Piquet) 564 kg; Williams (Laffite) 584 kg; Ram (Alliot) 581 kg; Renault (Tambay) 592 kg; McLaren (Lauda) 562 kg; Arrows (Boutsen) 588 kg; Ats (Winkelhock) 595 kg; Osella (Ghinzani) 599 kg; Williams (Laffite) 567 kg; Arrows (Boutsen) 592 kg; Renault (Warwick) (562) kg; Ram (Palmer) 581 kg; Williams (Laffite) 570 kg; Brabham (Fabi) 572 kg; Arrows (Surer) 572 kg; Ram (Palmer) 581 kg; Brabham (Fabi) 556 kg; Euro Alfa Romeo (Cheever) 562 kg; Tyrrell (Bellof) 553 kg; Toleman (Senna) 567 kg; Spirit (Rothengatter) 583 kg.

#### SABATO

Tyrrell (Bellof) 554 kg; Williams (Rosberg) 549 kg; Arrows (Surer) 586 kg; Ram (Palmer) 577 kg; Osella (Gartner) 547 kg; Ligier (De Cesaris) 575 kg; Renault (Warwick) 560 kg; Ferrari (Alboreto) 590 kg; Arrows (Surer) 588 kg; Tyrrell (Bellof) 537 kg; Spirit (Rothengatter) 592 kg; Osella (Gartner) 600 kg; Tyrrell (Bellof) 554 kg; Arrows (Boutsen) 585 kg; Ats (Winkelhock) 556 kg; Lotus (Mansell) 564 kg; Williams (Laffite) 586 kg; Osella (Gartner) 584 kg; Ligier (De Cesaris) 614 kg.

#### DOMENICA

A fine gara sono stati verificati i pesi delle seguenti vetture, trovate regolari. Brabham (Piquet) 563 kg; Brabham (Fabi) 560 kg; McLaren (Lauda) 562 kg; Ram (Alliot) 580 kg; Ram (Palmer) 580 kg; Arrows (Surer) 581 kg; Arrows (Boutsen) 578 kg; Spirit (Rothengatter) 576 kg; Euro Alfa Romeo (Patrese) 557 kg; Ligier (Hesnault) 596 kg; Ferrari (Alboreto) 579 kg; Ferrari (Arnoux) 577 kg; Ats (Berger) 599 kg. Sono state controllate anche le capacità dei serbatoi delle vetture di Lauda (216 litri) e di Piquet (218 litri).



## Classifiche iridate dopo 12 gare

	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	PORTOGALLO 21-10	TOTALE PUNTI	PUNTI UTILI
--	--------------	---------------	-------------	---------------	--------------	------------	-------------	--------------	------------	------------------	--------------	--------------	-------------	------------	-------------	------------------	--------------	-------------

### MONDIALE PILOTI

1. Lauda	—	9	—	—	9	—	6	—	—	9	6	9					48	48
2. Prost	9	6	—	9	—	4,5	4	2	—	—	9	—					43,5	43,5
3. De Angelis	4	—	2	4	2	0,5	3	4	4	3	—	—					26,5	26,5
4. Arnoux	—	—	4	6	3	1,5	2	—	6	1	1	—					24,5	24,5
5. Piquet	—	—	—	—	—	—	9	9	—	—	—	6					24	24
6. Warwick	—	4	6	3	—	—	—	—	6	4	—	—					23	23
7. Rosberg	6	—	3	—	1	1	—	—	9	—	—	—					20	20
8. Alboreto	—	—	9	—	—	—	—	—	—	2	—	4					15	15
9. Tambay	1	—	—	—	6	—	—	—	—	—	2	—					9	9
Mansell	—	—	—	—	4	—	1	—	1	—	3	—					9	9
11. Senna	—	1	—	—	—	3	—	—	—	4	—	—					8	8
12. Fabi	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	3					6	6
13. Laffite	—	—	—	—	—	—	—	1	3	—	—	—					4	4
14. Cheever	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					3	3
Patrese	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					3	3
Boutsen	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	2					3	3
17. De Cesaris	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					2	2
Ghinzani	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—					2	2
19. Surer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—					1	1

### MONDIALE COSTRUTTORI

1. McLaren	9	15	—	9	9	4,5	10	2	—	9	15	9					91,5	91,5
2. Ferrari	—	—	13	6	3	1,5	2	—	6	3	1	4					39,5	39,5
3. Lotus	4	—	2	4	6	0,5	4	4	5	3	3	—					35,5	35,5
4. Renault	1	4	6	3	6	—	—	—	—	6	6	—					32	32
5. Brabham	—	—	—	—	—	—	9	12	—	—	—	9					30	30
6. Williams	6	—	3	—	1	1	—	1	12	—	—	—					24	24
7. Toleman	—	1	—	—	—	3	—	—	—	4	—	—					8	8
8. Euro Alfa Romeo	3	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					6	6
9. Arrows	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	3					4	4
10. Ligier	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					2	2
Osella	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—					2	2

**N.B.** - Dalle classifiche iridate mancano i nomi di Martin Brundle e Stefan Bellof e quello della Tyrrell dalla graduatoria costruttori. Tutta la squadra, infatti, è stata momentaneamente esclusa dalla classifica del mondiale F. 1 dall'esecutivo della Fisa riunitosi dopo il Gp di Dallas. I punti della scuderia inglese rimangono così «congelati» sino a quando il tribunale d'appello della Fisa non si riunirà per discutere l'appello presentato da Ken Tyrrell.

## TROFEO VILLENEUVE

### GP AUSTRIA

1. Piquet 12; 2. Lauda 11; 3. Prost 9; 4. Tambay 8; 5. De Angelis 6; 7. Fabi e Warwick 1.

### Classifica generale

1. Prost 105; 2. Piquet 100; 3. Lauda 61; 4. De Angelis 55; 5. Warwick 54; 6. Tambay 47; 7. Mansell 42; 8. Arnoux 36; 9. Alboreto 29; 10. Rosberg 21; 11. Senna e Bellof 14; 13. De Cesaris 3; 14. Brundle e T. Fabi 2; 16. Winkelhock 1.

### TROFEO BRONZI DI RIACE

Viene assegnato al pilota più combattivo della stagione dal Ferrari Club di Reggio Calabria. Dopo dodici gare del campionato mondiale la classifica è la seguente: 1. Piquet e Prost 3; 3. Rosberg 2; 4. Alboreto, De Angelis, Lauda, Tambay, e Senna 1.

### VESPA TROPHY POLE POSITION

1. Piquet 6; 2. Prost 2; 3. De Angelis, Alboreto, Tambay e Mansell 1.

### TRUSSARDI RACING TROPHY

È assegnato al pilota più veloce in gara secondo la somma dei giri più veloci fatti segnare. La classifica attuale è la seguente: 1. Prost 18'25"859; 2. Lauda 18'29"213; 3. Piquet 18'35"316; 4. Warwick 18'41"818; 5. Arnoux 18'42"701; 6. Senna 18'52"788; 7. Tambay 19'24"514.

## Le cifre iridate

■ **LAUDA 4 PUNTI A GARA** - Al decimo tentativo Niki Lauda ha vinto per la prima volta il G.P. d'Austria che lo ha visto esordiente nel lontano 1971, ed a tre quarti del campionato si è portato al comando della graduatoria iridata. L'austriaco, avviato alla conquista del suo terzo alloro mondiale, è arrivato ora a 23 successi, a un passo dai 24 del mitico Manuel Fangio. In campionato Lauda sta marcando la media di 4 punti/gara, la più alta degli ultimi quattro anni, ben sorretto dalla McLaren, giunta alla 38. vittoria iridata, e che capeggia la graduatoria del campionato costruttori con la media di 3,81 punti/partecipazione. La Porsche è ora a nove vittorie e ha pareggiato il conto con la rivale Mercedes. Il successo di Lauda è il 29. di un pilota austriaco in gare di campionato, lo stesso numero di vittorie colte dagli italiani.

■ **SE SUDDIVIDIAMO** i 400 gran premi mondiali già archiviati secondo la media fatta registrare dai vincitori, troviamo che uno solo (0,25%) è stato disputato a meno 100 km/h, mentre 83 (22,00%) hanno avuto una media compresa fra i 100 e i 150 km/h, addirittura 222 (55,50%) una media fra i 150 e i 200 km/h e infine 89 (22,25%) hanno fatto registrare velocità superiori ai 200 km/h. Finora le medie sono oscillate dai 98,698 km/h di Manuel Fangio su Alfa Romeo nel G.P. di Monaco del 1950 ai 242,615 di Peter Gethin su BRM nel G.P. d'Italia del 1971.

■ **A TUTTO TURBO** - Per la prima volta nella storia del campionato nessuna delle 25 monopostrato in gara a Zeltweg era azionata da motori aspirati, la griglia di partenza era infatti monopolizzata da propulsori turbo di 7 Case costruttrici.

## VELOCITÀ IN PROVA

### VENERDI'

N. Pilota	1. sessione	2. sessione
1 Piquet	278,466	292,397
2 Fabi	277,971	284,038
3 Johansson	256,878	256,457
4 Bellof	255,251	255,774
5 Laffite	279,964	287,040
6 Rosberg	289,368	282,561
7 Prost	282,561	292,758
8 Lauda	286,448	292,896
9 Alliot	267,495	272,216
10 Palmer	265,223	269,806
11 De Angelis	283,201	289,033
12 Mansell	279,276	291,257
14 Winkelhock	—	274,007
15 Tambay	280,845	290,107
16 Warwick	284,945	292,006
17 Surer	272,038	277,971
18 Boutsen	279,463	283,974
19 Senna	281,732	280,972
21 Rothengatter	267,151	253,748
22 Patrese	272,454	277,971
23 Cheever	273,767	280,656
24 Ghinzani	275,518	277,785
25 Hesnault	278,839	283,458
26 De Cesaris	280,530	280,719
27 Alboreto	278,902	283,909
28 Arnoux	281,225	283,265
30 Gartner	273,400	273,947
31 Berger	266,411	276,249

### SABATO

N. Pilota	1. sessione	2. sessione
1 Piquet	283,137	292,621
2 Fabi	286,448	290,377
3 Johansson	257,673	256,457
4 Bellof	256,299	254,783
5 Laffite	272,335	281,225
6 Rosberg	283,716	286,975
7 Prost	287,900	295,249
8 Lauda	286,186	295,040
9 Alliot	263,554	251,449
10 Palmer	270,683	270,859
11 De Angelis	283,073	288,632
12 Mansell	279,776	293,171
14 Winkelhock	246,683	284,426
15 Tambay	290,242	295,389
16 Warwick	288,766	290,985
17 Surer	278,218	286,285
18 Boutsen	274,972	286,317
19 Senna	280,404	283,974
21 Rothengatter	190,630	267,323
22 Patrese	271,683	276,555
23 Cheever	279,651	283,330
24 Ghinzani	264,885	—
25 Hesnault	280,908	281,415
26 De Cesaris	274,678	282,264
27 Alboreto	280,972	289,301
28 Arnoux	283,974	287,834
30 Gartner	262,658	276,005
31 Berger	269,747	—

### DOMENICA

N. Pilota	Warm up
1 Piquet	281,415
2 Fabi	276,494
5 Laffite	273,179
6 Rosberg	276,066
7 Prost	278,528
8 Lauda	281,923
9 Alliot	261,777
10 Palmer	265,731
11 De Angelis	274,248
12 Mansell	268,126
15 Tambay	283,587
16 Warwick	279,276
17 Surer	271,979
18 Boutsen	271,035
19 Senna	275,275
21 Rothengatter	257,939
22 Patrese	267,667
23 Cheever	271,270
24 Ghinzani	209,281
25 Hesnault	274,791
26 De Cesaris	272,157
27 Alboreto	274,007
28 Arnoux	276,555
30 Gartner	260,413
31 Berger	269,289

IL VINCITORE/Lauda finalmente primo anche nel Gp di casa sua

## La «quarta» di Niki

L'austriaco ha conseguito la quarta vittoria stagionale in condizioni precarie: dopo aver sorpassato Piquet gli si è rotta la quarta marcia. «Non voglio pensare al titolo, è presto»

di Andrea Ficarelli

**ZELTWEG** — Il pubblico tutto per lui, compresi gli italiani accorsi numerosi anche quest'anno nonostante la Ferrari non promettesse grandi cose. Niki Lauda è stato il grande protagonista della quindicesima edizione del Gran Premio d'Austria. Sulle colline le decine di migliaia di tifosi che vi avevano preso posto già alle 5 del mattino hanno cominciato ad applaudire Niki già al nono giro, quando la sua McLaren numero 8 ha scavalcato la Renault di Tambay portandosi dalla quarta alla terza posizione. Quando Prost è uscito di pista, è stato un boato a sottolineare che Lauda aveva conquistato la seconda posizione; e quando Piquet ha dovuto cedere all'attacco dell'au-

gli ultimi 9-10 giri. Nelson non era più in grado di venirmi a prendere».

**SI POTREBBE** parlare di fortuna, quindi, ma se nel finale Lauda è stato tanto superiore a Piquet, alla base di tutto c'è stata un'azzeccata scelta di gomme. Sia Nelson che Prost, infatti, erano partiti con due gomme del tipo 010 e due del tipo 05, cioè più tenere. Niki non voleva rischiare perché temeva che le 05 non avrebbero finito la corsa ed è partito con quattro 010. La corsa gli ha dato ragione. «Le gomme sono andate bene, non c'è stato alcun problema», ha tagliato corto Lauda a gara finita, visto che per abitudine non ci tiene a sottolineare le sue scelte azzeccate: ma a Zeltweg ha

dimostrato che anche a parità di gomme (Michelin) l'esperienza può tirar fuori quel qualcosa di più che fa vincere le corse. «**Ho scelto le gomme giuste** — si è limitato a dire — e il loro comportamento è stato fantastico». Un applauso alla modestia. Ecco come Lauda ha descritto la sua corsa: «**Ho fatto una brutta partenza. Non è vero che avessi già previsto di partire piano, sono solo partito male. Al primo giro ero sesto e ho quindi dovuto superare De Angelis e Warwick per portarmi al quarto posto. A metà gara ero terzo dietro a Nelson e Alain, poi Alain è uscito di pista a causa della pista sporca d'olio e infine ho raggiunto Nelson che aveva problemi di gomme. È stata dura finire la gara, anche dopo che ero passato al comando. Guidare senza quarta a Zeltweg è difficilissimo poiché quasi tutte le curve sono da quarta, e io dovevo percorrerle in quinta. Quando ho visto la bandiera a scacchi sono stato davvero contento**». Era un Lauda diverso dal solito quello che attraversava il paddock scortato da una decina di poliziotti. Anche lui capiva che questa era una vittoria più importante delle altre. Importante per il campionato, importante soprattutto per i connazionali suoi tifosi finalmente accontentati. Vincere a Zeltweg, per lui, aveva un sapore tutto particolare (anche perché per contrasti con il fisco austriaco si è ritirato... in esilio a Ibiza, in Spagna).

**IL CAMPIONATO** è comunque sempre aperto. Non sono certo i quattro punti e mezzo che separano Lauda da Prost a riempire l'austriaco di ottimismo. E non gli si può dar torto, se si considera che solo quindici giorni prima era Prost a trovarsi nella stessa identica situazione. «**Non voglio parlare del Mondiale** — ha subito messo in chiaro Lauda — mancano ancora quattro gare alla fine e può capitare di tutto. Aspettiamo e vedremo». Qualcuno gli ha fatto notare che adesso ha un vantaggio da amministrare, che in qualche modo dovrà correre in difesa. Gli è stato chiesto se sente questo problema. «No», ha risposto senza altri commenti. Alla conferenza stampa organizzata dalla Marlboro subito dopo la corsa, Niki ha risposto sinteticamente a quattro domande. Non appena ha avvertito un attimo di incertezza tra i giornalisti, non ha perduto un secondo. «**È tutto quello che posso dire,** — è stata la sua conclusione — **grazie signori e arrivederci**». Arrivederci dove? Naturalmente in Olanda domenica. Se gli riuscisse il bis di Zeltweg, potrebbe già sentire odore di titolo iridato. Il terzo. □



ALTRO CHE GOMME! SO IO COME FARE A VINCERE IL MONDIALE...

striaco, per Niki è stato il trionfo. «Non avevo mai vinto il Gran Premio d'Austria — si è lasciato sfuggire alla fine, in un raro momento di... umanità — e sono davvero contento di avercela fatta». È anche la prima volta che un austriaco riesce a far suo il gran premio di casa. «**Due giri dopo aver sorpassato Piquet pensavo che la corsa fosse perduta** — ha continuato Niki — **ho sentito un gran rumore al cambio. Pensavo che si fosse rotto tutto. Ho alzato anche il braccio. Ma poi ho fatto un tentativo disperato e ho provato a inserire una marcia. Con grande sorpresa mi sono accorto che la terza e la quinta funzionavano a dovere e che solo la quarta era fuori uso. Ho continuato così per**



IL QUARTO TRIONFO 84 DI LAUDA (TelefotoAP)

### Adesso c'è la «Curva Niki»

In ogni autodromo le varie curve hanno un nome. Spesso il nome glielo dà chi paga di più, cioè gli sponsor. A Zeltweg fino all'anno scorso c'era la Curva Bosch, la curva Texaco ecc. Da quest'anno è cambiato tutto. È rimasta solo la Rindt Kurve a mantenere la denominazione originaria. Una delle curve ribattezzate è stata dedicata al campione austriaco: la prima chicane dopo la partenza si chiama infatti «Niki Chicane».



## Il debuttante Berger, l'altro eroe di Zeltweg

GERHARD BERGER è l'ultimo tra gli esordienti che quest'anno hanno calcato i campi dei grand prix. Austriaco, venticinque anni, Berger è considerato la più concreta speranza della nazione di Niki Lauda. Ex campione di sci, il giovane Gerhard ha iniziato a correre in F. Vau per poi passare alle corse del trofeo Alfasud Austria ed Europa dove è stato uno dei massimi protagonisti.

Ha esordito in F. 3 nel 1983 guidando una Ralt Rt 3 utilizzata da Senna nelle gare del campionato 1982, ottenendo alcuni buoni risultati. Da quest'anno è uno dei massimi protagonisti del campionato europeo della terza formula. Corre con una Ralt preparata da Trivellato ed è nei primi posti della classifica continentale. A questa attività alterna anche quella di pilota ufficiale della Bmw nell'europeo turismo, dove corre in coppia col nostro Roberto Ravaglia. Gerhard Berger ha disputato «in casa» il suo primo Gran Premio di Formula Uno. L'austriaco era sostenuto da un tifo inferiore solo a quello di Lauda. È arrivato dodice-



GERHARD BERGER (FotoVillani)

simo ma gli austriaci erano tutti su di giri. «Sono contentissimo per la corsa che ho fatto — ha ammesso Gerhard con la faccia del vincitore — ho corso con il cambio senza seconda e senza quarta. Per di più il motore consumava molta benzina e mi sono dovuto fermare ai box per vedere di rimediare. Sono ripartito e ho fatto gli ultimi due giri con il motore che «starnutiva». Ho finito la benzina appena tagliato il traguardo... vorrei correre anche a Zandvoort ma non ho uno sponsor che mi consenta di farlo. Ci rivedremo a Monza».

(a. f.)

GLI SCONFITTI/Piquet sempre allegro vede nero il futuro di Prost

## Alain non si dà per vinto: «Attaccherò!»

ZELTWEG — Il più sconfitto di tutti è stato senz'altro Alain Prost. Due settimane prima aveva iniziato ad assaporare il piacere della vittoria: qui in Austria si è invece ritrovato nell'erba proprio mentre sembrava avviato a incrementare il suo vantaggio nei confronti di Lauda. «Non sono depresso — si è affrettato a dire dopo la vittoria di Niki — anzi, forse è stato meglio così. Adesso lui dovrà difendersi mentre io potrò attaccare con lo spirito di chi non ha niente da perdere: inseguire è più facile che star davanti». Prost aveva preferito partire con gomme diverse da quelle di Lauda. Invece di montare quattro «Michelin 010» il compagno di squadra aveva optato per due «010» e due «05» più tenere. Nonostante ciò nega che la sua uscita di pista sia stata conseguenza delle gomme. «Il mio unico problema — Ha detto Alain — È stato l'olio in pista. Seguivo Nelson e non c'erano bandiere di segnalazione. Ho visto Nelson sbandare ma non ho potuto far molto poichè avevo

problemi al cambio e dovevo guidare senza la quarta. In quelle condizioni diventa difficile correggere una sbandata... È per questo che sono uscito di pista». Fino al ventinovesimo giro, quando la McLaren numero 7 è finita nell'erba, tutta la corsa era vissuta sul confronto diretto tra Piquet, al comando, e Prost, all'inseguimento. «Non sono in grado di dire se sarei stato capace di sorpassare Nelson — ha ammesso il francese — poichè non ho mai tentato di farlo. Sono convinto che volendo sarei stato più veloce di lui e che sarei riuscito a passare in testa». Nelson Piquet non se l'è presa troppo per questa ulteriore occasione perduta. «Le gomme posteriori si sono degradate — ha detto — e non ho potuto far altro che conservare la macchina fino alla fine. Non potevo star davanti a Lauda». Un'ora dopo la corsa Nelson è apparso in vena di scherzare e, ridendo, ha cominciato a commentare la gara. «Sono davvero molto felice che abbia vinto Lauda — ha «sparato» il brasiliano — così forse vincerà anche il campionato del

mondo e se ne andrà in pensione lasciando anche a noi la possibilità di guadagnare un po' di soldi. Prost non è rimasto solo senza la quarta, ma anche senza la prima, la seconda, la terza e la quinta e, secondo me, è rimasto anche senza campionato del mondo. Ne ha già perduti due e questo sarà il terzo — ha concluso ridendo — per me vincerà Lauda». Commentando l'uscita di strada di Prost, Nelson ha detto che «le bandiere c'erano». Evidentemente Alain non le ha viste... ma sarà poi vero che il francese è uscito di pista per colpa del cambio? Elio De Angelis sta attraversando un periodo poco felice. Dopo Hockenheim, anche a Zeltweg si è dovuto ritirare. Quando è arrivato ai box, poco dopo il ritiro di Prost mentre Lauda era ancora secondo, sul suo volto si leggeva tutta la sua rabbia» Si è rotto il motore — ha detto — e avevamo tarato il turbo su una pressione più bassa di quella consigliata dalla Renault». Nonostante tutto, Elio ha anche cercato di esternare un po' di ottimismo

«Non è detto che il campionato sia davvero perduto: Prost si è fermato mentre Lauda non è ancora arrivato al traguardo... forse tutto potrebbe rimanere fermo a Hockenheim». Mezz'ora dopo, quando Lauda ha tagliato il traguardo, Elio deve aver cambiato idea. Ayrton Senna è stato terzo per tre giri. Se il suo motore Hart non lo avesse abbandonato sarebbe senz'altro salito sul podio al posto di Alboreto. Il brasiliano aveva scelto le stesse gomme di Lauda, quattro «010». «Sono partito con due «05» e due «010» — ha precisato — ma quei due giri che ho fatto prima del secondo via mi hanno fatto capire che le «010» erano le gomme giuste, così ho fatto togliere le «05» prima della partenza vera. Ho sorpassato De Angelis al quarto giro, ma ho subito sentito che il mio motore perdeva potenza. Ho tolto pressione sperando di arrivare in fondo, ma più andavo avanti più perdeva potenza. Sono sicuro che ce l'avrei fatta ad arrivare terzo».

a. f.

La Foca in difficoltà sul nodo della riduzione delle potenze

## Ultimatum a Ecclestone

Giudicata insufficiente la riduzione degli ottani della benzina, i costruttori dovranno fare alla Fisa una proposta valida entro ottobre, pena il mancato rinnovo del «Patto della Concordia»

di Gerard Crombac

**ZELTWEG** — In seguito a ciò che si era convenuto a Hockenheim, un gruppo di lavoro di petrolieri si è riunito a Zeltweg sotto la presidenza di Yvon Leon, segretario generale della Fisa. Erano presenti i rappresentanti Agip, Elf, Shell, Mobil, Texaco e B.A.S.F., quest'ultimo essendo il laboratorio che fornisce la Bmw. Anche Bernie Ecclestone e Marco Piccinini hanno assistito a questa riunione.

**I DUE PUNTI** all'ordine del giorno erano da una parte la diminuzione del numero di ottani del carburante in F. 1 per consentire una riduzione della potenza dei motori, dall'altra parte l'utilizzazione di un unico carburante, che sarebbe eventualmente distribuito a turno su ciascun circuito dai petrolieri. Quest'ultima proposta non è stata accolta, come ci si poteva aspettare. Il vantaggio presentato da questa soluzione era costituito da un controllo più facile da parte degli organizzatori, ma i tecnici hanno fatto notare che niente avrebbe impedito un concorrente intenzionato a barare, di mescolare un additivo nel carburante fornito. Inoltre, hanno sottolineato l'enorme complicazione che ciò rappresenterebbe. Bernie Ecclestone proponeva che il carburante usato per i G.P. in Europa fosse conservato a Rotterdam e in Venezuela per le prove americane. Ma le quantità utilizzate sono considerevoli: più di un milione di litri. E ogni volta che un costruttore ne avesse avuto bisogno per delle prove al banco, avrebbe dovuto inviare un camion a Rotterdam. Per quanto concerne la diminuzione del numero di ottani a 98, i petrolieri hanno confermato che ciò non crea nessun problema, ma a loro avviso questa soluzione diminuirebbe la potenza solamente di un sessantesimo, quindi al di sotto dei cento cavalli che il comitato esecutivo della Fisa esige. Essi pensano dunque che dovrà essere presa una misura supplementare ed Ecclestone ha proposto l'eventualità di una limitazione di dimensione degli scambiatori di calore. Una soluzione tecnicamente attraente, ma che creerebbe certamente dei grossi problemi di equivalenza tra i motori a uno o due turbo, vale a dire i motori a quattro cilindri e gli altri. Bisogna essere coscienti che la diminuzione del numero di ottani è risentita maggiormente dai motori a quattro cilindri che sono maggior-

mente penalizzati rispetto a chi ha invece un numero di cilindri superiore. Questi, con più pistoni di dimensioni ovviamente più ridotte, presentano una fiamma meno grande nella camera di combustione e sono pertanto meno sensibili allo scoppio rispetto ai quattro cilindri.

**IN F. 1** le ricerche sono spinte così lontano che la minima modifica al regolamento può incidere pesantemente sul piatto della bilancia, ed è chiaro che i negoziati instaurati su questo tema non sono ancora finiti. Bisognerà pertanto aspettare che il comitato esecutivo di ottobre si pronuncerà su un progetto definitivo. I costruttori hanno dunque il coltello alla gola: essi sono costretti a fare una proposta alla Fisa entro ottobre. La Federazione dispone infatti di una «arma assoluta»: nel caso in cui i costruttori non propongano una soluzione giudicata accettabile dalla Fisa (e dai piloti, che in questo caso fanno causa comune con essa), essa potrà legalmente rifiutarsi di rinnovare il «Patto della Concordia» che scade il 31 dicembre. Ritrovarebbe allora tutta la libertà per l'elaborazione dei regolamenti riguardanti la F. 1.

**DA QUESTA** settimana a Zandvoort i costruttori si riuniscono per discutere in particolare le misure da prendere per rinforzare la solidità dell'abitacolo anteriormente. Si sa che l'obbligo di tenere i piedi del

conduttore dietro l'asse delle ruote anteriori non è stato considerato: certi costruttori pensano che in caso di urto frontale, se le ruote anteriori sono troppo avanzate esse subiscono l'urto eccessivamente e rischiano di staccarsi e di andare ad urtare il casco del pilota. Ci si dirige dunque verso un «crash-test» da effettuare su una sezione di scocca al momento dell'omologazione di tutte le nuove vetture.

**DURANTE** una cena alla presenza di alcuni giornalisti, venerdì sera a Zeltweg Balestre ha annunciato che la Fisa aveva avuto i risultati dell'analisi dell'acqua di iniezione prelevata sulla Tyrrell di Bellof a Dallas: si trattava di acqua pura al 100 per 100. «È dunque confermata la prova che un laboratorio è perfettamente in grado di stabilire se c'erano degli additivi nell'acqua — ha detto Balestre — Il problema di percentuali di questi additivi non si pone dunque più. Quando Tyrrell lo desidera, può mettere dell'acqua nella sua vettura». In occasione di questa conferenza stampa, ha dato anche delle precisazioni sulla nuova F. 3000, chiamata a sostituire la F. 2 la prossima stagione. Va ricordato che il comitato esecutivo di luglio ne aveva votato il principio, a condizione che i promotori di questa formula (all'occorrenza Bernie Ecclestone) siano in grado di presentare entro il 30 agosto un sistema di limitatore di giri che permetta di fermare i motori a

9000 giri/minuto. La Cosworth si è incaricata di questo lavoro e martedì scorso 14 agosto ha presentato un dispositivo che è stato sottoposto a delle prove sulla pista di Donington. Non ci sono più dubbi che la F. 3000 sarà definitivamente accettata dal comitato esecutivo di ottobre e una riunione si è tenuta sotto la direzione di Yvon Leon, per andare avanti nell'elaborazione dei regolamenti tecnici, presenti fra l'altro due rappresentanti degli organizzatori (Brezing di Hockenheim e Aumonier di Silverstone), due rappresentanti dei team (Barry Bland della Motor Racing Consultants e Hugues De Chaunac della Oreca-Martini), nonché Bernie Ecclestone che sarà il promotore di questa formula.

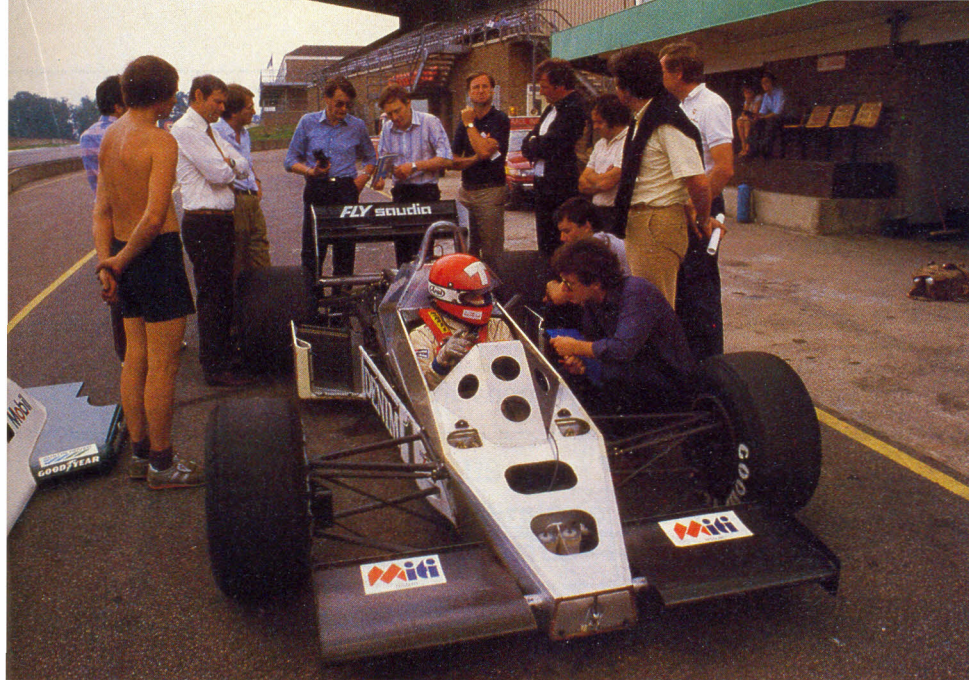
**È STATA** elaborata una bozza di programma: comporterà 12 prove di cui 4 come gare di contorno della F. 1 (Estoril, Zeltweg, Zandvoort, Spa). Le prove successive non sono ancora state definite. Per il momento non ci sarà che una prova in Francia (Pau), ma se si farà avanti un altro organizzatore, ce ne potrà essere anche una seconda. Una prova sarà disputata in Germania (Hockenheim) e ne sono previste 3 in Italia ed in Inghilterra a meno che non ne vengano assegnate due alla Francia. La Fisa ha garantito agli organizzatori che il costo di queste gare non supererà quello delle corse di F. 2 di questa stagione (circa 120 milioni di lire) e spera inoltre che grazie ad uno sponsor comune possano essere anche inferiori. Le gare organizzate in occasione dei GP si svolgeranno obbligatoriamente alla vigilia del Gran Premio al termine dell'ultima seduta di prove e Bernie Ecclestone si è proposto di imporre una diffusione parziale da parte delle televisioni che trasmetteranno il Gran Premio. In precedenza ci saranno due sedute di prove di 45 minuti ciascuna. Le gare si svolgeranno su una distanza di 225 chilometri. Balestre ha precisato che non è ancora stata presa nessuna decisione in merito all'attribuzione delle super-licenze, necessarie per poter correre in F. 1. I promotori della F. 3000 vorrebbero che soltanto la loro formula fosse qualificante per questa super-licenza, ma la Fisa attende di vedere all'opera questa nuova formula prima di prendere una decisione.

### Così il mondiale F.1 1985

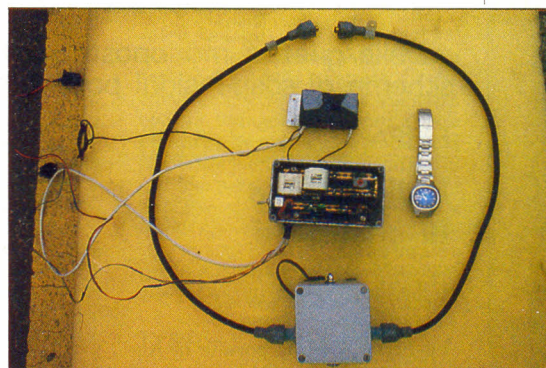
Questa l'ipotesi di calendario del campionato del mondo F. 1 per il 1985 comunicato dalla F.I.S.A.

14 marzo	Rio De Janeiro	Gran Premio del Brasile
21 marzo	Dallas	Gran Premio di Dallas
21 aprile	Estoril	Gran Premio del Portogallo
5 maggio	Imola	Gran Premio di San Marino
19 maggio	Montecarlo	Gran Premio di Monaco
2 giugno	Spa	Gran Premio del Belgio
16 giugno	Montreal	Gran Premio del Canada
23 giugno	Detroit	Gran Premio degli USA
7 luglio	Le Castellet	Gran Premio di Francia
20 luglio	Silverstone	Gran Premio d'Inghilterra
4 agosto	Nurburgring	Gran Premio di Germania
18 agosto	Zeltweg	Gran Premio d'Austria
25 agosto	Zandvoort	Gran Premio d'Olanda
8 settembre	Monza	Gran Premio d'Italia
22 settembre	(da scegliere)	Gran Premio d'Europa
5 ottobre	Kyalami	Gran Premio del Sudafrica

In quattro delle località europee sopra indicate verranno disputate, il sabato precedente la corsa, gare del nuovo campionato europeo di Formula 3000.



A sinistra Thackwell ai box di Donington sotto lo sguardo interessato, fra gli altri, di Cadringer. Sotto, il limitatore realizzato dalla Cosworth (FotoSutton)



Primi test a Donington del motore Cosworth con il limitatore di giri

## Promossa in pista la F. 3000

Mike Thackwell ha provato su una Williams Fw08 un propulsore conforme al nuovo regolamento, rimanendone soddisfatto. Cadringer: «Sarà un campionato per piloti, una splendida sfida»

**DONINGTON** — Una Williams FW08 con motore Cosworth ed equipaggiata con un prototipo del limitatore di giri Cosworth conforme ai regolamenti proposti per la futura Formula 3000, è stata portata in pista, martedì 14 agosto a Donington, dal campione europeo di Formula 2 Mike Thackwell.

«Da ciò che ho potuto vedere qui oggi e due settimane fa alla fabbrica Cosworth, sono fermamente convinto che si tratti di un ottimo limitatore per la Formula 3000», ha dichiarato Gabriele Cadringer, rappresentante della Commissione tecnica della Fisa in occasione della seduta di prove. La sua opinione è stata interamente condivisa dai rappresentanti dei costruttori: Mike Earle per il team Onyx-March e Hugues de Chaunac per la Oreca-Martini. «Dopo avere parlato con Mike Thackwell — ha poi aggiunto Cadringer — ho ricevuto la conferma che la Formula 3000 sarà soprattutto un campionato per piloti: siamo convinti che l'anno prossimo vedremo una splendida sfida».

Il telaio Williams della vettura aveva caratteristiche da Formula 1 e rapporti al cambio non adeguati. Per questo motivo i tempi sul giro di Thackwell non sono da considerare rappresentativi. Mike stesso ha comunque predetto che una buona vettura di F. 3000 rimarrà, a Donington, parecchio al di sotto del record fatto segnare da una F.2.

«Con i pneumatici tipo Formula 2 e gli alettone di superficie ridotta, come è stato proposto — ha affermato Thackwell — credo che queste vetture

saranno molto eccitanti da guidare. Ci vorrà parecchio lavoro per trovare i rapporti giusti, e una grossa esperienza per abituarti a guidare senza danneggiare il limitatore di giri. Ma sono certo che con le nuove monoposto si avranno gare con distacchi molto limitati, anche troppo, forse». Il dispositivo limitatore di giri della Cosworth è stato sviluppato nel corso degli ultimi anni sotto la direzione di Martin Walters. Nell'attesa della approvazione della Fisa e di uno sfruttamento commerciale, il limitatore è rimasto finora allo stato di prototipo. Nella forma definitiva consiste di due piccole scatole: una, il limitatore vero e proprio, sarà alloggiata all'interno della «V» del propulsore, mentre l'altra, l'elaboratore elettronico, verrà montata sul telaio. L'intero sistema sarà collegato al motore attraverso il conduttore di alta tensione fra la centralina di iniezione e il distributore, e potrà essere programmato per lavorare a qualsiasi limite di giri e su motori di ogni forma e dimensione. Potrà essere programmato in modo da infliggere una penalizzazione istantanea consistente nell'interruzione totale del funzionamento del motore. Sulla vettura di Thackwell questa penalizzazione era stata programmata in una interruzione del funzionamento del motore per un secondo, e ha funzionato a dovere. Dalla Cosworth si è comunque fatto notare che questo fatto potrebbe creare problemi, per esempio sulla griglia di partenza o nel corso di una curva. Il sistema di interruzione totale è

stato sviluppato per lavorare insieme al limitatore di giri della centralina di iniezione. Dopo avere dimostrato l'efficacia della penalizzazione a 9000 giri, il sistema è stato poi combinato al limitatore tradizionale, impostato per entrare in azione a 20 giri dai 9000. Ciò sta a significare che quando il motore raggiunge il massimo dei giri la velocità massima viene regolarmente raggiunta e il propulsore continua a girare in modo uniforme. «Questo assicura che il sistema di interruzione entra in funzione solo quando è chiaro il tentativo di imbroglio», ha confermato lo stesso Walters.

Il prototipo è stato azionato da una batteria propria, ma nella produzione di serie sarà il circuito elettrico della vettura ad alimentarlo. Per la sua applicazione, alla Cosworth si è studiato anche un sistema di test e un mezzo grazie al quale ogni team potrà impostare il proprio limitatore fino a quattro giri dal massimo consentito. Si tratterà di un sistema a innesto, la cui regolarità potrà essere facilmente controllata a vista. Cadringer ha inoltre confermato a Donington che i team sceglieranno il proprio dispositivo a caso, durante il momento della punzonatura, allo stesso modo in cui la Usac fornisce le valvole di spegnimento del motore alla 500 Miglia di Indianapolis. Allo scopo verrà designato un commissario permanente, addetto a questo compito oltre che a esaminare gli altri aspetti tecnici relativi alla nuova formula. «L'unico modo di "barare" con questo dispositivo sarà di danneggiarlo volutamente,» ha

dichiarato Walters. La Cosworth si è poi prefissata di fornire il proprio aiuto alla nuova formula. Metterà in commercio motori e ricambi nuovi con una riduzione del venticinque per cento sul normale prezzo al dettaglio, ritoccando i prezzi soltanto in base al tasso d'inflazione.

«Un motore nuovo costerà circa 20 mila sterline (circa 50 milioni di lire), mentre la spesa per una revisione sarà attorno alle 4000 sterline (ovvero 10 milioni) — ha affermato Dik Scammel, della Cosworth —. Le revisioni sono poi previste fra i tremila e i quattromila chilometri percorsi, limiti, questi, che possono essere tranquillamente aumentati per i propulsori adeguatamente trattati».

Disponendo di un certo numero di propulsori, la Cosworth sostiene di non doverne costruire di nuovi almeno per un anno, impegnandosi però a farlo in caso di richiesta. Il dispositivo limitatore potrà essere montato su qualsiasi propulsore DFV o DFY, eccetto quelli usati quest'anno dalle Tyrrell F.1, per i quali non esistono ricambi. Walters sostiene che i propulsori per le Formula 3000 saranno in grado di erogare circa 450 cavalli al regime di 9000 giri al minuto. Attualmente in casa Cosworth si sta lavorando su un albero di distribuzione che permetterà di recuperare parte della potenza negata dalla soglia dei giri imposta. Gli unici altri cambiamenti annunciati per l'adeguamento al limite di 9000 giri riguardano la lunghezza del tubo di scarico e di quello di aspirazione.

Ian Phillips

LE NOVITÀ DI ZELTWEG/Alboreto aveva 13 centimetri in più...

## La Ferrari «lunga»

Delle quattro monoposto portate in Austria, quella di Michele era l'unica ad avere il vecchio schema di sospensioni posteriori. Nuove sospensioni (anteriori) per Alfa e (posteriori) per Arrows

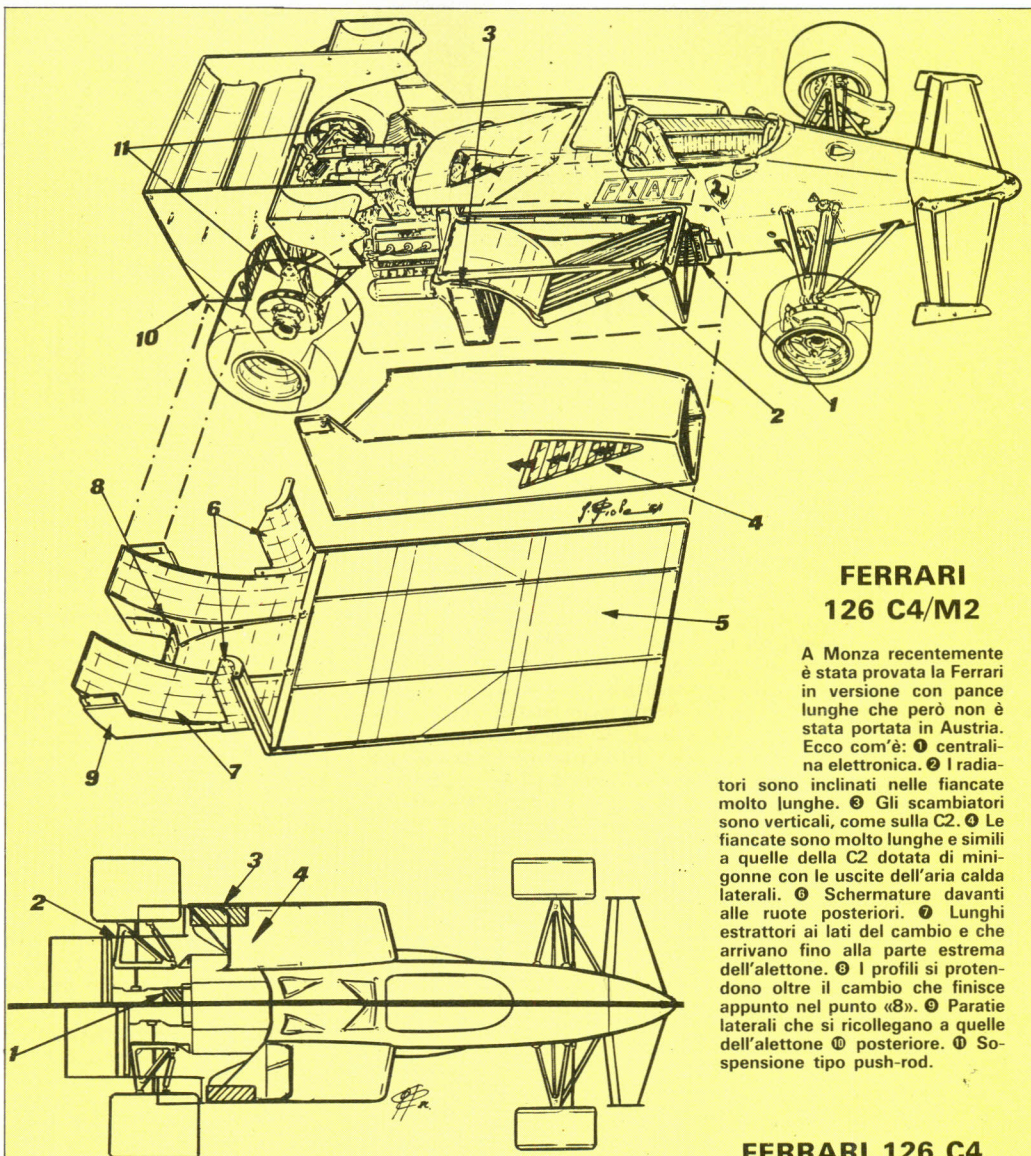
FERRARI

### Indigestione di spaghetti

126 C4/76: Michele Alboreto  
126C4/77: René Arnoux  
126C4/73: «muletto» Alboreto  
126C4/74: «muletto» Arnoux

La Ferrari non ha portato in Austria la versione «M2», fatta sul telaio numero 75, provata a Monza la scorsa settimana, quella cioè con le fiancate molto lunghe a livello delle vetture con le minigonne. Molte novità però sulle quattro macchine portate a Zeltweg. Il «muletto» di Alboreto era infatti la macchina a passo lungo, ottenuto aggiungendo un distanziale di circa 13 cm tra motore e cambio. Questa monoposto era l'unica ad avere il vecchio schema di sospensioni posteriori cioè quello tipo pull-rod. Tuttavia i bracci della sospensione sono stati completamente rifatti; in particolare il triangolo superiore è a base molto larga dato che si attacca sempre alle testate del motore ora di 13 cm più distanti dall'asse delle ruote posteriori. Su questa vettura vi erano anche dei nuovi scambiatori di calore (della Beher) più grandi. Le altre tre vetture avevano la nuova sospensione posteriore tipo push-rod già vista in Germania ma allargata di circa 10cm mediante dei nuovi bracci più lunghi. Arnoux è stato l'unico a provare la carenatura inferiore con lunghi estrattori senza però trarne vantaggi. La macchina da gara del francese con un nuovo telaio, «il 77» aveva anche degli scarichi nuovi a «spaghetti» ma con diverse curvature. Ciò ha comportato un innalzamento di circa 5 cm dei collettori di scarico. Altre due vetture avevano la soluzione a «spaghetti» ma simile a quelli usati finora mentre una vettura, la 74, aveva i vecchi scarichi. Venerdì sono poi state allungate le prese di uscita dell'aria calda dalla parte superiore delle fiancate. Tale soluzione è stata conservata anche sabato e domenica. Sulla macchina di Alboreto è stato messo il piccolo profilo alare di collegamento tra le paratie laterali del gruppo alettone posteriore come hanno quasi tutte le altre vetture. Per la gara Alboreto e Arnoux hanno usato gli scarichi a «spaghetti» rialzati.

A destra: il distanziale di 13 cm. tra motore e cambio nella Ferrari «lunga» (FotoColombo).



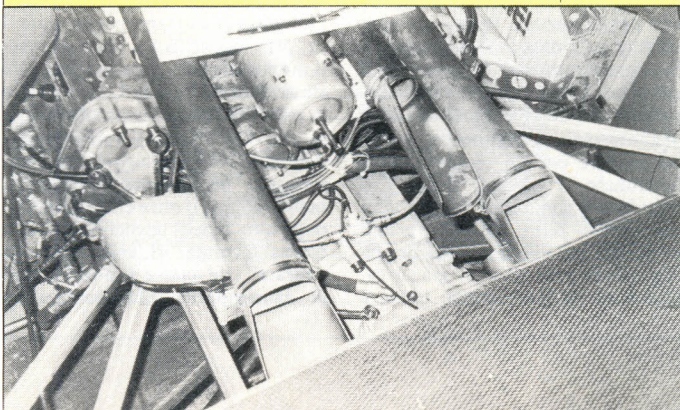
### FERRARI 126 C4/M2

A Monza recentemente è stata provata la Ferrari in versione con pance lunghe che però non è stata portata in Austria. Ecco com'è: ❶ centralina elettronica. ❷ I radiatori sono inclinati nelle fiancate molto lunghe. ❸ Gli scambiatori sono verticali, come sulla C2. ❹ Le fiancate sono molto lunghe e simili a quelle della C2 dotata di minigonne con le uscite dell'aria calda laterali. ❺ Schermature davanti alle ruote posteriori. ❻ Lunghi estrattori ai lati del cambio e che arrivano fino alla parte estrema dell'alettone. ❼ I profili si protrondono oltre il cambio che finisce appunto nel punto «8». ❽ Paratie laterali che si ricollegano a quelle dell'alettone ❾ posteriore. ❿ Sospensione tipo push-rod.

### FERRARI 126 C4

A confronto le due versioni della Ferrari C4: quella tradizionale con la vecchia sospensione pull-rod ed il passo tradizionale e quella a passo lungo.

❶ Per aumentare il passo è stato aggiunto un distanziale, tra motore e cambio, di 13 cm. ❷ La sospensione, sempre del vecchio tipo pull-rod, ha però dei triangoli a base molto più larga collegandosi sempre con la centina posteriore ed il motore, ora più distante dall'asse delle ruote di 13 cm. ❸ Nuovi anche gli scambiatori di calore più lunghi. ❹ La presa d'uscita dell'aria calda è stata allungata verso l'indietro.



## McLAREN

### Macchina vincente non si cambia

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

A Zeltweg il «muletto», dall'inizio delle prove, era a disposizione di Prost per rispettare la rotazione fra i due piloti. Pochissime la novità sulle tre vetture, in pratica sono stati portati solo dei nuovi alettoni anteriori sempre in due pezzi, soffiati, ma più stretti di corda. Non sono state adottate invece le modifiche sull'accessoristica del motore provate nei recenti test a Monza. Si tratta di nuovi controlli della valvola wastegate, di diverse turbine e di piccole modifiche alla parte elettronica. Nelle prove è stato usato invece il sistema per spruzzare acqua negli intercooler; i serbatoioletti di contenimento del liquido non erano altro che degli estintori pieni d'acqua messi davanti agli scambiatori.

## BRABHAM

### In disgrazia il tipo «B»

BT53/4: Nelson Piquet  
BT 53/5: Teo Fabi  
BT 53/3: «muletto»

Nuovo telaio per Teo Fabi, per il resto le Brabham erano le stesse di Hockenheim. È stata abbandonata la versione «B» provata a Brands Hatch, mentre sul «muletto» è stato conservato il sistema per spruzzare acqua nell'intercooler introdotto in Germania.

questa vettura sono state modificate le prese d'aria laterali per le turbine. Tolto anche lo scivolo posteriore (il venerdì) sulla vettura di Ghinzani, mentre su quella di Gartner veniva conservato. Sabato anche Ghinzani usava tale soluzione. Sulla macchina del pilota italiano erano montate turbine KKK, come sulle Alfa Euroracing, mentre Gartner aveva le Avio.

## LOTUS

### In versione «velocità»

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

Anche sulle Lotus non vi erano novità visibili. Le tre vetture erano in versione circuiti veloci con piccoli alettoni posteriori e flap laterali meno deportanti. Sulla vettura di De Angelis vi erano delle molle diverse già però usate in altre occasioni dalla squadra inglese.

## WILLIAMS

### Le prove ad...acqua

FW09/08: Keke Rosberg  
FW09/03: Jacques Laffite  
FW09/07: «muletto»

Come annunciato in Germania, è stato portato un altro nuovo telaio per Rosberg. Questa nuova scocca è stata notevolmente irrigidita nella parte anteriore e a livello della

## RENAULT

### Motori tradizionali

RE50/9: Patrick Tambay  
RE50/8: Derek Warwick  
RE50/2: «muletto»

Nessuna novità sulle Renault. Come in Germania la vettura di Tambay aveva un diverso serbatoio dell'acqua da emulsionare nel motore con il tappo per il rabbocco ricavato sopra il sedile del pilota. Il muletto conserva come ad Hockenheim la vecchia disposizione (introdotta a Dallas) del radiatore supplementare dell'olio mentre le altre due vetture hanno la nuova disposizione introdotta sempre a Hockenheim. Niente esperimenti al livello motore come invece era stato fatto in Germania.

## LIGIER

### Dopo le ferie la verità

JS23/04: Andrea De Cesaris  
JS23/02: Francois Hesnault  
JS23/01: «muletto»

Doveva debuttare la versione con le pance lunghe per ospitare i nuovi scambiatori di calore aria-aria invece le ferie estive hanno bloccato la consegna dei nuovi radiatori e lo sviluppo delle vetture francesi che sono praticamente le stesse di Hockenheim. Unica modifica il bordo di entrata superiore delle prese laterali nella fiancata. È stato leggermente allungato come era stato fatto in Germania solo sulla vettura di Hesnault.

## ARROWS

### Una occhiata alla McLaren...

A7/2: Thierry Boutsen  
A7/1: Marc Surer  
A7/3: «muletto»

Tutte e tre le Arrows hanno ora la nuova sospensione posteriore con quadrilatero inferiore tipo McLaren al posto del solito triangolo. Modificato anche il sistema di raffreddamento degli intercooler mediante lo spruzzo d'acqua: il serbatoio che contiene il liquido, sempre davanti alla centina che sostiene il cruscotto, è ora unico e di buona costruzione.

## TOLEMAN

### Rinforzi per l'alettone

TG 184/3: Ayrton Senna  
TG 184/4: «muletto»

I supporti laterali del nuovo alettone posteriore che avevano ceduto ad Hockenheim sono stati rinforzati, è stata anche aggiunta una asta di irrigidimento che collega trasversalmente le paratie dei flap laterali in modo da rendere tutto il gruppo alettone più robusto. Tutte e due le vetture avevano l'iniezione totalmente elettronica con quattro iniettori per collettore di aspirazione.

## A. ROMEO-EURORACING

### Davanti nuova sospensione

184T/3: Eddie Cheever  
184T/2: Riccardo Patrese  
184T/4: «muletto»

Nuove le sospensioni anteriori sulle vetture di Cheever e Patrese, diverse come geometrie e come rigidità con un triangolo superiore a base più larga. Nuovi anche gli alettoni posteriori con la parte centrale in soli due pezzi (anziché quattro) ed i flap laterali in un solo profilo. Di questi nuovi alettoni sono stati conservati solo i flap laterali in un solo pezzo metre per la parte centrale si è tornati alla vecchia soluzione.

## TYRRELL

### Mini-alettone dietro

012/5: Stefan Bellof  
012/4: Stefan Johansson  
012/1: «muletto»

Nessuna novità sulle Tyrrell in versione con piccolo alettone posteriore senza flap laterali.

## RAM

### Scocche vecchie riciclate

RM 02/2: Jonathan Palmer  
RM 02/01: Philippe Alliot

In Austria sono stati portati due telai diversi rispetto ad Hockenheim: si tratta di due scocche rifatte, cioè riparate in seguito agli incidenti occorsi in Nord-America. Unica novità sulle due vetture era rappresentata da un irrigidimento (mediante un collegamento trasversale) della base del triangolo superiore della sospensione anteriore.

## SPIRIT

### Motore solitario

102B/2: Huub Rothengatter  
102B/1: «muletto»

Delle due vetture a disposizione di Rothengatter, solo una era dotata di motore, l'altra completamente montata, aveva un enorme «buco» fra scocca e cambio dato che era senza propulsore. Nessuna novità sulle due vetture.

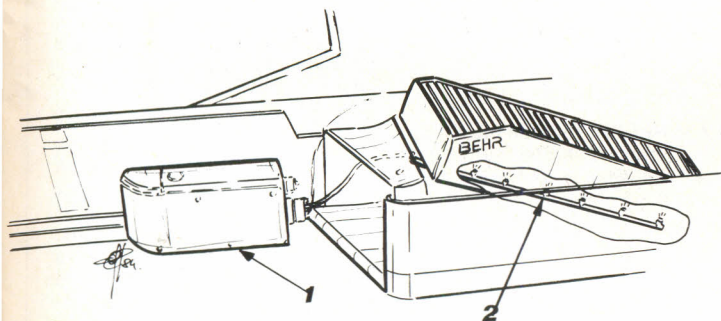
## ATS

### «Deb» a passo lungo

D7/1: Manfred Winkelhock  
D7/2: Gherhard Berger

Nessuna novità sulle due ATS, dato che la squadra ha dovuto concentrarsi per preparare due vetture, cosa che succede per la prima volta quest'anno. Winkelhock ha usato la vecchia vettura con il passo tradizionale, mentre il debuttante Berger ha avuto a disposizione la nuova macchina con il passo allungato che aveva già corso in Germania.

## BRABHAM BT53



Schizzo dell'impianto per raffreddare lo scambiatore di calore sul lato sinistro con uno spruzzo d'acqua: ① contenitore d'acqua; ② astina all'interno delle fiancate che spruzza su tutta la lunghezza dello scambiatore.

## OSELLA

### «Ghinza» con le KKK

FA1F/2: Piercarlo Ghinzani  
FA1F/3: Jo Gartner  
FA1F/1: «muletto»

Come in Germania, solo Ghinzani ha avuto a disposizione la vettura con il passo maggiorato e la parte posteriore stretta tipo McLaren. Su

cellula dell'abitacolo. Nuove le prese di raffreddamento delle valvole wastegate, mentre per le prove è stato montato il sistema per spruzzare acqua negli intercooler. Sia Rosberg che Laffite avevano i dischi al carbonio. Modificate le prese di uscita d'aria calda nella parte centrale del cofano posteriore. La nuova vettura dovrebbe essere pronta a dicembre in modo da poter essere sviluppata per la prossima stagione.

Da domenica al Gp d'Olanda

## A Johansson la Toleman di Cecotto (che sta meglio)

ZELTWEG — Alex Hawkridge, capo supremo della Toleman, non ha ancora sciolto il dubbio sul pilota che sostituirà Johnny Cecotto a partire dal gran premio d'Olanda in programma questa domenica. «Correremo senz'altro con due macchine. — ha detto Hawkridge — Ma il pilota lo decideremo solo nei primi giorni della settimana dopo un test che svolgeremo su una pista inglese. Non sarà un esordiente: non vogliamo rischiare di danneggiare altri tela». La decisione della Toleman dovrebbe quindi divenire nota solo quando questo numero di Autosprint raggiungerà le edicole. Tuttavia pare che il maggior candidato alla vettura numero 20 sia Stefan Johansson. Lo svedese non ha alcun vincolo con Tyrrell, porterebbe uno sponsor, e, aspetto ancor più importante, si impegnerebbe anche per il 1985. Ormai rassegnati alla partenza di Senna, alla Toleman vogliono infatti cercare una stabilità di piloti per gli anni futuri. È definitivamente caduta la possibilità di vedere Pierluigi Martini al volante della vettura inglese, anche se il giovane italiano ha sempre aperto uno spiraglio per il 1985. Mauro Baldi potrebbe non aver perso tutte le speranze, ma a Zeltweg la quotazione di Johansson era decisamente più alta. Fino a sabato sera anche Corrado Fabi aveva qualche possibilità di salire sulla Toleman. È infatti definitivamente tramontata la sua speranza di veder schierata una terza Brabham a partire dal gran premio d'Italia. Ecclestone ha parlato personalmente con Hawkridge per cercare di convincerlo ad accettare Corrado per i prossimi quattro gran premi. A quanto pare Fabi avrebbe potuto portare anche uno sponsor, ma la trattativa non è neppure iniziata poiché Corrado non ha nessuna intenzione di vincolarsi a Hawkridge anche per il 1985, preferendo restare legato al team Brabham anche senza la garanzia di correre. (a. f.)

\* \* \*

AUGSBURG — Sono sempre più confortanti le condizioni di Johnny Cecotto un mese dopo il terribile incidente di Brands Hatch nel quale aveva riportato numerose e gravissime fratture alle gambe. Lo sfortunato pilota italo-venezuelano è stato infatti dimesso dalla clinica di Monaco di Baviera dove era stato sottoposto a un intervento chirurgico che gli ha restituito la funzionalità della caviglia sinistra, fratturata in 25 punti e data invece per compromessa dai sanitari inglesi. Ora Cecotto

si è stabilito per la convalescenza a casa della fidanzata Martina Wagner, nei pressi di Augsburg, e praticamente ogni due o tre giorni si reca alla clinica di Monaco (distante circa 60 km) per le medicazioni e le visite di controllo. Ha già iniziato a camminare con le stampelle, sia pure timidamente in quanto non può forzare più di tanto le caviglie soprattutto per le ampie ferite che proprio giovedì scorso 16 agosto hanno reso necessario un trapianto di pelle. (d. e.)

## Un altro motore made in Italy?

NON è improbabile che già dal 1985 la F. 1 veda l'ingresso di un terzo motore costruito in Italia, accanto al Ferrari ed all'Alfa Romeo. Le trattative per la costituzione della società che produrrà questo propulsore sono infatti già a buon punto e coinvolgono due tecnici tedeschi altrettanti ingegneri italiani e i titolari della Novamotor, i fratelli Pedrazzani. La sede della nuova fabbrica sarà proprio a Novara ma ben divisa, anche logisticamente, dalla azienda dove si producono i motori di F. 3. Il motore, già completamente disegnato, sarà un 6 cilindri con turbocompressore, dalle caratteristiche modernissime. L'angolo fra i cilindri non è ancora stato fissato in maniera definitiva ma sarà di 80° come nel Tag-Porsche o di 90°. (l.m.)

■ **SCARPE.** Durante le prove, dopo che Winkelock aveva rotto il motore, il pilota tedesco decideva di continuare con la vettura di Berger. Tuttavia tra i due piloti esiste una differenza di oltre trenta centimetri, Manfred che non riusciva nemmeno a toccare i pedali. Accortosi di questo, il sempre più sorprendente Schimdt diceva a Winkelock di procurarsi delle scarpe con dei tacchi.

■ **WOLF NEI GUALI.** C'era anche Walter Wolf, l'ex proprietario del team per il quale corsero anche Scheckter e Hunt. Wolf è cittadino canadese, ma è di origine austriaca e proprio in Austria prima del GP l'autorità giudiziaria ha ordinato il sequestro del suo aereo a garanzia dei suoi debiti. Per lui non è stato un week-end molto divertente...

■ **LUTTO.** Venerdì notte, durante il sonno è deceduto David York, ex direttore sportivo della Wanwall, della Ford e della Porsche ai tempi della scuderia di John Wyer e della Tecno. Attualmente David York collaborava al cronometraggio del team Brabham. Aveva 71 anni.

■ **«TACCHINI» CONTINUA.** Flavio Mazzocchi, responsabile della pubblicità della «Sergio Tacchini», si è presentato a Zeltweg per confermare le sponsorizzazioni personali a Derek Warwick e Ayrton Senna e per confermare l'abbandono del team Toleman. Mazzocchi ha precisato che la decisione di lasciare il team di Hawkridge è stata presa subito dopo Montecarlo in seguito alla cessione delle fiancate alla «Candy» con relativo spostamento dei loghi «Sergio Tacchini». Le notizie diffuse dalla Toleman (che As ha pubblicato) secondo le quali sarebbe stata una inadempienza della Casa italiana a provocare la fine della sponsorizzazione sono quindi smentite.

■ **GR. A AUSTRIACO.** La Bmw 635 Csi pilotata da Manhalter si è imposta nella gara riservata alle vetture del gruppo A disputata sabato prima del GP d'Austria. Al secondo posto è giunto Koenig su Alfa Romeo Gtv 6.

■ **AUGURI A NELSON.** Venerdì 17 agosto Nelson Piquet ha compiuto 32 anni. È stato festeggiato con la tradizionale torta al motorhome della Bmw.

■ **PIQUET COME HUNT.** A Zeltweg Nelson Piquet ha conquistato la quattordicesima pole-position della sua carriera. Con questo risultato il brasiliano si porta in ottava posizione nella graduatoria di tutti i tempi alla pari di Ascari, Peterson e Hunt. Il primato assoluto appartiene a Jim Clark (33 pole position).

■ **MINARDI.** Il costruttore romagnolo non è ancora sicuro di essere al via per l'85. La garanzia di due motori Alfa per i collaudi iniziali non poggia su alcuna base certa. Il pilota incaricato di portare la macchina al debutto sarà Nannini.

■ **ZAKSPEED.** Il primo esemplare della vettura è ormai terminato, anche se il debutto del Nurburgring per il Gran Premio di Europa appare sempre più improbabile. John Watson è stato contattato per svolgere i primi collaudi, mentre per il debutto in corsa molto dipenderà dai possibili sponsor. Si fanno i nomi di Winkelock, Bellof, Stuck e Ludwig.

■ **L'AGS,** che da tempo tenta di entrare in F. 1, ha ricevuto i questi giorni la comunicazione da parte della Renault della non disponibilità dei motori sei cilindri turbocompressi per la prossima stagione. Ora la casa francese, impegnata da anni nell'europeo di F. 2, sta rivolgendosi alla Carma di Martino Finotto e Carlo Facetti perché realizzi un propulsore di F. 1 ma è anche attenta all'attività della Lamborghini, che com'è noto vorrebbe costruire un motore di F. 1 entro le prime gare del 1985.

## Patrese e Cheever in lite per un'Alfa

LA SITUAZIONE ai box Euroracing è sempre più grottesca. Durante le prove ufficiali di venerdì, Riccardo Patrese dopo aver avuto problemi sulla sua vettura, decideva di proseguire le prove con il muletto. Nel frattempo rientrava Cheever con il motore rotto. Pavanello proponeva all'italo-americano di montare il secondo set sulla macchina di Patrese, che i meccanici credevano di aver riparato. Contemporaneamente Patrese rientrava ai box lamentando problemi con il muletto e volendo proseguire le prove con la sua vettura. Il padovano giustamente montava su tutte le furie quando vedeva la sua vettura con il numero e il nome di Cheever. Iniziava una plateale discussione tra i due piloti, entrambi con il casco in testa e in mano il seggiolino, per poter continuare le prove. Pavanello diceva che era Cheever che doveva continuare le prove perché poteva migliorare il suo tempo. Patrese, esasperato da questa situazione, si toglieva il casco mandando Tonti e Pavanello a quel paese, lamentandosi anche del fatto che è ormai da quattro gran premi che il muletto è sempre inservibile durante le prove ufficiali. La discussione terminava quando tutti si accorgevano che anche dalla macchina di Patrese, dal motore, uscita dell'acqua, a dimostrazione della rottura del propulsore. Certo che per Riccardo essere passato dall'organizzazione Brabham, al caos Euroracing, deve essere una realtà da esaurimento. Il bello è che alla fine il «diessè» Casoli diceva che non capiva Patrese perché a lui non risultava che sulle monoposto esistesse il diritto di... proprietà.

■ **ULTRAS E PUNK.** Da sempre il circuito di Zeltweg è un classico appuntamento per campeggiatori da ogni parte di Europa. Come è ormai tradizione, dietro le tribune era stato installato un luna park, con un piccolo villaggio all'interno del circuito. Il giovedì precedente il gran premio, a Zeltweg hanno tenuto un concerto il noto gruppo musicale heavy metal degli Iron Maiden. Tutta Zeltweg era un brulicare di punks, new wave e...ultras ferraristi, decisamente a disagio nel dovere socializzare con questa fauna piuttosto pittoresca.

■ **TURBO TAG.** In seguito alle mille voci che circolavano in merito alla presunta utilizzazione per il 1985 del motore Turbo Tag da parte di altre squadre, il presidente del gruppo Tag, Mansour Ojeh, ha emesso un comunicato in cui viene ribadito che anche per il 1985 il team Mc Laren sarà l'unica scuderia a poter utilizzare il motore Turbo Tag.

## VELOCITA'

### Foyt tenterà il record di velocità

A.J. FOYT, prima di abbandonare l'attività, tenterà di battere il record di velocità della pista di Talladega che attualmente appartiene al compianto Mark Donohue che al volante di una Porsche 917-10 ottenne nel 1975 la media di 354,537 kmh. Foyt utilizzerà una monoposto Coyote e motore Chevrolet V8 ma non ha ancora comunicato se il propulsore sarà aspirato o turbocompresso.

■ **CAN AM.** La serie Can Am, che ultimamente sta soffrendo un periodo di grave crisi, nel 1985 presenterà griglie di partenza composte da vetture mosse da motori sei cilindri stock, ovvero derivati dalla serie. La decisione è stata presa per calmare i costi di una stagione, definiti, da molti, esosi.

■ **MOTORE IN PLASTICA.** Un motore in plastica, prodotto dalla Polimotor Reserch del New Jersey è stato presentato all'autodromo di Watkins Glen in occasione della gara Imsa. Il propulsore, a quattro cilindri, sviluppa 320 CV ed ha tutte le parti interne costruite in plastica dura. Solo le valvole e le camere di combustione sono in acciaio. Il telaio che ha portato in gara il propulsore è un Lola T810.

■ **CRONOSCALATA CEFALÙ.** Si preannuncia ricca di motivi d'interesse la cronoscalata «Cefalù-Gibilmanna», a dispetto del numero di edizione (17), in programma il 9 settembre prossimo. La 13. prova del campionato italiano assoluto della montagna ha aggiunto un altro prestigioso sponsor a quello tradizionale (Sicilcassa): la «IP» che rafforza così la propria presenza in Sicilia essendo già abbinata alla «Targa Florio». Quest'anno per la prima volta, la Cefalù-Gibilmanna ospiterà le auto storiche impegnate in una prova valida per l'assegnazione delle coppe Csaì di classe. Le iscrizioni sono aperte e si ricevono sino a sabato 1 settembre. Vanno inviate all'Automobilclub Palermo (Viale delle Alpi, 6) o direttamente al Comune di Cefalù (Corso Ruggero, 139/A). Per ulteriori informazioni telefonare ai numeri (0921) 21.226-21.227-21.557.

■ **KART A REGGIO.** In data 26-8-84 il Moto Club Scandiano organizza una gara nazionale di kart riservata alle categorie 60 cc 100 nazionale, cadetti, avenir, 125 junior C/2, F/C. La gara verrà svolta a Scandiano (RE) nel piazzale adiacente alla sede del locale Moto Club.



■ **UN FRANCOBOLLO PER GILLES.** Anche se la Canada Post Corporation non ha dato conferma definitiva (dovrebbe darla nel settembre prossimo), è quasi certo che nel giugno 1985, contemporaneamente al Gp di Canada, le poste canadesi emetteranno un francobollo a ricordo di Gilles Villeneuve.

■ **STAGE SLALOM.** Domenica 26 agosto, indetto dalle Pro Loco di Val di Nizza e di Ponte Nizza ed organizzato dall'Automobile Club Pavia, si disputerà il 2. SUPER SPECIAL STAGE SLALOM Singolo. Il percorso sarà di 3.500 metri e verrà ripetuto due volte. Partirà da Poggioferrato e si concluderà a S. Alberto di Butrio. Le operazioni di verifica avranno luogo presso il Ristorante Nobile di S. Alberto di Butrio domenica 26 agosto dalle ore 9,00 alle 11,00. La partenza della prova verrà data alle ore 15,00, dopo la ricognizione del percorso prevista per le ore 14,00. Le iscrizioni si ricevono presso l'Automobile Club Pavia - p.za Guicciardi 5.

■ **PREMIO MONZA FORMULA 3.** Sedici milioni di premi, di cui tre al primo classificato sono un bel incentivo per partecipare al sesto Premio Monza di Formula 3, gara non di campionato che si disputerà il 2 settembre. Assoluta novità di tale competizione (che prevede anche una gara di Formula Panda Monza da disputarsi sullo stradale) è che le prove ufficiali si svolgeranno in mattinata di domenica 2 settembre in due turni cronometrati, mentre la gara si svolgerà in prova unica su 21 giri pari a km 121,800 nel pomeriggio della stessa domenica 2 settembre.

■ **KART A BOLOGNA.** Domenica 12 agosto il nuovo autodromo Farnesina Pista Azzurra di Bologna ha ospitato il primo importante appuntamento kartistico della stagione, una gara nazionale riservata a sei categorie: 100 cadetti, 100 nazionale, 100 avenir, 125 junior, 125 F/C e 125 C/2. Questi i vincitori: 100 cadetti: Piero Menghini; 100 nazionale: William Manuel Zilio; 100 avenir: Giordano Bassini; 125 junior: Mauro Diamanti; 125 F/C: Marino Busi; 125 C/2: Paolo Bonfiglioli.

■ **KART A BRESCIA.** La gara di Kart in programma per il 26 agosto sulla pista 1000 Miglia di Rezzato (Brescia) è stata annullata. In sostituzione, il 2 settembre il KC Brescia organizzerà un circuito cittadino a Ghedi.

■ **CRONOSCALATA COLLESA-NO.** Sabato 25 agosto si chiudono le iscrizioni alla 8. edizione della cronoscalata «Collesano-Piano Zucchi» in programma, sul percorso di 14 chilometri che collega i due centri delle Madonie, il 2 settembre prossimo e valida quale dodicesima prova del campionato italiano assoluto della montagna. Le verifiche avranno luogo venerdì 31 agosto, dalle ore 9 alle 12,30 e dalle 15 alle 19,30, presso la scuola media di Collesano. Prove ufficiali (sabato) e gara (domenica) avranno inizio alle ore 9. Le adesioni vanno inviate alla «Pro Loco Collesano».

## CRONACA

### La Mini compie 25 anni

UNA VERSIONE «lussuosa» in serie limitata e un vero e proprio «party» di compleanno serviranno a celebrare questo mese il venticinquesimo anniversario della «Mini», il fortunatissimo modello prodotto dalla Austin Rover. Questo rivoluzionario modello, creato da sir Alec Issigonis non attirò l'attenzione al momento della nascita venticinque anni fa, ma si impose poi come uno dei più grandi successi automobilistici. A fine agosto il totale delle «Mini» prodotte dovrebbe raggiungere i cinque milioni di unità. Per quanto riguarda l'edizione celebrativa di «lusso» della Mini, denominata «Mini 25», si tratta di una vettura costruita in soli cinquemila esemplari. Di colore argento con strisce laterali grige e rosse, la «25» presenta rifiniture di gran lusso con sedili di velluto, moquette e porte imbottite; il volante è coperto di pelle ed una radio è collegata a due altoparlanti sul retro. Il motore è quello da 998 cc della serie «a plus», ma sono stati migliorati i freni. La «Mini» continua ad avere un suo mercato: l'anno scorso nel regno unito ne sono state vendute 28 mila. Il «party» di compleanno si svolgerà a Donington Park, presso Derby, il 26 agosto: ci saranno «Mini-clubs» di tutta Europa e persino dagli Usa.

■ **AUTO D'EPOCA.** Il Club Auto Moto d'Epoca toscano organizza nei giorni 15 e 16 settembre la «XII Rievocazione Storica del Circuito del Mugello» per auto d'epoca. Come tutti gli anni la manifestazione di regolarità si snoderà lungo il tracciato del vecchio circuito e saranno alla partenza concorrenti provenienti da tutta Italia per l'importanza che riveste trattandosi di prova valida per il Trofeo Asisport 1984.

■ **MOTOR STARS A UDINE.** Motor Stars, la manifestazione motoristica di autunno che per sette edizioni consecutive si è tenuta al quartiere fieristico di Pordenone, si svolgerà quest'anno, dall'11 al 18 novembre, nell'area di Udine Esposizioni, a Torreano di Martignacco.

■ **SUZUKI CINESE.** Un accordo per la fornitura di tecnologia per la costruzione di autocarri e mini autobus è stato recentemente sottoscritto dalla industria giapponese Suzuki con la Repubblica Popolare Cinese.

■ **CALO IN GERMANIA.** L'industria automobilistica tedesca ha patito gravi conseguenze in seguito al lungo sciopero dei metalmeccanici. Le immatricolazioni di autovetture nuove hanno registrato, nel mese di giugno, un calo del 41 per cento rispetto allo stesso mese dell'83, con perdite per i modelli nazionali stimate fra il 38 e l'88 per cento.

■ **INVESTIMENTI RENAULT.** Contrariamente alle affermazioni secondo le quali gli investimenti quest'anno sarebbero calati del cinque per cento rispetto all'anno scorso, la Renault ha dichiarato che non verrà modificato il piano investimenti per il triennio 1983-85, che prevede lo stanziamento di 30 miliardi di franchi, pari a circa seimila miliardi di lire.

■ **BENZINA ALLA RUSSA.** Ogni volta che fanno il «pieno», gli automobilisti sovietici rischiano di mandar fuori uso la loro vettura per colpa della benzina allungata con acqua o altro. E quanto denunciano le «Izvestia», che accusano i benzinai di adulterare il carburante a scopi di lucro. Un'indagine compiuta nella regione di Yaroslavl, a est di Mosca, è stata illuminante: sei pompe sono state controllate e nessuna di esse ha fornito benzina super ai 93 ottani dichiarati. In tutti i casi gli ottani non hanno superato quota 85.

■ **NASCE LA AUSTIN PORTUGAL.** La Austin Rover Group, il maggior costruttore inglese di automobili, ha assunto il controllo della British Leyland di Portugal che ha cambiato la sua denominazione in Austin Rover Portugal. La partecipazione della Austin Rover è stata portata dal 20% al 95%. Il rimanente 5% resta nelle mani della Eminco e della J.J. Goncalves, già maggiori azionisti e fondatori della Compagnia portoghese nel 1972, che proseguiranno il loro lungo rapporto con la Casa inglese operando principalmente nel campo delle vendite. Il mercato portoghese è molto importante per la Austin Rover. Qui si registra infatti la maggior penetrazione della Casa inglese su un mercato dell'Europa continentale.

## RALLY

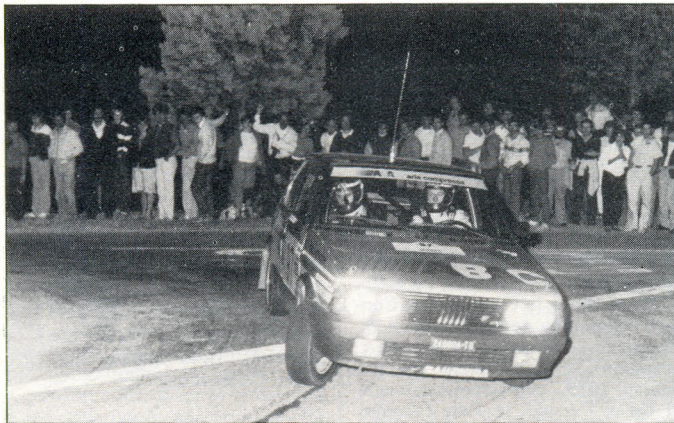
### Si fa o no il Puglia e Lucania?

DOPO un lungo laconico telegramma che annunciava «segue lettera», gli organizzatori del rally Cir di Puglia e Lucania se ne sono andati in ferie senza più fare sapere se la loro gara avrà luogo o meno l'8-9 settembre, ai quali era stata rinviata dopo la data originale del 21-22 luglio. Un comportamento che lascia davvero perplessi, dato che la pausa estiva impone a chi vuole gareggiare i primi di settembre di accordarsi con meccanici, preparatori e gommisti ai primi di agosto. Tutto ciò fa pensare che se anche il rally pugliese si dovesse fare i partecipanti non potrebbero essere molti.

■ **NIENTE TAC.** Il Rally Tac, precedentemente iscritto in calendario per il 26-27 maggio e poi spostato al 15-16 settembre, non si farà. Per l'organizzazione della manifestazione è venuta infatti a mancare l'appoggio delle varie amministrazioni locali, che non hanno più creduto nella validità della manifestazione sotto il punto di vista turistico.

■ **PROTOTIPI PER MONZA.** Gli organizzatori del Rally di Monza, in programma la prima settimana di dicembre, hanno intenzione di riproporre la «categoria prototipi» che già adottarono lo scorso anno, quando esordì la 037 «evoluzione due». I lombardi sperano infatti di poter ospitare il debutto della nuova Lancia 038, anche se fonti torinesi negano assolutamente che la vettura italiana a quattro ruote motrici potrà già gareggiare in quella data.

■ **ABARTH SPONSOR.** Nel «pool» di sponsor che appoggerà Azzurra nella sfida all'America's Cup del 1987 risulta esservi l'Abarth, reparto di preparazione da corsa delle auto del gruppo Fiat.



■ **LA PRIMA DI OMNIAS.** È uno dei giovani che hanno iniziato a farsi conoscere nel 1984. Il torinese Massimo Omnia, dopo avere esordito nel rally lo scorso anno con una delle Talbot Samba gr. N affittate «tutto compreso» dal Jolly Club, è passato alla Ritmo 130. Dopo alcune gare Open poco fortunate, il ragazzo piemontese ha partecipato al Rally di Vesime (Coppa Italia) e vi ha colto il suo primo risultato importante: primo di gruppo N e sedicesimo assoluto.

■ **TRATTORALLY.** Biasion, Vudafieri, «Lucky», Ormezzano, Del Zoppo, Caneva, «Tony» e altri parteciperanno a Trattorally '84, in programma domenica 26 agosto nel centro di Mel (un paese sulla sinistra del Piave a circa 15 km da Belluno) e organizzata dal locale Motor Team e dal mensile specializzato Rally Report. Forti del successo dello scorso anno, quando la gara vide lo strapotere del vincitore «Lucky» (vedi foto), gli organizzatori contano sulla massiccia presenza di appassionati. I piloti si affronteranno in piazza Luciani, nel centro di Mel, e avranno a disposizione dei trattori Landini a quattro ruote motrici messi a disposizione dalla concessionaria Vigne di Trichiana (BL). Per informazioni si può telefonare ai seguenti numeri: 0437/ 753533-29969 o re ufficio.



■ **HENRI GALANTE.** Il Rally di Madeira era alle sue ultime battute quando Henri Toivonen è corso all'interno di un bar davanti a una partenza prova, per uscirne pochi istanti dopo con in mano tazzina, piattino e cucchiaino. Il finlandese aveva infatti deciso di offrire molto galantemente un caffè ad Antonella Mandelli, che partiva dietro di lui.

■ **LUCKY AL CATALOGNA.** Si deve essere mangiato le mani «Lucky», vedendo i guai occorsi a Toivonen e a Capone al Rally di Madeira, al quale lui aveva rinunciato all'ultimo momento. Ora è possibile che il pilota veneto per mantenersi nei primi cinque dell'europeo (e conquistare quindi la priorità Fia «A») partecipi al Rally di Catalogna, il 26-28 ottobre, dove la ProMotor Sport dovrebbe già essere presente per lo spagnolo Zanini.

■ **RALLY KIT.** Anche quest'anno gli spettatori dell'Hunsruck Rally, europeo a coefficiente 3 disputato lo scorso fine settimana, hanno avuto a disposizione il «famoso» kit per esploratore. Il kit è composto di mappe, orari delle speciali e indicazioni sui luoghi migliori in cui appostarsi per vivere meglio la manifestazione. Il suo prezzo era di 20 marchi tedeschi, pari a circa dodicimila lire.

■ **RAGUSA RALLY.** Anche la provincia di Ragusa ha il suo rally. Si chiama Rally delle Valli dell'Irminio e dell'Ippari, e si disputerà l'1-2 settembre con validità per il campionato regionale siciliano. Il rally partirà e arriverà nel centro di Ragusa, per complessivi 405 km con 12 prove speciali.

■ **PICO-SPERLONGA.** Sono aperte le iscrizioni al rally di Pico-Sperlonga, un 5. zona coeff. 3 valido per la Coppa Italia. La gara si disputerà il 2 settembre con partenza e arrivo a Sperlonga e conterà di 14 speciali tutte su asfalto sui monti di Pico. Per informazioni rivolgersi all'ufficio stampa del rally telefonando ai seguenti numeri: 0776/ 54.40.34 e 0771/ 54.796.


■ **PILCHARD.** Patricia Pilchard gareggerà nel prossimo Rally di Piancavallo con la Peugeot 205 GTI gr. N, preparata da Conrero e messa a disposizione della simpatica presentatrice televisiva dalla Peugeot Talbot Italia.

■ **RALLY DI BASSANO.** Il 16 agosto si sono aperte le iscrizioni della prima edizione del rally Città di Bassano (1. serie). La gara (300 km con 10 prove speciali tutte su asfalto) si svolgerà il 15 settembre sulle strade del Massiccio del Grappa e dell'Altopiano di Asiago. Le iscrizioni vanno indirizzate al Comune di Bassano - segreteria rally - 36061 Bassano del Grappa (Vicenza) tel. 0424/ 29.302.



■ **PANAFRICAININE.** Circa 15.000 chilometri attraverso Italia, Tunisia, Algeria, Niger, Alto Volga, Costa d'Avorio, Mali, Marocco, Spagna, Portogallo e Francia. Questo è il dato più significativo di «Panafricaine '85», raid per auto e moto programmato dal 9 aprile al 5 maggio 1985, con inserimento nel calendario internazionale della

Fisa. Saranno al massimo 200 le vetture ammesse, secondo la seguente ripartizione: 75 vetture italiane, 75 francesi e 50 di altra nazionalità. Responsabile della competizione è il francese Jean-Claude Bertrand; responsabile per l'Italia è l'Africar Club, con sede in via Mazzini 4 a Bologna e numero telefonico 051/ 394938.



UN FOTOGRAFO ALLA RICERCA DEI SEGRETI DI MONZA

# Ciak si gira

Tambay e la Renault ci hanno portato in giro per il circuito italiano  
Le immagini immortalate mostrano una Monza diversa, vista con l'occhio del pilota  
Si capiscono meglio i punti difficili e le zone dove superare è agevole

Testo e fotografie di **Angelo Orsi**

# Ciak si gira

STIAMO già respirando l'aria di Monza. Mancano una ventina di giorni all'appuntamento del GP d'Italia ma ormai squadre, piloti e, perché no, tifosi hanno messo a punto le armi per presentarsi nel modo migliore possibile alla data del 9 settembre, quando le vetture qualificate scatteranno dal lunghissimo rettilineo dell'autodromo brianzolo. Monza, si sa, è una «classica» dell'automobilismo, una gara di F. 1 atipica, epica, mitizzata da imprese storiche. Per questo nessuno ci tiene a far brutta figura nel tracciato lombardo. Lo chiamano tempio della velocità e l'espressione è la più azzeccata tra quelle che potevano definire esattamente i contorni di Monza. Certo oggi con le chicane e le varianti le medie sul giro sono notevolmente diminuite. Sono scomparsi i classici serpentoni di cinque-sei vetture che combattevano per il primo posto fino alle tornate conclusive della corsa. Eppure il fascino è rimasto, limpido, cristallino perché per tutti Monza è forse l'ultima occasione stagionale per riscattare una stagione insoddisfacente, o per sancire il trionfo.

MA COSA è in realtà Monza? Quale l'ottica che i piloti hanno di Lesmo e, delle varianti, dallo stretto abitacolo delle loro monoposto? Ripetendo un'iniziativa che prese piede alla vigilia del GP S. Marino di Imola, As ha «costretto» un fotografo, Angelo Orsi, a legarsi ben benino sul roll bar di una delle vetture più prestigiose, la Renault, e farsi accompagnare ad andatura «allegra» da Patrick Tambay lungo i punti «caldi» dell'autodromo. Il bel Patrick ha quindi «terrorizzato» con piacere il nostro Orsi che per vincere la paura ha iniziato a scattare, curva dopo curva, tutti i fotogrammi possibili per offrire ai lettori le stesse identiche sensazioni che un pilota prova quando guida a Monza. Ne è scaturito un documento a dir poco eccezionale. □



**N**ON SI PUÒ proprio dire che il mestiere di fotografo non dia almeno una volta all'anno la possibilità di «vivere pericolosamente». Ai box di Monza mentre i tecnici della Renault stavano legandomi al roll-bar della monoposto n. 15 mediante due «strane» cinture di sicurezza il terrore correva sul filo. Non mi era mai capitato di trovarmi in simile posizione: appollaiato sul cockpit posteriore della vettura per cercare di fotografare «dal vivo» tutti i momenti, le sensazioni, e le strane panoramiche che un pilota di F. 1 riceve

mentre guida la propria monoposto. Patrick Tambay si era prestato al gioco e lo spettacolo, una volta entrato nel posto di guida, era pronto per iniziare. **TAMBAY** esce dai box. La vettura è in piena accelerazione. Il francese ha già innestato la terza e la vettura ha superato di gran lunga i 100 km/h. L'emozione sale rapidamente con i giri del motore (foto d'apertura). In quinta marcia, ad andatura allegra, Tambay si dirige verso la zona della prima chicane, quella particolarmente critica il primo giro del Gp, quando tutte le monoposto tentano di entrarvi





nella miglior posizione possibile. È nella zona della staccata (foto 2) che si possono guadagnare decimi preziosi e tentare sorpassi, a patto di aver saputo sfruttare sapientemente la scia lungo il rettilineo dei box. Mentre scatto le foto stringo le gambe al cockpit della Renault. Le sollecitazioni laterali, quelle che danno le strane sensazioni di svenimento all'incauto passeggero di auto da corsa, sono destinate ad aumentare perché la chicane è ormai molto vicina. Tambay butta letteralmente la vettura dentro la prima curva in seconda velocità (foto 3). Ripete

le stesse manovre, ma in accelerazione nelle «curvette» successive (foto 4 e 5) per poi uscire col motore su di giri (foto 6). È solo una brevissima frazione di secondo che mi separa da un altro punto caldo dell'autodromo di Monza, il curvone, quella sorta di infinita angolatura che un tempo era decisiva e pericolosa perché era affrontata in piena velocità. Ora l'effetto è mitigato dall'introduzione della prima variante, ma la sensazione di «spavento» resta (foto 7). Il mio è stato da «coma profondo», batto sul casco di Patrick per ricordargli che qualcuno sta fa-

cendo un «giretto» insieme a lui. Ma tutto ciò non serve per far rallentare la marcia della Renault, anche se riesco a riprendermi leggermente nel tratto che porta alle curve della Roggia (foto 8). Dolcemente Tambay supera, in seconda, la chicane (foto 9, 10). E si arriva, con mio grande timore, in uno dei punti fondamentali per eccellenza di Monza. La zona di Lesmo, con le due curve terribili che vengono prese in accelerazione. La prima (foto 11) è forse quella che dà meno problemi ma la seconda (foto 12) è ancora oggi una brutta bestia. La traiettoria

da seguire è estremamente difficile e in uscita non si devono commettere errori, perché nel tratto che segue si deve avere lo sfruttamento ottimale dei giri del propulsore per cercare il sorpasso. Si supera il Serraglio (foto 13) e in leggera discesa Tambay si avvia velocemente verso la variante Ascari (foto 14, 15), sede di staccatone in entrata e di «scordolate» in uscita. Dopo la variante Tambay percorre il rettilineo che porta alla curva Parabolica. Guardo il panorama, insolitamente deserto. Mancano le bandiere, non

*segue*





## Ciak si gira

*segue*

c'è nessuno sulle tribune e il pubblico non ha invaso i prati. Ma il giorno della corsa sarà tutto colorato e rimpiango l'impossibile di non poter scattare

foto, seduto naturalmente sulla carrozzeria posteriore della Renault, durante la corsa. Patrick arriva in quinta alla staccata della Parabolica. Scala in terza, spostandosi sulla sinistra. Mantiene una traiettoria perfetta. La Parabolica sembra non finire

mai. Quando il rettilineo dei box ci accoglie mi accorgo che ormai il giro della pista è terminato. La Renault rientra nella corsia di decelerazione lentamente. Tambay spegne il motore. Ancora tremante dall'emozione scendo con fatica dalla

poco comoda posizione nella quale ero legato. Seppur a passo d'uomo ho provato l'ebbrezza di una F.1, del suo motore. Tambay si sfilia il casco ridendo. E su Monza torna a regnare il silenzio.

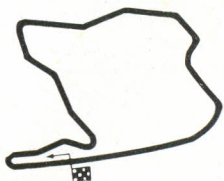
**Angelo Orsi**



Nelle foto qui sopra e a destra ecco come Angelo Orsi si è legato per affrontare il giro di Monza con Tambay e la Renault

# F.1 IL PROSSIMO APPUNTAMENTO

**Zandvoort**  
m. 4262



**Tredicesima prova del mondiale F. 1.**  
**Circuito:** Zandvoort. *Sviluppo:* 4262 m.  
**Distanza:** 77 giri pari a km 306,144  
**Organizzazione:** Koninklijke Nederlandsche Automobil Club, P.O. box 446-2260 Ak Laedschaendam - Olanda. Tel. 02507/18284

**Primati:** - sulla distanza: Didier Pironi (Ferrari 126 C2) 77 giri in 1.38'03"25 alla media di 187,300 km/h. - sul giro in gara: René Arnoux (Renault Re 30) in 1'19"35 alla media di 192,907 km/h (1980). - sul giro in prova: René Arnoux (Renault Re 30 b) in 1'14"23 alla media di 206,205 km/h.

## Così nel 1983

### In 26 al via

1. FILA	
5 Nelson Piquet Brabham Bmw 1'15"630	27 Patrick Tambay Ferrari 1'16"370
2. FILA	
11 Elio De Angelis Lotus Renault 1'16"411	15 Alain Prost Renault 1'16"611
3. FILA	
12 Nigel Mansell Lotus Renault 1'16"711	6 Riccardo Patrese Brabham Bmw 1'16"940
4. FILA	
35 Derek Warwick Toleman Hart 1'17"198	22 Andrea De Cesaris Euro Alfa Romeo 1'17"233
5. FILA	
9 M. Winkelhock Ats Bmw 1'17"306	28 René Arnoux Ferrari 1'17"397
6. FILA	
16 Eddie Cheever Renault 1'17"676	23 Mauro Baldi Euro Alfa Romeo 1'17"877
7. FILA	
36 Bruno Giacomelli Toleman Hart 1'17"902	29 Marc Surer Arrows Ford 1'19"696
8. FILA	
7 John Watson McLaren Ford 1'19"787	40 Stefan Johansson Spirit Honda 1'19"966
9. FILA	
2 Jacques Laffite Williams Ford 1'19"979	3 Michele Alboreto Tyrrell Ford 1'20"149
10. FILA	
8 Niki Lauda McLaren Tag 1'20"169	33 Roberto Guerrero Theodore Ford 1'20"190
11. FILA	
30 Thierry Boutsen Arrows Ford 1'20"245	25 Jean Pierre Jarier Ligier Ford 1'20"274
12. FILA	
1 Keke Rosberg Williams Ford 1'20"392	26 Raul Boesel Ligier Ford 1'20"660
13. FILA	
31 Corrado Fabi Osella Alfa Romeo 1'20"815	4 Danny Sullivan Tyrrell Ford 1'20"842

**N.Q.** - 32 Pier Carlo Ghinzani (Osella Alfa Romeo) 1'20"926  
34 Johnny Cecotto (Theodore Ford) 1'20"955  
17 Kenny Acheson (Ram March Ford) 1'23"093

### In 14 al traguardo

1. René Arnoux (Ferrari 126 C3) 72 giri in 1.38'41"950 alla media di 186,106 kmh.  
2. Patrick Tambay (Ferrari 126 C3) a 20"839;  
3. John Watson (McLaren Ford Mp 4 C) a 43"741;  
4. Derek Warwick (Toleman Hart Tg 183) a 1'16"839;  
5. Mauro Baldi (Euro Alfa Romeo 183) a 1'24"292;  
6. Michele Alboreto (Tyrrell Ford 011) a 1 giro;  
7. Stefan Johansson (Spirit Honda) a 2 giri;  
8. Marc Surer (Arrows Ford A 6) a 2 giri;  
9. Riccardo Patrese (Brabham Bmw Bt 52) a 2 giri;  
10. Raul Boesel (Ligier Ford Js 22) a 2 giri;  
11. Corrado Fabi (Osella Alfa Romeo Fa 1) a 4 giri;  
12. Roberto Guerrero (Theodore Ford 183) a 4 giri;  
13. Bruno Giacomelli (Toleman Hart Tg 183) a 4 giri;  
14. Thierry Boutsen (Arrows Ford A 6) a 7 giri.



NELSON PIQUET

### I 12 ritirati

PILOTA	GIRO	CAUSA
Rosberg	63	motore
Piquet	41	incidente
Prost	41	incidente
Cheever	39	motore
Laffite	37	sospensione
Mansell	26	incidente
Lauda	25	freni
Sullivan	20	motore
De Angelis	12	motore
De Cesaris	5	motore
Jarier	1	sospensione
Winkelhock	—	bandiera nera

## Gli orari di Zandvoort

### Venerdì 24 agosto

10.00-11.30  
**F.1:** prove libere  
  
11.45-12.45  
**R.5:** prove Coppa Europa  
  
13.00-14.00  
**F. 1** prove di qualificazione  
  
14.30-15.00  
**F. Ford:** prove cronometrate

### Sabato 25 agosto

10.00-11.30  
**F.1:** prove libere  
  
11.45-12.45  
**R. 5:** prove Coppa Europa  
  
13.00-14.00  
**F. 1:** prove di qualificazione

15.30  
**R. 5:** partenza gara Coppa Europa

### Domenica 26 agosto

12.00-12.30  
**F. 1:** warm up  
  
13.00-13.30  
spettacolo acrobatico aeronautico  
  
14.10  
presentazione piloti F. 1  
  
15.00  
**Partenza** Gran Premio d'Olanda di F. 1  
  
17.00  
**Partenza** gara F. Ford 2000.

## L'albo d'oro del G.P.

ANNO E CIRCUITO PILOTA	MEDIA
1952 (Zandvoort) Alberto Ascari (Ferrari 500)	130,598
1953 (Zandvoort) Alberto Ascari (Ferrari 500)	130,421
1955 (Zandvoort) Juan Manuel Fangio (Mercedes W196)	144,197
1958 (Zandvoort) Stirling Moss (Vanwall 58)	151,198
1959 (Zandvoort) Joakim Bonnier (Brm P25)	150,406
1960 (Zandvoort) Jack Brabham (Cooper Climax T53)	154,931
1961 (Zandvoort) Ludwig Von Trips (Ferrari 156)	154,835
1962 (Zandvoort) Graham Hill (Brm P56)	153,596
1963 (Zandvoort) Jim Clark (Lotus Climax 25)	156,957
1964 (Zandvoort) Jim Clark (Lotus Climax 25)	157,748
1965 (Zandvoort) Jim Clark (Lotus Climax 33)	162,334
1966 (Zandvoort) Jack Brabham (Brabham Repco Bt 19)	161,090
1967 (Zandvoort) Jim Clark (Lotus Ford 49)	168,087
1968 (Zandvoort) Jackie Stewart (Matra Ford Ms 10)	136,245
1969 (Zandvoort) Jackie Stewart (Matra Ford Ms 80)	178,705
1970 (Zandvoort) Jochen Rindt (Lotus Ford 72)	181,777
1971 (Zandvoort) Jacky Ickx (Ferrari 312 B2)	151,379
1973 (Zandvoort) Jackie Stewart (Tyrrell Ford 006)	184,025
1974 (Zandvoort) Niki Lauda (Ferrari 312 B3)	184,628
1975 (Zandvoort) James Hunt (Hesketh Ford 308)	177,800
1976 (Zandvoort) James Hunt (McLaren Ford M 26)	181,341
1977 (Zandvoort) Niki Lauda (Ferrari 312 T2)	186,880
1978 (Zandvoort) Mario Andretti (Lotus Ford 79)	188,170
1979 (Zandvoort) Alan Jones (Williams Ford Fw 07)	187,674
1980 (Zandvoort) Nelson Piquet (Brabham Ford Bt 49)	186,995
1981 (Zandvoort) Alain Prost (Renault Re 30)	183,002
1982 (Zandvoort) Didier Pironi (Ferrari 126 C2)	187,300
1983 (Zandvoort) René Arnoux (Ferrari 126 C3)	186,106



## GRAND PRIX van Nederland

CIRCUIT ZANDVOORT  
 Workshopadressen: VVV Binnegedruisery, Tel. 020-273181  
 Nld. Binnegedruisery, Tel. 020-52 12 24  
 Info: Circuit Zandvoort, Postbus 62  
 2040 AC Zandvoort, Tel. 020-07-18 204

### Le statistiche

Il vincitore del Gp d'Olanda è diventato nello stesso anno anche campione del mondo: **quattordici volte** con **Ascari** (1952, 1953) **Fangio** (1955), **Brabham** (1960, 1966), **G. Hill** (1962), **Hunt** (1976), **Clark** (1963, 1965), **Stewart** (1969, 1973), **Rindt** (1970), **Lauda** (1977), **Andretti** (1978).

Differenza percentuale tra il miglior tempo in gara e il miglior tempo in prova: **4'233**.

Differenza tra la media dell'edizione '82 e quella '83: **-0,64%**.

Per Arnoux il successo dell'anno scorso è stato il **settimo** della sua carriera in F. 1.

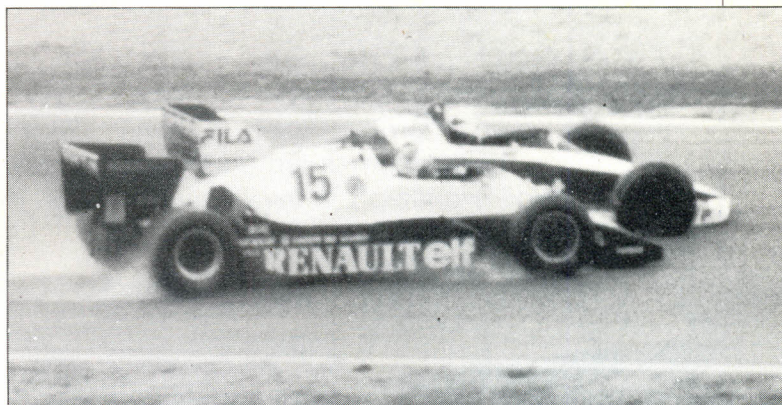
I primatisti del Gp d'olanda sono: **Clark (4 vittorie)**, **Stewart (3 vittorie)**, **Ascari, Brabham, Hunt e Lauda (2 vittorie)**.

Le marche che si sono imposte di più in Olanda sono: **Ferrari (8 volte)**, **Lotus (6 volte)**, **Matra, Brm e Brabham (2 volte)**.

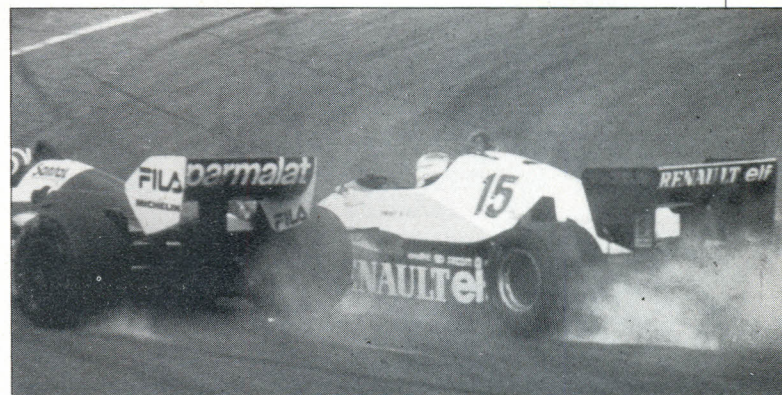
Per la Ferrari il successo olandese è stato il n. 88.

ZANDVOORT rappresentava nelle previsioni della vigilia una tappa fondamentale del mondiale di F. 1. Nei box tutti attendevano l'ennesima vittoria della gialla Renault di Alain Prost, a quel punto ben saldo al comando della classifica iridata. L'unico rivale del francese nel mondiale sembrava essere Nelson Piquet, la cui Brabham Bmw nelle gare precedenti non aveva convinto appieno. Ma, come spesso accade nelle corse di F. 1, i pronostici venivano smentiti. Dopo aver ottenuto il quarto posto sul griglia di partenza Prost partiva lentamente dalla seconda fila. Tambay, che si trovava davanti a lui in prima fila col secondo tempo, tentennava per l'ennesima volta e nel breve arco di 100 metri si trovava nelle ultime posizioni. Al comando della corsa andava quindi Piquet, davanti a Cheever, Prost, Patrese, Arnoux, De Cesaris, che rompeva quasi subito il propulsore della sua Euro Alfa Romeo. Dalle retrovie, intanto, si faceva luce la Ferrari di Arnoux che rimontava passando prima Patrese poi Cheever. Ma era Prost ad animare la corsa. Con una Renault che appariva perfetta raggiungeva la Brabham di Piquet. Pareva che tutto dovesse ritornare sui binari della regolarità, con la vettura francese al comando. Ma Prost commetteva un errore che gli sarebbe costato il campionato. Attaccava, senza attendere il rifornimento, la bianca vettura di Piquet alla curva Tarzan, tentando un sorpasso impossibile. Piquet veniva toccato e si fermava contro il guard rail della famosa curva olandese mentre Prost terminava la sua corsa pochi metri più avanti con una sospensione rotta. Al comando andava quindi la

### Com'è andata l'anno scorso



41. giro del Gp d'Olanda 1983: nella foto sopra Prost con la Renault infila la Brabham di Piquet con una manovra sporca (foto Townsend). In basso le due vetture finiscono fuori gara (fotoDPPI)



Ferrari di Arnoux davanti alla Brabham di Patrese, all'altra Ferrari di Tambay, che aveva compiuto una corsa regolare ma non eccezionale, e alla McLaren di Watson, in giornata di grande forma. Verso la fine Patrese rompeva una turbina ed era superato da Tambay che andava a completare la doppietta Ferrari. Il mondiale era così riaperto.

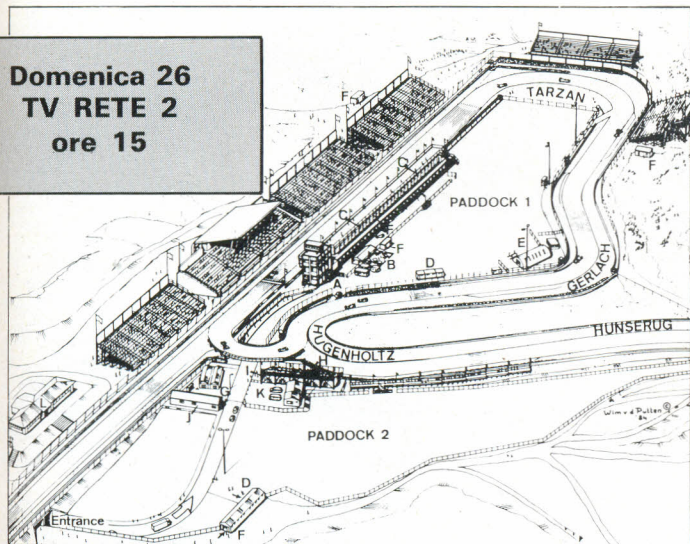
fermare per problemi elettrici. Quel giorno nasceva una «stella» temibile che nel giro di due GP avrebbe già fatto parlare di sé. E nel 1984 avrebbe ricevuto la definitiva consacrazione dando ragione a chi da sempre sostiene che se i tedeschi decidono... bé non sbagliano mai. Diavoli di teutonici!

### Il giorno della prima

Box affollati a Zandvoort 1983. Tra la gente e i fotografi che scattavano immagini a ripetizione faceva bella mostra la nuova arma tedesca per la F. 1: il motore 6 cilindri turbo Tag, costruito dalla Porsche all'esordio in terra d'Olanda nelle mani sapienti di Niki Lauda. L'avvenimento era da prima pagina. Dopo oltre quindici anni la Porsche rientrava in grande stile nel giro della F. 1 affidandosi a una squadra competitiva e a un pilota che non aveva bisogno di presentazioni. Lauda nelle prove aveva qualche difficoltà a far partire il bel sei cilindri teutonico a finanziamento arabo. Ma quando era in pista tutti si accorgevano delle buone possibilità del binomio McLaren-Porsche. Al termine delle due sessioni di prove ufficiali, infatti, il Porsche staccava il 19. tempo, l'ultimo tra i propulsori turbocompressi ma accettabile considerando che non aveva girato lungamente in precedenza. In corsa, poi, Lauda riusciva a tener dietro parecchie vetture prima di doversi

### Gli ultimi fuochi

Meriti di Arnoux e della Ferrari a parte, il grande protagonista del Gp d'Olanda era John Watson. Il simpatico nord irlandese trovava nella splendida ambientazione di Zandvoort la giornata di grande vena che tutti attendevano da tempo. Nelle prove di qualificazione la sua McLaren Mp 4 a motore Ford Cosworth Dfv partiva in ottava fila a fianco della Spirit Honda di Stefan Johansson. Ma al via della corsa l'uomo di Belfast si trasformava. Inaneltava giri su giri fortissimamente con il suo «piccolo» motore. La McLaren marciava quasi a livello delle vetture a propulsore turbocompresso, superando tantissimi concorrenti che erano davanti. Alla fine Watson arrivava in terza posizione, regalandosi l'ultima soddisfazione della stagione e forse della sua carriera di F. 1. Perché nonostante l'oggettiva «grandezza», Watson è rimasto quest'anno appiattito dal circus della F. 1. Lui, che è uno dei piloti più veloci e simpatici. E soprattutto un uomo dai molteplici interessi.

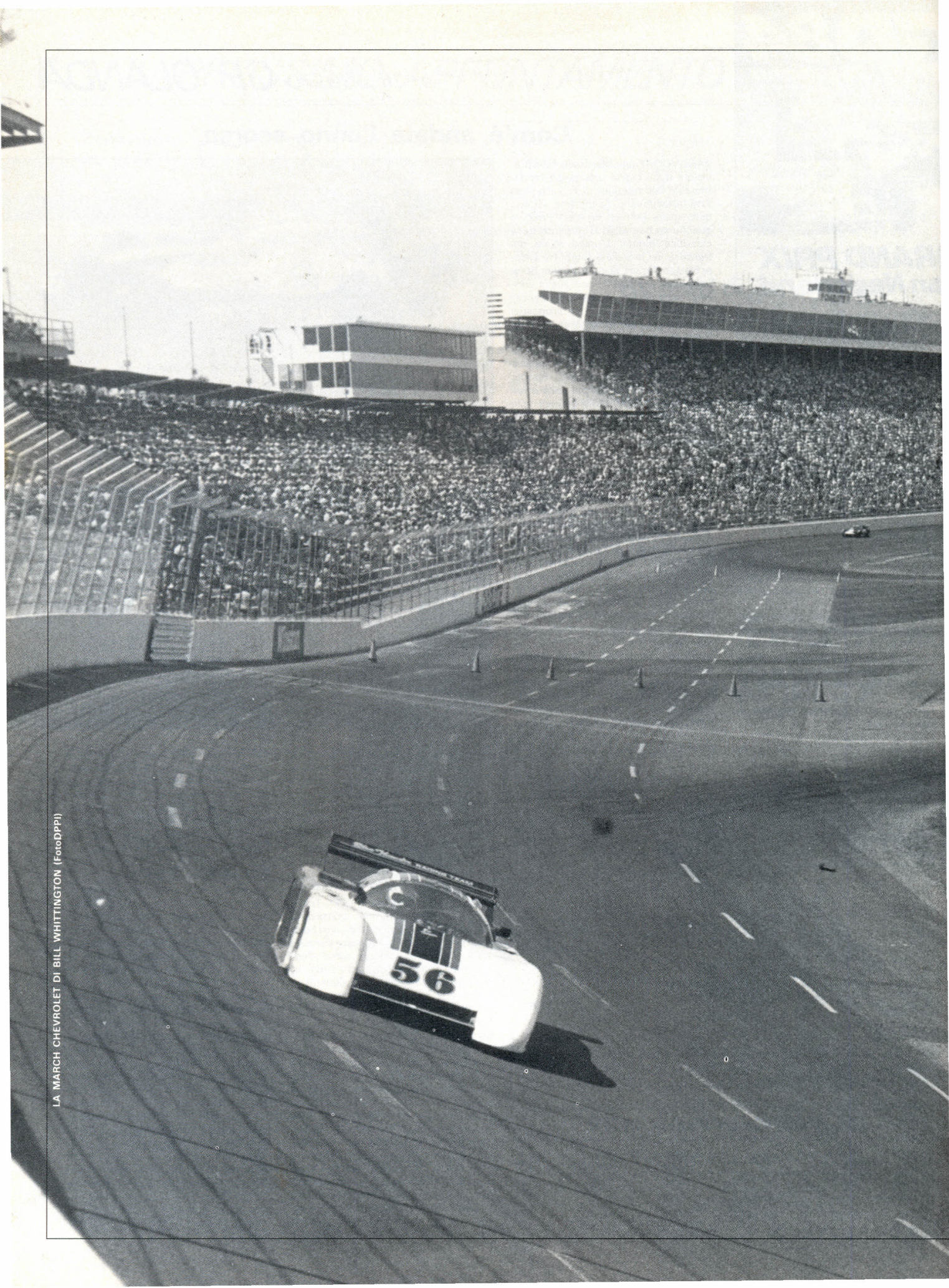


**Domenica 26**  
**TV RETE 2**  
**ore 15**

### Orari dei Gran Premi in TV

DATA	GRAN PREMIO	LOCALITÀ	ORA LOCALE	ORA ITALIANA	RETE
26 agosto	Olanda	Zandvoort	15,00	15,00	2
9 settembre	Italia	Monza	15,00	15,00	2
7 ottobre	Europa	Nürburgring	14,30	14,30	2
21 ottobre	Portogallo	Estoril	14,30	14,30	2

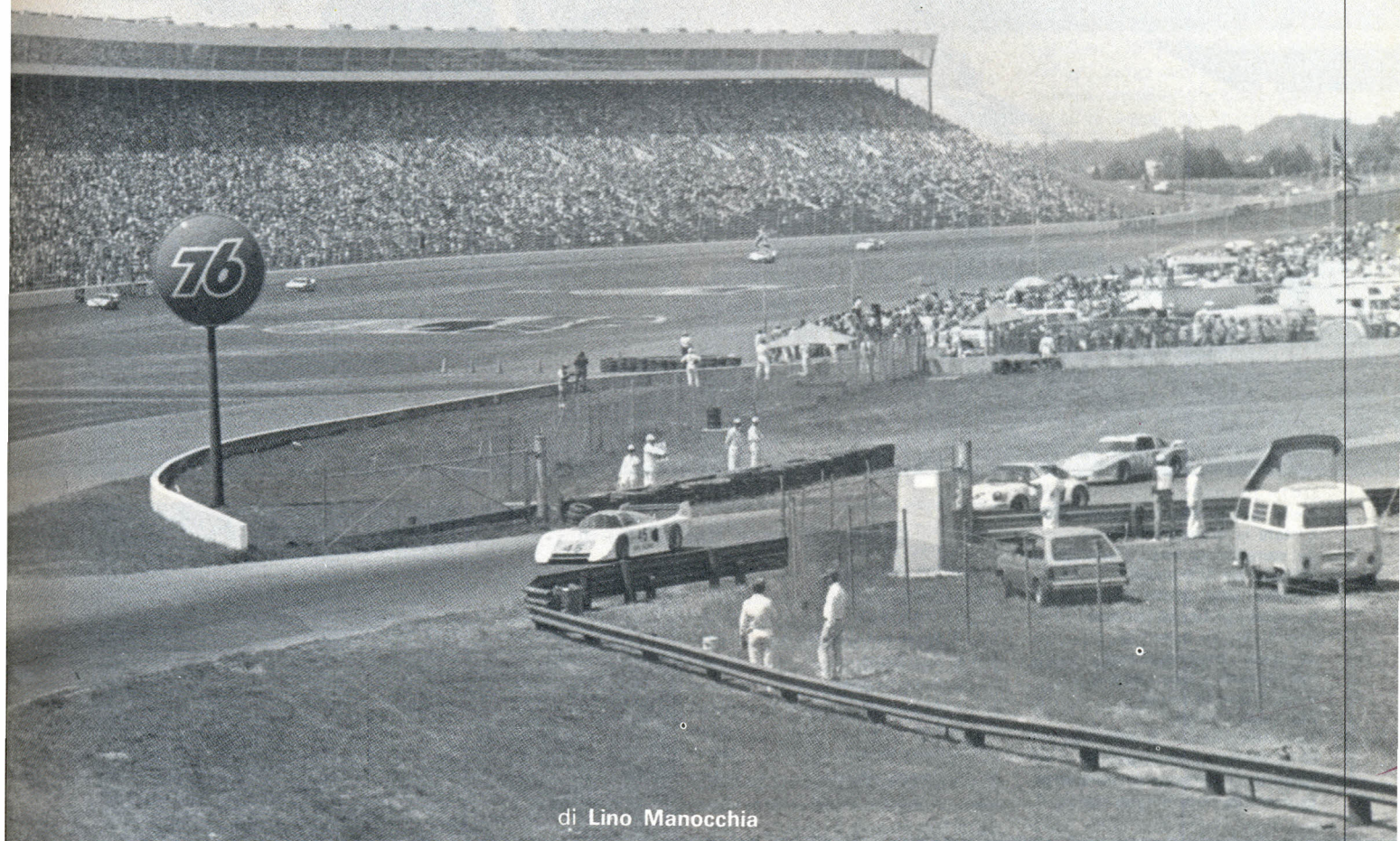
LA MARCH CHEVROLET DI BILL WHITTINGTON (FotoDppj)



IMSA/La serie americana ha trovato un dominatore inaspettato

# Buffalo Bill

Bill Whittington è il grande favorito per la vittoria finale nel campionato. Con la sua March Chevrolet ha mandato in crisi la concorrenza di Porsche e Ford



di Lino Manocchia

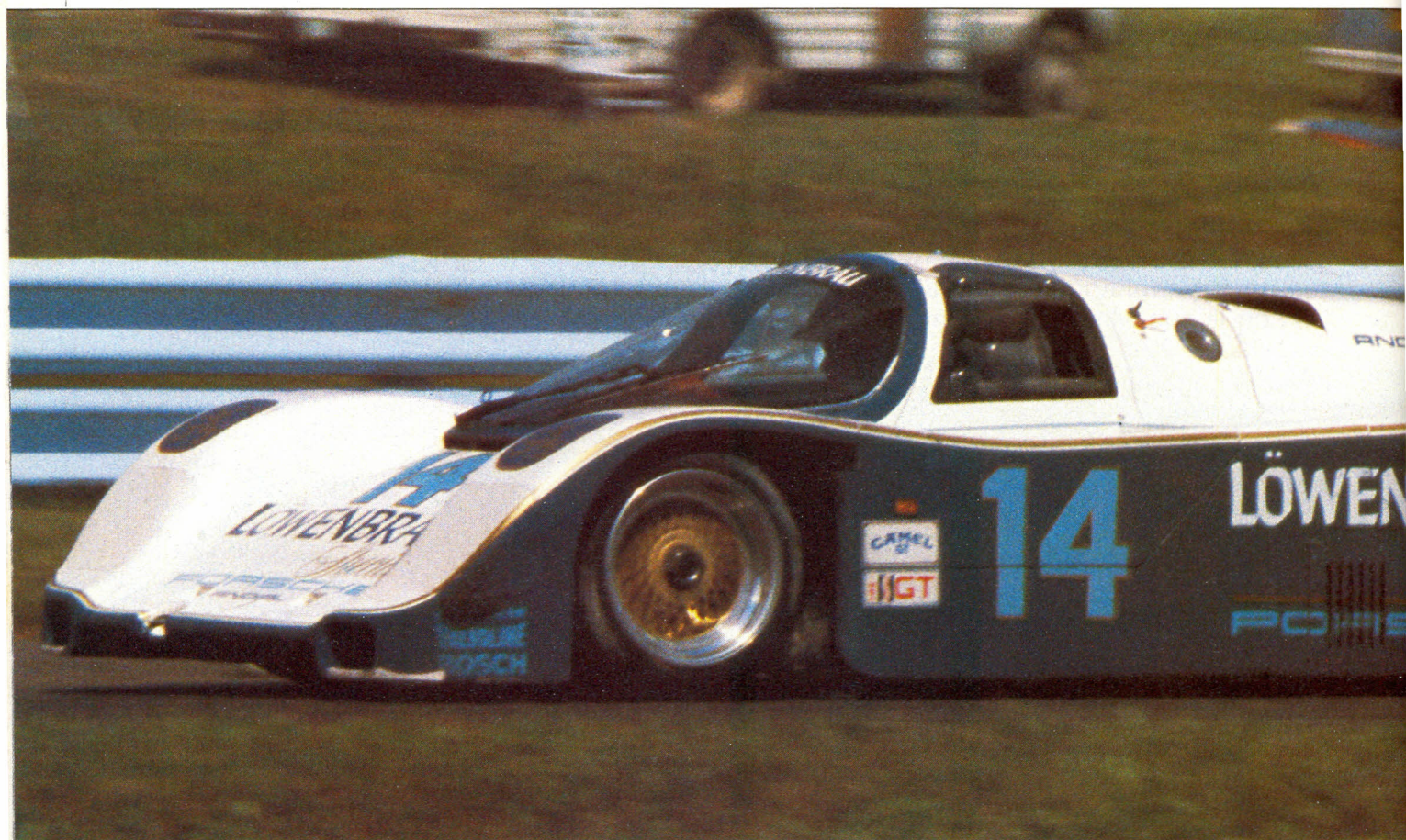
È UN ALTRO componente delle tante «famiglie da corsa» che popolano l'universo statunitense. Bill Whittington, il più giovane dei fratelli americani padroni dell'autodromo di Atlanta, sta vivendo in questo 1984 la sua stagione di grazia. Continuando a mietere vittorie su vittorie nel campionato Imsa, il trentacinquenne pilota georgiano terminerà la serie di durata d'oltre oceano da dominatore. Whittington, al volante della sua March Chevrolet sponsorizzata dalla Apache (motori marini), ha infatti ottenuto fino ad ora molte affermazioni ripercorrendo di pari passo la stagione 1982 di John Paul jr. che in quell'anno al volante di una Porsche vinse nove corse Imsa su 16 disputate. E dire che la serie statunitense nelle previsioni della vigilia pareva destinata a ben altri dominatori e soprattutto legata agli exploit di vetture che apparivano più competitive della March Che-

vrolet che Whittington divide col bravo compagno di abitacolo Randy Lenier. Infatti la vettura inglese motorizzata dal propulsore costruito a Detroit partiva sulla carta irrimediabilmente battuta dalla concorrenza.

**FALLIMENTI** — La Porsche, ad esempio, aveva costruito un mezzo che sembrava destinato a vincere facilmente ogni corsa. Il modello 962 non è altro che una versione della 956 campione del mondo endurance, realizzata rispettando le regole statunitensi del campionato Imsa. La 962 era stata collaudata a lungo quest'inverno al Paul Ricard dai piloti ufficiali della Casa di Stoccarda e successivamente da Mario Andretti sull'ovale di Daytona. Ma i consigli del grande campione di F. 1 non sono serviti per migliorare una situazione che è apparsa critica fin dalle

prime gare disputate. Nonostante fossero state affidate a piloti del calibro di Al Holbert, Bob Akin e Levin, le Porsche 962 non sono realmente mai entrate nel vivo del discorso Imsa. I tecnici giurano che il vero problema della bella vettura tedesca sia rappresentato dall'eccessivo consumo di carburante e dalla scocca troppo pesante che mal si addice alle piste americane. Certo anche il motore sei cilindri turbocompresso delle 962 non appare più un «castigamatti» e soffre di una leggera crisi di potenza rispetto ad altri propulsori che si pensava non avessero le stesse identiche possibilità. È il caso del Chevrolet montato sulla March di Whittington, che ha rappresentato una sorta di fulmine a ciel sereno nell'ambiente delle corse

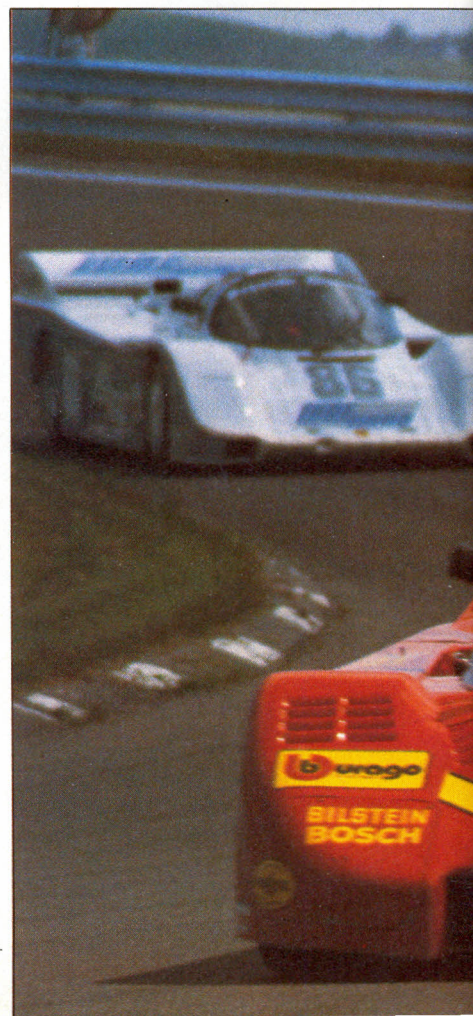
segue

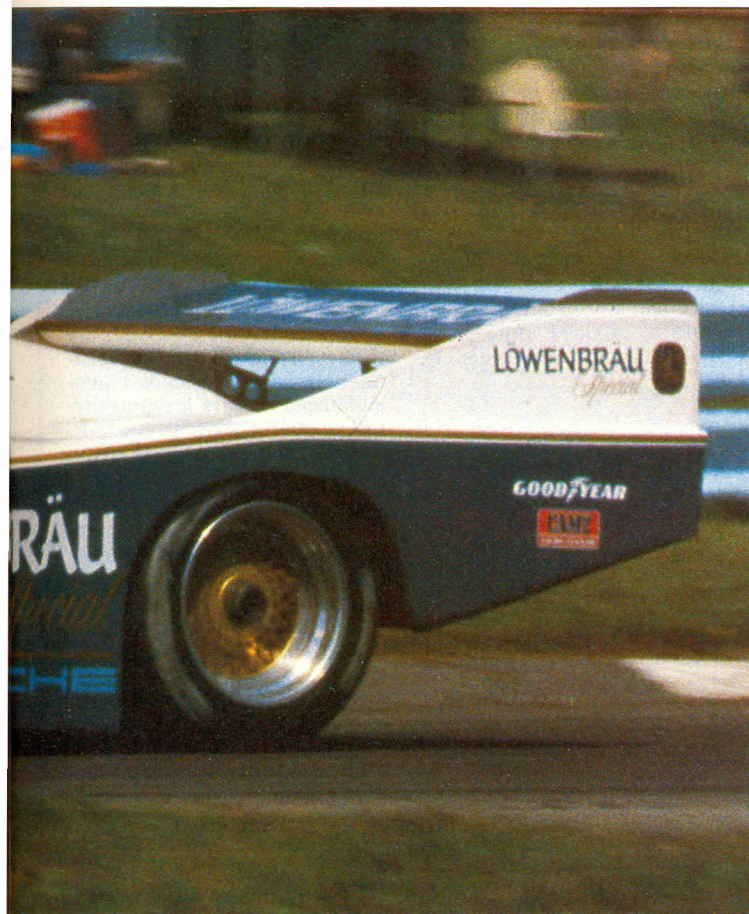


Nella foto in alto la Porsche 962 è stata la grande delusione del campionato Imsa. L'esemplare affidato ad Al Holbert, tuttavia nelle ultime gare ha ottenuto buoni risultati (fotoRush). In basso la Zakspeed Ford Mustang del tedesco Klaus Ludwig, velocissima in prova ma troppo fragile meccanicamente. A destra la bella Momo di Giampiero Moretti ha sofferto di mancanza di potenza (fotoManocchia)

### Così a 5 gare dal termine

1. Bill Whittington	(March Chevrolet)	129 p.
Randy Lenier	(March Chevrolet)	129 p.
3. Derek Bell	(Porsche 962)	100 p.
4. Sarel Van Der Merwe	(March Chevrolet)	79 p.
5. Doc Bundy	(Jaguar Xjr 5)	77 p.
6. Brian Redman	(Jaguar Xjr 5)	74 p.
7. Al Holbert	(Porsche 962)	72 p.
8. Bob Tullius	(Jaguar Xjr 5)	57 p.
9. John Morton	(March)	56 p.
10. Kemper Miller	(March Chevrolet)	55 p.





## Buffalo Bill

*segue*

di durata statunitensi. Il propulsore costruito a Detroit non ha mai perso un colpo, ha sempre marciato con regolarità ottenendo anche prestazioni velocistiche non trascurabili. Così, pur non essendo la vettura più potente del numeroso lotto di concorrenti, la March si appresta a vincere questo campionato, trovando nell'Imsa la serenità sufficiente per riscattare la contraddittoria stagione che sta vivendo nella F. 1, dove i telai della fabbrica di Robin Herd vengono spesso battuti dalle creazioni Lola di Eric Broadley.

**ROTTURE** — Sul piano dei rilievi cronometrici puri, comunque, la vettura migliore in assoluto è sembrata essere la Zakspeed Ford affidata al tedesco Klaus Ludwig, un altro pilota europeo che in questi anni ha pensato bene di emigrare cercando negli Usa un'occasione nuova per la sua carriera. Ludwig spesso è stato l'uomo delle pole position e degli avvisi fulminei nelle corse, ma raramente ha portato la vettura al traguardo. Il quattro cilindri turbocompresso, costruito dalla Zakspeed e che ha dato l'ispirazione per la costruzione del propulsore che verrà utilizzato in F.1 nel Gp d'Europa dalla monoposto di Erich Zakovski, è forse ancora troppo «giovane» per avere una resistenza che lo renda competitivo durante l'arco di una corsa. Altra delusione, seppur parziale, è venuta dal folto numero di Jaguar iscritte dalla scuderia Group 44 di Bob Tullius. Le belle dodici cilindri inglesi che hanno fatto una fugace apparizione nel continente europeo in occasione della 24 Ore di Le Mans sono guidate da piloti di indubbia bravura ed estro come Brian Redman, e Bob Tullius stesso. Hanno vinto a Miami ma da allora non hanno fornito prestazioni sempre convincenti.

**SPERANZE** — Quando si dice che l'Imsa sta vivendo un grosso boom non si sbaglia. Quest'anno i piloti europei che hanno scelto il campionato americano sono stati parecchi. Tra questi anche Giampiero Moretti, che

nelle stagioni scorse, aveva pilotato Porsche 935 e March; Nel 1984 Moretti ha commissionato all'ing. Stirano, il costruttore dell'Alba Giannini campione del mondo del gr. C2 nel 1983, una sofisticata vettura realizzata in honeycomb e fibra di carbonio e mossa dal poco potente Ford Cosworth Dfv, in debito di cavalli nei confronti di Porsche, Chevrolet e Ford Mustang. La Momo Ford ha comunque destato buona impressione, grazie anche alle indubbie qualità di Moretti, un pilota regolare che porta in fondo la vettura senza cercare inutili bagarre in corse lunghe e stressanti come le Imsa. Per il milanese, che fa la spola dall'areoportò di Linate a quello di New York ogni quindici giorni, la stagione non ha più significati ai fini della classifica generale. Del resto Moretti scegliendo di realizzare in proprio una vettura, dopo le amare esperienze del 1983, sapeva di investire a lungo termine. Raccoglierà i frutti quanto prima, soprattutto ora che la Momo attende con impazienza un nuovo «cuore». Infatti la biposto italiana utilizzerà il propulsore Ford turbocompresso 2200, che potrebbe reinserirla nelle posizioni di vertice.

**INTERESSE** — Al termine della serie mancano cinque corse. Whittington, grande protagonista, si avvia a conquistare uno degli allori fondamentali nella sua carriera di pilota. Il minore della «famiglia da corsa» guida con spiccolatazza degna di uno Stirling Moss, non risparmia né mezzo meccanico né avversari. A parer nostro il livello velocistico delle sue prestazioni non trova riscontro in nessun altro campione dell'Imsa se non in Klaus Ludwig, stagionato da anni di corse nel campionato tedesco sport. Ma come vedono gli americani questo dominatore? Molti dicono che Whittington abbia ucciso la serie Usa, togliendole interesse. Il georgiano, però, non è di questo parere: «Quando le Ferrari facevano piazza pulita di avversari o le Williams si imponevano con prepotenza non si è mai perso interesse per la F. 1. Perché dovrei essere proprio io il pilota che uccide questo magnifico campionato che è l'Imsa?». E attende le prossime cinque prove per entrare nella leggenda.

**Lino Manocchia**

IMSA/Chi è John Bishop, fondatore e padrino del campionato

# Ho fatto boom

L'associazione, nata nel 1969, sta vivendo un periodo d'oro con molti piloti iscritti, la Fisa è stata costretta ad accettare i suggerimenti dell'Imsa per il nuovo gruppo C

**NEW YORK** — Ha l'aria di un modesto e tranquillo cittadino del Connecticut, regione dove vive con la moglie Peg, insegnante alle scuole medie. Ma dietro a questa facciata lavora una delle menti più fervide dell'automobilismo Usa, il gran patron dell'Imsa. John Bishop prese la decisione di creare un'organizzazione solida e costruttiva nel 1969, quando abbandonata la Scca, trovò l'ap-

volto nell'iniziativa i migliori piloti che hanno preso punti si spartiranno un budget di 300 mila dollari.

**IL BOOM** — Nonostante l'errato giudizio di qualcuno che assegna all'Imsa una certa monotonia di schieramenti c'è da rilevare che quest'anno nelle gare del campionato se ne sono viste davvero di tutti i colori. Le griglie di partenza erano infatti

mente, c'è l'intenzione di portare le monoposto di F. 1 a Watkins Glen, autodromo nel quale fino a qualche anno fa si disputava il più classico dei Gp Usa.

**RIVALITÀ!** — È noto che tra Imsa e Fisa c'è stata per un certo periodo un'atmosfera da guerra fredda. È destinata a durare nel tempo?

fattore decisivo per il corretto successo delle due manifestazioni. Noi vogliamo rivedere in azione le Lancia, le Ferrari, le Alfa Romeo, e piloti di ogni nazionalità. Solo in questo modo l'automobilismo riuscirà a sopravvivere».

**INNOVAZIONI** — «Il potenziale creativo dell'Imsa — dice Bishop — non può essere messo in discussione. L'avvento delle trazioni anteriori era stato descritto come una follia. I fatti, invece ci hanno dato ragione».

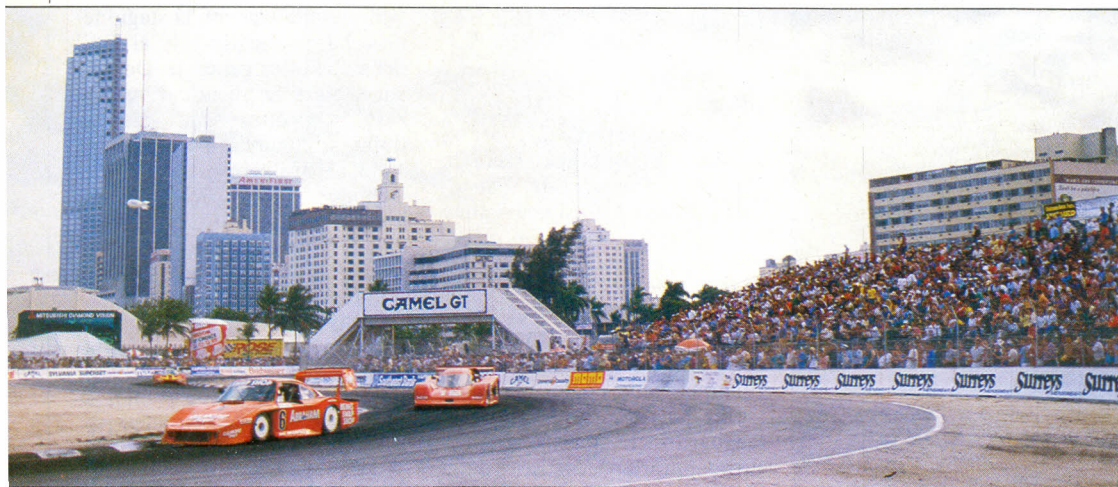
— Il fiorire delle corse Cart ha tolto lustro all'Imsa?

«Affatto. I dati oggettivi dimostrano che mai come quest'anno l'afflusso del pubblico è stato così imponente. A Miami, gara d'apertura, abbiamo richiamato 100.000 spettatori. A Daytona 45.000, mentre prima sull'ovale della Florida non si contavano più di 8-10.000 persone. Sebring, nonostante lo stato dell'asfalto, ha attratto 40.000 sportivi, Charlotte 45.000, il Glen 50.000 paganti, a Lime Rock, che ha ospitato una gara il giorno dopo Indianapolis ha battuto il record di presenze con 46.000 spettatori. Il motivo del successo risiede nell'indubbio valore che hanno i piloti che partecipano all'Imsa.

Nel 1984 hanno corso e stanno correndo Bob Wollek, Klaus Ludwig, Al Holbert, Hurley Haywood, Derek Bell, Brian Redman, Bill Whittington, Giampiero Moretti, il quale ci ha portato Fulvio Maria Ballabio, A.J. Foyt, Bob Tullius, Randy Lanier, Tony Adamowicz, Van der Merwe, i quali appartengono tutti alla casta dei piloti internazionali. Nel 1985 quando avremo finalmente raggiunto l'accordo con la Fisa il carnet sarà ancora più numeroso e qualificato».

— Quanto conta la presenza delle case costruttrici nell'Imsa? «Molto. Anche dal punto di vista tecnico stiamo facendo un grande sforzo per rendere il campionato sempre più interessante. La situazione attuale, che è già florida, migliorerà nel 1985 perché Ford, Buick, Chevrolet, Porsche e Jaguar hanno intensificato il loro rapporto con le competizioni, dopo periodi di lunga astinenza nel continente americano».

(I.man.)



LI.MSA A MIAMI (FotoDPPI)

poggio di Bill France, colui che a suo tempo creò dal nulla una delle associazioni ancora oggi più in voga nel continente americano, la Nascar. In tredici anni di vita l'Imsa, che sta per International Motor Sport Association, è diventata la regina delle competizioni Usa, capace anche di mettere in ombra colossi come la Cart e di essere un naturale interlocutore politico della Fisa, che recentemente ha dovuto iniziare a prendere provvedimenti per parificare, o cercare di farlo, le vetture del gr. 6 con quelle dell'Imsa stessa. L'associazione ideata da Bishop conta ora su 260 piloti di varie categorie, che partecipano al campionato su 16 piste che si dividono le 58 corse annuali. Il seguito del pubblico è notevole. Recentemente è stato calcolato in oltre un milione e 200 mila mentre il montepremi medio di una corsa Imsa si aggira sui 65 mila dollari, oltre centodieci milioni di lire. Al termine del campionato, poi, grazie all'intervento dei vari sponsor coin-

ben nutrite, con parecchie vetture diverse che prendevano il via delle corse. Accanto alle March c'erano Porsche, Lola, Momo, Chevrolet, Bmw, Sauberi, Ford, Jaguar, Argo, Buick, Mazda, Datsun e tante altre minori. Un esercito rombante superiore a quello che si presenta generalmente alle prove della 24 ore di Le Mans, la corsa europea di durata più prestigiosa. John Bishop, infatti, non ha difficoltà ad ammettere che «il grande sogno accarezzato per anni si è finalmente avverato. Ora la presenza di tante vetture, il seguito che l'Imsa trova negli spettatori l'organizzazione e il riscontro generale non possono essere cambiati ma solo migliorati. Ogni anno aumentiamo i piloti, le vetture e le piste che ospitano le nostre gare. Abbiamo assistito alla rinascita di Watkins Glen, grazie all'appoggio di Bill France. Al Glen porteremo nel 1985 cinque manifestazioni, una in più di quelle che abbiamo organizzato quest'anno». A tal proposito, e Bishop non lo dice espressa-

«No, al momento non c'è alcuna situazione critica nei rapporti tra le due associazioni. Dopo tre anni di battaglie verbali tutte e due le parti sono scese ad un compromesso. Noi non abbiamo offerto piatti presuntuosi. Essendo dei pratici, ci siamo limitati a chiedere maggior sicurezza per i piloti, e uno spettacolo più divertente per il pubblico. Ecco tutto. Credo che sia stato raggiunto un risultato positivo. Nell'Imsa non esistono i titoli personali, le cattedre. C'è un gruppo compatto di 12 "addetti" che lavorano all'ombra e in silenzio ma in modo molto dinamico».

— È vero che la 24 ore di Daytona potrebbe tornare ad essere una gara del mondiale endurance nel 1985?

«Presto ci incontreremo con Ballestre e stabiliremo una pianificazione. Le Mans e Daytona sono le due corse di durata più importanti del mondo. Non credo possano rimanere divise. Sono gemelle e la presenza dei piloti e delle case europee negli Usa e degli americani in Francia è il



SPRINTEST/Arrows A7-Bmw

# Brividi turbo

L'accelerazione è la caratteristica più impressionante della vettura inglese. Quando arrivano i 650 cavalli «sovralimentati», sembra di essere sulle montagne russe...

di Gaetano Dima

L'Arrows A7-Bmw impegnata nel nostro «Sprintest» sul circuito corto di Hockenheim. Con partenza da fermo i 60 km/h vengono raggiunti in 2 secondi



**H**OCKENHEIM — Avevo chiacchierato a lungo con Jackie Oliver il giorno stesso del test della Arrows A7 delle mie precedenti esperienze con vetture di F. 1 e avevo affermato che, con una tecnica di base, ci si abitua a tutto. Chi più (i campioni) chi meno (i piloti del lunedì come il sottoscritto). Non avevo fatto evidentemente i conti con la Arrows A7 e con i 650 cavalli del suo motore Bmw turbo con il booster «calmato» a 2,1 di

sovralimentazione, come tenuto in gara. È questa la rapida considerazione, fatta alla velocità della luce, che mi sono concesso mentre «scaricavo» dalla seconda alla sesta marcia sul rettilineo tra la «Opelkurve» e quella della tribuna Nord.

LA SPINTA data alla vettura è, senza metafore, una vera «pedatona» che al primo approccio ti fa rimanere senza fiato e ti impegna i muscoli del collo a combattere

l'inerzia della testa. Ci si accorge insomma, che il casco pesa. Una sensazione simile, tanto per usare un paragone fatto da Marc Surer, a quella delle montagne russe. Io credo anche qualcosa in più, se si considera che, da rilevazioni elettroniche, la Arrows A7 raggiunge i sessanta kmh in 2" netti, i 100 kmh in 3"4, i 200 kmh in 6"5 e i 220 kmh in 7"7. Sono cifre da choc che evidenziano come la sensazione provata con la Arrows di F. 1 non

sia paragonabile a quella di altre vetture «per comuni mortali» anche spiccatamente sportive. L'Arrows, infatti, invece di rallentare la progressione oltre i 100-150 chilometri orari, continua ad avere una accelerazione mostruosa anche oltre queste velocità. E i tempi in questione verrebbero sicuramente ridicolizzati se non ci fosse pattimento nella fase della partenza da fermo (possiamo considerare questa

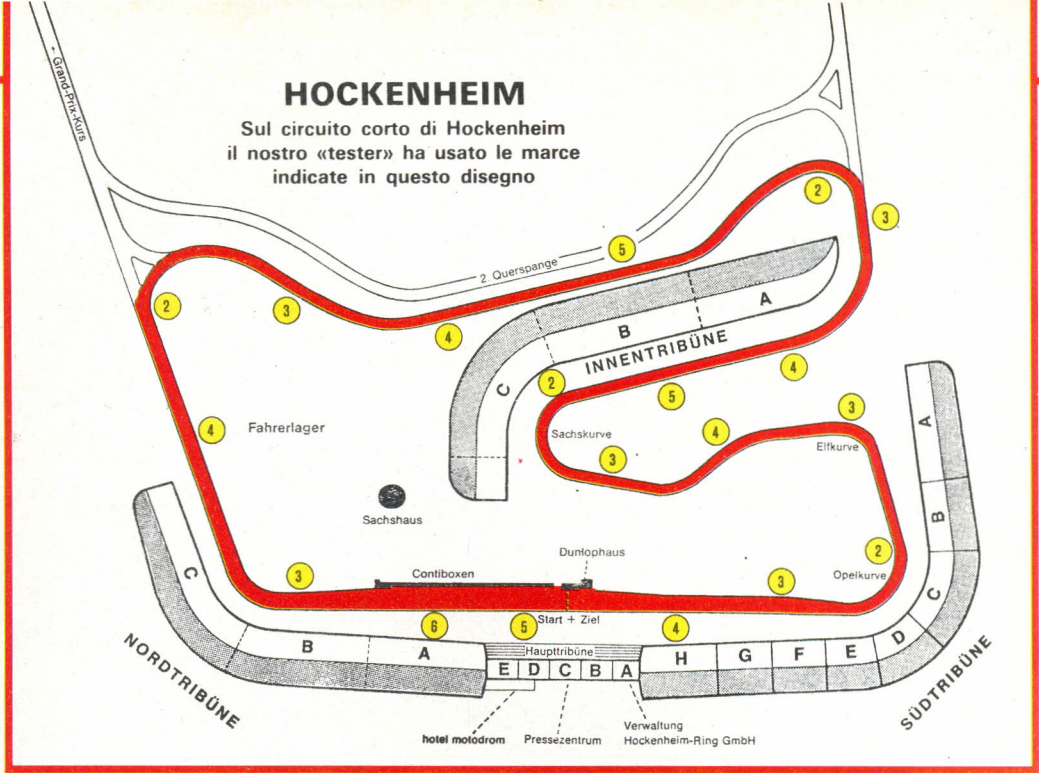
segue

# Brividi turbo

segue

fase fino ai 100 kmh). Se volessimo fare un paragone, una Porsche 911 Turbo 3,3, gran turismo di grandi doti, i 60 kmh li raggiunge un decimo di secondo più lentamente della Arrows F. 1. Ma già a 160 kmh il divario è di circa 7 secondi. Il paragone è ovviamente improponibile anche con una F. 2 (ad esempio la March-Bmw di Danner, che raggiunge i 200 kmh in 10" contro i 6"5 dell'Arrows). Tutto questo per dire che quei rettilinei che erano sembrati lunghissimi nei giri di prova effettuati con una «volgare» vettura da turismo diventano improvvisamente brevi e con essi il fiato corto.

**IL CIRCUITO.** Magari sul circuito del GP di 6,700 km ci sarebbe stato più spazio per respirare sui lunghi rettilinei, ma motivi organizzativi anno impedito all'ultimo momento il test su questo circuito. Mi sono così allenato a fare le curve del «piccolo» di 2,634 km in apnea. Scherzi a parte, con le chicane la differenza tra i rettilinei si riduceva a qualche centinaio di metri, sicuramente importanti per apprezzare l'accelerazione in sesta marcia, ma non determinanti ai fini del test che mi proponevo. Del resto ho avuto la faccia tosta di mettere la sesta, anche se per un attimo, prima della staccata del rettilineo delle tribune, dopo essere uscito in seconda dalla «Opelkurve» ed aver infilato in rapida successione tutte le marce a disposizione. La curva delle tribune Nord immette in un rettilineo in cui si riesce a inserire anche la quarta per poi rallentare, scalando in seconda, per affrontare la variante che immette nel circuito piccolo. Questa variante permette di uscire in accelerazione facendo sempre in crescendo una lieve piega a sinistra. Quindi scalando dalla quinta alla seconda si frena tagliando la esse che immette alla curva degli ultimi 150 metri del rettilineo del bosco. Da questa curva si esce in accelerazione superando la curva di ingresso allo stadio e arrivando in quinta alla staccata della Sachs Kurve, che si per-

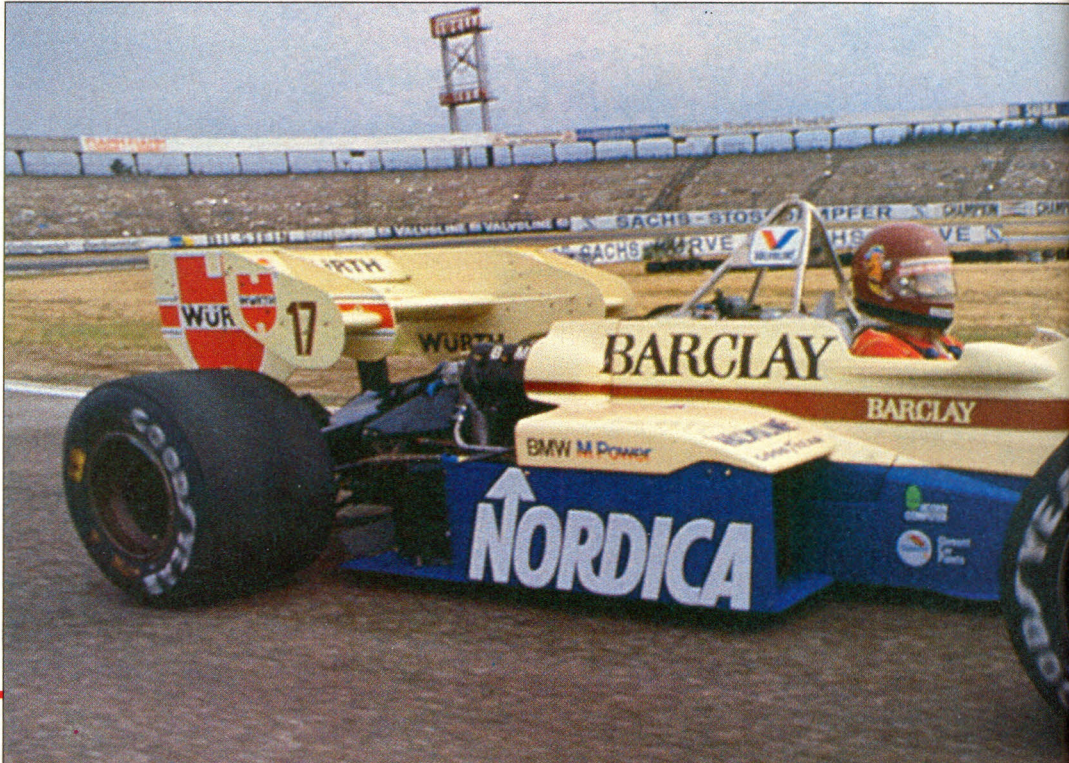


corre in seconda. Dopo di questa si affronta una esse in salita e in discesa accelerando in progressione fino in quarta. Si scala in terza per la Elfkurve e poi dopo un breve rettilineo sempre in accelerazione, si passa in seconda con una leggera frenata per la Opelkurve.

**LA «PERSONALITÀ».** È chiaro che i piloti di F. 1 qualcuna di queste curve la dovrebbero percorrere con una marcia superiore; tuttavia una brutta figura non devo averla fatta se Oliver si è complimentato con me. Buon per me, perché gli approc-

ci con la Arrows non erano stati dei più sereni, non tanto (come solitamente mi capita) per l'abitacolo che non era dei più malvagi essendo questa una di quelle vetture che non richiedono lo smontaggio del volante per montare dentro, quanto per il via dai box: mi si è spento per tre volte il motore, che bisognava mantenere sempre oltre i seimila giri. Seguivo le indicazioni alla perfezione ma la macchina ammutoliva dopo pochi metri. Ho capito solo quando finalmente ho iniziato il giro di riscaldamento e mi sono accorto che la seconda aveva più ripresa della

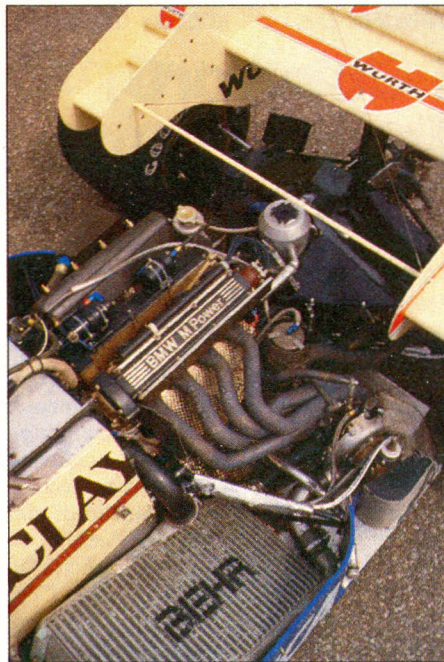
«prima», segno che ero semplicemente partito in terza. Bella figura, ho pensato immaginando le risate di Domingo Piedade, direttore sportivo dei team di Euroturismo e di Endurance sponsorizzate dalla Wurth che aveva organizzato il test. Unica via di uscita era concentrarsi sulla macchina. Una rapida occhiata agli strumenti, di facile lettura con il manometro di sovrappressione a sinistra, quello dell'olio a destra, il contagiri con un dispettoso e velocissimo ago al centro e poi la manopola della sovralimentazione. Il cambio aveva un'ottima manovrabi-



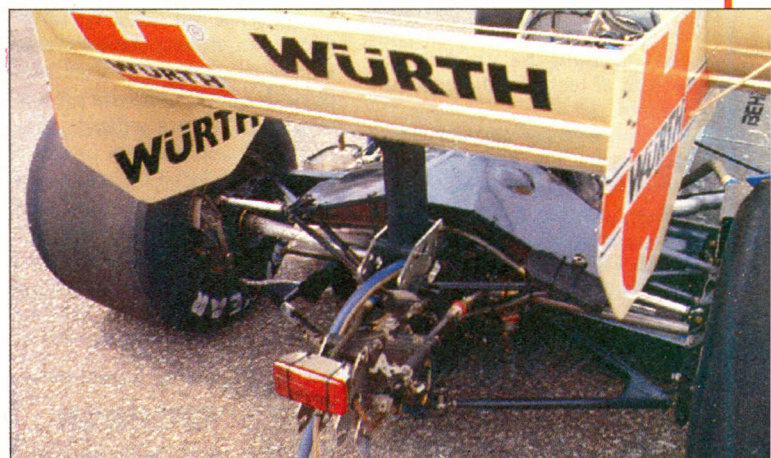
lità con la prima in alto a sinistra e le altre marce in sequenza secondo lo schema ad «H». L'unica difficoltà la presentava la terza che, essendo molto vicina alla prima, mi condizionava nella velocità di manovra per la paura di sbagliare. Alla Sachscurve ho provato il sistema adottato dai piloti di F.1 nel dosare la potenza del motore rilasciando il pedale del gas. In pratica, dopo l'inserimento in curva della macchina acceleravo con molto anticipo. La potenza del turbo arrivava improvvisamente non appena il motore raggiungeva gli 8.000 giri al minuto. A quel punto rialzando il piede dall'acceleratore e riaccelerando progressivamente riuscivo a non intravedere la macchina senza pattinare con le ruote posteriori, a sfruttare al massimo l'accelerazione. Una vettura turbo, rispetto a una macchina con il motore aspirato, si differenzia anche nelle scalate. È pressoché impossibile scalare le marce dando colpi di acceleratore perché l'inerzia del turbo non consente al motore di salire di giri. Questo è possibile solo nel caso che nella scalata si salti una marcia. Del resto la manovrabilità e precisione del cambio non crea problemi a riguardo e facilmente si sopperisce alla pigrizia del motore fino ai seimila giri. A ottomila giri la «bestia» ha un risveglio violentissimo, poi si calma in po' sui 9.000 per diven-

tare un fulmine nel salire dai 9.500 ai 10.500 giri, regime massimo di potenza, e anche a 11.000, dove entra in funzione il limitatore. Per due volte mi è capitato di essere meno veloce nel cambio delle marce rispetto al limitatore che, per un attimo, è arrivato prima di me. La cosa impressionante di una vettura: come la Arrows A7 è che, pur non sfruttandola ovviamente al limite, in uscita dalle curve, anche nelle accelerate più violente, manteneva un comportamento progressivo e facilmente intuibile, anche quando il posteriore sotto l'effetto della grande potenza a disposizione tendeva a pattinare allargando la traiettoria. Questa, credo sia una qualità importante per una F.1 con motore turbo che di per sé dà informazioni «confuse» al pilota per via della enorme coppia che arriva all'improvviso, alterando così il precario bilanciamento che egli si costruisce metro per metro lungo una traiettoria. Forse per questo può emergere una grossa disparità di prestazioni tra un circuito e un altro per una stessa vettura. Ma credo che con il turbo vi sia anche un po' di spazio per «inventare», e sicuramente la componente umana, una volta raggiunto un plafond tecnico accettabile del mezzo, può dire la sua in misura maggiore di quello che accadeva con le wingcar.

Gaetano Dima



Il quattro cilindri Bmw è il «pezzo forte» della Arrows A7. A sinistra: una vista del motore montato sul telaio inglese senza la carrozzeria. Sotto: il retrotreno con in primo piano il cambio Hewland-Arrows a sei rapporti. In basso: l'Arrows nel corso del nostro «Sprintest»; innestare la prima marcia non è molto facile e in staccata non serve la «doppietta» se non quando si vuol saltare un rapporto



## 800 cavalli a pressione 2,8

**MOTORE:** BMW M 1213; quattro cilindri in linea; monoblocco in ghisa; quattro valvole per cilindro; alesaggio per corsa: 89,2 mmx60 mm; cilindrata 1.499 cc; iniezione meccanica con correttore elettronico; sovralimentazione: una turbina KKK. Potenza massima circa 800 cv con 2,8 di sovrappressione a 10.500 g/m.

**CAMBIO:** Scatola Arrows a carter secco, 6 rapporti Arrows-Hewland.

**TELAIO:** tipo Honeycomb in alluminio e in fibra di carbonio costruita dalla Rolston Auto Technic con fibra di carbonio. Kewlar su progetto Arrows. Sterzo: a pignone e cremagliera con scatola montata anteriormente all'asse della sospensione anteriore. Sospensione anteriore: Pull rod a flessibilità progressiva; braccio superiore ed inferiore con molla interna azionata dal tirante, infulcrato al braccio superiore. Mozzo in fusione di magnesio; cuscinetto Timkin. Sospensione posteriore: bilanciere superiore con molla interna, triangolo inferiore. Mozzo in acciaio saldato. Cuscinetto Timkin. In alternativa sospensione pull rod con triangolo superiore e inferiore. Alettoni anteriori e posteriori costruiti in fibra di carbonio.

**FRENI:** posteriori flottanti A.P.; anteriori con pinza singola Brembo; cilindro principale pompa A.P.

**RUOTE:** Cerchi Dymag; Pneumatici Good Year.

**DIMENSIONI:** Lunghezza totale cm 457,2; Larghezza cm 208,28; altezza cm 106,68; Peso kg 575; Carreggiata anteriore cm 182,88; Carreggiata posteriore cm 162,56; Passo: cm 266,7.



La squadra e la vettura: parla il «boss»

## Oliver: il Cosworth era più facile

La Arrows nasce nel 1977 su iniziativa di Jack Oliver, Alan Rees e Dave Wass. La prima stagione del team inglese è stata nel 1978, anno nel quale ha schierato due macchine, una delle quali affidata a Patrese e l'altra a Stommelen, che è stato poi sostituito da Mass. Novantasei finora i gran premi disputati, con all'attivo una pole position a Long Beach nel 1981 ad opera di Patrese e una brillante stagione con due secondi posti dell'italiano, un terzo e un quinto. È stato quello l'anno più brillante del team. Poi la Arrows, con l'avvento dei motori turbo, ha conosciuto i problemi comuni a tutti i team provvisti di motore aspirato. Nel 1984 però la Bmw ha accettato di fornire al team di Oliver il suo motore.

«Non è stato un approccio tecnico dei più facili — dice Oliver, che nel suo passato vanta ben dodici anni di presenza in F.1 come pilota —. Noi eravamo abituati a cinque anni di motore Ford aspirato e sviluppare un nuovo modello di vettura era relativamente facile. Il complessivo del motore turbo, presuppone un'alta tecnologia e una conoscenza specifica in materia. Di conseguenza il team ora dipende anche da tecnici esterni. È la complessità del sistema di sovralimentazione che finora non ci ha dato la sufficiente affidabilità. A cedere sono sempre i piccoli accessori e i motivi possono essere disparati: da un difetto di costruzione ad un errore umano nel montaggio. Stiamo lavorando comunque in stretto affiatamento con i tecnici della Bmw e da essi abbiamo la massima collaborazione e possiamo usufruire del loro notevole background di campioni del mondo».

LA «A7» ha una monoscocca mista in honeycombe di alluminio e kevlar. Non è un modello rivoluzionario rispetto alla A6, ma solo un'evoluzione per il turbo. Nel corso del mondiale, da quando fece i primi passi alla fine di aprile a Donington, la vettura è stata modificata con diverse soluzioni di sospensione posteriori (quella da noi provata era con il bilanciante superiore

e triangolo inferiore). La ricerca aerodinamica ha portato alla soluzione di coprire con una carenatura il bilanciante posteriore della sospensione, questo per inviare un flusso d'aria più pulito sull'ala posteriore, che si presenta simile al tipo più diffuso: un largo triplano pinnato con doppie alette laterali supportate sulle pinne. Attualmente uno degli obiettivi dei tecnici inglesi è appunto quello di migliorare attraverso l'aerodinamica posteriore la capacità di trazione della macchina. Con sospensioni anteriori del tipo pull-road, posto di guida avanzato e pance laterali in cui sono alloggiati il radiatore e l'intercooler, la nuova Arrows usufruisce di un cambio a sei rapporti. È questa la novità presentata dalla vettura inglese a fine aprile. Il cambio è un progetto di Wass che lo ha fatto derivare dall'Hewland DG modificandone sia la scatola esterna sia gli ingranaggi, soprattutto le prime tre marce, che hanno una maggior resistenza alle violente accelerazioni. □

### GLI SPONSOR

Il team Arrows ha tre sponsor principali. Barclay è il marchio di una casa di sigarette prodotte nel Kentucky. La Brown and Williamson, affiliata al gruppo BAT, la stessa del marchio JPS che sponsorizza la Lotus e che, tramite un'altra società, è proprietaria del circuito di Brands Hatch. È una società di dimensioni gigantesche classificata tra le prime otto del mondo. Caso strano, a Hockenheim in occasione del Grand Prix le Arrows erano le uniche vetture sponsorizzate da un produttore di tabacco, che non avessero le scritte coperte. Il motivo? Queste sigarette non sono vendute in Germania. La Wurth GmbH: è un colosso mondiale nella produzione e nella vendita di utensili da officina e di bulloneria e sistemi di fissaggio. Il gruppo ha consociate in Irlanda, Italia, Canada, Olanda, Norvegia, Austria, Portogallo, Svezia, Svizzera, Spagna, Sud Africa e Usa. Nel 1983 il gruppo Wurth, ha prodotto un fatturato di un miliardo di marchi (oltre 600 miliardi di lire). La Nordica, infine, è una società italiana che detiene il primato mondiale della produzione di scarponi da sci.





Cosa ne pensa il pilota «vero»

## Surer: ci serve più «grip» di dietro

IL PILOTA «vero» della Arrows numero 17 è Marc Surer, nato a Baal in Svizzera nel 1951. Dopo un tirocinio nelle formule minori ha debuttato in F. 1 nel Gran Premio Usa Est del 1979 su Ensign. Il suo curriculum lo vede campione tedesco di F. 3 nel 1977, campione Europeo di F. 2 nel 1979 su March 792 e quindicesimo nel campionato mondiale di F. 1 dello scorso anno. Lo svizzero dice della sua Arrows: «In linea di massima ha un buon cuore, perché è una macchina sincera e senza comportamenti strani e improvvisi. È una macchina giovane e in continua evoluzione e tra i difetti da correggere due sono quelli più importanti. Serve un miglior «grip» al posteriore per sfruttare meglio l'accelerazione del turbo Bmw e occorre toglierle i 35 kg in più che accusa rispetto alle

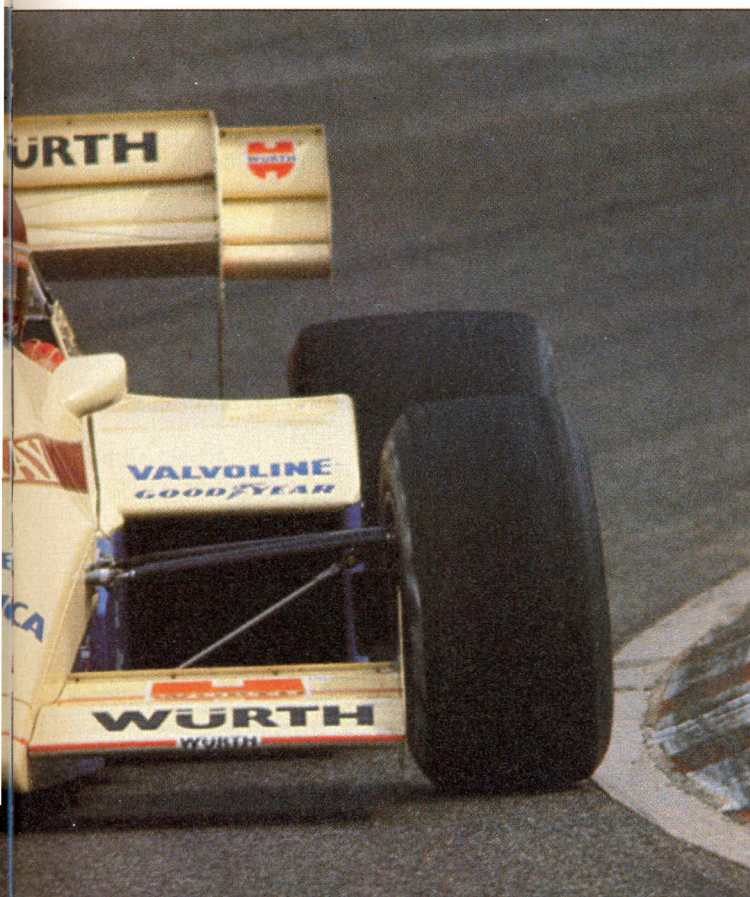
vetture più competitive».

— Cosa hai dovuto modificare del tuo stile di guida in funzione del turbo e quali problemi si pongono in «bagarre» con questo motore rispetto agli aspirati?

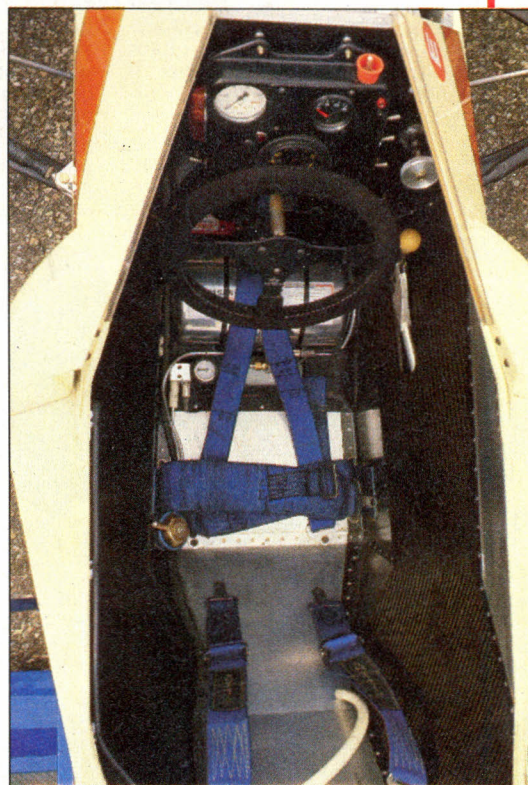
«Con l'avvento del turbo è necessario modificare completamente il proprio stile di guida. È come dover ricominciare da capo dimenticando come avevi guidato fino a quel momento. Il ritardo nell'accelerazione e la potenza elevata costituiscono i due fattori principali da coordinare. Rispetto alle «wingcar» non esistono più, con le macchine turbo, le accelerazioni tangenziali alla curva così elevate. Inoltre bisogna porre particolare attenzione a non far pattinare troppo le ruote motrici altrimenti si è obbligati a fermarsi ai box per sostituirle. □

### L'ORGANIGRAMMA DELLA SQUADRA

Direttore commerciale: Jackie Oliver; Direttore tecnico: Alan Rees; Ingegnere progettista: Dave Wass; Capo ufficio Stampa: Fritz Reust; Capo Meccanico: Dave Lockett. Indirizzo del team: Arrows Racing LTD, 39 Barton Road, Water Eaton Industrial Estate, Blaetchley, Milton Keynes, Bucks. MK2 3HW, Gran Bretagna.



Il nostro Gaetano Dima, foto in alto al centro, ha incontrato come al solito qualche difficoltà ad entrare nell'abitacolo della monoposto, ma fortunatamente quello dell'Arrows è un po' più comodo di tanti altri, e si può entrare e uscire senza togliere il volante. A sinistra, il test in corso nel «misto» di Hockenheim. A destra, l'abitacolo della vettura che in gara viene pilotata da Marc Surer



MODELLISMO/Europei «Erreci»

# Che batosta gli azzurri!

Nessun italiano in finale e titolo all'inglese White con la Columbia Mk2-Ops

**BRUGG** - Vincendo in terra svizzera il campionato europeo sport-prototipi, l'inglese Stephen White (Columbia MK2-OPS) ha spezzato quella che sembrava ormai una regola fissa nella corsa ai titoli continentali dell'autoerreci, da anni dominati in pista dai telepiloti italiani in ossequio ad una supremazia che già nella scorsa primavera aveva trovato puntuale conferma agli europei Gran Turismo vinti da Orazi e dal team azzurro. Il non vedere schierato sulla griglia di partenza della finale alcun pilota azzurro ha quindi destato sorpresa e delusione. Tuttavia è bene dire subito che si è gareggiato in condizioni tecniche e climatiche tali che hanno finito con l'influire pesantemente sulla corsa della titolatissima pattuglia italiana, del miniautodromo svizzero.

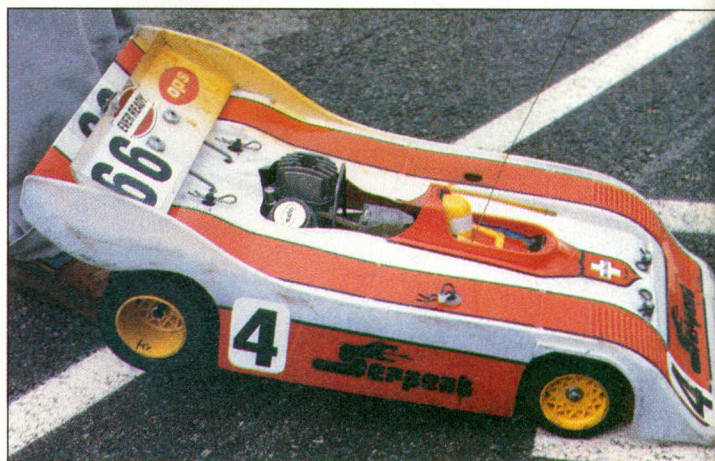
**IL CATTIVO TEMPO** ed a tratti anche la pioggia battente sono quindi stati i reali protagonisti della corsa, che in alcuni momenti ha anche finito col trasformarsi in una autentica roulette, in cui la fortuna ha sovente avuto maggior peso nella determinazione del risultato rispetto alla bontà del pollice. È successo nelle batterie di qualificazione, nel corso delle quali lo stato della pista variava col mutare del tempo. Ed è successo anche nella corsa di finale quando, con la pista ancora umida in

parecchi punti, si è scatenata la ricerca della gomma giusta in un frenetico via vai dai box, nel corso del quale alcuni team hanno provato anche cinque mescole. In tutto in poco più di cinque minuti: anche in scala 1/8 il parallelo con la F. 1 continua!

**SUL VINCITORE** occorre dire che la corsa se l'è guadagnata gareggiando con molta intelligenza sempre all'attacco sin dalle prime battute di gara ed anche dalle qualificazioni quando ha spiccato il terzo tempo garantendosi subito l'accesso alla finale unitamente agli altri piloti inglesi Errington (Columbia-OPS) in pole position, White Christopher (PB-Picco) ed allo svizzero Buhler (Serpent-OPS). La griglia dei dieci finalisti veniva poi completata con i primi tre classificati delle due semifinali che qualificavano rispettivamente: lo svizzero Garbani, il tedesco Salven e l'inglese Culver nella prima; l'olandese Roem, e i due tedeschi Mielke ed Hoeschen nella seconda. In questi due ultimi turni di qualificazione erano anche presenti ben otto piloti italiani che tuttavia non andavano più in là del quarto posto sfiorando la finale con Orazi e Calce. Da segnalare che lo stesso Orazi era titolare del quinto tempo di qualificazione, seguito da Lucchesi, Bergonzini e Calpista, in un lotto di cento partenti. Nella finalissima



A sinistra l'inglese Stephen White, neo campione europeo, con la sua Columbia Mk2-Ops. Qui sotto la Serpent-Ops del secondo arrivato, lo svizzero Buhler, giunto al traguardo con un ritardo di 5 secondi. In basso il bell'impianto svizzero di Brugg, dove gli italiani si sono trovati in difficoltà sulle curve bagnate e in contropendenza (FotografieCapelli)



si è avuta una lotta serratissima al vertice fra White, Culver ed il sorprendente Buhler, finito poi secondo nello stesso giro del vincitore dopo aver perso il comando della corsa nelle ultimissime battute di gara.

**SUL PIANO TECNICO** la Columbia MK2 della bolognese

SG si è confermata ai vertici vincendo l'ennesimo titolo e conquistando anche la terza piazza col tedesco Hoeschen. Per le Serpent olandesi è venuto il secondo posto di Buhler, mentre la PB degli inglesi si è vista nella corsa di testa solo per mano di Culver, che ha comunque compiuto una gara molto bella, anche se non sempre fortunata. Nel settore dei motori continua l'egemonia italiana, con l'OPS sulle prime cinque macchine ma anche con Picco e Cipolla pure presenti in finale, rispettivamente con due ed un propulsore.

**Paolo Capelli**

Campionato Europeo automodelli radiocomandati in scala 1/8

Brugg, 4-5 agosto 1984

La classifica.

1. Stephen White (GB) 112 giri in 45'16"65;
2. Buhler (CH) 112 giri in 45'21"65;
3. Hoeschen (Ger) 110 giri;
4. Culver (GB) 110 giri;
5. Errington (GB) 110 giri;
6. Garbani (CH) 109 giri;
7. Mielke (BRD) 105 giri;
8. Roem (NL) 96 giri;
9. Salven (Ger) 96 giri;
10. Christopher White (GB) 90 giri;
11. Calce (I);
12. Calpista (I);
13. Bernard (F);
14. Lucchesi (I);
15. Poldi (I);
17. Bortolomasi;
19. Orazi;
21. Bergonzini;
26. Sabattini;
27. Ghesi;
30. Autuori;
34. Placenti;
43. Veronasi;
47. Lodi;
60. Visentini.



**AUTO  
SPRI  
NT**

**SPECIALE  
SULLA STRADA**

● ANTICIPAZIONI  
**Le sportive  
che ci attendono**



**AUTOTEST/Volvo 740 GLE Turbo**

# **Lady Turbo**

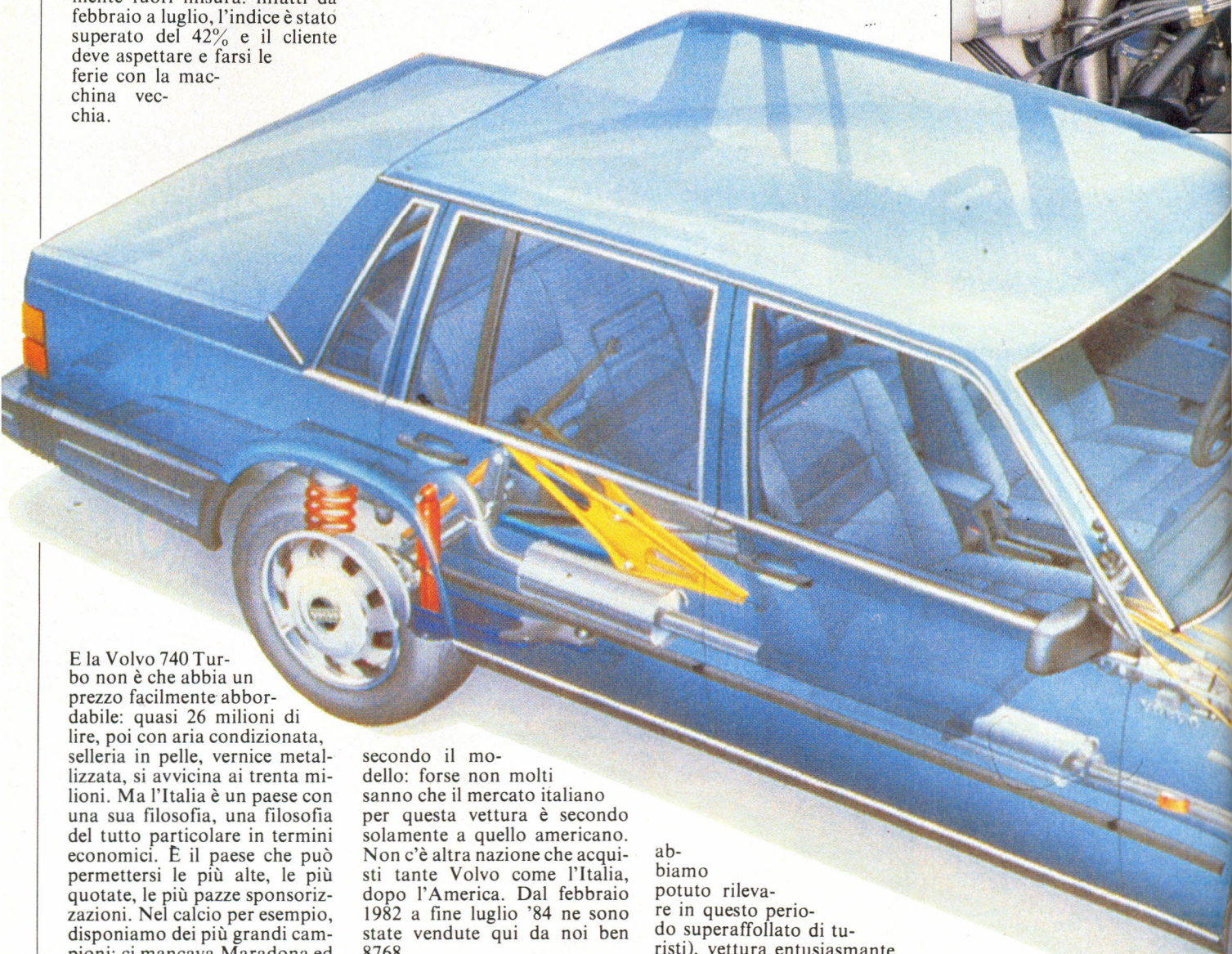
di Carlo Massagrande - Foto Diamanti

## Lady Turbo

**BOLOGNA** — In un momento in cui le Case automobilistiche fanno di tutto per poter piazzare la propria produzione con concorsi, promozioni, sconti, offerte speciali, per ottenere la nuova Volvo 740 turbo, bisogna invece attendere in Italia anche tre mesi. L'attesa è dovuta soprattutto alla forte domanda, non prevista né sperata nemmeno dalla Volvo Italia stessa. Previsioni di vendita completamente fuori misura: infatti da febbraio a luglio, l'indice è stato superato del 42% e il cliente deve aspettare e farsi le ferie con la macchina vecchia.

sono a prezzi vertiginosi: ebbene è sufficiente guardare le vetture partecipanti e si potrà notare che gli sponsors principali sono spesso aziende italiane. Fino a pochi anni addietro eravamo e forse lo siamo ancora, i più grossi e qualificati consumatori di champagne. Ebbene la Volvo 760, la prestigiosa berlina sinonimo di personalità e di immagine di alto livello, è vettura dai 27 ai 35 milioni di lire

200 acquirenti sono rimasti in lista di attesa per settembre. Nulla da dire sotto ogni aspetto: è una «signora» macchina per usare un termine da conversazione al bar. La carrozzeria, l'interno, l'abitacolo, sono elementi identici a quelli della sorella maggiore. Il motore invece di essere un 2800 (la 760 GLE), è appena un due litri. Sono tre le versioni della 740, la GLE benzina, la Turbo appunto e la 740 GLE diesel (2383 cc.). Ma limitiamoci alla turbo, una vettura che sfiora i 196 orari (onestamente è un dato che non



E la Volvo 740 Turbo non è che abbia un prezzo facilmente abbordabile: quasi 26 milioni di lire, poi con aria condizionata, selleria in pelle, vernice metallizzata, si avvicina ai trenta milioni. Ma l'Italia è un paese con una sua filosofia, una filosofia del tutto particolare in termini economici. E il paese che può permettersi le più alte, le più quotate, le più pazze sponsorizzazioni. Nel calcio per esempio, disponiamo dei più grandi campioni: ci mancava Maradona ed eccolo dopo appena un anno di militanza all'«estero». Nel tennis, alcuni, anzi molti fra i più grandi tennisti — dalla testa ai piedi — indossano produzione e abbigliamento italiani. In Formula Uno gli spazi pubblicitari sulle vetture o negli autodromi

secondo il modello: forse non molti sanno che il mercato italiano per questa vettura è secondo solamente a quello americano. Non c'è altra nazione che acquisti tante Volvo come l'Italia, dopo l'America. Dal febbraio 1982 a fine luglio '84 ne sono state vendute qui da noi ben 8768.

**ABBIAMO** voluto provare anche noi in questi giorni la Volvo 740 Turbo, che sul mercato americano non è ancora disponibile mentre in Italia circolano, dal febbraio 84 data di presentazione, circa 800 unità mentre

abbiamo potuto rilevare in questo periodo superaffollato di turisti), vettura entusiasmante per le sue accelerazioni brucianti quando entra in azione il turbo, perché a regimi più bassi è più lenta — a parità di marcia — della versione normale, per ragioni di peso. La 740 Turbo è infatti un due litri con 1400

**Molto bella e classica la linea della Volvo 740, pressoché identica a quella della 760. Una linea che ha ottenuto grande successo fra il pubblico italiano**

*segue*

## I «numeri» della 740 Turbo

<b>MOTORE</b>	B 19 ET
Tipo	4 cilindri in linea
Cilindrata cc.	1986
Alesaggio/Corsa mm.	88,9/80
Potenza max kW DIN a g/sec (CV DIN a g/min)	110/92 (150/5500)
Coppia max Nm DIN a g/sec (kgm DIN a g/min)	230/60 (23.4/3600)
Rapporto compressione/ottani	7.5:1/98
Alimentazione	iniezione CI
Testata	in alluminio
Albero a cammes	in testa
<b>TRASMISSIONE</b>	
Cambio manuale	4 marce+overdrive
Automatica	—
Rapporto al ponte	3.73:1
<b>IMPIANTO ELETTRICO</b>	
Capacità della batteria	55 Ah
Capacità dell'alternatore	70 A
Sistema di accensione	transistorizzato
<b>SERBATOIO CARBURANTE</b>	
Posizione di sicurezza dietro all'asse post. Vol.	lt 60+22
<b>SCATOLA STERZO</b>	
A cremagl. Piantone di sic. telescop. Rapporto	16.9:1
Giri del volante da parte a parte	3,5
Diametro di sterzata, metri	9,9
<b>RUOTE</b>	
Pneumatici radiali	195/60x15"
Cerchi	6.0x15"
<b>SOSPENSIONI</b>	
Anteriori	McPherson
Posteriori	Ponte rigido
<b>FRENI</b>	
Anteriori/Posteriori	a disco servoassistiti
<b>PREZZO</b>	<b>L. 25.893.600 IVA compresa.</b>

## Una dotazione completa

Poggiatesta anteriori; Vetri azzurrati; Tergicristallo ad intermittenza; Tetto apribile; Specchi retrovisori elettrici; Chiusura centralizzata portiere e bagagliaio; Sicurezza per bambini alle portiere posteriori; Lavatergifiari; Alzacristalli elettrici anteriori; Tappezzeria in velluto; Servosterzo; Servofreno; Bracciolo centrale anteriore con portaoggetti; Bracciolo centrale posteriore con portaoggetti; Cerchi in lega; Cassetto portaoggetti illuminato con specchietto di cortesia; Predisposizione impianto radio; Predisposizione aria condizionata; Spoiler; Fari allo iodio; Fendinebbia posteriori; Luci di retromarcia; Lampeggiatori di emergenza; Contagiri; Cinture di sicurezza autoavvolgenti anteriori e posteriori; Lunotto

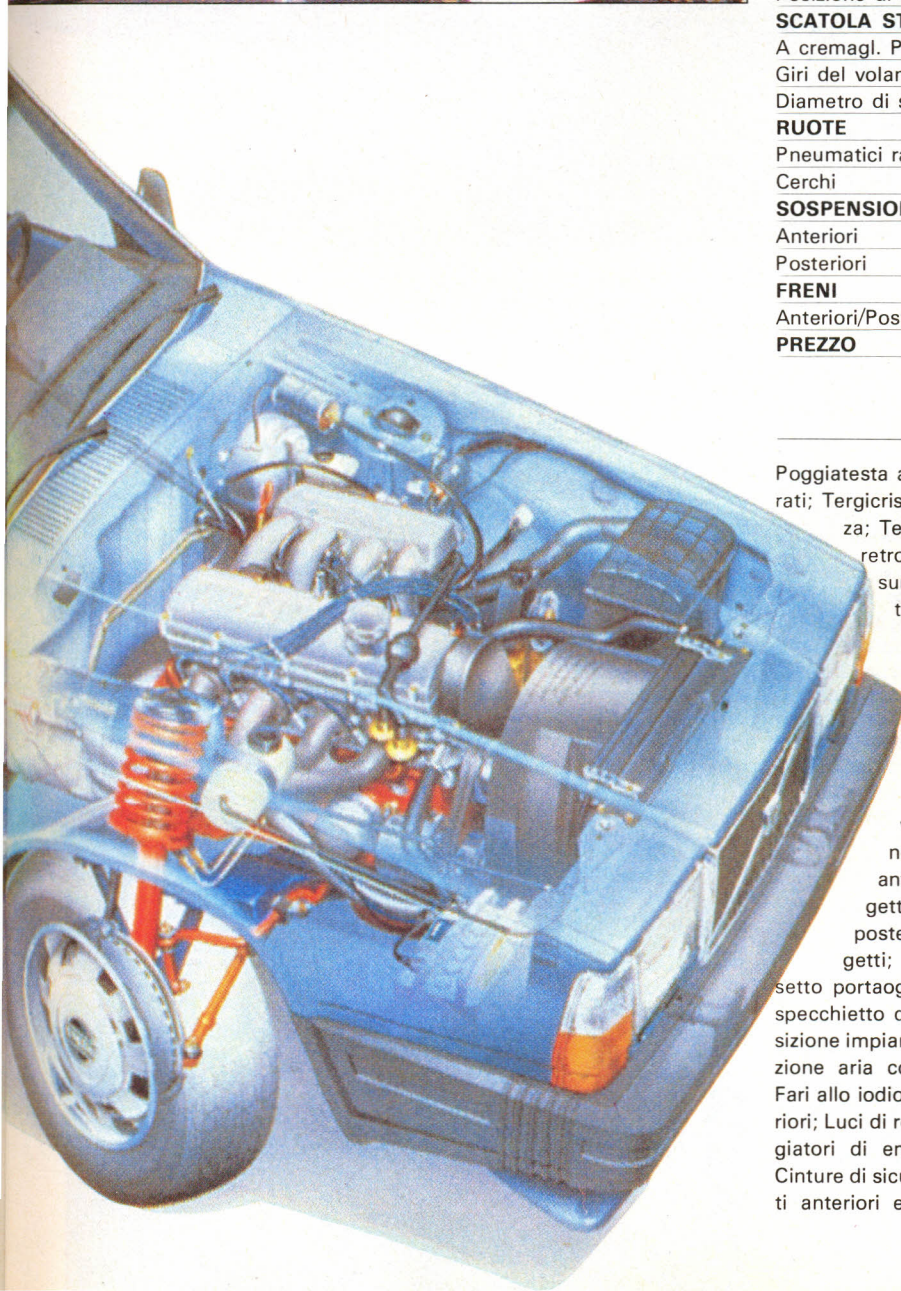
termico; Orologio al quarzo; Spia efficienza circuito frenante; Spia efficienza impianto luci; Spia cinture di sicurezza; Spia livello olio; Luci apertura portiere; Illuminazione bagagliaio.

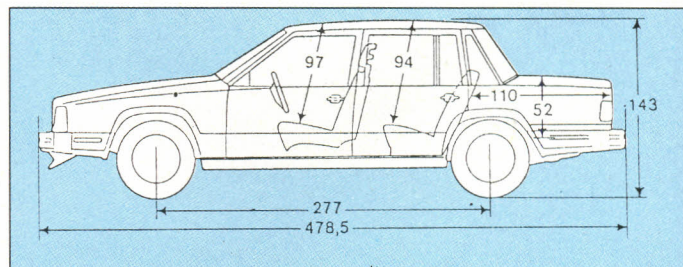
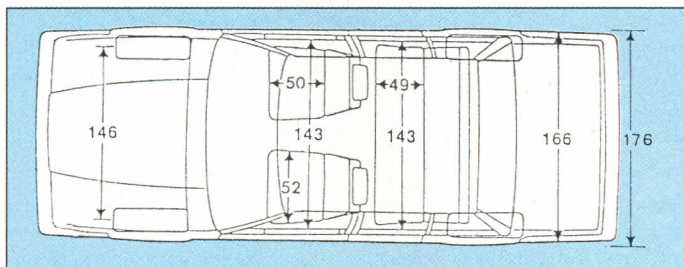
## Accessori

Regolatore automatico di velocità; Manometro olio; Termometro temperatura esterna; Tendine parasole posteriori; Alzacristalli elettrici posteriori; Livellatore automatico d'assetto.

## Optionals

**PREZZI:** Vernice metallizzata 522.000 iva compresa; Tappezzeria in pelle 802.800 iva compresa; Aria condizionata 1.400.000 iva esclusa + 170/180.000 mano d'opera per il montaggio.





## Lady Turbo

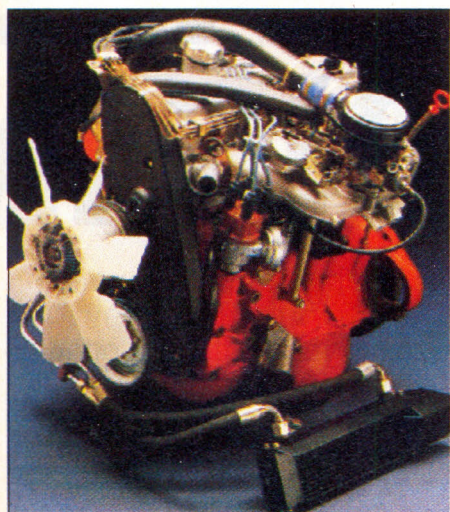
segue

chilogrammi di peso: indispensabile quindi tenere il motore ad un regime di rotazione in cui il turbo possa assicurare l'accelerazione richiesta dal guidatore. Anche per ragioni di sicurezza. Per il resto è come la 760, cioè «concepita nella filosofia Volvo di non porre il pilota in condizioni inaspettate facendo sì che l'auto risponda in modo prevedibile ai comandi anche nelle situazioni di emergenza».

**È FACILE** da guidare anche sulle strade strette e tortuose: in montagna è l'ideale come nelle trasferte autostradali veloci: sospensioni con un grado di durezza giusto, ma nel contempo il confort è al top; lo sterzo è

talmente dolce, il servosterzo sensibile e talmente ridotto il diametro di sterzata, che in città è un piacere eseguire manovre, per esempio di parcheggio. La Turbo, rispetto alla GLE dispone di due serbatoi, posti uno sopra l'altro: a quello normale da 60 litri, ne è stato aggiunto un secondo di 22 litri perché a velocità fra i 170 e i 190 orari, il consumo ovviamente si fa sentire. Ecco perché il peso totale è più elevato rispetto alla GLE. Ad andatura normale, consumi normali: i dati forniti dalla Casa, indicano 8,9 litri a 90 km/ora, 10,3 a 120 orari, 14,3 in città. Il motore turbo (la sua sigla di riconoscimento è B 19 ET) montato anche sulla 240, è di derivazione dal B 12; cilindrata ridotta a 1986 cc, riducendo l'alesaggio da 92 a 88,9 millimetri. Alimentazione Bosch a iniezione con turbo Garret. 150 cavalli a 5500 giri e coppia massima di 23,4 kgm a 3600 giri.





Un «panorama» completo sulla 740 Turbo. Nella pagina accanto, uno scorcio dell'interno, particolarmente curato sia nel comfort che nell'estetica. I rivestimenti sono molto eleganti e resistenti secondo la tradizione Volvo. Sempre nella pagina accanto, una «proiezione» della 740 con le sue dimensioni principali. Qui a fianco, il propulsore dotato di sovralimentatore. Il motore della Volvo 740 Turbo è un 1986 cc. di cilindrata con una potenza massima di 150 cavalli. Infine i bellissimi cerchi montati sulla vettura della Volvo. Anche in questo caso si evidenzia la cura impiegata dalla Casa svedese per ogni particolare. La 740 Turbo costa, chiavi in mano, oltre 25 milioni



## Le vendite della 740 da febbraio a luglio

VI PRESENTIAMO, in progressione, le vendite dal febbraio a luglio:

mese	diesel	benzina	turbo benzina
febbraio	44	10	19
marzo	763	149	298
aprile	1335	251	477
maggio	1845	359	654
giugno	2286	414	820
luglio	2663	414	1013

Il rapporto di compressione è 7,5:1 (la GLE è 10,1:1). Ruote da 15" anziché da 14" e pneumatici 195/60 al posto dei 185/70. Freni a disco sulle quattro ruote con servofreno dolce ma efficace nella sua progressione e in realtà deve decelerare una massa non indifferente. Cambio a quattro marce con overdrive: la Volvo continua a insistere con l'overdrive anche se un cambio a cinque rapporti nella versione turbo non stonebbe certo.

**IL COMFORT** del sedile di guida e quello dei passeggeri è forse fra i migliori in senso assoluto: a parte che può essere adattato perfettamente a ciascun fisico, a ciascun automobilista con tutta una serie di possibili combinazioni. Ricordiamo inoltre che il sedile di guida è riscaldato elettricamente con dispositivo automatico che innesta il riscaldamento al

di sotto dei 14 gradi e lo disinnesta attorno ai 30 gradi. Abbiamo lasciato per ultime le prestazioni: guidabilità e tenuta di strada sono forse fra le caratteristiche di base di questa vettura: da 0 raggiunge i 100 km/h per esempio in 9" e 5/10. Il turbo entra in azione a un regime abbastanza basso e quando «parte» si apprezza tutto il comfort anche del sedile perché la spinta è notevole. La rumorosità è ridottissima ma l'entusiasmante rotazione del turbo, lo si avverte — per fortuna diciamo noi — perché è piacevole seguire ad orecchio l'andamento di rotazione del motore, quindi l'accelerazione. La sicurezza attiva e passiva è quella tipica Volvo, cioè al massimo di quanto possa offrire oggi il mercato automobilistico: altrettanto dicasi per la qualità del prodotto.

**Carlo Massagrande**

È il momento delle auto sportive

# Voglia di sprint

La concorrenza è ormai così vivace che un grande costruttore non può trascurare alcun mercato, compreso quello delle auto sportive: un settore spietato dove si creano, molto spesso, le immagini di marca.

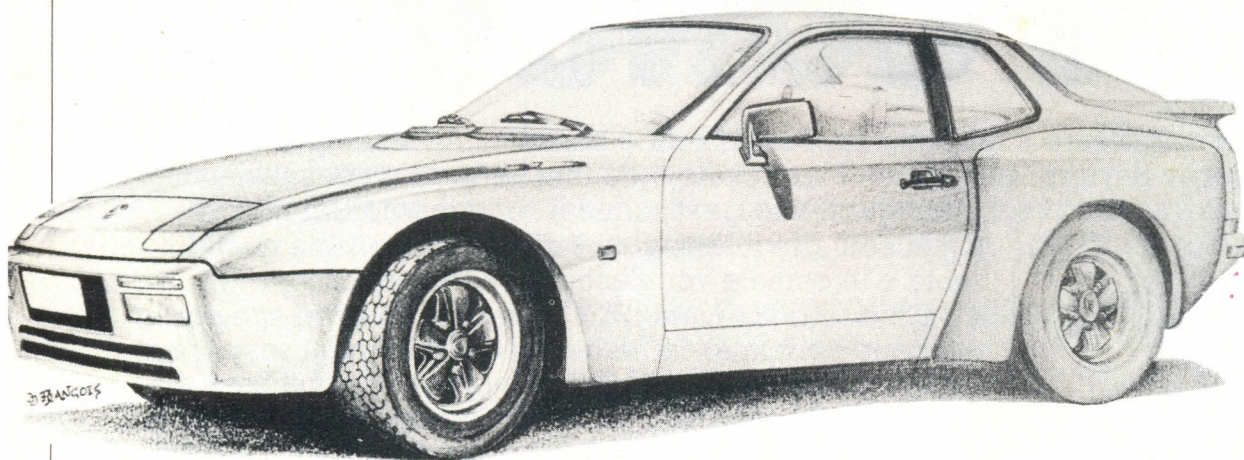
Ecco le vetture che saranno presenti sulle strade nei prossimi mesi.

Tutte le classi sono rappresentate: dalle «mini» ultraleggere alle pesanti berline spaziose e lussuose ma veloci e potenti fino alle future regine dei rally che scopriremo nelle prossime stagioni

Servizio speciale **As-Echappement**

PORSCHE 944 TURBO

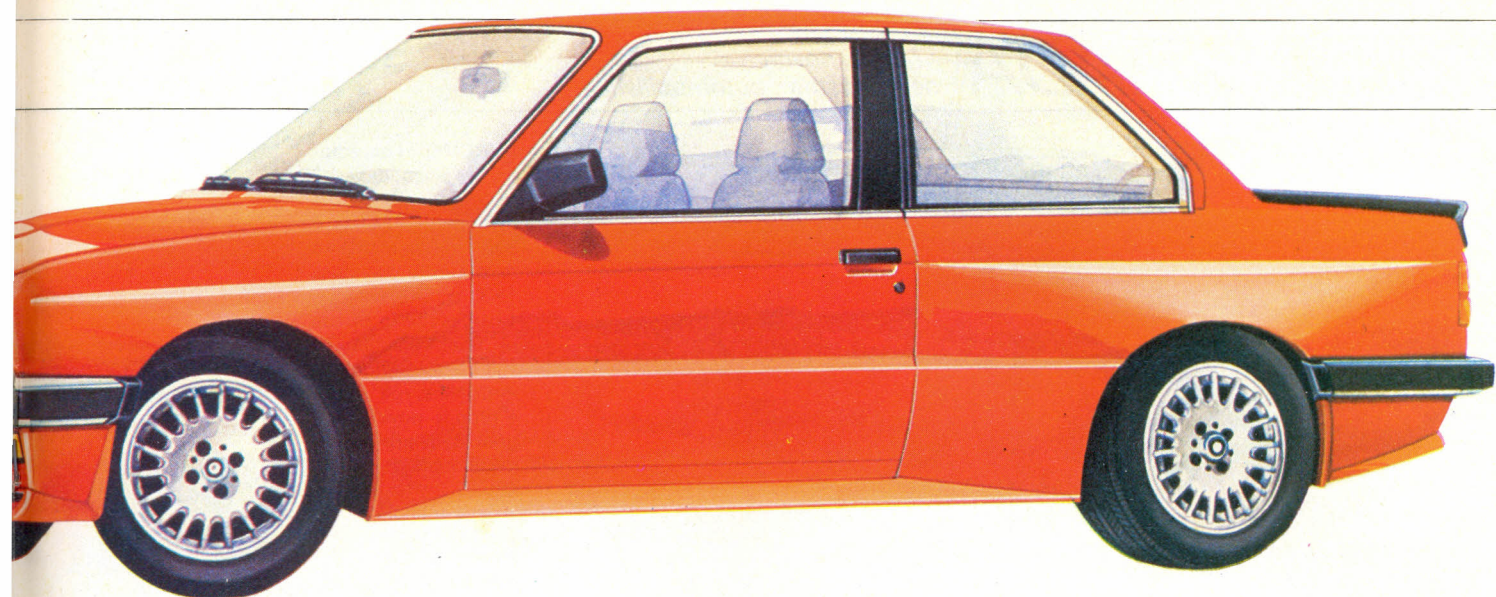
## Per chi ama le sensazioni forti



**SONO PIÙ** di due anni che si annuncia come imminente l'uscita della 944 Turbo. Questo sembra essere finalmente l'anno buono poiché si prevede che la vettura sarà presentata in prima mondiale al Salone di Parigi. Bisogna riconoscere che l'attuale 944 lascia deluso il «porschista» che ama le sensazioni «forti». Si cessò rapidamente la costruzione della 924 Turbo per paura che facesse troppa concorrenza alla 944, e così oggi il cliente più sportivo non ha altra scelta che quella di passare alla 911. La 944 Turbo dovrebbe dunque colmare un grave vuoto nell'ambito della gamma Porsche. Esteticamente presenterà poche modifiche: uno spoiler più largo con prese d'aria supplementari e

gli alettoni posteriori che riprendono il disegno di quelli visti a suo tempo sull'effimera 924 Carrera GT. All'interno troveremo un nuovo cruscotto che sarà esteso all'insieme della gamma 924/944. E si spera che comprenderà anche il volante regolabile in altezza. Ma la parte più «gustosa» della 944 Turbo resta nascosta sotto il cofano: il quattro cilindri Porsche (e non più Audi come sulla 924) conserva i suoi 2,5 litri di cilindrata e il suo sistema di iniezione; riceve però un turbocompressore con scambiatore aria-aria che permette di far passare la potenza da 163 a 210 cavalli. La 944 Turbo dovrebbe superare i 245 Km/h e impiegare 7 secondi per passare da 0 a 100 Km/h. □



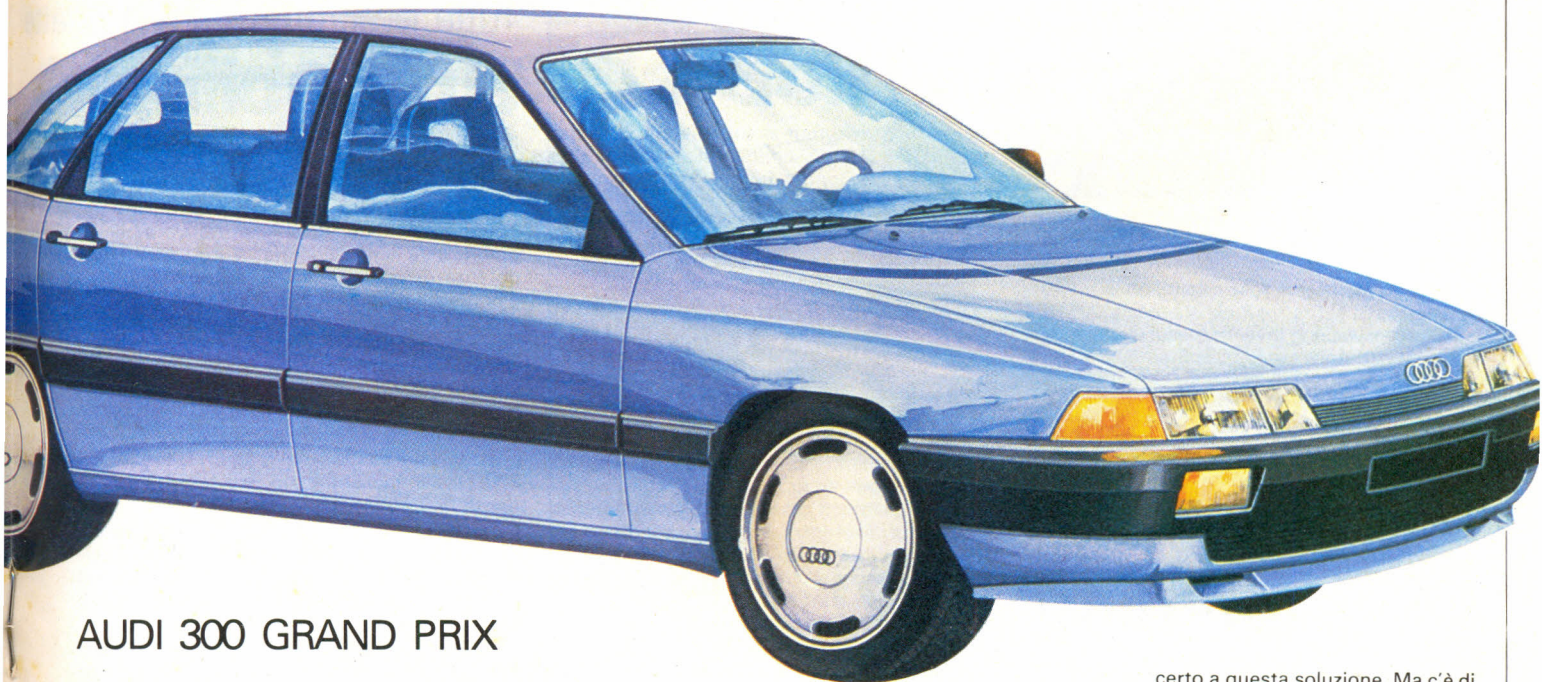


BMW M 325i

**190 CV  
oltre 220 kmh**

LA VEDREMO forse entro la fine dell'anno e sarà un prodotto BMW Motorsport come lo è l'attuale coupé M 635 con il motore della M1. Il 6 cilindri vedrà passare la sua cilindrata da 2,3 a 2,6 litri, ma soprattutto monterà una splendida e nuovissima testata a quattro valvole per cilindro che permetterà di erogare circa 190 cavalli. Inutile

precisare che questa versione ultra-sportiva della serie 3 adotterà un cambio sportivo e l'autobloccante di serie. I grossi cerchi in lega ospiteranno Michelin Trx e per quanto riguarda la carrozzeria (2 porte), sarà caratterizzata da vistosi spoiler anteriori e posteriori nettamente più generosi. La velocità di punta di questa vettura supererà i 220 kmh. □



AUDI 300 GRAND PRIX

**Una bomba  
col V8 Porsche**

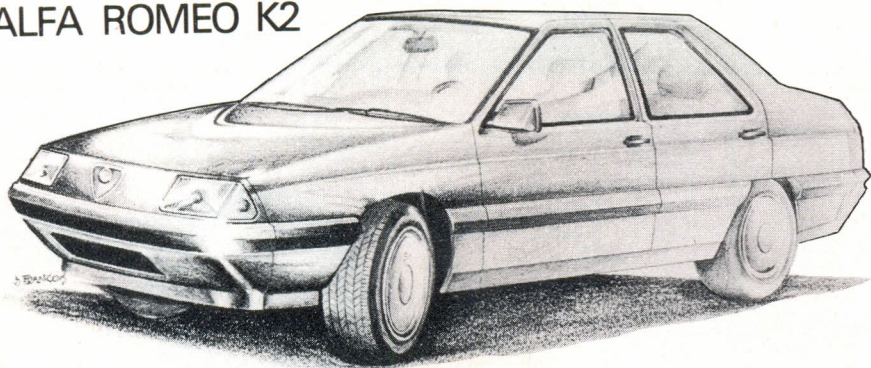
LA SCALATA continua vertiginosamente e non si sa verso quale apice sia avviata. L'Audi 200 Turbo nuova generazione aveva costitui-

to, alla sua uscita, un avvenimento che aveva fatto invecchiare prematuramente numerose sue concorrenti. Pensate: una berlina

grande e borghese che viaggia in tutta tranquillità a 230 kmh con famiglia e bagagli. L'Audi non sembra tuttavia volersi fermare qui. Il desiderio principale del costruttore tedesco è di disporre a breve scadenza di una gamma totalmente a trazione integrale. E L'Audi 200 Turbo non sfuggirà

certo a questa soluzione. Ma c'è di più: sotto la carrozzeria dell'ammiraglia di Ingolstadt verrà montato il celebre V8 della Porsche 928. Questa Audi di prestigio dovrebbe chiamarsi 300 V8 Grand Prix e con le sue quattro ruote motrici e i 310 cavalli del motore V8 di 5,5 litri di cilindrata, sarà in grado di raggiungere i 265 kmh. Chi raccoglierà la sfida? □

## ALFA ROMEO K2



## Una vera ammiraglia

SE LA SI GIUDICA dal suo stile vecchiotto, l'Alfa 6, nonostante il suo superbo V6, non sembra destinata ad un grande futuro commerciale. Vecchia ancor prima di vedere la luce, non è mai riuscita ad imporsi nell'ambito della sua categoria, e la sua diffusione è restata sempre molto limitata. Alla fine del 1985 l'Alfa 6 sarà sostituita dal nuova ammiraglia, per ora contraddistinta dalla sigla «K2»: una berlina con dimensioni quasi identiche ma con uno stile più moderno e più riuscito. Questa Alfa fa parte del famoso «quartetto». Cioè utilizzerà (tranne alcune eccezioni) lo stesso pianale studiato per la Lancia Thema

e per la Fiat Tipo 4 con il concorso della Saab per il trattamento anti-corrosione. Come la Saab 9000 già presentata alla stampa; la Lancia Thema, la Fiat Tipo 4 (che uscirà nel giugno '85), l'Alfa avrà il motore disposto trasversalmente sull'assale anteriore. Il motore resterà il superbo V6 tutto in lega che eroga 160 cavalli. Si parla anche di una prossima «crescita» a tre litri di questo V6 a due alberi a camme in testa (uno per bancata di cilindri). Avrà dunque una trazione anteriore e non più posteriore come l'Alfa 6 la cui particolarità veniva dal suo assale De Dion posteriore. □

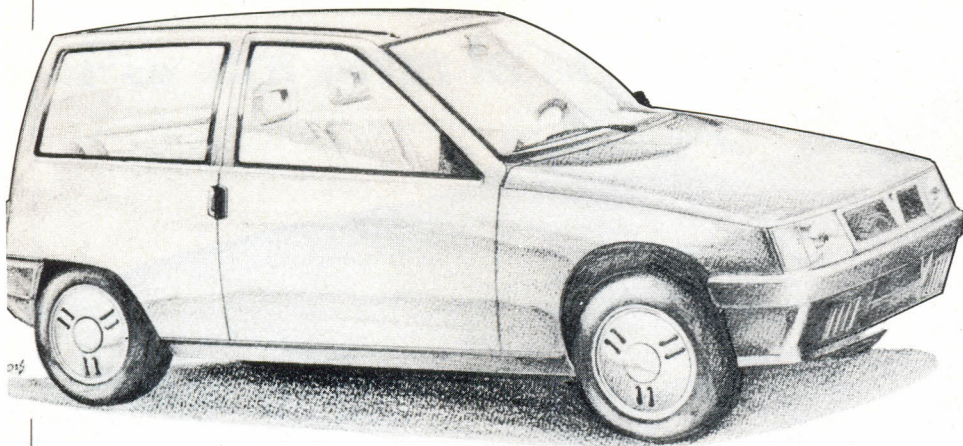
**AVREMO** l'occasione, fra poco, di vedere una versione GTX dell'attuale Peugeot 305 (motore XU a carburatore portato a 1900 cc che sviluppa 113 cavalli, in attesa di una versione 16 valvole a iniezione elettronica), ma la vera e propria novità Peugeot '85 (a primavera) sarà l'uscita della 405. Si tratterà di una berlina a quattro porte, tre volumi, abbastanza classica, che riprenderà la concezione della 305 serie 2. Cioè le diverse motorizzazioni benzina e diesel ma anche il famoso treno anteriore, molto efficace, che ha trasformato il comportamento della 305. La Peugeot ha tuttavia compiuto uno sforzo particolare sul piano della carrozzeria, il cui disegno scaturirà dalla stretta collaborazione fra Pininfarina e il centro stile Peugeot. Una collaborazione da cui è già nata la 205. La nuova carrozzeria conserverà il volume della 305 ma offrirà, per contro, un migliore Cx grazie



## Tutte le altre novità che ci attendono Un 6 cilindri

**RENAULT** — La grossa novità sarà costituita dalla sostituita dell'attuale R5, ma altri modelli dovrebbero apparire fra poco. A cominciare dalla 25 V6 Turbo capace di rivalleggiare con l'Audi 200. Il suo V6 con un nuovo albero a gomiti avrà una cilindrata di 2,3 litri ed una potenza di 200 cavalli che consentirà di raggiungere un massimo di 240 kmh. Questo modello top della gamma 25 disporrà, infine, di un sistema di frenatura anti-bloccaggio. Si dovrebbe trovare questa stessa meccanica sotto il cofano posteriore della nuova Alpine GTA destinata a sostituire l'attuale A 310, di cui conserverà l'impostazione meccanica ma con posizione più centrale del gruppo motore. I suoi 200 cavalli consentiranno una velocità massima di 260 kmh.

**CITROËN.** L'uscita della CX Turbo iniezione è ormai imminente (settembre '84). Questa versione costituirà la punta di diamante della gamma Citroën ma dovrà accontentarsi di 165 cavalli sulla base dei 2,5 litri dell'attuale GTI. Una potenza tutto sommato abbastanza modesta rispetto alla concorrenza (presente e futura) che sfiora i 200 cavalli. Questa CX disporrà, di serie, di un sistema anti-bloccaggio ABS e raggiungerà i 215 kmh. Sempre alla Citroën, si annuncia una BX fornita di un motore XU portato a 1900 (come la 305 GTX) la cui potenza sarà di 113 cavalli. Anche una serie limitata di BX GTI vedrà la luce. Il suo motore sarà sempre il 1900 ma in una configurazione a iniezione elaborata da un preparatore francese molto celebre. La potenza sarà di 130 cavalli e la BX GTI supererà i 200 kmh. Infine, sempre alla Citroën, una familiare BX.

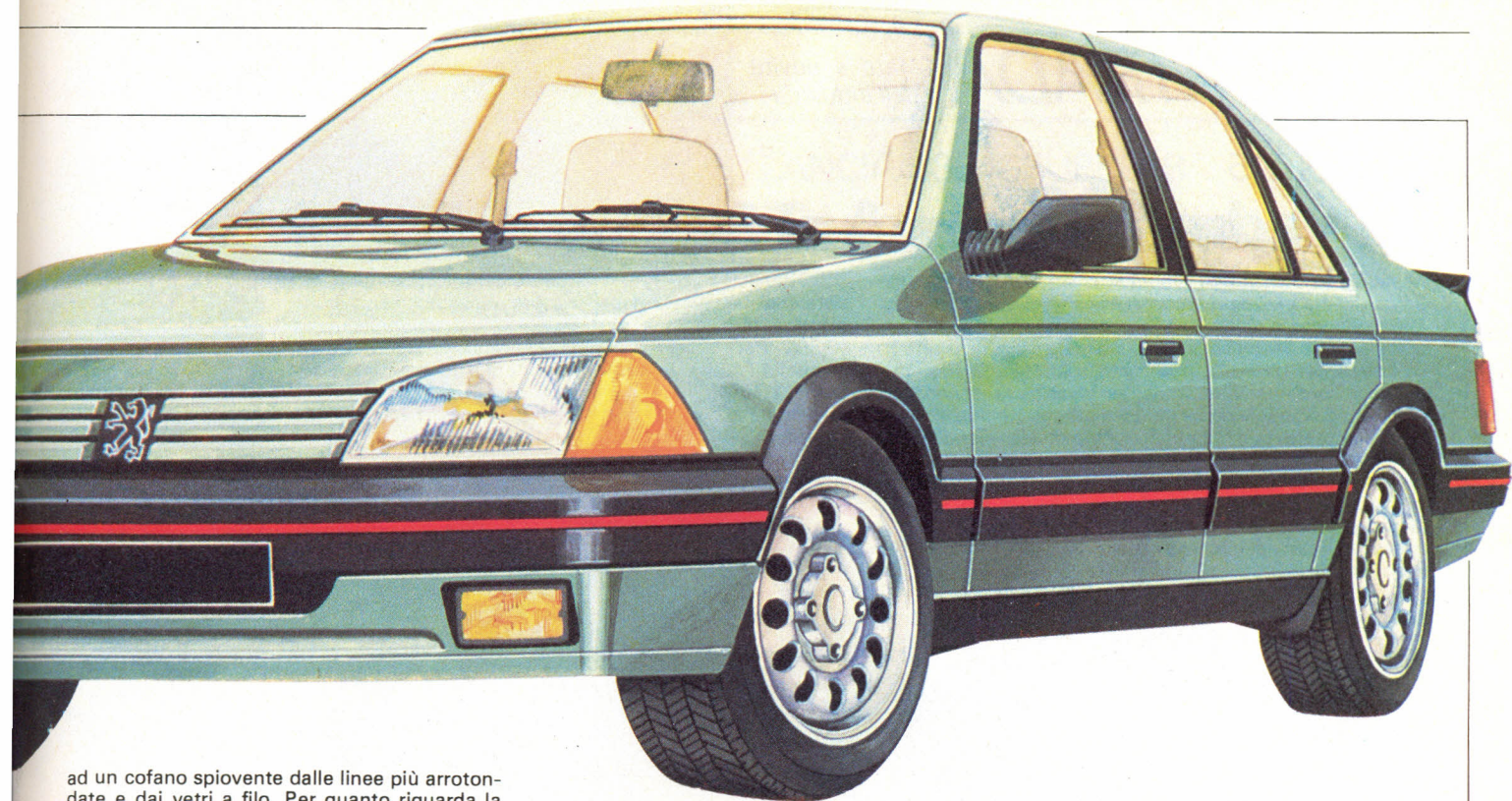


## LANCIA Y/10

## Cx da primato: 0,32!

L'AUTOBIANCHI A 112 ha appena festeggiato il suo quindicesimo compleanno, tuttavia sembra che i suoi giorni siano contati visto che il progetto Lancia Y/10 è sul punto di essere portato a termine (inizio '85). Y/10 è il nome in codice di questa nuova Lancia (anche se su alcuni mercati conserverà, sembra, il nome Autobianchi) da città. Più lunga di 20 cm (cioè 3,40 m.), molto più larga e con una ampia superficie vetrata, la Lancia Y/10 vanterà un eccellente Cx di 0,32. Il passo e le carreggiate saranno anch'essi più gene-

rosi così come l'abitabilità di questa elegante cittadina. Per quanto concerne la meccanica, si tratterà evidentemente di una trazione anteriore spinta da un nuovo motore 1050 studiato in collaborazione con la Psa, con albero a camme in testa, blocco in ghisa e 45 cavalli di potenza pur proponendo consumi estremamente bassi. Speriamo che alla Lancia non ci si dimentichi della clientela sportiva e che venga proposta una versione della Y/10 che faccia dimenticare la scattante A 112 Abarth. □



ad un cofano spiovente dalle linee più arrotondate e dai vetri a filo. Per quanto riguarda la meccanica, la versione GTX di questa 405 adatterà certamente il 1900 della 305 GTX (113 cavalli) che continuerà la sua evoluzione (versione a iniezione, poi in seguito con testata a 16 valvole). □

## PEUGEOT 405 GTX Classica ma con brio

ndono nei prossimi mesi

## a iniezione per la Golf?

**VOLVO.** È annunciato un coupé sulla base della berlina 760.

**FERRARI.** La terza novità dell'anno dopo la cabriolet Mondial e la favolosa GTO riguarda la sostituta dell'attuale 512 BB. Avrà come nome prestigioso Testa Rossa, poiché la Ferrari insiste nel battezzare i suoi modelli con nomi gloriosi del passato che sono all'origine del prestigio della casa. Questa Ferrari Testa Rossa sarà al Salone di Parigi e conserverà il favoloso 12 cilindri boxer della 512 BB ma sensibilmente modificato poiché sfoggerà due testate a quattro valvole per cilindro: 48 in totale. La potenza si eleverà così a 400 cavalli. La scatola del cambio non sarà più integrata nel blocco motore come sulla BB, ma sarà riportata nel modo classico all'estremità del motore. Carrozzeria (Pininfarina) e chassis saranno anch'essi totalmente particolari.

**VOLKSWAGEN.** Si parla di un nuovo motore destinato ad equipaggiare la gamma Golf, Passat e Santana. Si tratta di un V6 molto stretto, di 15 gradi. Sarà così appena più lungo di un quattro cilindri della stessa cilindrata. Questa arriverà a 2,2 litri e la sua potenza dovrebbe oscillare fra i 130 e i 140 cavalli grazie ad una alimentazione ad iniezione elettronica.

**OPEL.** L'avvenimento importante sarà costituito dalla nuova Kadett che cambierà abito. La nuova carrozzeria (2 volumi) sarà leggermente più lunga (5 cm sul passo) e soprattutto nettamente più aerodinamica poiché si annuncia un Cx di 0,33. Si prevede anche un peso inferiore di una ventina di chili. Per quanto riguarda la meccanica, non ci sono cambia-

menti: si ritroveranno le motorizzazioni (benzina e diesel) della gamma attuale. Sempre alla GM, ma negli Stati Uniti questa volta, un cabriolet Cadillac smisuratamente lungo e disegnato da Pininfarina. Questo allo scopo di fare concorrenza alla Mercedes sul mercato americano.

**JAGUAR.** La berlina XJ 40 sostituirà l'attuale XJ6. Una berlina classica sempre nello stile Jaguar che sarà dotata di nuovi motori a sei cilindri di 2,9 e 3,6 litri. La punta di diamante della gamma sarà costituita da una 3,6 litri con una testata a quattro valvole per cilindro.

**FORD.** La Ford pensa di sostituire fra poco la sua vecchia Granada. Come linea, la nuova berlina due volumi e mezzo ricorderà la Sierra, ma sarà più voluminosa. Tutte le motorizzazioni saranno dei V6 a 60° in ghisa (gli stessi che equipaggiano attualmente le vecchie versioni Sierra e Granada). Le cilindrature andranno da 2 a 2,8 litri e le potenze da 100 a 160 cavalli. Sempre alla Ford, diverse versioni della Sierra a quattro ruote motrici, a cominciare dalle giardinette. La trasmissione è studiata in collaborazione con la Ferguson.

**BMW.** È in preparazione un modello di prestigio per replicare alla 300 Grand Prix con motore V8 Porsche che L'Audi sta per mettere a punto. Questa grossa berlina BMW farà parte dell'attuale serie 7 e si chiamerà M 745 i. La novità sarà sotto il cofano, dove sarà installato il famoso V 12, quasi fantasma, previsto inizialmente per la 745. All'epoca, la soluzione più facile del turbocompressore era stata preferita

al costoso V 12, che venne dunque messo da parte fino a oggi. Questo superbo propulsore avrà una cilindrata di 4,6 litri (cioè praticamente la cilindrata del V8 Porsche) e svilupperà una potenza di 300 cavalli circa. La carrozzeria della serie 7 riceverà per l'occasione alcune modifiche per abbassare il suo Cx, che dovrebbe stabilizzarsi a 0,32 sulla nuova M 745 i. A Monaco, dove sono un po' gelosi del successo ottenuto dalle Audi a quattro ruote motrici, stanno preparando sia una serie 3 sia una serie 5 a trazione integrale.

**AUDI.** Fra non molto sarà presentato un coupé 100/200 disegnato da Karmann. Più corto, più leggero e più lussuoso, avrà prestazioni migliori rispetto alle berline equivalenti. Infine, la versione station-wagon a trazione integrale uscirà probabilmente verso l'inizio dell'85.

**DE TOMASO.** Dovrebbe essere in preparazione una nuova vettura destinata a rimpiazzare la vecchia Pantera. La nuova De Tomaso avrà la forma di un coupé due posti con motore Chrysler in posizione centrale.

**FIAT.** L'avvenimento dei mesi prossimi (metà '85) sarà costituito dalla uscita della Tipo 4, la berlina di alta qualità che andrà a sostituire l'attuale Argenta. Avrà una carrozzeria a due volumi e mezzo, misurerà 4,60 m. e la sua aerodinamica raggiungerà l'eccellente Cx di 0,32. Il motore sarà disposto trasversalmente sull'assale anteriore: ritroveremo i diesel (aspirato e turbo) e i benzina (1600 e 2 litri) della gamma Argenta attuale. Una versione Volumex a compressore uscirà poco dopo. Infine, per gli sportivi, ricordiamo la prossima versione Turbo della Uno. Le sue caratteristiche: motore 1300 di 105 cavalli, peso 820 chili, quattro freni a disco, pneumatici ribassati, 195 kmh e accelerazione sul chilometro da fermo in 30 secondi. □

## RENAULT 5

### La vedremo (forse) al Salone di Parigi

LA NUOVA R5 costituirà la punta di diamante del prossimo Salone di Parigi (inizio ottobre) benché ci siano voci che affermano che in realtà sarà la grande assente e che la sua commercializzazione sarà più tardiva rispetto alle aspettative (primavera 1985). Della vecchia (o attuale) R5, il nuovo modello conserverebbe il nome, mentre la concezione d'insieme assomiglierebbe molto di più alla gamma R9-R11. Così il motore non sarà più longitudinale ma disposto trasversalmente. Il cambio, l'avantreno (Mac-Pherson con triangoli inferiori) e l'assale posteriore (bracci tirati e barre di torsione trasversali) provengono anch'essi

dalla Renault 9. Molto più larga, appena un po' più lunga, dotata di una vasta superficie vetrata, questa nuova R5 disporrà di una maggiore abitabilità ed un migliore Cx (0,35). Per quanto riguarda la versione sportiva che sostituirà l'Alpine Turbo, essa adotterà il gruppo propulsore della 11 Turbo, un 1400 da 105 cavalli. Dovrebbe essere presentata al Salone di Ginevra 1985, assieme alla versione 5porte. □



## VOLKSWAGEN POLO GTI

### Un 1300 a iniezione da 100 cavalli

SE NE PARLA già da qualche tempo senza che si sappia comunque con precisione come sarà fatta. La base, è certo, sarà il coupé Gt che propone per il momento solo un 1300 di 75 cavalli e un modesto cambio a quattro rapporti. La soluzione più facile sarebbe poter utilizzare per questa Polo Gti il 1800 a iniezione della Golf GTI. 112 cavalli per meno

di 800 chili: ecco un rapporto peso-potenza invidiabilissimo! Purtroppo il 1800 con il suo cambio a 5 marce non riesce a trovar posto (senza dover concepire ex novo il blocco anteriore, il che sarebbe troppo costoso) sotto il cofano della Polo. Accoppiare il «grosso» motore con il «piccolo» cambio della Polo rimane comunque una cosa impossibile, essendo

quest'ultimo incapace di trasmettere la coppia. La sola soluzione che resta è quella di partire dall'attuale 1300 della Polo. Un 1300 d'altronde concepito molto bene con il suo albero a camme in testa azionato da una cinghia dentata e con la testata «Crossflow» (ammissione e scarico da una parte all'altra della testata). In effetti, la Polo Gti sarebbe equipaggiata con questo stesso 1300 fornito di un sistema di iniezione Bosch «K-Jetronic» che porterebbe la sua potenza a 95/100 cavalli. Per quanto riguarda la trasmissione, il «piccolo» cambio a 4 velocità riceverebbe una marcia in più. □



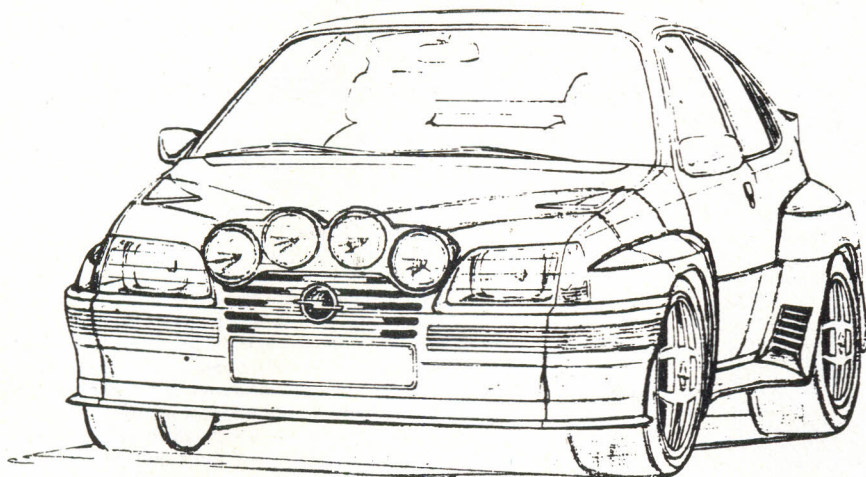
In alto la prima uscita della Lancia 038 sulla pista della Mandria. Qui sopra ecco il probabile aspetto «da corsa» della 4x4 torinese

LANCIA 038 GRUPPO B

## Turbo + Volumex

LE COSE si evolvono tanto rapidamente nei rally che le campionesse appena consacrate già il giorno seguente sono praticamente passate di moda. Così, la Lancia Rally 037, vettura campione del mondo 1983, nonostante le sue due uniche ruote motrici, vede ormai contrastata anche la sua supremazia sull'asfalto, il suo terreno prediletto. C'è mancato poco infatti che la Peugeot 205 Turbo 16 a quattro ruote motrici non le strappasse la vittoria durante lo scorso Tour de Corse, alla sua prima uscita. In Italia sono coscienti del problema, infatti la Lancia 037 è destinata ad un prossimo ritiro. Alla Lancia e alla Abarth, si lavora alla messa a punto della sua sostituta, di cui il primo esemplare dovrebbe effettuare le prime uscite verso l'estate prossima. L'omologazione è prevista per il 1. aprile 1985 (ma c'è chi assicura che si farà solo a luglio), per affrontare il campionato 1986 con le migliori possibilità di riuscita. Questa nuova Lancia da rally riprenderà la silhouette della Delta e avrà quattro ruote motrici. Il telaio sarà tubolare, pur riprendendo il riuscito sistema di sospensioni della 037, le cui prestazioni sono ottimali. Ricordiamo che queste sospensioni godono di un ampio spazio disponibile nel vano ruota (27 cm.) indispensabile per ottenere una efficienza ottimale sui terreni impervi. Per quanto riguarda il motore, esso deriverà dall'attuale meccanica della 037. La cilindrata sarà ridotta a 1,8 litri (1780 cmc per l'esattezza). La testata comporterà sempre i suoi due alberi a camme in testa e 4 valvole per cilindro. Questa riduzione dei centimetri cubi consentirà di ridiscendere di una classe di cilindrata, potendo quindi avere un peso minore minimo di 890 Kg, e non di 960 come l'attuale 037. Un minimo che gli ingegneri di Torino si vantano di raggiungere grazie all'impiego intensivo di materiali ultra leggeri per il telaio e la carrozzeria. Ma la novità della nuova Lancia da rally verrà ancora una volta dal motore, dalla sua disposizione, innanzitutto. Sarà centrale, longitudinale e direttamente posto sull'assale posteriore, con la scatola del cambio di velocità diretta verso la parte anteriore della vettura. Un albero di trasmissione si collega all'avantreno (ponte sospeso classico) mentre la motorizzazione delle ruote posteriori sarà effettuata mediante prese di potenza laterali. Il motore avrà un sistema di sovralimentazione mista: con compressore volumetrico e turbocompressore. Il primo consentirà al motore di liberare una coppia eccezionale a bassi regimi, il secondo una notevole potenza agli alti. Si parla di 400 cavalli per più di 40 km con una curva eccezionalmente piena. Il tutto, non dimentichiamolo, per meno di 900 chilogrammi. □





## OPEL KADETT 4WD GRUPPO B

### E la Manta va in pensione

SI SA VERAMENTE poco a questo riguardo, se non che, su una vecchia scocca Kadett, l'Opel ha appena montato l'insieme motore-scatola cambio e ponte della grossa Manta 400. I risultati sono stati apparentemente molto incoraggianti. La sostituta dell'attuale Manta 400 sarà senza dubbio una Kadett (nuova carrozzeria) molto più compatta e leggera, con meccanica presa in prestito dalla Manta 400. Una meccanica di grossa cilindrata (2,4 litri) che dà per il momento moltissime soddisfazioni sul piano della potenza (280 cavalli) e soprattutto

elasticità di impiego. Ma quasi certamente vedremo una versione di cilindrata leggermente più bassa (2 litri) sovralimentata. Così il motore Opel potrebbe contare sui 300/350 cavalli che oggi sembrano indispensabili. Al momento, non ci sono dubbi sul fatto che questa Kadett avrà quattro ruote motrici: i lavori svolti con lo specialista inglese Ferguson hanno dato i loro frutti. Ma il sistema impiegato sarà verosimilmente diverso da quello intravisto su un prototipo di Manta 400 a trazione integrale. □

## R5 TURBO 3 GRUPPO B

### Aumenta la cilindrata

NEL CAMPIONATO rally francese, molto combattuto, questa macchina è sempre nel gruppo di testa della classifica. Ma nel campionato del mondo non ci sono dubbi che l'attuale R5 Turbo gruppo B è in condizioni di inferiorità nei confronti della concorrenza, che continua a progredire a passi da gigante. Al punto tale che una vettura campione del mondo in carica (la Lancia Rally) può invecchiare improvvisamente e precocemente nel giro di qualche settimana. La Renault si appresta quindi a far uscire una versione quasi completamente rivista della sua R5 Turbo a motore centrale. La principale evoluzione riguarda la meccanica che vede la sua cilindrata aumentare da 1400 a 1550 cc. Centocinquanta centimetri cubi che cambiano molte più cose di quanto si possa pensare: innanzitutto nel funzionamento del motore che pur con una potenza equivalente (300/310 cavalli) offrirà una migliore elasticità. Inoltre questa nuova cilindrata fa cambiare di classe la R5 Turbo (2,2 litri invece di 2 litri). Per quanto riguarda il peso, cambiamenti minimi o insignificanti. Un altro vantaggio del cambiamento di cilindrata sarà dato dalla larghezza delle ruote, che potrà essere di 22 pollici contro i 20 pollici dell'attuale R5 Turbo. La nuova vettura potrà dunque beneficiare di pneumatici più larghi che dovrebbero renderla più competitiva nonostante le sue due uniche ruote motrici. Per il resto, la concezione resta praticamente identica con alcune evoluzioni che non modificano comunque il disegno originale. □

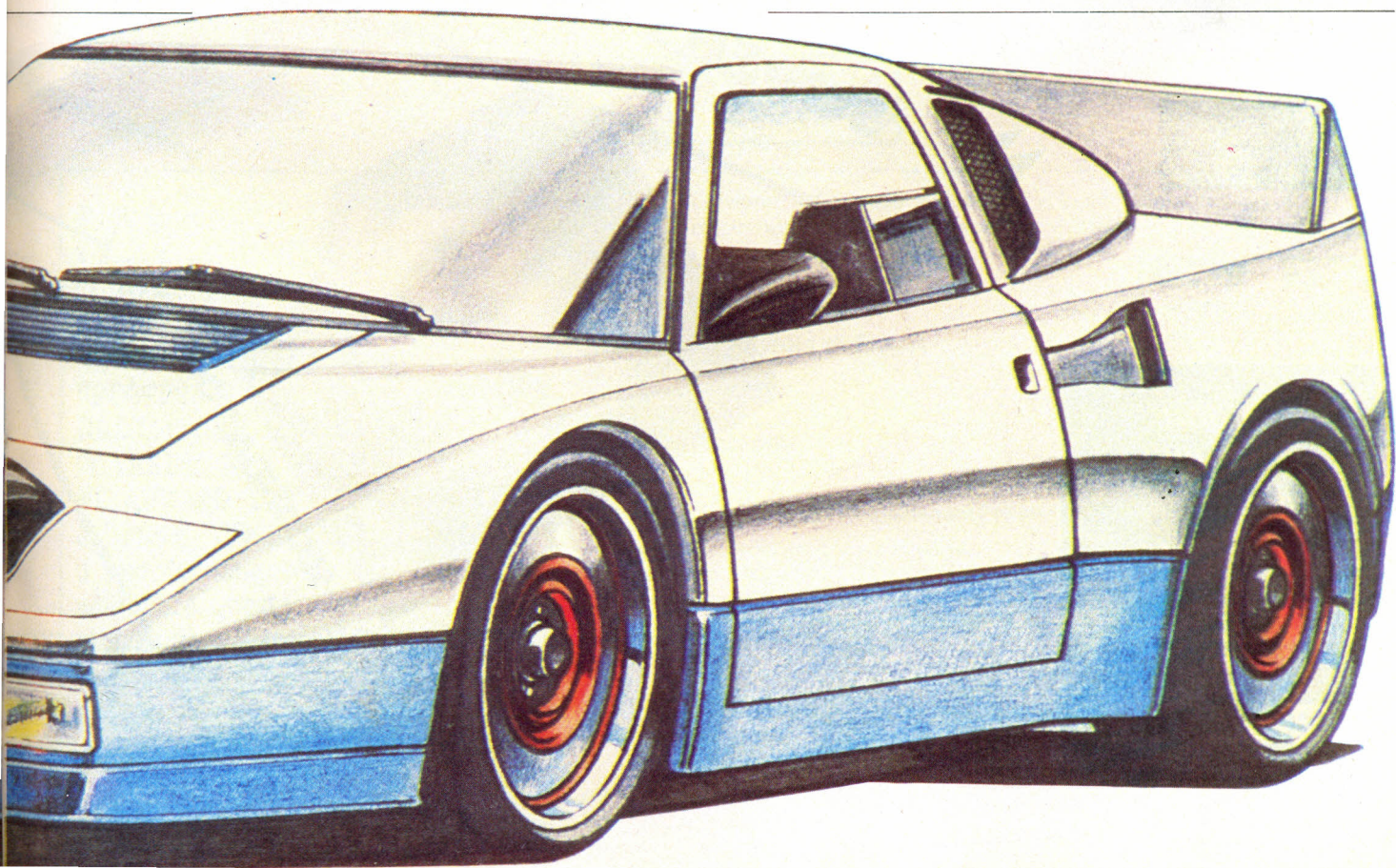
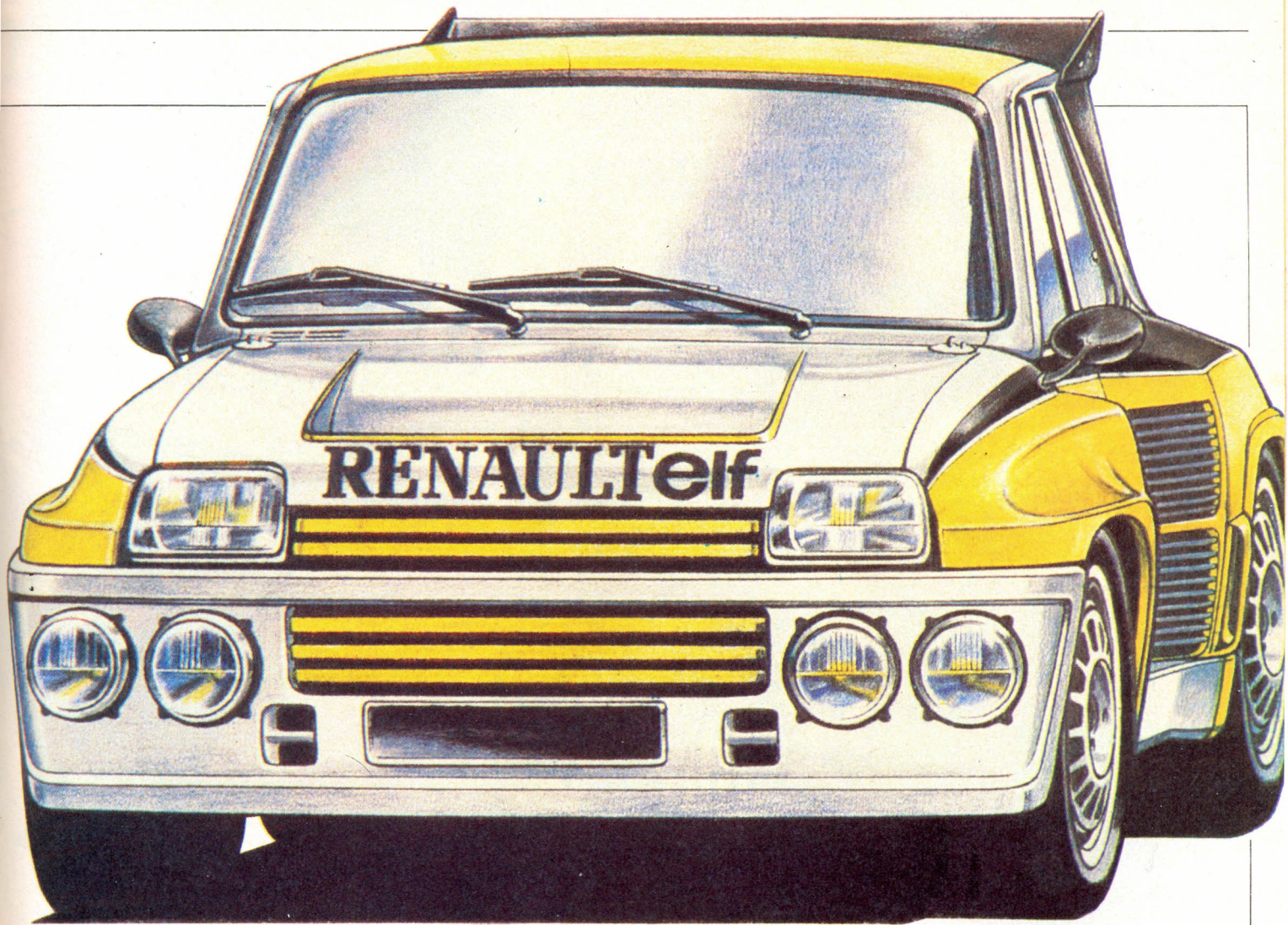
## FORD GRUPPO B

### 4x4 col turbo di Zakspeed

A UN CERTO momento si era pensato che l'Escort sarebbe succeduta alla Escort. Cioè che una versione molto speciale della XR3 avrebbe sostituito la celebre 1800 RS. Si videro anche, in un certo periodo, passare dei prototipi. Si trattava della Escort XR3 a motore anteriore e scatola cambio e ponte posteriore. Furono provati il celebre due litri Hart doppio albero, 4 valvole per cilindro e iniezione derivato dal motore F.2. E anche il 1700 (stessa architettura del 2 litri) Turbo Zakspeed, forte dei suoi 350 cavalli. Poi il progetto fu rimesso nel cassetto e le vetture esistenti vendute alla filiale neozelandese. La Ford non rinunciava comunque al suo ritorno nei rally del campionato del mondo. Si ripartì quindi da zero per creare un gruppo B con motore centrale e quattro ruote motrici, indispen-

sabili ormai per chi vuole essere protagonista. La macchina si annuncia come una specie di Lancia Rally con carrozzeria ancora più impressionante per la sua forma a cuneo e che si rifiuta ormai di assomigliare ad un modello di produzione Ford. Si tratta di una biposto a motore centrale posteriore. Questo motore sarà il 1700 Turbo Zakspeed che equipaggiava i primi prototipi Escort. Deriva infatti dal 1700 intravisto qualche anno fa sulla Capri dello «stregone» tedesco nei giorni più felici del campionato gruppo 5 tedesco. La sua potenza è ormai di 400 cavalli. Facciamo notare che questa Ford possiede, cosa assai rara nei rally, un fissaggio delle ruote mediante mozzo centrale. Questa vettura dovrebbe apparire nel corso della prossima stagione per partecipare al campionato a partire dal 1986. □





ANNIVERSARI/L'automobile ha un secolo

# Guerra dei cent'anni

Dopo aver riscoperto la vettura di Delamare-Deboutteville, datata 1884, la Francia ha dato il via alle celebrazioni del centenario automobilistico bruciando sul traguardo altre iniziative similari. La progenitrice, ricostruita, fa bella mostra di sé al centro del grande salone che riunisce la produzione transalpina dalle origini ai giorni nostri

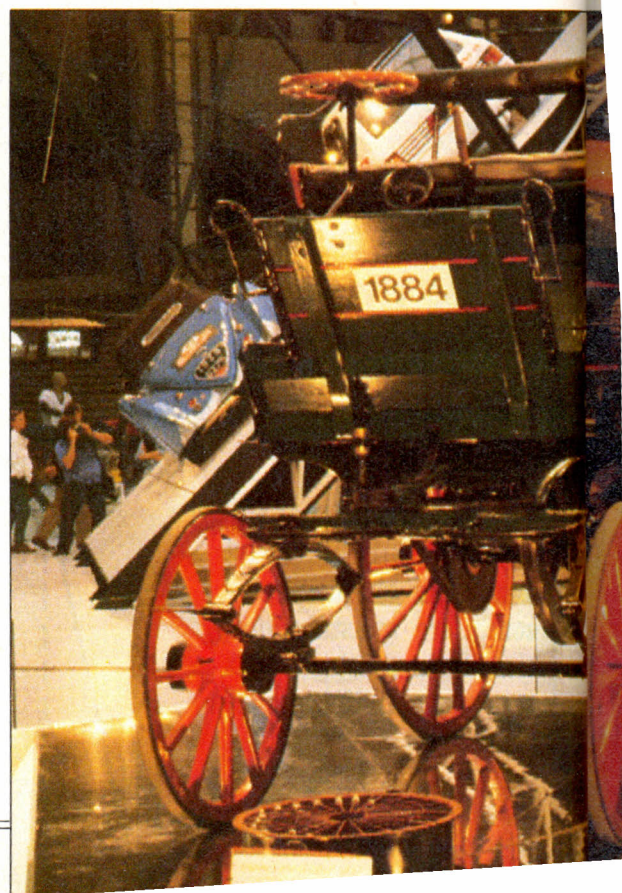
PARIGI — Cent'anni di automobili francesi: questo il tema della grande mostra organizzata al Grand Palais nel quadro delle celebrazioni per il centenario dell'automobile che cade proprio quest'anno. A differenza di altre invenzioni, per l'auto è stata oramai accettata la primogenitura, attribuita al veicolo a quattro ruote che Delamare-Deboutteville e Malandrin fecero circolare nei pressi di Rouen nel 1884. Si trattava di una carrozza da caccia, trasformata con l'installazione di un motore a benzina a quattro tempi e certo all'attribuzione di questa primo-

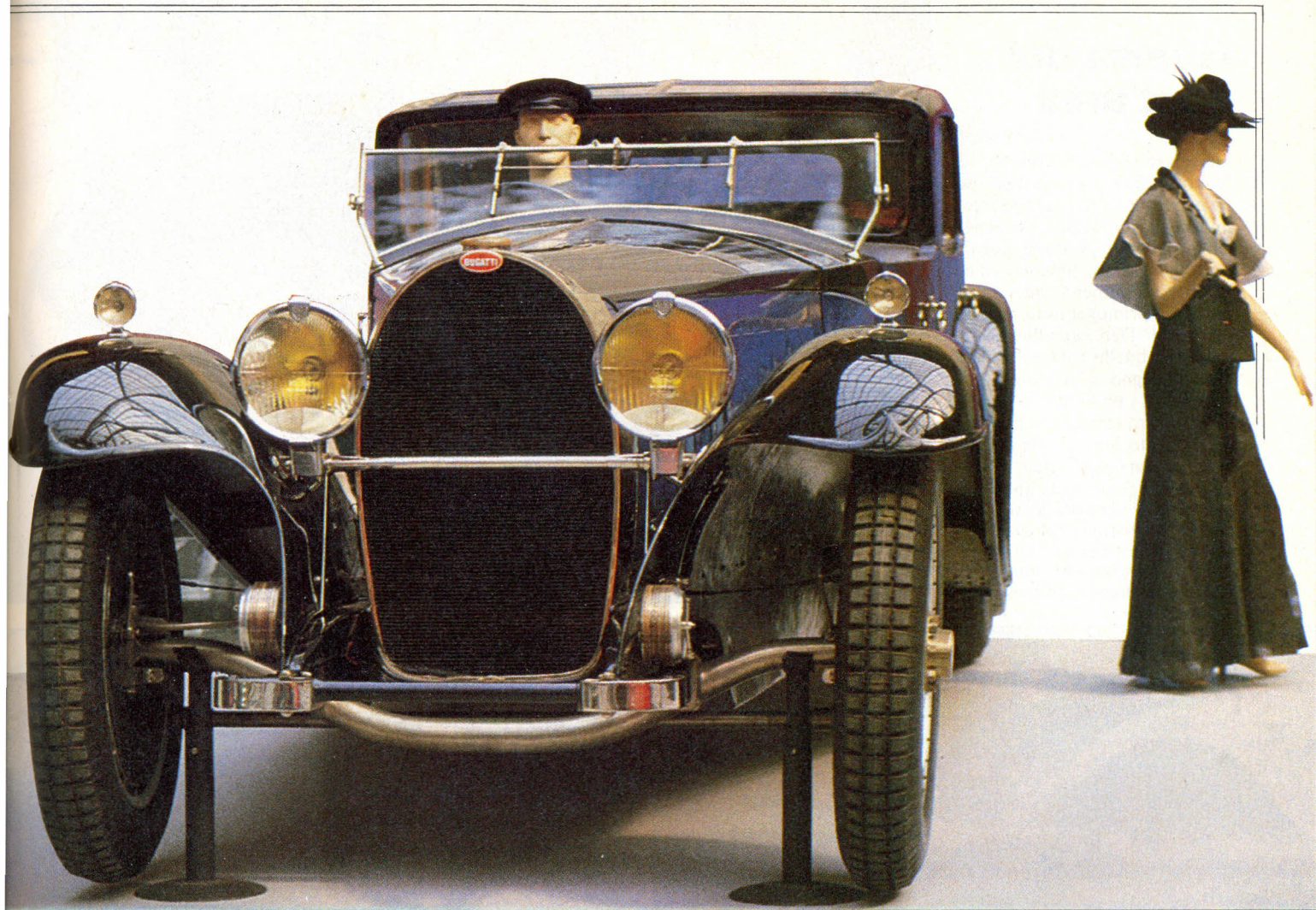
genitura non è stato estraneo il fatto che i due costruttori non abbiano poi proseguito nello sviluppo del loro veicolo: fa certo comodo a tutti che la «prima automobile» non abbia un nome ancor oggi attivo come Peugeot, Benz o altre marche che già presenti all'alba di questo mezzo che doveva segnare un'epoca, sono ancor oggi attive sul mercato.

**IL PROTOTIPO.** Fuori numerazione, come è certo giusto per l'archetipo, al centro del Grand Palais fa bella mostra di sé la ricostruzione fedelissima di questa prima vettura, realizzata secondo i disegni originali del brevetto 160267, depositato da

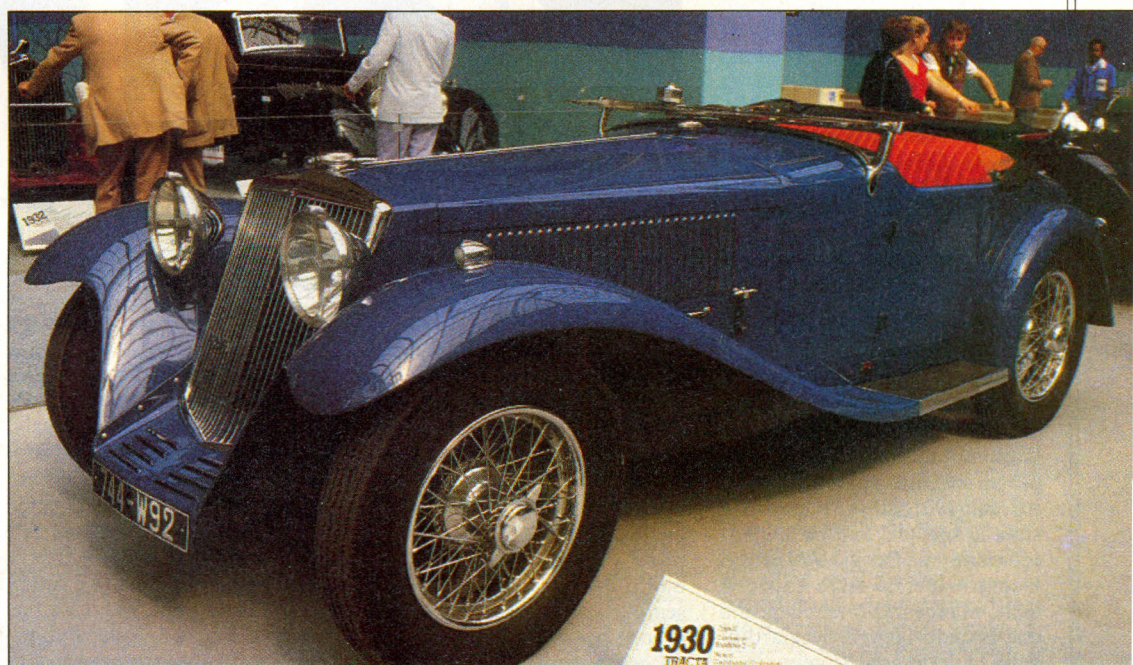
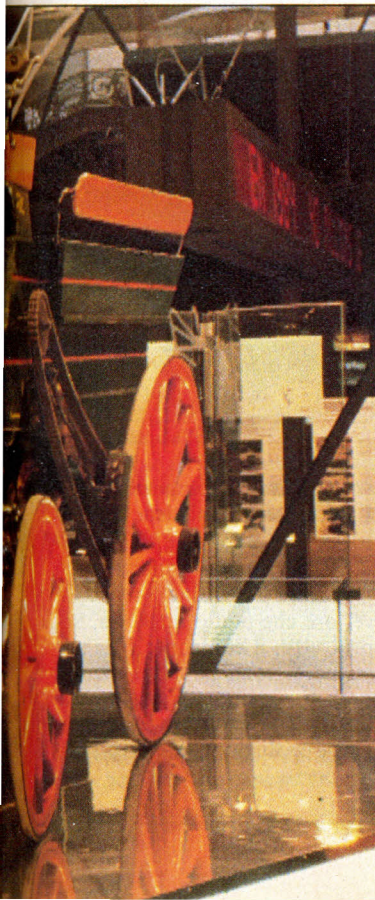
**Alfredo Maria Rossi**

*segue*





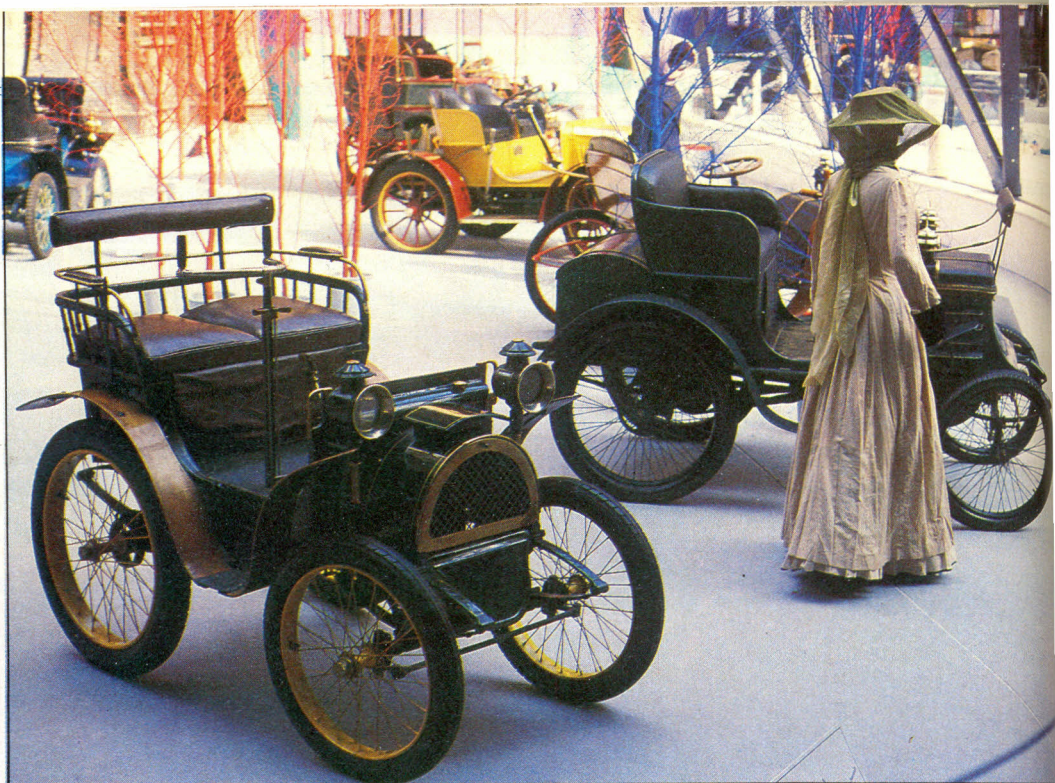
Il manifesto dell'esposizione parigina (a sinistra sotto il titolo, FotoBombara). Sotto a sinistra, la vettura di Delamare-Deboutteville e Leon Malandin, ricostruita per l'occasione, centro della mostra (FotoBombara). La famosissima Bugatti Royale, un modello ormai mitico, in una ambientazione d'epoca (sopra, FotoDPPI). La Tracta del 1930, una delle prime «trazioni anteriori» di serie (sotto, FotoDPPI).



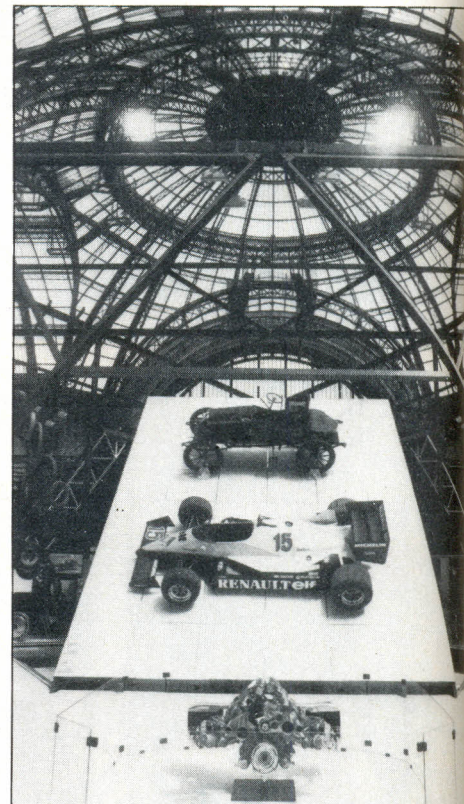
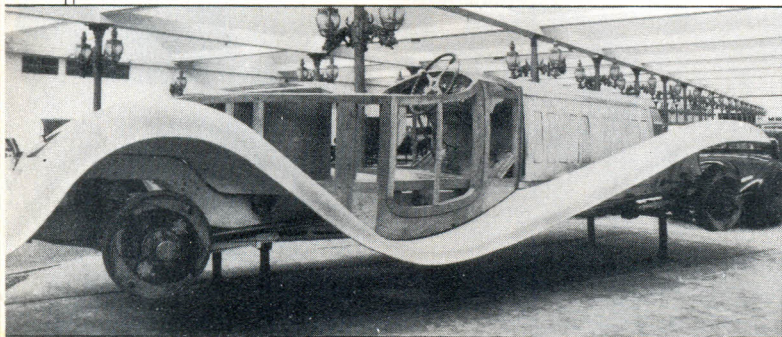
# Guerra dei cent'anni

segue

Delamare-Deboutteville il 12 febbraio 1884. La ricostruzione ha presentato non pochi problemi tecnici, soprattutto per reperire artigiani in grado di eseguire le lavorazioni tipiche dell'epoca. Naturalmente quando si parla di primogenitura per la vettura di Deboutteville, si intende che quella è stata il primo marchingegno a quattro ruote azionato da un motore a benzina a quattro tempi, poiché sia il suo limitato impiego sia la non prosecuzione degli studi, impediscono di qualificarla automobile nel senso stretto. Resta così aperta, dopo aver risolta la preistoria, la disputa per la storia vera e propria ma gli stessi fattori che hanno permesso la

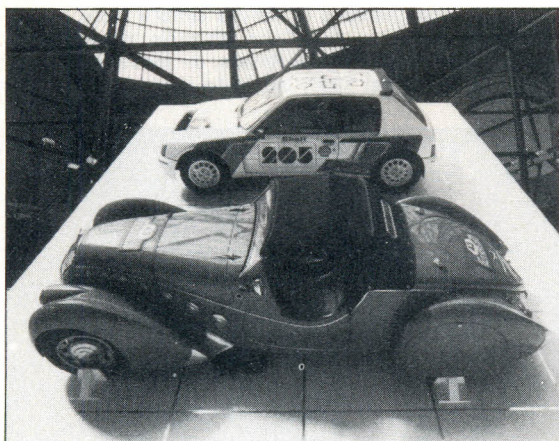


Vestiti d'epoca per le «nonne» (sopra). A sinistra: un particolare del telaio della Bugatti Royale. Sotto e a destra: ieri e oggi dello sport automobilistico francese: Peugeot e Renault (FotoDPPI)



convergenza sulla carrozza da caccia trasformata, verosimilmente saranno di grande impaccio per la composizione di questa parte della disputa.

**LA SEDE.** La scelta è caduta sul Grand Palais, realizzato da un Gruppo di architetti (Louvvet, Thomas, Deglane coordinati da Girault) in occasione della esposizione universale di Parigi del 1900, la stessa che produsse la torre Eiffel e sono, infatti, ben riconoscibili le strutture in ferro che all'epoca erano la tecnologia nascente posta al servizio dello stile «Art nouveau». Nati nella stessa epoca ed entrambi simbolo della ricerca tecnologica, il Grand Palais e l'automobile hanno un altro e più importante punto di contatto: dal 1901 al 1961 questa è stata la sede del Salone dell'automobile di Parigi. Al primo incontro (per la terza edizione della manifestazione, le prime due essendosi tenute nei giardini delle Tuileries) dal 21 gennaio al



12 febbraio 1901, furono presenti 490 espositori e 200 mila visitatori.

**LA MOSTRA.** Anche se limitata alla produzione francese, come per altro è ben precisato dal titolo stesso, l'esposizione è molto interessante, riunendo esemplari che hanno avuto una grande parte nella storia di questi cento anni che hanno così

profondamente inciso sulla storia e sul costume fino a delimitare una vera e propria era. È indubbio, infatti, che l'automobile possa essere presa a simbolo di questi anni, concentrando in sé, praticamente, buona parte della tecnologia e della ricerca di un secolo. La mostra è suddivisa in sette temi: ricerca e tecnologia; Energia; Stile; Fabbri- cazione; Automobilismo sporti-

vo; Economia e aspetti sociali; Ecologia e urbanistica. Il pezzo forte, naturalmente, sono gli altri 150 modelli esposti. Ogni visitatore può quindi scegliere il settore che più lo interessa. Soprattutto, il confronto fra i primi balbettamenti meccanici e i prototipi ancora allo studio, potrà dare la misura della prodigiosa evoluzione che è tutt'ora in corso. □

La storia dell'auto sulle copertine della rivista americana

# Che «Time» fa

Dal 20 aprile 1925, quando pubblicò il ritratto di Walter Chrysler, la prestigiosa testata ha seguito da vicino l'evoluzione del mezzo che ha segnato un'intera epoca

di Gianni Rogliatti

Nel 1923, quando venne fondata la rivista TIME, l'automobile era già diventata maggiorenne da un pezzo visto che il suo anno di nascita è il 1885 (sia pure con qualche discordanza a seconda di chi racconta la storia). Ma come certe persone che tardano a metter giudizio, l'automobile aveva passato i primi trent'anni della sua vita a giocare con ricchi sportivi tra corse e certi viaggi avventurosi nel lontano oriente. C'era voluta la guerra del '15-'18 per far capire che l'automobile, ed il suo robusto fratello, l'autocarro, avevano un avvenire come mezzo di trasporto.

L'automobile era nata in Europa, o almeno nel vecchio continente aveva preso un avvio deciso, ma è di un americano a nome Henry Ford, il merito di aver dimostrato che l'automobile non era un giocattolo e bisognava fabbricarla in grande quantità ed a buon mercato. A questa verità già difficile, ne aveva aggiunta un'altra quasi inconcepibile per i suoi tempi e cioè che bisognava pagare bene gli operai affinché potessero comprare quelle auto che essi costruivano in così grande quantità.

Ma siccome nessuno è profeta in patria, o almeno qualcuno è più profeta di altri, così la prima copertina di TIME su di un personaggio o soggetto automobilistico non è stata dedicata a Henry Ford, bensì a Walter Chrysler, anche lui un costruttore di automobili, famoso a quei tempi almeno quanto Ford, ma forse più simpatico sul piano della notizia.

Comunque il ritardò non è stato grande: la copertina e l'articolo su Chrysler sono del 20 aprile del 1925, mentre quelli su Ford sono del 27 luglio dello stesso anno. Come è noto a chiunque abbia sfogliato almeno una volta la rivista americana, l'argomento che merita la copertina, viene abbondantemente trattato all'interno; ma con Ford le cose non erano così semplici e l'articolo prende a malapena una pagina. Comincia infatti

così «Nessun'altro uomo ha ottenuto altrettanta pubblicità, parlando tanto poco per la stampa» e ancora «Nessun'altro può vantare nella sua vita privata di avere un nome tanto conosciuto».

E poi «Nessun'altro americano, all'infuori del Presidente degli Stati Uniti può stimolare una tale immediata attenzione quando fa una dichiarazione» e tutto questo perché ha stampato il suo nome in metallo sul pre-



Walter Chrysler, il primo su Time

dellino di 12.200.000 «flivvers» (parola intraducibile che indicava le Ford T con altrettanta precisione di quando si dice oggi maggiolino per indicare la Volkswagen a motore posteriore).

L'intervista che seguiva non era stata concessa a TIME ma ad un giornalista del The New York Herald Tribune (uno dei pochi ai quali rivolgeva la parola evidentemente) dalla quale TIME aveva estratto alcune affermazioni importanti. Per esempio che l'aeroplano era ancora una macchina poco affidabile per farne una proposta valida commercialmente ma lo stava studiando e tra qualche anno avrebbe raggiunto la maturità; che la lingua inglese è la più adatta per la tecnica e sarebbe diventata la lingua del mondo. Per quest'ultima affermazione Ford fu molto criticato, e l'articolo riportava il parere di un orientalista che affermava come

l'arabo fosse una lingua assai più duttile... Ma evidentemente il tempo doveva dimostrare che un uomo che aveva già fabbricato (e venduto) 12 milioni e rotti di automobili non doveva sbagliarsi su questioni tecniche, e difatti TIME ha dimenticato l'orientalista ma ha riproposto Henry Ford ed i suoi discendenti su parecchie altre copertine, prima lui il 14 gennaio del 1935, di nuovo lui il 17 marzo del 1941, suo nipote Henry II il 4



La prima volta di Henry Ford

febbraio 1946, Henry II e i suoi fratelli il 18 maggio del 1953, Henry II con i suoi due colleghi concorrenti della G.M. e della Chrysler il 12 maggio del 1958, ed infine ancora Henry II da solo il 20 luglio del 1970.

Certo il vecchio Henry non era popolare ed i sommari degli articoli rispecchiavano questo stato di cose: nel 1941 era «Le sue macchine hanno fatto le strade, le sue fabbriche hanno creato problemi». Il nipote era più simpatico, ed infatti la sua prima «cover Story» diceva «il suo credo: responsabilità per il sindacato e la direzione».

Walter Chrysler era invece un personaggio stimolante: partito anche lui dal niente (era figlio di un macchinista delle ferrovie Union Pacific) aveva creato un impero finanziario che, nel numero di TIME del 7 gennaio 1929, veniva paragonato a quello della General Motors. C'erano molte somiglianze nella va-

rietà delle imprese, nel fatto che Chrysler si fosse costruito un grattacielo tra i più alti di Manhattan, ma c'era una differenza: mentre la General Motors aveva una direzione collegiale la Chrysler, come del resto la Ford, era dominata dalla personalità del suo fondatore.

Questo accentramento di poteri doveva rivelarsi pericolosissimo per entrambe le Case americane, come la storia di molti anni dopo si è incaricata di dimostrare; infatti venuti a mancare gli «uomini-guida» cioè i fondatori, si è prodotta una crisi di identità con tutte le conseguenze.

Il fatto curioso è che oggi la Chrysler cerca la salvezza per mezzo di quello stesso Lee Jacocca che quindici anni fa era stato considerato il salvatore della Ford ma era stato poi esonerato, pare che il suo strapotere, dallo stesso Henry Ford II.

Comunque Chrysler ebbe ancora una copertina di TIME, quella dell'8 gennaio 1934, ma prima era toccato ad un altro personaggio dell'America automobilistica, pochissimo conosciuto e ricordato oggi. Si tratta di Errett Lobban Cord, un uomo per molti versi schivo e misterioso, anche lui interessato a moltissime attività finanziarie e che aveva l'ambizione di fare le auto più belle e lussuose del mondo. Al suo attivo sono le tre marche Cord, Auburn e Duesenberg (la terza l'aveva rilevata dal fondatore e la seconda era una antica marca con il nome della città in cui aveva sede) tutte di grande classe, lussuosissime con motori potentissimi a 8 e 12 cilindri; tutte finite in quel decennio del trenta che ha fatto piazza pulita di tante marche di automobili.

Un altro personaggio importante per via della marca che rappresentava, fu Alvan Macauley, al quale è stata dedicata la copertina del 4 novembre 1935: era il presidente della Packard,

segue

# Che Time fa

segue

allora la marca più prestigiosa d'America che si collocava in un piano concorrenziale addirittura con la Rolls-Royce, grazie tra l'altro al suo motore a 12 cilindri. Ed è un motore Packard a 12 cilindri quello che Enzo Ferrari ha osservato ed ammirato, tanto da indurlo a scegliere questa soluzione per le sue macchine, come racconta nel suo libro «Le mie gioie terribili».

La General Motors ha avuto una serie di copertine a partire dal momento in cui la creatura di William Durant ha dimostrato di essere diventata un colosso. La prima, dedicata al vicepresidente William Knudsen era del 18 gennaio 1937, in un periodo in cui le agitazioni sindacali nell'industria automobilistica americana avevano raggiunto i livelli che abbiamo poi conosciuto anche noi in Italia alla fine degli anni Sessanta; a dimostrazione del fatto che l'industria USA ci precede di ventitrent'anni nel bene e nel male. Ma sulla copertina del 14 novembre 1938 dedicata al nuovo dirigente della G.M. Weaver, si parla già di 2.000.000 di opinioni, cioè di compratori di automobili, naturalmente in un anno.

Ancora una copertina per un uomo Chrysler il 16 ottobre 1939, poi una di quelle dedicate alla dinastia Ford e nuovamente la G.M. con Alfred Sloan il 24 settembre 1945: Sloan è stato l'uomo che è rimasto più a lungo alla testa della G.M. e se non andiamo errati è anche quello rimasto in assoluto più a lungo nella ditta.

Entrò infatti nel 1918 quando la General Motors era solo un agglomerato di aziende, diretto da Durant il quale sarebbe stato costretto a lasciare il suo posto due anni più tardi a causa delle difficoltà economiche che non era in grado di superare.

Fu in quell'epoca che entrò in scena la potentissima famiglia Du Pont (quella della chimica) di cui Sloan era l'uomo di fiducia. Dal 1923 quando a 38 anni ne divenne direttore generale al 1956 quando andò in pensione ma rimase come presidente onorario, Sloan ha ricoperto tutte le maggiori cariche in seno alla G.M. portando l'azienda a superare brillantemente la crisi degli anni Trenta, alla riconversione industriale dopo l'enorme sforzo bellico negli anni Qua-

ranta fino a battere tutti i record di produzione e guadagni negli anni 50 e 60. Per dare una idea delle dimensioni della G.M. basti citare quanto ha detto Gianni Agnelli in varie occasioni e cioè che i guadagni della Casa americana equivalgono a tutto il fatturato della Fiat.

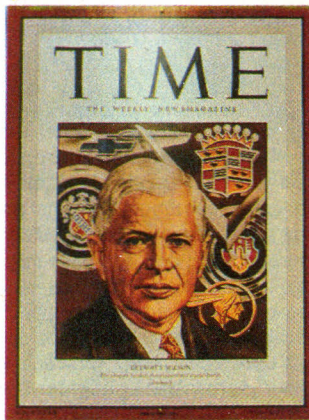
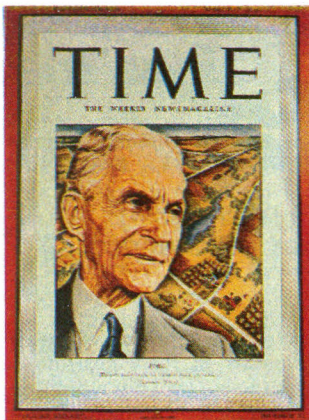
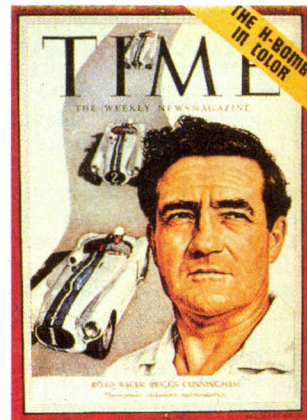
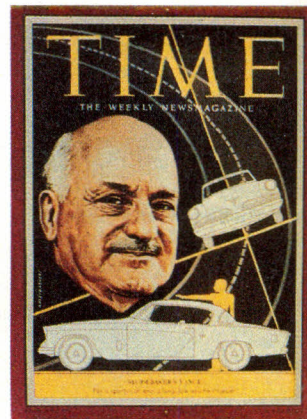
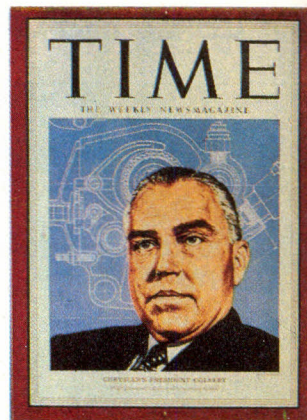
Il 3 dicembre 1945 la copertina di TIME ha portato una sorpresa nel mondo dell'auto: non più un dirigente d'azienda infatti, ma il capo del potente sindacato dei metalmeccanici Walter Reuther, l'uomo che per decenni è stato la controparte della più potente industria del mondo, e quindi potente anche lui.

Dopo altre due copertine dedicate al già citato Henry Ford II ed a Charles Wilson della G.M., ecco un'altra novità che segna una svolta e mostra come il settimanale americano sia sempre stato attento alla evoluzione dei consumi. Il 31 ottobre 1949 la copertina è dedicata a Raymond Loewy, un «designer» di origine francese, ben noto per i suoi interventi stilistici nei campi più disparati e, nell'ambito dell'automobile per avere disegnato la famosa Studebaker «simmetrica» appunto di quell'anno.

Il sommario diceva che Loewy migliorava le curve di vendite; in inglese si usa una parola traducibile come «rendere aerodinamico» ed in questo doppio senso stava appunto il significato dell'intervento dello stilista teso a rendere il prodotto automobile più gradevole esteticamente, magari anche indipendentemente dalle sue qualità meccaniche. Tanto è vero che la Studebaker che era quasi fallita ebbe una ripresa spettacolare per alcuni anni.

Le tre copertine seguenti, erano ancora dedicate a uomini dell'industria automobilistica americana, Lester Colbert della Chrysler il 29 gennaio 1951, Harold Vance della Studebaker il 2 febbraio 1953 ed i fratelli Ford il 18 maggio 1953. Poi una nuova sorpresa: il 15 febbraio 1954 si parla di Heinz Nordhoff e del suo miracoloso «maggiolino» Volkswagen che ancora non si chiamava così ma già cominciava a fare concorrenza alle fabbriche locali.

Non c'è dubbio poi, che l'interesse per l'industria europea sia stato anche il risultato dell'interesse degli europei per gli Stati Uniti e, di conseguenza per la rivista TIME che dal 1946 ha lanciato la sua edizione internazionale prodotta a Parigi, con notevole vantaggio nei tempi di distribuzione e che dal 1973 ha



Dall'alto. Ancora Ford nel 1941  
Il sindacalista Walter Reuther  
Charles Wilson della General Motors  
Raymond Loewy, stilista

Dall'alto. Lester Colbert della Chrysler  
Harold Vance, Studebaker  
Heinz Nordhoff della Volkswagen  
Briggs Cunningham, lo sportivo



anche contenuti diversi da quella americana.

Il 26 aprile 1954 la copertina è toccata a Briggs Cunningham: questi è uno dei primi americani ad avere apprezzato le auto sportive europee, e certamente il primo ad avere tentato con successo di costruire in USA auto sportive da competizione all'altezza della concorrenza d'oltre Atlantico.

Ricchissimo di famiglia, si è potuto permettere il lusso di «sponsorizzare» se stesso partecipando anche alle gare europee con le macchine che portavano il suo nome ed accumulando una esperienza preziosa che in patria mancava.

Poi c'è nuovamente la G.M. col suo uomo di punta Harlow Curtice (il successore di Sloan) prima con la copertina del 1° novembre del 1954 e poi con quella di «Uomo dell'anno» del 2 gennaio 1956; ma attenzione in mezzo il 20 giugno 1955 spunta nuovamente il sindacalista Reuther a ricordare che il fronte del lavoro è molto importante nel panorama dell'industria.

Ancora una volta tocca allo stilista con George Walker della Ford il 4 novembre 1957: le macchine si vendono sempre più per come appaiono agli occhi del potenziale acquirente, dato che funzionare funzionano tutte e, specie in quelle americane, non ci sono grosse differenze di contenuti da marca a marca. E difatti il 12 maggio 1958 in copertina ci sono i tre presidenti delle maggiori Case automobilistiche americane: Lester Lum Colbert della Chrysler, Harlow H. Curtice della General Motors ed Henry Ford II della Ford. Tutti insieme appassionatamente ed ancora ignari dei guai a venire.

Che ne era stato delle altre Case automobilistiche, che in USA si erano contate a centinaia, anzi a migliaia dal tempo dei pionieri? Tutte sparite, comprese quelle che avevano tentato di inserirsi nel secondo dopoguerra come Kaiser-Frazer (Kaiser aveva fatto i soldi in tempo di guerra con le navi Liberty) e come Tucker; questi è stato forse più visionario che imbroglione, avendo concepito un'auto che nel 1947 era di almeno vent'anni avanti alle altre. Ma anche lui come tanti o sbagliò i conti o non capì che l'automobilista medio vuole automobile contemporanea e non una da fantascienza; cosa che invece sanno benissimo i costruttori di maggior successo.

Ma in America era rimasta una

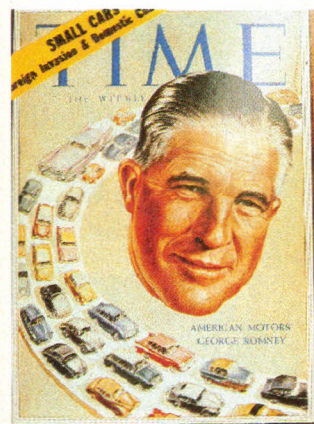
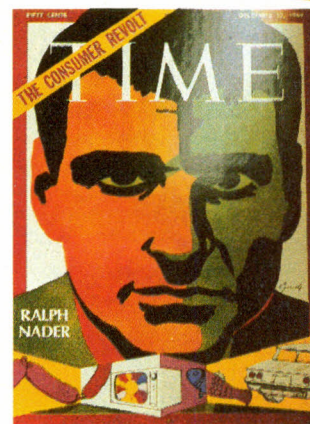
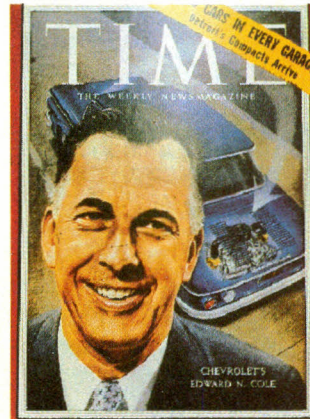
quarta marca, nata dalla unione della Nash e della Hudson che aveva poi anche assorbito la Jeep corporation, ex Willis. Il 6 aprile 1959 la copertina di TIME era appunto dedicata a George Romney, capo della American Motors, il quale aveva trovato uno spazio vitale per la sua piccola azienda, costruendo le piccole automobili che cominciavano a piacere ad alcuni americani, e che solo erano vendute dalle Case estere, iniziando un fenomeno a lunga portata. Poco dopo era la volta di Edward Cole, capo della Chevrolet, una delle cinque sorelle G.M. che nell'articolo del 5 ottobre 1959 preannuncia il nuovo sviluppo del mercato che si avviava verso due auto per ogni famiglia, delle quali una sarebbe stata la «compatta americana». Le Case europee trovano pane per i loro denti sul mercato USA, tanto che ci furono molte battaglie in quegli anni, con più di una marca europea sconfitta.

Poi era la volta di James Moran, un venditore della Ford il 24 marzo 1961, che spiegava come fosse il momento del cliente che ha sempre ragione e generalmente si portava via la macchina a prezzi stracciati.

E il 18 maggio 1962 si fa il punto con Frederic Donner, nuovo presidente del consiglio di amministrazione della G.M. che è ovviamente la più grande industria del mondo; ma poi torniamo ad un uomo della Chrysler, Lynn Townsend che nel numero del 28 dicembre 1962 comincia a parlare di un mercato mondiale dell'automobile, con tutte le conseguenze del caso.

Ed ecco Lee Iacocca, il fenomeno della Ford, con copertina del 17 aprile 1964; di chiara origine italiana è venuto spesso da noi e ci ha informati che il suo nome (che si pronuncia Li) si deve al fatto che i suoi genitori fecero il viaggio di nozze a Venezia, rimasero incantati al lido e chiamarono Lido il primo figlio (che poi si modificò il nome). Sempre sulla aneddotica c'è da aggiungere che Iacocca ama i cavalli (usa bottoni da polso a forma di cavallo, anche abbastanza grossi) e chiamò Mustang, cioè cavallo selvaggio il modello sportivo di maggior successo della Ford.

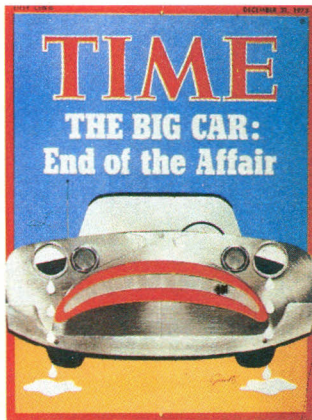
Il 9 luglio 1965 approda sulla copertina di TIME anche il campione del mondo di Formula 1 Jim Clark, l'uomo grazie al quale il padrone della Lotus Colin Chapman ha cambiato



Dall'alto. H. Curtice (G.M.) uomo dell'anno George Walker, stilista della Ford Colbert, Curtice e Ford II G. Romney della American Motors

Dall'alto. E. Cole, direttore Chevrolet Jim Clark, campione del mondo Agnelli, primo italiano dell'auto Il discusso Ralph Nader

segue



## Che Time fa

segue

aspetto alle auto da corsa moderne. Preso infatti Clark e sdraiato per terra davanti ad un motore Coventry Climax da 1500 cc, Chapman vi disegnò intorno la Lotus 25 dalla quale derivano tutte le auto monoposto moderne a motore posteriore.

Ancora una volta la G.M. è in copertina con il presidente James Roche il 20 maggio 1966 e poi il «nostro avvocato» Giovanni Agnelli il 17 gennaio 1969; il sommario dice «Italia: industriali come eroi» e non aveva tutti i torti visti gli autunni caldi e gli anni di piombo a venire.

Il 12 dicembre 1969 la copertina è toccata a Ralph Nader, un personaggio alla Marco Pannella che anziché alla politica si è dedicato all'economia con risultati spesso molto vistosi: partendo dal presupposto che le grandi industrie americane se ne infischiano del benessere dei clienti ha condotto una serie di indagini nei più svariati settori, uno dei quali è proprio l'automobile. Nel suo libro «L'auto che uccide» ha scelto come esempio di automobile mal fatta la Chevrolet Corvair con motore posteriore a 6 cilindri raffreddato ad aria e ruote indipendenti, ispirata alla Porsche.

Certo la macchina non era una Porsche ma quanto a decidere che fosse «pericolosa a qualsiasi velocità» (questo era il titolo originale inglese) ce ne corre. Sfortunatamente i legali della G.M. invece di contestare le sue affermazioni sul piano tecnico (facilmente da smontare) commisero l'errore di mettergli alle calcagna degli investigatori privati, nemmeno tanto bravi perché si fecero notare. Il subbuglio che ne seguì fu tutto a favore del Nader che infatti ha riscosso la simpatia non solo del pubblico americano di cui divenne il paladino, ma anche dell'articolista.

Torna Henry Ford con un bel titolo «riforma senza rivoluzione» il 20 luglio 1970 e poi cominciano i dolori; 31 dicembre 1973: «l'automobile grande, fine dell'idillio» (evidentemente tra l'auto grande ed il cliente americano che la trova sempre più costosa, sciupona e difficile da mantenere); 10 febbraio 1975: «Sconti ed auto più piccole, la scommessa di Detroit»; 12 gennaio 1976: «L'industria europea dell'auto nei guai»; 2 luglio 1979: «Il pasticciaccio dell'energia; automobilisti in ansia,

camionisti in rivolta, OPEC insaziabile».

E qui siamo al crepuscolo degli dei: la copertina mostra un uomo che si porta a spalle la macchina, mentre in apertura di servizio un arabo sghignazzante tiene in una mano l'aquila, il simbolo degli Stati Uniti, e la sta spennando con l'altra. La storia è delle più tragiche, con gente che si prende a botte per qualche litro di benzina ed altre amenità del genere.

E ancora l'8 settembre 1980 il titolo è «Detroit in salita» con i tre grandi che si aiutano a vicenda, Murphy della G.M., Caldwell della Ford e Iacocca che frattanto è approdato alla Chrysler.

Una pausa d'evasione con la copertina «Grand Prix» del 31 agosto 1981, miti e miserie della Formula 1 che tutti conosciamo attraverso le notizie di cronaca (di vari colori). Poi la ripresa: il 9 agosto 1982 una Fiat Ritmo piegata su se stessa in una stretta inversione di marcia illustra quello che noi sappiamo molto bene: il giro di boa della Casa torinese dopo la marcia dei 40.000 e tutto il resto.

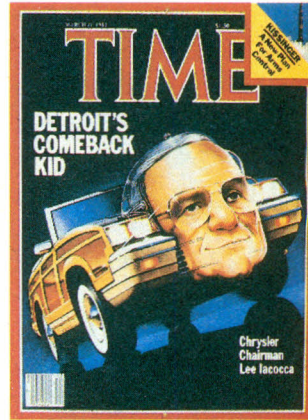
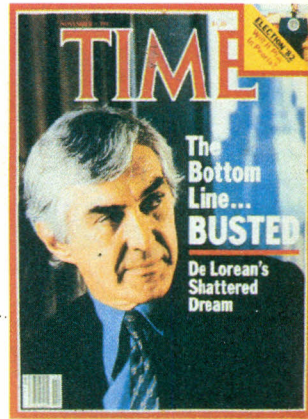
Il 1. novembre 1982 è la volta di John De Lorean ad avere l'onore della copertina, solo che questa volta è... onore alla rovescia, perché il sogno o quello che fosse è sfumato, insieme ad alcune centinaia di miliardi versatigli dal governo inglese affinché mettesse in moto una fabbrica di auto nell'Irlanda del Nord depressa da secoli di storia e da decenni di guerra civile. È una lezione che tutti i governi dovrebbero tener presente, e cioè che non si fa del bene tenendo in piedi una azienda che perde continuamente soldi, e certamente si finisce per fare molto male agli operai.

E per finire ancora una volta Lee Iacocca, «il ragazzo di Detroit che torna alla carica». Ce la farà a ridare slancio alla Chrysler? Vedremo. Intanto è di questi giorni la notizia che Iacocca è tornato alla carica anche col suo vecchio amico Alessandro De Tomaso, col quale aveva fatto alcuni accordi ai tempi della Ford per costruire in Italia le Pantera, auto sportive con motore Ford.

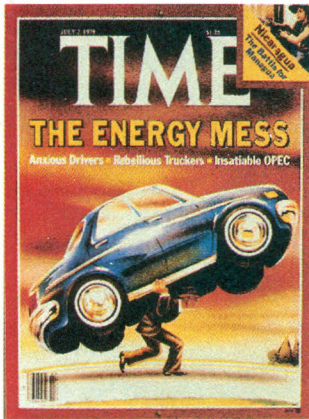
Ora si parla di Chrysler sportive da costruirsi alla Maserati: il progetto non ha meritato ancora una copertina di TIME e speriamo che se e quando ciò avverrà sarà perché è stato un successo.

Gianni Rogliatti

Per gentile concessione di **MOTOR ITALIA**



Dall'alto. Il mondo dei Gran Premi  
Il giro di boa della Fiat  
La «fine» di John De Lorean  
L'attacco di Lee Iacocca



Dall'alto. La fine delle maxi automobili  
Difficoltà per l'industria europea  
1979: la questione energetica  
Lotta fra i tre di Detroit

## Avremo una F. 1 Ferrari diesel?

VI INVIO questa «lettera aperta» all'ingegner Enzo Ferrari e spero che la pubblicate, visto l'interesse del tema trattato.

Commendatore, lei giorno dopo giorno, con la sua tenace saggezza ha saputo costruire la bandiera che rappresenta il rampante livello tecnologico italiano. Una bandiera favolosa che oltre a dare lustro all'Italia, benefica noi italiani, perché quando vince la Ferrari, vince l'industria italiana nel mondo. Una bandiera quindi che va issata sempre più in alto. Compito arduo, dirà lei, caro commendatore, ed è vero, ma è mia piena convinzione che il viaio che ha saputo coltivare e che costantemente mantiene agitato, sia all'altezza anche in futuro dell'ambizioso compito che l'aspetta. Magari chi segue la vicenda dal di fuori, spondone la causa, vorrebbe e pretenderebbe di più di quanto la Ferrari sa esprimere in questo momento: forse hanno ragione, ma è pur vero che la Casa di Maranello ha vinto gli ultimi mondiali marche. Forse ci siamo anche già dimenticati che la Ferrari senza le sfortunate vicende capitate ai piloti, avrebbe potuto vincere comodamente anche i rispettivi mondiali conduttori. Pazienza, a questo mondo non si può avere sempre tutto e subito. Caro ingegnere, a lei che ama definirsi agitatore di idee, voglio sottoporre il seguente importante quesito: poiché la F. 1 rappresenta la massima espressione tecnologica applicata all'automobile e poiché stiamo constatando che in questi ultimi tempi l'automobile impiega sempre di più motori a ciclo diesel; se è vero anche che questo propulsore consuma meno, ben venga! A questo punto però non sarebbe importante affinare anche questo motore attraverso la Formula Uno come si è fatto col motore a ciclo otto? Ultimamente si è passati dai diesel lenti ai diesel veloci, ma penso che il tutto sia ancora molto relativo, che molto sia ancora da fare e che solo attraverso la Formula Uno sia possibile ottenere tutto quello che ha di buono in corpo questo propulsore e conferirgli nello stesso tempo i dovuti perfezionamenti. Sempreché la Formula Uno riesca ancora a mantenere un po' della sua immagine e dei suoi fini, senza scivolare troppo nel vortice solamente lucroso. Siccome la ritengo la persona più qualificata a dare una risposta a un quesito di questo genere ci terrei molto a conoscere un suo autorevole parere.

Giulio Cambiuzzi - Imola (Bologna)

A PRIMA vista improponibile, l'alternativa dei motori diesel in F. 1 è forse meno remota di quanto non si pensi. Già si è visto nell'offshore che le prestazioni dei diesel e dei motori marini a benzina si equivalgono, e lo stesso sta accadendo sulle auto di serie, dove il divario fra i due tipi di propulsori si è ridotto al minimo, per i passi da gigante che ha compiuto la tecnica dei diesel negli ultimi anni. Esistono naturalmente ancora enormi problemi da risolvere prima di passare a un impiego competitivo dei motori a gasolio in F. 1, ma è certo che con un favorevole rapporto di cilindrata ci si potrebbe attendere in futuro delle imprevedibili sorprese dai diesel. In proposito la Fisa farebbe bene ad esaminare la cosa e a prevedere nel regolamento della massima formula la possibilità di impiegare questi propulsori,

anche perché se è vero che la F. 1 è la massima espressione tecnica dell'automobilismo non si vede perché si dovrebbe escludere a priori un tipo di motore che è sempre più una realtà nella normale circolazione stradale. Sicuramente da un impiego agonistico, la tecnica dei diesel trarrebbe un enorme giovamento, ma in proposito sarebbe interessante ascoltare l'opinione dell'ingegner Ferrari, che comunque nella conferenza stampa dello scorso febbraio aveva precisato il suo punto di vista con la frase: «Io sono nato sui motori a benzina e non intendo cambiare...». Per cui difficilmente vedremo una F. 1, o anche solo una GT, di Maranello a gasolio. Del resto a proporre oggi una cosa del genere si rischia di passare per blasfemi, ma come si è visto più volte in passato, nulla si può negare a priori senza il rischio di essere clamorosamente smentiti dai continui progressi della tecnica.

## Lini, per mettere ordine nell'Irpa

HO LETTO a suo tempo la nota di Cevenini da Dallas, coi rilievi su presunti fatti spiacevoli attribuiti al presidente della Irpa, Cahier; ed ho letto la risposta di Cahier, con la vostra chiosa, a pagina 77 del numero 30 di AS. Sono stato tirato in ballo in una vicenda che può interessarmi direttamente in quanto giornalista, ma alla quale sono estraneo per quanto attiene l'associazione internazionale dei giornalisti.

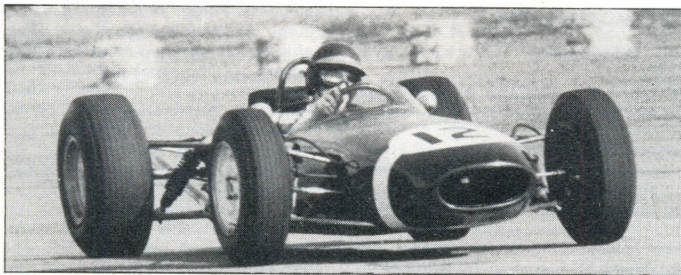
Debo ringraziare i colleghi che da tempo (e non da Dallas) fanno pressioni nei miei confronti perché io torni a far parte della Irpa, e che insistono perché io debba occuparmi seriamente dei fatti nostri, leggi i rapporti dei giornalisti con le organizzazioni sportive, le condizioni di lavoro. È un attestato di stima che ovviamente fa piacere ricevere, segno che trentacinque anni di professione condotta secondo una certa linea son valsi almeno a procurarmi la stima dei colleghi. Tuttavia intendo precisare talune cose basilari. Io sono stato uno degli undici o dodici (non ricordo bene) che un certo pomeriggio d'estate si sono riuniti in una roulotte nel retrobox di Zandvoort per fondare la Irpa. Come sempre accade in circostanze come quella, eravamo tutti pervasi da slanci e intenzioni commendevoli. Purtroppo una volta iniziata questa avventura, passati non mesi ma anni, ho dovuto constatare che le buone intenzioni iniziali erano state dimenticate, da parte di taluni, e probabilmente non c'erano mai state da parte di altri. La Irpa non è mai diventata una vera associazione di giornalisti (intendendo veri giornalisti) ma per ragioni che mi son sempre sfuggite si è via via dilatata accogliendo tante persone che giornalisti non erano. Persone stimabili, beninteso, ma che non avrebbero dovuto trovar posto in una associazione di categoria. Con tra l'altro l'equivoco iniziale e perpetrato di un presidente che giornalista non è. Ho tentato molte volte, scrivendo ai membri più rappresentati-

vi, di far capire l'assurdità di certe situazioni, le anomalie di certi comportamenti. Nessuno è parso sensibile a fatti evidenti, nessuno mi ha dato retta. L'impressione è che ad ognuno bastasse il fatto di aver ricevuto un bracciale che semplificava l'accesso ai circuiti senza curarsi di quanto altro accadeva o poteva accadere. Cosicché me ne sono andato, forse in modo irritante per taluni, visto che ne ho informato circa 400 persone con un cartoncino scritto in tre lingue! Le ragioni che hanno determinato il mio distacco dalla Irpa sono tuttora esistenti, per cui non vi è motivo per il mio «rientro». Io non intendo dar credito alle voci che mi danno come futuro presidente della attuale Irpa, nel senso che — come ho appena detto — così come è oggi questa associazione è lontanissima sia dalle idee iniziali, sia dalla mia concezione della professione giornalistica (che è poi la stessa concezione che hanno, o dovrebbero avere, tutti i veri giornalisti). Ringrazio ancora, peraltro, quelli che a Detroit hanno innalzato un cartello con scritto «Lini for president», e quelli che continuano a sollecitarmi in questo senso, e non sono soltanto gli italiani. Sono gli stessi che parecchio tempo fa avevano preso contatto col presidente della Fisa, Balestre, perché io diventassi il presidente della commissione stampa Fisa. Balestre stesso me ne ha parlato, ma da quanto ho poi saputo ha «scantonato», perché io sarei «uno scomodo». A questo punto debbo dire che ha ragione, sia Balestre sia chi si allarma all'idea che io possa davvero occuparmi a fondo del problema. Perché se l'ipotesi (per ora in aria) di una mia assunzione di responsabilità in questo settore dovesse concretizzarsi, io sarei davvero uno scomodo, per la mia linea di condotta che è molto semplice: i giornalisti sono una cosa ben definita e definibile; i pubblicitari sono una cosa totalmente differente; gli pseudo giornalisti altrettanto. E le mie azioni sarebbero tutte in questa direzione. Cosa che ovviamente sarebbe sgradita a chi sguazza nell'equivoco, facendo gli affari suoi. D'altra parte c'è una cosa che è importante, e sono le condizioni di lavoro. E di queste, anche se sono fuori da ogni associazione, mi sono sempre occupato e concretamente, a favore di tutti. Per semplice egoismo, per non dovermi trovare in difficoltà al momento della trasmissione dei servizi, ad esempio, o per avere delle libertà di azione «normali». Tutte cose che sono andate a beneficio di tutti. Che, poi, ci sia stato chi è andato in giro a farsi bello coi risultati ottenuti da me, è un altro discorso, che fa soltanto sorridere di compatimento. Un esempio? L'anno scorso a Zandvoort sono stato io a protestare violentemente contro l'ammucchiamento dei giornalisti in un locale che al massimo poteva essere la rimessa di attrezzi agricoli, facendo sottoscrivere da una sessantina di persone un documento che ho portato personalmente a Balestre ed Ecclestone. Un'ora dopo qualcuno ha ripetuto passo passo l'azione! Facendosene poi bello!! Detto questo non resta che sperare che davvero i giornalisti si sveglino, ma soprattutto che si contino guardandosi in faccia. La professione è una cosa, le amicizie più o meno interessate un'altra. Se davvero deve esistere una associazione di giornalisti, che lo siano effettivamente. E non è poi tanto difficile come si vorrebbe far credere effettuare una selezione. An-

## LA FOTO Campione alla memoria

VORREI vedere pubblicata nella rubrica «La foto» un'immagine di Jochen Rindt insieme a qualche dato sulla sua carriera agonistica.

Matteo Pignoni - Bologna



SONO PASSATI vent'anni dal debutto in F.1 di Jochen Rindt, l'unico pilota a cui è stato assegnato il titolo mondiale conduttori alla memoria. Fin dal suo esordio, Rindt si era sempre battuto con un'idea ben precisa, vincere il campionato iridato, ma proprio nel momento in cui aveva praticamente raggiunto il suo sogno, uno di quei tragici scherzi a cui ci ha abituato il destino gli impedì di raccogliere il meritato trionfo. Era la vigilia del GP d'Italia del 1970 quando Rindt, uscì di pista poco prima della Parabolica per un cedimento della sua Lotus 72. L'urto fu fatale, ma nei restanti GP nessuno riuscì a superare il punteggio del pilota austriaco a cui andò il titolo alla memoria. Rindt era nato a Mainz in Germania, ma aveva sempre vissuto in Austria, dove aveva anche debuttato nelle corse all'inizio degli anni Settanta. Risalgono al 1964, in F.2, i primi risultati e il debutto in F.1 nel GP d'Austria. Vincitore della «24 ore» di Le Mans del 1965 con la Ferrari 250 LM, non sempre era riuscito a mettersi in luce nella massima formula, a causa della scarsa competitività della sua Cooper. Campione europeo di F.2 nel 1966, vinse il primo GP nel '69, con la Lotus. Il 1970 doveva essere il suo grande anno e nella fase iniziale della stagione aveva già vinto cinque gare iridate, prima del tragico schianto di Monza.

Nella foto: Jochen Rindt al suo debutto in F.1 con la Brabham-BRM nel GP d'Austria del 1964.

# LA VOSTRA TECNICA

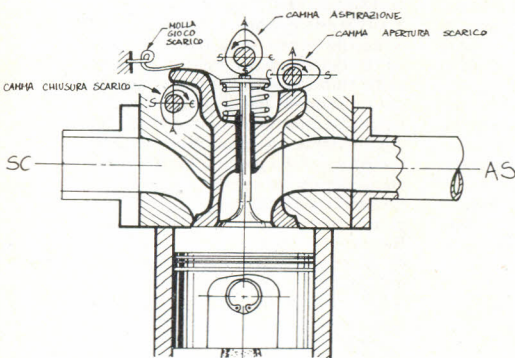
## Valvole «speciali» ma non eccellenti

VI INVIO questo progetto per la rubrica «La vostra tecnica». Si tratta dell'ennesimo tentativo di migliorare un motore a quattro tempi tramite un sistema di valvole speciali che permettano una eccellente fase di aspirazione e scarico. Queste sono le principali caratteristiche del sistema: vi è una valvola di aspirazione normale centrale, una valvola di scarico asimmetrica con finestrata di aspirazione e comando desmodromico e gli alberi a cammes controrotanti collegati ad ingranaggi. Attendo quindi il vostro giudizio su questo progetto.

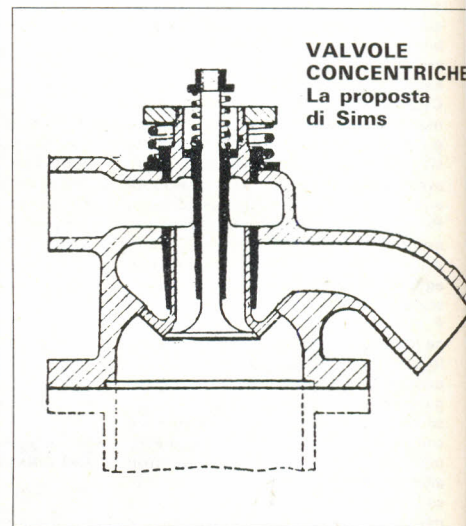
Franco Cimatti - Reggio Emilia

Questo progetto non ha alcuna reale possibilità di applicazione sui moderni motori di elevate prestazioni per svariati motivi, dei quali indichiamo di seguito i più evidenti. Innanzitutto vi è da osservare che la valvola di scarico, di grandi dimensioni e dotata di uno stelo di diametro assai rilevante, tenderebbe probabilmente a deformarsi e quindi non sembra in grado di assicurare una adeguata tenuta ai gas. Essa gode, è vero, di un certo raffreddamento interno da parte della miscela fresca che la attraversa, ma questo fatto, oltre a peggiorare il riempimento del cilindro a causa del riscaldamento che la carica subisce, determina anche la formazione di un lato «caldo» e di uno «freddo» nella valvola di scarico medesima. Inoltre alle aperture parziali appare assai probabile che si possano verificare fughe di gas combusti attraverso il condotto di aspirazione, almeno a giudicare dal disegno. La conformazione dei condotti ci sembra poi piuttosto lontana da quella ottimale per quanto concerne il rendimento volumetrico. Per evitare che la valvola di scarico tenda a disporsi di traverso nella sua guida è inoltre necessario che essa venga aperta da due cammes collocate in posizioni diametralmente opposte e che venga richiusa da altre due cammes (anch'esse diametralmente opposte). Anche l'assorbimento di potenza di una distribuzione di questo tipo certamente deve essere ben più elevato rispetto a quello di una distribuzione di tipo tradizionale (per riportare la grossa valvola di scarico a contatto con la sede anche a regimi di rotazione non elevati va sprecata una non trascurabile potenza). Infine va rilevato che la

soluzione proposta, oltre a non presentare alcun vantaggio reale rispetto a quella tradizionale, si rivela complessa, macchinosa e, cosa gravissima, di realizzazione assai costosa. Lo schema comunque non è inedito dato che venne proposto già agli inizi del secolo dal tecnico inglese Sims, con comando ad aste e bilancieri (quello di scarico era a forchetta, ovvero premeva su due zone diametralmente opposte della valvola) e con richiamo di entrambe le valvole affidato alle consuete molle a elica cilindrica; esso non trovò alcuna applicazione pratica.



**VALVOLE COASSIALI**



segue

che se in taluni Paesi non è come da noi, dove chi si professa giornalista non essendolo è perseguibile penalmente. Quel che è importante, invece, è che tutti i giornalisti siano sullo stesso piano, appartengano o meno a una associazione. Non esistono «eletti» solo perché hanno un bracciale. Bracciale che nelle intenzioni doveva solo facilitare le procedure burocratiche di accesso, mentre nella mente di taluni era diventato un distintivo di privilegi inammissibili.

Franco Lini - Milano

FRANCO LINI, decano della stampa automobilistica internazionale, ha formulato, senza volerlo, un vero e proprio discorso programmatico su quelli che saranno i suoi passi nel caso di una sua elezione a presidente dell'Irpa. Al contrario di quanto fanno solitamente i candidati alla vigilia di un'elezione, quello che Lini propone è un discorso «scomodo», formulato con la schiettezza che ben conosciamo e apprezziamo fin dai tempi in cui era inviato di AS. Da parte nostra non possiamo che appoggiarlo in questa decisa presa di posizione. Se la candidatura di Franco Lini si concretizzerà in una sua elezione a presidente saremo ben lieti di vedere una della massime cariche nell'ambito del circus iridato rivestita da un personaggio che, al contrario di tanti altri, è al di fuori da compromessi e giochi di potere.

### Sbagliando si impara

È VERO che sbagliare è umano, ma perseverare è diabolico. È quanto è accaduto all'ennesimo Rally di Roma (ex Fiuggi). Da concorrente mi attendevo varie cose: innanzitutto una scelta più razionale delle prove. Soprattutto considerando il periodo di svolgimento e le località prettamente turistiche. In special modo, se si conosce che una certa PS è ricolma di gente che va a fare il pic-nic, e che è impossibile chiudere la strada, essendo l'unica per due paesoni, non si continua a metterla... e ad annullarla. Nel sud e specialmente nel Lazio e a Roma soprattutto, i rally sono quasi sconosciuti. Questo vuol dire specialmente mancanza di sponsor. Ebbene in piazza del Popolo non c'era neanche uno striscione che

spiegasse il raggruppamento di «macchine colorate». Nei giorni precedenti l'affluenza di gente in centro era stata enorme ma non si era visto il minimo «cartellino» che annunciava la manifestazione. Personalmente ho offerto all'organizzazione di illustrare la gara tramite una radio privata, dove il mio copilota ha un programma di motori. Naturalmente avevo chiesto uno «sconto» sulla tassa di iscrizione, ma mi è stato risposto che questo favore era solo per gli equipaggi stranieri. Inoltre era stata annunciata «mamma» RAI... che tra Olimpiadi, eccetera, posso immaginare come e quando ne parlerà. Inutile infierire, ma anche le idee buone non sono state sfruttate a dovere. Il parco chiuso la sera prima era okay, ma costringere gli equipaggi a tornare alla 22/23 per mettere la auto in ordine fa restare senza parole. Questa nota è scritta perché nella

penuria di sponsor non si può pensare che è meglio fare una cosa che non farla, per me è meglio farla bene che farla così. Piero Giannini - Roma

NOI SIAMO invece del parere che sbagliando si impara, e in fondo gli errori di Romano Fazio, organizzatore del 5. Rally di Roma, sono veniali. Indubbiamente si poteva far meglio, scegliendo un tracciato che non comprendesse quella discutibile prova speciale, soppressa appunto (per due delle tre volte in cui era in programma) per giustificata prudenza, viste le difficoltà nel garantire la necessaria sicurezza. Anche per quel che riguarda la pubblicizzazione della gara si poteva fare di meglio, cercando per tempo l'appoggio della stampa e delle radio romane e allestendo in anticipo la pedana di partenza (pronta solo al sabato pomeriggio) e striscioni o manifesti che annunciassero la gara. Non pensiamo però che gli sponsor disertino i rally del centro-sud perché si registrano queste manchevolezze. Il problema è di fondo e solo con una lunga opera di convincimento da parte degli organizzatori e dei singoli piloti può essere risolto. Certo è che una cosa tira l'altra, e se non si disputeranno con regolarità le gare non si può nemmeno sperare di veder piovere dal cielo gli sponsor. Per cui ben venga, pur con i suoi difetti, l'opera di Romano Fazio, a cui casomai piloti e mass media locali potrebbero cercare di dare una mano disinteressata.

### fermoposta

**MASSIMO GOMARASCA - Monza (Milano)** — Pubblichiamo il tuo appello: tutti i tifosi di Piquet e Pierluigi Martini possono corrispondere con Massimo Gomarasca, viale Europa 11, 20052 Monza (Milano).

**LORENZO TASSO - Riva Trigoso (Genova)** — Prima di escludere la Scuola Federale ti consigliamo almeno

di fare un tentativo: non si sa mai. Nel n. 32 di AS abbiamo pubblicato gli indirizzi delle principali scuole a cui potrai rivolgerti. Il costo di un corso si aggira sul milione e mezzo.

**ROBERTO SALIN - Mestre (Venezia)** — I tuoi disegni sono validi, ma il progetto di una F.1 è ben più complesso. Per potere pubblicare

quanto ci hai inviato dovremmo ricevere anche uno schizzo della vettura finita ed eventualmente anche altri dati e misure.

**MAURIZIO MAROTTA - Gorizia** — Puoi scrivere a Ghinzani c/o Osella Squadra Corse, strada Brandizzo 245, 10088 Volpiano (Torino). Per ricevere i nostri adesivi dovrai inviarti 450 lire in francobolli.

## IL DITO SULLA PIAGA

# Piloti: colpevoli o innocenti?

VORREI far notare ai lettori di Autosprint che i provvedimenti della FISA a carico di Mansell hanno precedenti (Jones, Jarier, Villeneuve) ben peggiori della scorrettezza di Nigel, che sono passati del tutto inosservati. A mio parere l'episodio di Detroit andava risolto con bandiera nera per il pilota e una multa; questo, senza condizionarlo per un anno intero, trasformandolo da protagonista in comparsa. Tutto ciò servirebbe a ridare credibilità a Balestre: ebbene, io sono convinto che Balestre stia pagando in credibilità l'ignoranza e l'opportunismo dimostrato fin qui, nulla di più. Del senno di poi son piene le fosse, diceva qualcuno... Se davvero Balestre vuole credibilità, dovrebbe chiudere col passato, circondarsi di tecnici qualificati, e redigere con loro «d'autorità» un regolamento fatto finalmente per la sicurezza. Basta con le assurde diminuzioni di peso, il peso deve aumentare, e di molto, e così via... un regolamento preciso, chiaro, che eviti i casi Ickx e Tyrrell e che garantisca la sicurezza del pilota. Certi provvedimenti servono solo ad alimentare la verva polemica degli pseudogiornalisti sportivi dei grandi quotidiani italiani (rosa, marroncini o bianchi che siano).

Edoardo Moia - Trecate (Novara)

**NON SIAMO** d'accordo con le dichiarazioni rilasciate da Arnoux dopo il GP di Gran Bretagna, quando il ferrarista ha ammesso di avere buttato fuori volontariamente De Cesaris. Innanzitutto non è affatto vero che la sua Ferrari fosse più veloce della Ligier, in quanto la vettura transalpina in rettilineo staccava nettamente quella di Arnoux, che solo in qualche occasione è riuscito ad affiancarla. Ma soprattutto secondo noi è scandaloso che niente sia stato fatto per punire la manovra scorretta del francese. Solo pochi giorni prima la Fisa aveva tolto la superlicenza (con la condizionale) a Mansell che aveva sbagliato una partenza, perché quindi nessun provvedimento è stato preso contro Arnoux, che oltretutto ha ammesso di avere fatto una manovra scorretta? Cosa avrebbe dovuto allora fare Rosberg per passare Mansell che lo ostacolava apertamente a Dallas? È inconcepibile come un pilota della Ferrari abbia sempre delle giustificazioni sia da parte della stampa (ma non è il vostro caso) che dell'ambiente sportivo. Senza poi dimenticare il precedente delle prove quando ha ostacolato Senna. Ci auguriamo quindi che la Fisa tragga le giuste conclusioni e si comporti in futuro in modo imparziale.

Paolo Castellini - Lido degli Estensi (Ferrara)

**SONO RIMASTA** veramente indignata nel vedere come la stampa si è scagliata contro René Arnoux per la sua «toccata» con De Cesaris nel GP d'Inghilterra. Forse René si è «arrabbiato» un po' troppo, però c'è da dire (mi trovavo a Brands Hatch e ho seguito tutto il duello dal vivo) che ogni volta che Arnoux tentava di sorpassare De Cesaris, quest'ultimo regolarmente lo chiudevano e in un paio d'occasioni ha rischiato di mandarlo fuori pista. Per cui se si deve proprio parlare di scorrettezze e di colpe, queste non sono certo a senso unico. A conclusione voglio precisare questo: seguo le



GP Detroit: Mansell con la sua Lotus-Renault si incunea fra Prost e Piquet provocando un incidente in cui resterà coinvolto anche Alboreto. Per tutto questo la Fisa l'ha condannato (FotoAmaduzzi)

corse da tanti anni e quando il tempo e la distanza me lo hanno permesso ho assistito ai gran premi dalle piste, e di episodi del genere ne ho visti tanti e ne vedrò sicuramente altri, allora perché tanto chiasso?

Cinzia - Milano

VORREI aggiungere il mio parere a riguardo dello spettacolare GP di Dallas e sui molti articoli che sono stati scritti per «l'irregolare» comportamento di Mansell quando ha ostacolato il sorpasso che stava cercando di effettuare Rosberg. Io non riesco proprio a capire certe opinioni (fra cui quella del pilota finlandese): un pilota quando è in testa non deve cercare in tutti i modi di non cedere? E il bello è che chi è davanti, se non vado errato, ha il diritto di scegliere la traiettoria che preferisce. Quindi a mio avviso Mansell si è comportato magnificamente sotto il profilo sportivo e del resto se si fosse fatto passare subito, dove sarebbe finito lo spettacolo del più bel GP del 1984?

Marisa Giovanardi - Monghidoro (Bologna)

**DESIDERO** fare alcune considerazioni sulle decisioni prese da Balestre e dalla Fisa nelle scorse settimane, in particolare per quello che riguarda la dura squalifica a Mansell. Milioni di telespettatori hanno visto che l'inglese, partendo molto bene, era quasi arrivato alla pari di Prost e Piquet che partivano in prima fila. In seguito è stato Nelson a chiudere la strada a Nigel, e di conseguenza le due vetture sono venute a collisione, provocando il «cataclisma» che tutti abbiamo visto. Trovo quindi assurda la decisione di sospendere Mansell per un anno (con la condizionale) e di multarlo per 6000 dollari (oltre dieci milioni di lire).

Ivan Cattozzo - S. Donato (Milano)

**COME SI VEDE**, ciascuno ha la propria opinione sui comportamenti e le scorrettezze in gara dei piloti. Dare un giudizio veramente obiettivo è quasi impossibile, anche perché le piste non sono un campo di calcio in cui si può osservare abbastanza facilmente chi ha commesso un

fallo e come si è svolta l'azione in tutte le sue fasi. Già negli stadi è difficile espellere un giocatore senza che nascano polemiche o opposte interpretazioni dell'episodio, figuriamoci in pista. Del resto non si può nemmeno accettare che vengano commesse infrazioni gravissime, capaci di mettere in gioco la vita di più di un pilota, senza che il colpevole vada incontro a una sanzione. C'è poi da tenere in considerazione l'involontarietà di una scorrettezza in pista. È estremamente raro il caso di un pilota di F.1 che mandi fuori strada apposta l'avversario, principalmente perché quando si innesca un incidente a 200 km/h è impossibile prevederne la meccanica e le conseguenze (appunto per questo quella di Arnoux ci sembra più una riprovevole «sparata» a fine gara, frutto della tensione nervosa, che non il reale resoconto dell'incidente). È evidente che anche nel comportamento di Mansell a Detroit non vi era alcuna volontarietà, ma solo una buona dose di incoscienza nell'azzardare una manovra che poi poteva portare alle conseguenze che tutti abbiamo visto. Probabilmente ha giocato sulla severità della Fisa il fatto che l'incidente si è svolto sotto gli occhi delle telecamere, di fronte a milioni di spettatori. Sicuramente altri episodi ben più gravi si sono svolti e continueranno a svolgersi, ma il fatto che manchi una precisa documentazione impedisce di prendere provvedimenti ugualmente decisi. In ogni caso, al di là dell'inattesa severità dell'esecutivo parigino ci sembra che anche in proposito dovrebbero essere previste delle norme precise, che ammettano la squalifica solo dopo ripetute ammonizioni, anche perché la F.1 non è il calcio, dove ogni squadra può vantare un nutrito numero di riserve. Se si squalificassero sette o otto piloti per una stagione, chi correrebbe poi nel campionato iridato? La decisione presa dalla Fisa ha soprattutto voluto dimostrare che anche sotto questo aspetto qualcosa è cambiato, e appunto per questo si è voluti essere estremamente severi. Un punto di vista valido, che noi abbiamo approvato. In futuro non si potrà però fare marcia indietro (come è già successo con Tyrrell), ma bisognerà regolamentare seriamente la questione, senza affidarsi all'occasionalità, che inevitabilmente fa nascere polemiche.



FORMULA 2 / Mike Thackwell contro Bruno Giacomelli

# Caccia al record

A due gare dal termine e a giochi ormai fatti, l'europeo offre un unico motivo di interesse: riuscirà il neozelandese della Ralt a superare il primato di vittorie (8) del campione 1978?

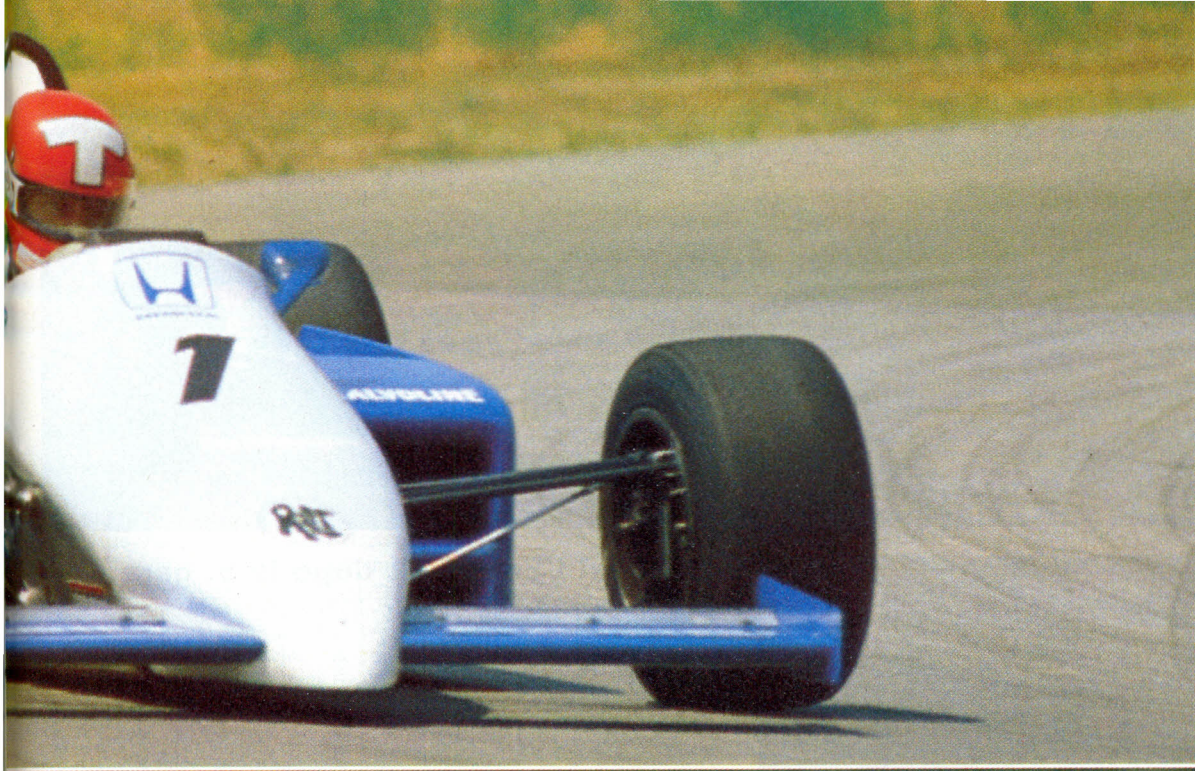
di Luigi Massari

CON DUE GARE in Gran Bretagna si avvia alla conclusione il ciclo agonistico della Formula due, durato diciotto stagioni: si correrà a Donington e, dopo un intervallo di quattro settimane, a Brands Hatch. Ma il nome dell'ultimo campione è già noto in anticipo, visto che Mike Thackwell aveva messo anche la matematica dalla sua parte

addirittura a fine luglio, a Misano. Svanita l'incertezza per il titolo, la curiosità degli amanti delle statistiche ha trovato un altro punto di interesse: riuscirà il neozelandese a superare il record di vittorie stagionali che resiste dal 1978? Allora Bruno Giacomelli con la March-Bmw ufficiale aveva costruito

*segue*





Già matematicamente campione europeo, Mike Thackwell (a sinistra nelle foto Alquati e Massari) ha vinto finora 7 gare e minaccia il record del nostro Giacomelli (in basso nella fotoDPP1) che nel 1978 si laureò campione con otto vittorie al volante della March-Bmw



Due protagonisti di una stagione non proprio fortunata che cercheranno un po' di gloria nella trasferta oltre Manica, prima a Donington e poi a Brands Hatch: a destra (FotoDPPi) Emanuele Pirro con la March-Bmw, seguito dalla Martini di Theys; sotto (FotoAlquati) il francese Philippe Streiff con l'Ags-Bmw



## Così l'Euro F. 2 dopo la 9. gara

PILOTI	SILVERSTONE (1-4)	HOCKENHEIM (8-4)	THRUXTON (23-4)	VALLELUNGA (13-5)	MUGELLO (19-5)	PAU (11-6)	HOCKENHEIM (24-6)	MISANO (21-7)	PERGUSA (29-7)	DONINGTON (27-8)	B. HATCH (23-9)	TOTALE
1. Thackwell	9	6	9	9	9	9	—	9	9			69
2. Moreno	6	9	—	6	—	4	—	—	6			31
3. M. Ferté	4	4	—	3	6	—	4	—	—			21
4. Danner	—	1	6	4	4	3	—	1	—			19
5. Streiff	—	2	4	—	—	6	—	6	—			18
6. Tassin	3	—	2	—	2	—	6	3	—			16
7. Fabre	2	—	—	2	—	—	9	—	—			13
Pirro	1	3	3	—	3	—	—	—	3			13
9. Petit	—	—	—	—	—	1	2	4	4			11
10. Nannini	—	—	—	—	—	—	3	—	—			3
Theys	—	—	1	1	1	—	—	—	—			3
Daccò	—	—	—	—	—	—	—	2	1			3
13. Kaiser	—	—	—	—	—	—	—	—	2			2
A. Ferté	—	—	—	—	—	2	—	—	—			2
15. Del Castello	—	—	—	—	—	—	1	—	—			1



Bruno Giacomelli è gelosissimo del suo record

## «Che rabbia se Thackwell ce la farà»

«THACKWELL può dire quello che vuole, che a lui battere il mio record non interessa. Ma io non ci credo. Ha già vinto il titolo, quindi non gli resta che questo obiettivo. Corre per vincere, o no?». Così Bruno Giacomelli, campione europeo di F. 2 nel 1978, commenta la possibilità che il suo record di otto vittorie in una stagione gli venga strappato dal neozelandese della Ralt, attualmente a quota 7 successi quando mancano ancora 2 gare alla fine del campionato. «Il fatto è, purtroppo — continua Bruno — che probabilmente Thackwell ce la farà, viste la superiorità e l'affidabilità della sua vettura, a meno che il suo compagno di squadra Moreno non riesca a mettergli il bastone fra le ruote. Non nascondo che mi dispiacerebbe molto perdere questo record, perché ne vado molto orgoglioso. Vedremo».

— È possibile un confronto fra questo campionato e quello del 1978?

«Ogni epoca, ogni campionato fanno storia a sé ed è quindi molto difficile giudicare. Posso dire comunque che quando vinsi io il titolo, la March-Bmw con gomme Goodyear come la mia l'avevano anche altri dieci piloti, mentre mi risulta che questa Ralt-Honda gommata Michelin così superiore alle altre sia a disposizione di soli due piloti... Thackwell è comunque sicuramente un bravo pilota, con una grossa esperienza di F. 2, che si merita il titolo. Se si accontentasse di questo e lasciasse stare il mio record, però... Forse mi diventerebbe più simpatico».



GIACOMELLI SULLA MARCH F.2 NEL 1978

# Caccia al record

segue

il suo successo su ben otto vittorie. Thackwell, attualmente a quota sette, per battere il primato dell'italiano dovrà vincere entrambe le corse ancora in calendario e ripetere la prodezza, già realizzata la scorsa primavera, di quattro affermazioni consecutive. Un'impresa non impossibile sulla carta ma che Thackwell ha già dichiarato di non trovare granché interessante, un arido dato per un pilota che affronta ogni gara come una sfida agli avversari. Del resto il neozelandese è talmente sicuro delle qualità della Ralt-Honda di cui dispone, da aver scommesso coi responsabili della Ram che in prova a Brands Hatch lui girerà più velocemente con la sua F. 2 di quanto ha fatto Palmer con la Ram-Hart turbo nelle qualificazioni del recente Gran Premio di Inghilterra. Prima di allora, comunque, Thackwell cercherà il modo di applicare l'ottavo adesivo del piccolo aereo azzurro sulla Ralt-Honda, su una pista che non lo affascina ma che già l'anno scorso aveva visto una doppietta delle macchine di Ron Tauranac.

A DONINGTON rincorrerà ancora una volta la vittoria anche Roberto Moreno, protagonista di una stagione positiva ma meno lineare di quella del compagno di squadra: «Direi che non ho avuto finora molta fortuna — rifletteva il grintoso brasiliano al termine della recente corsa ad Enna — a Thruxton sono rimasto senza freni, alla seconda gara di Hockenheim ho perso una ruota, a Misano mi si è rotto un semiasse e a Pergusa appena dopo metà corsa il motore si è messo a perdere colpi...». Un'altra buona occasione era svanita al Mugello per un incidente alla prima curva e, mettendo tutto assieme, si capisce bene la volgia di rivincita del venticinquenne sudamericano. Per il suo debutto in F. 2 il bilancio comunque non può essere che positivo: una vittoria, tre pole-position ed altrettanti secondi posti, oltre ad un terzo, in nove gare disputate.

## Il cammino europeo di «Giac» nel 1978

AL VOLANTE della March-Bmw ufficiale, Bruno Giacomelli si aggiudicò nel 1978 ben otto delle dodici gare del campionato europeo di F.2, totalizzando 72 punti nella classifica finale. Principali avversari del pilota italiano in quella stagione furono Marc Surer (March-Bmw), Derek Daly (Chevron-Hart), Eddie Cheever (March-Bmw), Keke Rosberg (Chevron-Hart). Questo, gara per gara, il cammino di Giacomelli nel 1978:

27 Marzo	Thruxton	1.
9 Aprile	Hockenheim	1.
30 Aprile	Nürburgring	22.
15 Maggio	Pau	1.
28 Maggio	Mugello	3.
4 Giugno	Vallelunga	2.
18 Giugno	Rouen	1.
25 Giugno	Donington	ritirato
9 Luglio	Nogaro	1.
23 Luglio	Pergusa	1.
6 Agosto	Misano	1.
24 Settembre	Hockenheim	1.

Difficilmente, anche se non è teoricamente impossibile, qualcuno riuscirà a privarlo della medaglia d'argento alle spalle di Thackwell.

L'AVVERSARIO più vicino in classifica a Moreno è Michel Ferté che è quindi il meglio piazzato della «classe Bmw», quasi una categoria a parte vista la differenza di potenza e di affidabilità fra i motori tedeschi e i sei cilindri Honda montati in esclusiva sulle Ralt: per il primo dato il divario pare sia almeno trenta cavalli, per il secondo la differenza è praticamente inestimabile poiché in nove gare i motori giapponesi non hanno causato nemmeno un ritiro. Per Ferté, campione di Francia della F. 3 uscente, è stato questo il primo anno a tempo pieno in F. 2, ma l'inverno scorso sembrava promettere qualcosa di meglio al pilota della Martini: «È vero — ammette — sono stato sul punto di andare alla Ligier, ma Hesnault mi è stato preferito per una questione di denaro. Ho avuto addirittura la speranza di correre per la McLaren, ma l'arrivo di Prost l'ha cancellata. Sono rimasto così alla Martini in F. 2, ho svolto dei collaudi con la Ligier, ma non meravigliatevi se il prossimo anno sarò in F. 1». Non vuole ammetterlo apertamente, ma lascia intendere di sperare in un posto alla Renault. Frattanto è impegnatissimo a cercare buoni risultati in F. 2: ha fiducia nella bontà della sua Martini con la quale si è classificato quattro volte in zona podio e ha addirittura ottenuto una pole position. A Enna ha dovuto perdere il quinto posto per la macchina sottopeso di un chilogrammo e certamente dovrà impegnarsi al massimo in Gran Bretagna per conservare la terza posizione fino al termine del campionato. Al suo fianco nella squadra Oreca rientrerà a Donington Didier Theys, protagonista di una stagione travagliata da qualche problema di budget e da un incidente stradale che lo ha costretto a «saltare» qualche gara: per lui sono, quelle inglesi, le ultime occasioni di rilancio in vista dell'85.

OLTRE MANICA si reca, caricatissimo dalla sua corsa in Sicilia a dispetto dell'esito sfortunato, Christian Danner. Oltre ad essere rimasto piacevolmente sorpreso della popolarità di cui gode, in Italia il tedesco ha vissuto alcuni dei suoi migliori momenti agonistici: dalla pole position al Mugello alla gran gara d'attacco a Pergusa, unico a disturbare concretamente le Ralt: «Sui rettilinei il mio Bmw mi permetteva di seguire agevolmente le Ralt-Honda — diceva dopo il ritiro, causato dal cedimento del motore — che tuttavia erano assolutamente superiori in accelerazione». Al volante di una March gommata Michelin e con uno dei migliori Bmw in circolazione, Danner è ancora in cerca della grossa affermazione che possa avallare la sua ambizione di passare velocemente in F. 1. Al suo compagno di squadra Pascal Fabre, invece, la vittoria nella gara di Hockenheim non è servita nemmeno a garantirgli di correre tranquillamente. Infatti il francese, l'unico pilota «non Ralt» ad aver vinto una corsa di F. 2 quest'anno, non ha gareggiato a Misano e Pergusa per difficoltà «formali», dice lui, nei pagamenti al suo team: tornerà in pista a Donington ma costretto alla rincorsa per piazzarsi dignitosamente in campionato. Al solito invece nella BS Automotive correrà lo svedese Thomas Kaiser che in Sicilia, grazie alle squalifiche di fine gara, ha raccolto i suoi primi punti della stagione.

ANCORA IN CORSA per il terzo posto in campionato è Philippe Streiff, pilota dal piede pesante e con una macchina sovente nelle primissime posizioni ma altrettanto spesso assente al saluto della bandiera a scacchi. Cinque corse

terminate, due secondi, un terzo ed un quinto posto, ma anche quattro ritiri (tre causati da un cedimento del motore ed uno, quello di Pergusa, innescato dalla foratura di un pneumatico). Philippe «le Grand», come è chiamato in patria per la sua statura, va a Donington col morale sotto i piedi, con la rabbia aggiunta alla consueta grinta, e la sua Ags dovrebbe trovarsi molto bene sui curvoni della pista nel parco: sarà per tutti un avversario temibile. Torna alla F. 2 dopo aver disertato una gara per disputare la 24 Ore di Spa il belga Thierry Tassin: con la Bmw 635 non gli è riuscito di ripetere la vittoria dello scorso anno, ma il secondo posto dietro la Jaguar è il suo miglior risultato stagionale assieme all'identico piazzamento colto nella seconda gara di Hockenheim. In squadra col belga, nel team Onyx Racing rappresentante ufficiale della March, corre anche Emanuele Pirro, molto bene ambientatosi al suo primo anno di F. 2: a Pergusa la bilancia gli aveva tolto un posto sulla seconda fila dello schieramento, ma gli ha reso la posizione a fine gara. È stato un fine settimana che ha lasciato poco soddisfatto il pilota romano, velocissimo nelle prove libere, ottimo nel secondo turno ufficiale ma retrocesso di cinque posizioni sulla griglia in seguito alle verifiche tecniche, in gara subito scatenato ma presto costretto a riprendere dall'ultimo posto per un contatto con Del Castello. Risalito in sesta posizione, è stato classificato infine quarto.

SUL PODIO invece, sia pure non davanti al pubblico, è salito per la seconda volta nelle due corse a Misano ed a Pergusa, il «terzo uomo» della squadra Onyx, Pierre Petit, che sta attraversando un buon momento dopo il difficile inizio di stagione. Tassin, Pirro e Petit sono i soli piloti a non montare le gomme Michelin; sulle loro March, infatti, sono i giapponesi Bridgestone, in progresso gara dopo gara: «Saremo sicuramente presenti anche nella F. 3000» diceva il responsabile tecnico per la F. 2 della Casa nipponica, evidentemente per mettere a frutto l'esperienza di quest'anno. Pare che proprio grazie all'invito della Bridgestone Beppe Gabbiani abbia corso sulla March di Tassin, occasionalmente libera in Sicilia: si è trattato di un ritorno, dato che lo stesso pilota con una March dell'Onyx aveva dominato la prima parte dell'Euro F. 2 nell'83. «La macchina non è nemmeno paragonabile a quella dello scorso anno — dichiarava Gabbiani — è velocissima in assoluto, percorre il curvone come fosse un rettilineo: non voglio dire che io avrei vinto il campionato, ma qualche gara sì». Il pilota piacentino non sarà a Donington, ma non gli piacerebbe tornare col team Onyx il prossimo anno in F. 3000. Anche Leoni non correrà a Donington: alla Minardi, perso almeno per il momento il terzo posto di Nannini ad Enna per sottopeso, resta come il migliore risultato in campionato il quarto dello stesso pilota senese ad Hockenheim. Una stagione sfortunata, con Nannini fermato un paio di volte da forature ed a Misano dal motore mentre era nelle primissime posizioni. Non meglio ha fatto Del Castello, grintoso ma con un solo piazzamento nei primi sei. Oltre Manica terminerà il campionato anche Guido Daccò, con la March versione '83. «Il prossimo anno — dice il pilota lombardo che è in lizza per il titolo italiano di F. 2, staccato di solo un punto da Pirro — vorrei fare la F. 3000 ancora con Alberto Colombo e magari con una macchina disegnata dall'ingegner Stirano, che ho molto apprezzato nelle gare di Endurance che ho corso per l'Alba».

Luigi Massari

FORMULA ABARTH/Si riparte da Varano

# Happy days

Felice Tedeschi, che ha ormai adottato come portafortuna la traduzione quasi inglese del suo nome, secondo in classifica, fa il punto sul campionato a cinque gare dalla fine

di Roberto Teso

VARANO — Domenica prossima, 26 agosto, riprende, dopo un mese di vacanza, il campionato italiano di formula Fiat Abarth. Mancano ancora cinque gare alla conclusione e, da un punto di vista matematico, dopo dieci prove, il campionato potrebbe vincerlo ancora anche Monti che, attualmente, ha solo tre punti in classifica generale. Se però vogliamo essere più realisti, a giocarsi il quinto campionato di questa categoria promozionale restano in due: Michele Minutolo, attuale leader, e Felice Tedeschi, che si trova a solo quattro punti dal capofila e che già a Varano, pista a lui congeniale, potrebbe tentare il sorpasso. Il giovane pilota umbro, anche capofila della speciale classifica under 23 fra i giovani non debuttanti, è sembrato quest'anno il più maturo e il più regolare nel rendimento. Comunque finisca il campionato, l'anno prossimo dovremmo ritrovare Tedeschi in formula 3. Sul casco uno «Snoopy», in corsa con ghigno ironico, spiega eloquentemente le intenzioni di quello che ormai nell'ambiente è diventato «Happy Germans», traduzione in inglese un po' maccheronico del nome e cognome del giovane pilota.

TEDESCHI IN CORSA (Foto Teso)

no Conti, che corre in Coppa Renault 5, ed egli vedendomi guidare vetture normali sulle nostre strade di casa, mi ha consigliato di provare a correre, perché, a suo avviso, avevo le doti per emergere. Il suo consiglio è stata la spinta decisiva che mi ha

certo di possedere. Zamuner poi è riuscito a formarmi calmando il mio carattere un po' impulsivo, carattere che mi ha fatto passare dalla parte del torto anche nelle occasioni in cui avevo ragione. Con Vallicelli quest'anno mi sono come sentito in famiglia e

avere solo adesso».

— Com'è che Giogio Vallicelli ha pensato a te come suo pilota '84?

«Già lo scorso anno il preparatore forlivese aveva espresso nei miei riguardi dei pareri favorevoli. Mi riteneva molto veloce ma



L'INTERVISTA. Da quando, a Magione, hai vinto la tua prima corsa, non vuoi più rinunciare alla scritta «Happy Germans» sull'abitacolo; superstizione?

«No, non è superstizione; so soltanto che finché correrò in automobile porterò sul mio abitacolo quel nomignolo che simpaticamente mi ha dato Mario Simone Vullo ancora un anno fa scrivendo un articolo per una rivista. Io questa simpatica «traduzione» l'ho adottata quest'anno a Varano e già nella gara successiva a Magione mi ha portato fortuna, con la mia prima vittoria da quando corro in auto».

— Come è nata la passione per le corse?

«Sono un grande amico di Anni-

portato a fare ciò che avevo già in animo da tempo».

— Ti sono occorsi tre anni però per arrivare ad ottenere i risultati che stai conseguendo; perché?

«Il primo anno non lo conto perché in tutto, avendo distrutto la vettura, ho disputato una corsa e mezza. Nell'82 mi sono trovato con Pirola, in una squadra troppo numerosa, forse eccessiva perché il preparatore potesse badare a tutti. Ho corso senza morale e il morale nelle corse d'auto conta molto. L'anno scorso con Zamuner ho trovato fiducia in me stesso, disponendo di una discreta vettura, riuscendo in gara a tirar fuori quella grinta che ero

sono riuscito a dare il massimo disponendo anche di una vettura «top» come han dimostrato non solo i miei risultati, ma anche quelli di Barlassina. Fino ad oggi avrei potuto fare di più se non avessi buttato al vento delle gare. Oggi ho una mentalità più professionistica; so rinunciare ad un sorpasso impossibile mentre gli anni precedenti avrei tentato il tutto per tutto. L'esperienza accumulata ha poi fatto il resto. Per me l'automobilismo è ancora un hobby (Tedeschi aiuta il padre nella rivendita di mobili n.d.r.) ma quando ci si impegna in qualcosa a costo anche di sacrifici è giusto ottenere delle soddisfazioni che io ho potuto

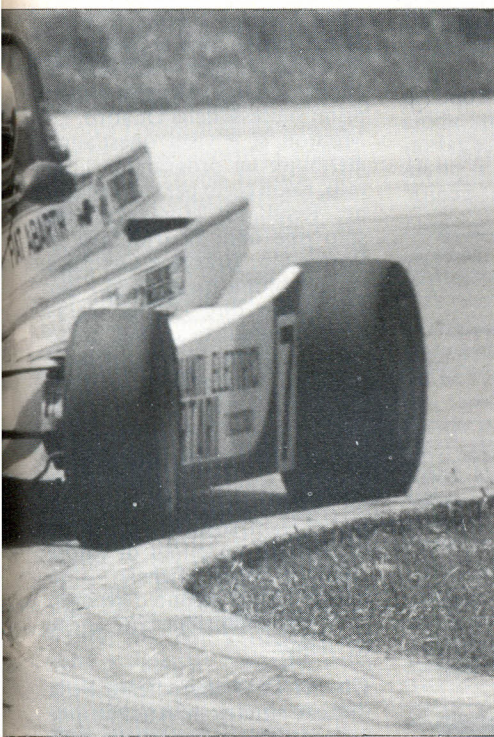
non ancora «inquadrato». Al momento di sostituire Minutolo, passato con Ravaglia, Vallicelli ha insistito con lo sponsor «Rubinetterie Mariani» per avermi presentandomi come un pilota in grado di ottenere lusinghieri risultati una volta trovata la fiducia in me stesso. All'inizio il fatto di salire su questa vettura una delle poche realmente sponsorizzate, della formula Fiat Abarth, mi ha dato un peso di gran responsabilità che via via si è alleggerito a suon di risultati. Devo ringraziare Vallicelli che ha avuto fiducia nelle mie possibilità».

— La tua stagione, però, è in parte pagata da uno sponsor

## Finalmente protagonista

FELICE TEDESCHI è nato a Monteleone di Spoleto l'1 gennaio 1962 e ha iniziato a correre nell'80, dopo aver frequentato il corso di Henry Morrogh. Dopo alcune gare club con una Fiat Ritmo e una gara in Formula Italia, nell'81 ha debuttato in F. Abarth disputando però soltanto un paio di corse. Nell'82 ha corso tutto il campionato Fiat Abarth con una vettura di Pirola e, a fine stagione, con una Dallara Toyota di Alloni ha disputato due corse in formula 3. Rinunciato per motivi economici alla formula 3, lo scorso anno con Zamuner si è distinto in formula Fiat Abarth vincendo anche due batterie. Quest'anno disputa il campionato italiano della stessa categoria con una vettura preparata da Giorgio Vallicelli. Ha vinto a Magione e a Misano.

LA SCRITTA MASCOFFE (FotoTeso)



## Così il campionato dopo 10 gare

PILOTI	VALLELUNGA 25-3	MUGELLO 8-4	MISANO 23-4	IMOLA 6-5	MUGELLO 19-5	VARANO 27-5	MAGIONE 10-6	MONZA 24-6	PERGUSA 8-7	MISANO 21-7	VARANO 26-8	MONZA 9-9	MAGIONE 16-9	VALLELUNGA 30-9	IMOLA 14-10	TOTALE PUNTI	PUNTI UTILI
Minutolo	—	9	9	9	9	4	6	—	1	—	—	—	—	—	—	47	47
Tedeschi	—	6	4	3	6	6	9	—	—	9	—	—	—	—	—	43	43
Larini	—	—	—	6	1	9	4	3	6	—	—	—	—	—	—	29	29
Barlassina	3	—	—	2	3	—	—	9	9	1	—	—	—	—	—	27	27
Simone Vullo	6	4	—	1	4	2	—	2	—	3	—	—	—	—	—	22	22
Cappello	—	—	—	4	—	—	2	4	4	6	—	—	—	—	—	20	20
Arfè	9	3	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	15
Giombini	—	1	—	—	—	—	—	6	2	2	—	—	—	—	—	11	11
Verna	—	—	6	—	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—	—	10	10
Conti	—	2	1	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	7	7
Alboreto E.	4	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	5	5
Marcheselli	—	—	—	—	—	1	—	—	3	—	—	—	—	—	—	4	4
Monti	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
Zaffiri	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
Martini	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
Amadori	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
Severi	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1

che vuole mantenere l'incognito e che ha espresso intenzioni di aiutarti nel prosieguo della carriera; che effetto ti fa sapere che c'è qualcuno che ti segue con un occhio di riguardo?

«Il fatto mi ha incuriosito fin dall'inizio anche se mi ha fatto molto piacere. Ho sempre avuto qualche sospetto su questo misterioso personaggio, ma i diretti "interessati" hanno sempre smentito. La sua "presenza" comunque mi è di sprone, perché voglio dimostrargli di aver avuto ragione a credere in me e agli altri che questo "sponsor" ha aiutato una persona che valeva la pena aiutare».

— Nelle ultime quattro gare, tu

è il tuo compagno di squadra Barlassina vi siete divisi le vittorie, due a testa; Barlassina può ora trasformarsi in un pericoloso rivale per il tuo campionato...

«La nostra convivenza in squadra all'inizio ha creato qualche problema, poi tutto si è appianato e nelle ultime corse ci siamo aiutati agonisticamente sia in prova che in gara e tecnicamente nella messa a punto della vettura. Per me, "pivello", riuscire a battere nove volte su dieci in prova un pilota della sua esperienza è stato un grosso risultato e una grande soddisfazione. A lui mancava solo la vittoria e quest'anno è arrivata. Ho piacere che egli

vinca delle gare, anche se in tal modo si trasforma in diretto rivale in campionato; non mi dispiacerebbe però poter affermare di aver vinto il campionato anche grazie al suo aiuto!».

— Fra i giovani debuttanti chi ti ha impressionato di più?

«Devo fare quattro nomi: Maggiorelli, Vivarelli (solo però a inizio stagione), Marcheselli e Monti anche se quest'ultimo ha disputato un paio di gare lo scorso anno».

— Come vedi la conclusione di questo campionato?

«Dopo la gara di Misano è senz'altro molto aperto e molto più interessante. L'uomo da battere per me è sempre Minutolo: il

casertano è uno dei più forti piloti d'Italia in assoluto. Sa tirar fuori gli artigli al momento giusto: tutti ricordiamo la sua rimonta lo scorso anno su Famà anche se poi ha perso il titolo. Minutolo ha una eccezionale "cattiveria" accompagnata da una correttezza esemplare in pista. Io sarei più che soddisfatto di arrivare in campionato secondo alle sue spalle e vincere l'Under 23».

— Hai già programmi per l'85? «Ho molta fiducia nello sponsor Mariani ma non voglio pensare al futuro perché non vorrei restare deluso dopo aver fatto magari "castelli in aria". Mi piacerebbe però disputare il campionato italiano di Formula 3.» □

## MONDIALE RALLY/Quale '85 per l'Audi?

# Quattro senza

È poco più di una impressione, confermata ripetutamente nel corso della stagione e smentita dalle fonti «ufficiali». Eppure, il team tedesco potrebbe venire lasciato, a fine anno, da almeno tre dei piloti che ora ne fanno parte. Vi spieghiamo i perché

**POTREBBE ESSERE** la «bomba» di fine anno: una bomba capace di fare esplodere gli equilibri del mondiale rally. Il team Audi, quasi certamente iridato a fine '84, potrebbe trovarsi al via del prossimo campionato senza nessuno, o quasi, dei piloti che hanno guidato quest'anno le sue vetture. Non si tratta di fantascienza, né di supposizioni scandalistiche. Si tratta però di congetture, di sospetti - per forza di cose, almeno finché il mercato piloti non assumerà contorni più definiti - basati su indicazioni precise. L'uso del condizionale termina comunque di essere doveroso se si valutano fenomeni più che appariscenti, sempre più chiari man mano che il mondiale ha percorso il suo cammino. Indicazioni che hanno mostrato e mostrano quanto i piloti del team tedesco non siano legati a mamma Audi da rapporti positivi: né di felice collaborazione né di cordiale fratellanza, come accade in altre squadre impegnate nel mondiale. Del malumore dei piloti Audi verso il team si parla da tempo. Già all'indomani del Rally di Montecarlo di inizio stagione si cominciò a mormorare sull'insoddisfazione dei piloti per gli equilibri, o gli squilibri, esistenti all'interno del team. I diretti interessati, come è ovvio, quasi mai si sono lasciati andare a dichiarazioni esplicite, ad ammissioni puntuali circa i propri sentimenti e circa il trattamento ricevuto. Il segreto Audi è rimasto tale per l'intera stagione, perennemente celato dietro le tranquille e sorridenti espressioni di Roland Gumpert, «boss» tecnico-sportivo in campo del team, e sotto la coltre della negazione dei piloti. Nessuno dei quali, compreso anche il diplomaticissimo Walter Röhrl, è facile a sfoghi emotivi o a confidenze sincere.

**PARTIAMO DA** Röhrl, «perla» del team di Ingolstadt non - o non solo - perché pilota numero uno, quanto perché strappato - e a che prezzo... - alla concorrenza sul finire della scorsa stagione. Il due volte

campione del mondo non fa e non ha mai fatto mistero di quanto non lo interessi la corsa al titolo iridato, preferendo invece vincere le singole gare cui partecipa. Per questo Walter ha affrontato, quest'anno come già l'anno scorso con la Lancia, un programma di gare alquanto ridotto, dichiarandosi già contento di riuscire a «domare» in tempi brevi le per lui «nuove» quattro ruote motrici dell'Audi. Detto fatto: Röhrl ha esordito in un «Monte» nevossissimo, che lo ha esaltato ancora di più come «number one» per avere portato alla vittoria una vettura a lui pressoché sconosciuta. E'

un fatto isolato, si è detto, il programma limitato di Röhrl lascerà ai compagni di squadra il loro spazio nella corsa al titolo iridato. Ma già l'exploit del tedesco ebbe i suoi effetti su Stig Blomqvist, predestinato dal team al titolo piloti '84 anche in virtù dell'aiuto da lui offerto a Mikkola nell'83. A Blomqvist, grande specialista della neve e più che rodato alle quattro ruote motrici dell'Audi, l'acuto di Röhrl non andò giù: pare anzi che immediatamente dopo la gara monegasca il pilota abbia chiesto e ottenuto precise garanzie. Ma i risultati, per il pilota svedese, tardarono a venire.

Esclusa la vittoria in Svezia, valida solo per il titolo piloti, Blomqvist dovette infatti attendere fino alla Grecia di fine maggio per vincere un rally mondiale. Ma nel frattempo altri eventi avevano fatto la loro comparsa sulla scena Audi.

**IN PRIMO LUOGO**, la decisione di relegare Madame Michèle Mouton a ruolo di comprimario in seno al team, parte del tutto impensabile solo tre anni fa, quando Michèle firmò i primi successi della Quattro. La Mouton si è vista quest'anno attribuire un programma limitato, e non certo per sua decisione. Risultato: la ragazza che solo due anni fa trionfava in Portogallo, Brasile e Grecia, è stata limitata quest'anno - per suo stesso dire - dalla scarsa attività agonistica. Nel corso della stagione le voci circa il possibile passaggio della Mouton ad altro team si sono moltiplicate, così come quelle di un suo possibile ritiro dall'attività a pieno regime. Il rimprovero mosso all'Audi anche dall'interno del team, sostiene l'assurdità di limitare un pilota di valore assoluto come Michèle - su questo tutti si dicono d'accordo - a un comprimario anche avvilente.

**UN ALTRO** ingrediente della difficile situazione Audi attuale è l'esordio nel mondiale della Quattro Sport. Omologata e immediatamente mandata allo sbaraglio in Corsica, la «corta» dell'Audi non ha tardato a dimostrare di essere ancora molto arretrata, nel suo sviluppo tecnico, per potere onorare il ruolo assegnatole. Röhrl in Corsica, Röhrl e la Mouton in Grecia si sono trovati così a dover lottare, prima ancora che con gli avversari, con una vettura che non ne voleva sapere di procedere senza problemi. Problemi, per giunta, che indicavano chiaramente quanto arretrato fosse ancora lo sviluppo della vettura, tale quindi da suggerire l'impegno come collaudatore di un pilota «qualsiasi», e non di un Röhrl acquistato con il dichiarato intento di centrare quel

## 4 anni di Audi

L'Audi Quattro ha esordito nel campionato mondiale rally 1981, nella gara di apertura a Montecarlo. Ecco l'elenco dei piloti che hanno partecipato ufficialmente per la squadra tedesca agli appuntamenti iridati di queste ultime quattro stagioni.

<b>1981</b>	
Montecarlo:	Mikkola - Mouton
Svezia:	Mikkola
Portogallo:	Mikkola - Mouton
Corsica:	Mikkola - Mouton
Acropoli:	Mikkola - Mouton
1000 Laghi:	Mikkola - Mouton - Wittmann
Rac:	Mikkola - Mouton
<b>1982</b>	
Montecarlo:	Mikkola - Mouton - Cinotto
Svezia:	Mikkola - Mouton - Blomqvist
Portogallo:	Mikkola - Mouton - Wittmann
Corsica:	Mikkola - Mouton - Wittmann
Acropoli:	Mikkola - Mouton - Cinotto - Wittmann
Nuova Zelanda:	Mikkola - Mouton
Brasile:	Mikkola - Mouton
1000 Laghi:	Mikkola - Mouton - Blomqvist
Sanremo:	Mikkola - Mouton - Blomqvist - Cinotto - Wittmann
Costa d'Avorio:	Mikkola - Mouton
Rac:	Mikkola - Mouton - Demuth
<b>1983</b>	
Montecarlo:	Mikkola - Mouton - Blomqvist
Svezia:	Mikkola - Mouton - Blomqvist
Portogallo:	Mikkola - Mouton - Blomqvist
Safari:	Mikkola - Mouton - Preston jr.
Corsica:	Mikkola - Mouton
Acropoli:	Mikkola - Mouton - Blomqvist - Wittmann
Nuova Zelanda:	Mikkola - Mouton - Blomqvist
Argentina:	Mikkola - Mouton - Blomqvist - Mehta - Di Palma
1000 Laghi:	Mikkola - Mouton - Blomqvist - Eklund - Lampi
Sanremo:	Mikkola - Mouton - Blomqvist - Darniche
Costa d'Avorio:	Mikkola
Rac:	Mikkola - Mouton - Blomqvist
<b>1984</b>	
Montecarlo:	Mikkola - Blomqvist - Röhrl
Svezia:	Blomqvist - Mouton - Eklund
Portogallo:	Mikkola - Blomqvist - Röhrl
Safari:	Mikkola - Mouton - Blomqvist
Acropoli:	Mikkola - Mouton - Blomqvist - Röhrl
Corsica:	Blomqvist - Röhrl
Nuova Zelanda:	Mikkola - Blomqvist - Röhrl
Argentina:	Mikkola - Blomqvist - Recalde - Di Palma
1000 Laghi:	Mikkola - Mouton - Blomqvist - Eklund - Laine - Lampi



titolo iridato sfuggito lo scorso anno a favore della Lancia. Anche questo argomento ha richiamato e richiama tuttora mille pareri e supposizioni. Röhl ha accettato di buon grado di sviluppare in gara la «corta» in vista di un '85 immediatamente ad alto livello: già in grado, cioè, di combattere con la sicuramente competitiva Peugeot 205. Röhl è stato «costretto» al programma Quattro Sport anche e soprattutto per non ostacolare — vedi Montecarlo — la marcia verso il titolo piloti di Stig Blomqvist. Acquistare Röhl ha significato sottrarlo alla concorrenza, e questo, per l'Audi, è già ragione di soddisfazione. Tutte considerazioni non senza un fondamento di verità, ma non sufficienti, da sole, a spiegare i perché della situazione. Di certo c'è comunque che Walter non è contento della propria situazione in seno al team di Ingolstadt. Ufficialmente sorridente e fiducioso del veloce sviluppo della nuova vettura, e felice del proprio compito nell'operazione, Röhl si è anche più volte lasciato sfuggire molte perplessità circa l'intendarsi nel voler sviluppare in gara una vettura così chiaramente «immatura» per i rally mondiali. Al «pasticcio» Röhl-Audi si è aggiunta recentemente la «ciligina» Peugeot. Che Todt sia interessato, e molto, ad affiancare Walter a Vatanen, è risaputo. Mentre l'ipotesi era sempre stata negata dalla certezza di un rinnovo Audi del pilota per l'85 (il contratto esistente vale infatti fino a fine '84), recentemente le voci hanno acquistato spessore. Walter, si

dice, ha ammesso di gradire una sistemazione con il team francese, dichiarando che per l'anno prossimo tutto è ancora da decidere; Röhl, si afferma da altre fonti, è fermamente legato al «treno» Audi, per la quale ha firmato una opzione in ottica '85. Di più, per ora non è dato sapere.

**RIMANE MIKKOLA.** Il campione del mondo in carica sta ora restituendo a Blomqvist l'aiuto ricevuto un anno fa nella rincorsa al titolo piloti. Hannu stesso lo ammette, e lo fa senza alcun risentimento. Il suo programma per quest'anno era però «di tutto riposo», non prevedendo più di cinque-sei gare. Il team ha invece deciso di spedirlo sia in Nuova Zelanda sia in Argentina, entrambe non contemplate nel suo programma

personale, con l'unico compito di fare da guardaspalle a Blomqvist. Anche nel caso di Hannu si tratta ovviamente di «setacciare» le pacifiche dichiarazioni da lui rilasciate in merito al problema: operazione da cui traspare lo scontento del pilota verso il team e verso la sua politica decisionale, tesa ad annullare, sempre e comunque, il volere dei piloti. Principale accusato è il ds Roland Gumpert, (insieme all'ingegnere Piech da cui dipende direttamente in materia decisionale), al quale si addossa la colpa di «manovrare» i piloti senza tenere in alcun conto altre valutazioni che non siano quelle del bene del team Audi. Anche nel caso di Mikkola, poi, acquista sempre maggior credito la possibilità di un suo passaggio ad altro team. Il

nome della Mitsubishi ricorre con regolarità, anche se Hannu, al proposito, si limita a sostenere la sua scarsa motivazione di fronte alla quasi certa limitata competitività che avranno le vetture giapponesi.

**LA VISIONE** d'insieme propone insomma un team Audi quasi a pezzi, con difficili rapporti interni, e il cui dato più trasparente è sicuramente il malcontento dei piloti, per ognuno dei quali esistono reali possibilità di legarsi ad altri «top team» per l'anno prossimo. La fonte ufficiale Audi, vale a dire Gumpert, sostiene che la composizione del team per il prossimo anno diventerà chiara a fine stagione, e così dicendo non lascia trasparire la minima incertezza riguardo alla «fedeltà» dei suoi piloti verso il team. Afferma, anzi, che in casa Audi tutto fila per il verso giusto, senza incomprensioni né contrasti personali con alcun pilota: a Röhl è stato affidato lo sviluppo della «corta» in virtù delle sue doti di collaudatore superiore; a Blomqvist è stato promesso il titolo piloti e Mikkola si è prestato ad aiutarlo; proprio per garantire un impegno completo a Blomqvist si è finito per assegnare alla Mouton un programma limitato. Assicurazioni, queste, che contrastano decisamente con la sensazione che si ricava a ogni rally mondiale dal contatto con i piloti del team. Già il 1000 Laghi di fine agosto fornirà qualche indicazione in più. Il team neo iridato — grosse sorprese permettendo — attende di sapere quali saranno i suoi piloti per l'85.

**Roberto Boccafogli**



Già lo scorso anno un disegnatore illustrò la situazione del team Audi ricorrendo alla pedana di un circo in cui il domatore Roland Gumpert decideva i «numeri» delle sue vetture.



MONDIALE RALLY/IL 1000 Laghi dal 22

# Piazzata vincente

All'Audi sarà sufficiente un secondo posto nella gara finlandese per aggiudicarsi matematicamente il campionato iridato. Torna in campo la Lancia, con due 037 di molte speranze, e si rivede la Peugeot, con la «terribile» 205 turbo 16

TOCCA ALLA Finlandia, e la Finlandia lo sa. Fra l'Audi e la certezza matematica del titolo iridato non resta probabilmente che l'esile diaframma del Rally 1000 Laghi: esame finale per il team tedesco e prova d'appello, pur senza la minima speranza iridata, per casa Lancia. Anche la Lancia lo sa, ma fa finta di niente. Affronterà i salti finlandesi nella forma dei bei tempi, ovvero con due vetture ufficiali rodiate da un intenso periodo di prova, così come accade, l'ultima volta, all'Acropoli dello scorso maggio. Da allora di acqua — e di puntiride — sotto i ponti ne è passata tanta, quasi tutta in direzione Audi. Ma non basta. Alen e Toivonen porteranno in gara due 037 che, si afferma da fonte torinese, vedranno molto limitato il loro svantaggio nei confronti delle Quattro. Le vetture torinesi si sforzeranno di essere uguali alle 4x4 tedesche sul velocissimo sterrato finnico, praticamente invariato rispetto allo scorso anno, e nel campionato mondiale, che ancora per una volta le tratterà, quasi come le Audi, quali pretendenti al titolo. Ma non saranno uguali alle Audi agli occhi della matematica.

CONTI ALLA MANO, infatti, l'iride '84 è molto vicino ad avere già un padrone. Dei sette punteggi conseguiti finora, l'Audi ne conta ben cinque pieni, corrispondendo gli altri due (Safari e Corsica, rispettivamente) a un terzo e un quinto posto. A fine stagione saranno appunto sette i migliori risultati conteggiabili per il totale utile, e ciò fa sì che la Casa tedesca, non ottenendo nelle tre gare rimanenti punteggi migliori del quinto della Corsica, concluderà con un punteggio di soli dodici punti sotto il massimo ottenibile. La squadra italiana conta invece un solo successo, affiancato da due secondi posti, un terzo, un quarto e un quinto. La tabelliride potrebbe quindi capovolgere a favore della Lancia in caso di tre successi pieni di quest'ultima nelle altrettante gare rimanenti, o tutt'al più in caso di due vittorie e un secondo posto. Sempre, beninteso, che l'Audi non riesca a far meglio di tre quinti posti. Un'ipotesi che ha dell'incredibile, vista la regolarità di marcia dimostrata finora dalle 4x4 di Ingolstadt. Molto più probabile appare invece una chiusura dei conti a favore delle Audi già all'indomani della Finlandia. Grazie alla legge degli scarti, l'Audi si laureerà matematicamente campione, in caso di primo e secondo posto al 1000 Laghi, qualunque risultato facciano le Lancia.

ECCO PERCHÉ in casa Audi non si è badato a spese nella preparazione di questo



ottavo episodio del mondiale marche e nono del campionato piloti. Tre saranno le Quattro in gara: due «corte» per Mikkola e per la Mouton, impegnati come non mai a coprire le spalle a Sua Maestà Blomqvist sempre più in corsa verso l'iride piloti, e una «lunga» (l'affidabilità innanzi tutto...) per Blomqvist stesso. Le tre vetture d'assalto saranno poi affiancate da altrettante Quattro affidate a Per Eklund, Lasse Lampi e Antero Line: finlandesi, e già per questo candidati autorevoli al successo nella gara. Una formazione di «guerra», quella Audi, tale da permettere a fatica intromissioni nella lotta alla vittoria.

LO SA LA LANCIA, dicevamo, e lo sa anche la Peugeot. Reduce da un periodo di preparazione proprio in ottica del 1000 Laghi, la squadra di Jean Todt si presenta in Finlandia investita — Audi permettendo, ovviamente — di compiti di primissimo

Roberto Boccafogli

segue

## Gli altri arrivi «iridati» '84

### MONTECARLO

1. Röhr-Geistdörfer	(D-D)	Audi Quattro	in 8h52'29"
2. Blomqvist-Cederberg	(S-S)	Audi Quattro	a 1'13"
3. Mikkola-Hertz	(SF-S)	Audi Quattro	a 12'40"

### SVEZIA (solo mondiale piloti)

1. Blomqvist-Cederberg	(S-S)	Audi Quattro	in 4h16'45"
2. Mouton-Pons	(F-I)	Audi Quattro	a 7'27"
3. Eklund-Whitlock	(S-GB)	Audi Quattro	a 16'42"

### PORTOGALLO

1. Mikkola-Hertz	(SF-S)	Audi Quattro	in 7h35'32"
2. Alen-Kivimaki	(SF-SF)	Lancia Rally	a 27"
3. Bettenga-Perissinot	(I-I)	Lancia Rally	a 22'49"

### SAFARI

1. Waldegaard-Thorszelius	(S-S)	Toyota Celica T.	in 15h25'
2. Aaltonen-Drews	(SF-EAK)	Opel Manta 400	a 11'
3. Mikkola-Hertz	(SF-S)	Audi Quattro	a 23'

### TOUR DE CORSE

1. Alen-Kivimaki	(SF-SF)	Lancia Rally	13h24'56"
2. Bianson-Siviero	(I-I)	Lancia Rally	a 4'15"
3. Ragnotti-Thimonier	(F-F)	Renault 5 turbo	a 8'20"

### ACROPOLI

1. Blomqvist-Cederberg	(S-S)	Audi Quattro	in 10h41'51"
2. Mikkola-Hertz	(SF-S)	Audi Quattro	a 3'07"
3. Alen-Kivimaki	(SF-SF)	Lancia Rally	a 14'10"

### NUOVA ZELANDA

1. Blomqvist-Cederberg	(S-S)	Audi Quattro	in 10h40'41"
2. Alen-Kivimaki	(SF-SF)	Lancia Rally	a 4'47"
3. Mikkola-Hertz	(SF-SF)	Audi Quattro	a 7'54"

### ARGENTINA

1. Blomqvist-Cederberg	(S-S)	Audi Quattro	in 10h33'38"
2. Mikkola-Hertz	(SF-S)	Audi Quattro	a 3'16"
3. Recalde-Del Buono	(RA-RA)	Audi Quattro	a 5'01"

## Gli orari

(in ore locali. Sottrarre 1 ora per tradurli in ore italiane).

Venerdì 24 agosto Partenza 1. tappa (Jyväskylä) ore 10.01

Sabato 25 agosto Arrivo 1. tappa (Jyväskylä) 00.52

Dist. totale: 332,32 km di cui 117,34 su 11 ps

Partenza 2. tappa (Jyväskylä) 7.10

Arrivo 2. tappa (Jyväskylä) 13.20

Dist. totale: 309,40 km di cui 75,62 su 9 ps

Partenza 3. tappa (Jyväskylä) 15.10

Arrivo 3. tappa (Kalpalinna) 22.38

Dist. totale: 321,67 km di cui 126,13 su 14 ps

Partenza 4. tappa (Kalpalinna) 23.50

Domenica 26 agosto Arrivo 4. tappa (Mantta) 7.15

Dist. totale: 343,65 km, di cui 109,89 su 13 ps

Partenza 5. tappa (Mantta) 7.50

Arrivo 5. tappa (Jyväskylä) 10.20

Dist. totale: 113,00 km di cui 31,98 su 4 ps

MIKKOLA E HERTZ SUL PODIO DEL 1000 LAGHI '83 (FotoCockpit)



## L'anno scorso finì così

1. <b>Mikkola-Hertz</b>	(Audi Quattro)	in 4h23'44"
2. <b>Blomqvist-Cederberg</b>	(Audi Quattro)	a 21"
3. <b>Alen-Kivimaki</b>	(Lancia Rally)	a 49"
4. <b>Eklund-Spjuth</b>	(Audi Quattro)	a 2'19"
5. <b>Airikkala-Piironen</b>	(Lancia Rally)	a 8'45"
6. <b>Kankkunen-Pettersson</b>	(Toyota Celica)	a 11'05"

**MANCA** Walter Rohrl, il cui programma con la Lancia non prevede il 1000 Laghi. La seconda 037, a fianco di quella di Alen, viene quindi affidata al pilota locale Pentti Airikkala. Tuttavia in casa Audi non ci si perde in valutazioni troppo precise: a Ingolstadt si è scelto infatti di affrontare i salti finlandesi con cinque Quattro ufficiali, affidate al plotone Mikkola-Blomqvist-Mouton-Eklund-Lampi. Così i tedeschi sperano di rimontare almeno in parte lo svantaggio di sedici punti nei confronti della Casa torinese nel mondiale marche. La gara ha tutti i requisiti per annunciarsi eccezionale e, soprattutto, per finlandesi, solitamente dominatori nel «loro» rally mondiale. Pronti, via: lo svedesissimo Blomqvist si mette subito contro i pronostici e infligge due secondi di distacco (un'inezia, ma tali sono i distacchi sulle brevissime speciali finniche) a Mikkola. Per il finlandese non è finita qui: un differenziale della sua Quattro cede, e l'equipaggio paga 1'50" per ritardo al controllo orario successivo. Virtualmente fuori Mikkola, a Blomqvist rimane solo da difendersi dagli attacchi della Lancia Rally di Alen in rimonta. La Quattro dello svedese ha qualche problema, e a Markku riesce abbastanza facile insediarsi in prima posizione, al termine della sesta prova speciale. Alle spalle sue e di Blomqvist seguono la Opel di Toivonen, la Quattro di Lampi, la Opel di Vatanen e la Quattro di Eklund. I distacchi sono

contenutissimi al termine di ogni speciale: per questo la furiosa rimonta di Mikkola non viene degnata della dovuta considerazione. A fine prima tappa Alen chiude con 17" di vantaggio su Blomqvist, davanti a Toivonen, Vatanen, Eklund, Lampi e Mikkola, che nel frattempo ha superato la Mouton. Waldegaard soffre parecchio per le noie ai freni della sua esordiente Toyota Celica turbo, mentre Salonen si vede appioppare 1'10" di penalizzazione a causa di una infrazione stradale commessa in un tratto di trasferimento. Seconda tappa tutta Audi, con Blomqvist che riprende il comando e Mikkola che si installa al quarto posto, dietro ad Alen e a Vatanen e davanti a Eklund e a Toivonen, quest'ultimo nei problemi con le molle troppo morbide della sua Opel. Waldegaard esce rovinosamente di strada, paga oltre quattro minuti per tornare in gara e lascia il compagno di squadra Kankkunen in decima posizione, alle spalle di Airikkala con la seconda Lancia Rally. La terza tappa vede Mikkola coronare il suo recupero riprendendo il comando ai danni del compagno Blomqvist. Ma il resto del team Audi è nei guai: Eklund fora una gomma e scende al sesto posto; Lampi ha problemi al turbo e diventa decimo mentre la Mouton patisce un principio d'incendio al motore e esce dai «top ten». Quarta tappa e nuovi guai per Mikkola: stavolta il finnico rompe un particolare del turbo e deve cedere a Blomqvist, mentre Alen è terzo davanti a Eklund e ad Airikkala. Toivonen e Vatanen ritirano le due Opel: colpa rispettivamente del cedimento del motore e di un semiasse. Il finale di gara propone solo l'inevitabile ritorno di Mikkola al comando. Il pilota ha bisogno di punti per il titolo piloti e Blomqvist accetta di prestarsi alla tattica di squadra rallentando il suo passo. Non accade altro di interessante, e per Hannu Mikkola è la settima vittoria in terra finlandese.

## Le classifiche

### PILOTI (dopo 8 gare)

1. <b>Blomqvist</b>	(Audi)	p. 103
2. <b>Mikkola</b>	(Audi)	86
3. <b>Alen</b>	(Lancia)	75
4. <b>Bettiga</b>	(Lancia)	34
5. <b>Biasion</b>	(Lancia)	31
6. <b>Waldegaard</b>	(Toyota)	28
7. <b>Röhrli</b>	(Audi)	26
8. <b>Salonen</b>	(Nissan)	21
9. <b>Ragnotti</b>	(Renault)	20
10. <b>Mouton</b>	(Audi)	15
<b>Aaltonen</b>	(Nissan)	15
12. <b>Eklund</b>	(Audi)	12
<b>Mehta</b>	(Nissan)	12
<b>Recalde</b>	(Audi)	12

### MARCHE (dopo 7 gare)

1. <b>Audi</b>	p. 114
2. <b>Lancia</b>	86
3. <b>Renault</b>	51
4. <b>Toyota</b>	38
5. <b>Nissan</b>	32
6. <b>Opel</b>	24
7. <b>Volkswagen</b>	21
8. <b>Peugeot</b>	16
9. <b>Subaru</b>	11
10. <b>Alfa Romeo</b>	9
11. <b>Ford</b>	6
12. <b>Citroën</b>	4
13. <b>Vauxhall</b>	2
<b>Mazda</b>	2
<b>Mitsubishi</b>	2

# Piazzata vincente

segue

piano. La «piccola» francese ha già dimostrato di potere vincere un rally mondiale, mollando la presa sia in Corsica sia in Grecia solo dopo avere a lungo detenuto il comando della gara. Dopo i due «quasi acuti» la 205 turbo si è presa un paio di mesi di vacanza solo apparente, smascherata dallo scopo dichiarato di fare del 1000 Laghi un sol boccone. A tale proposito, la Peugeot schiererà una sola vettura, affidata a quel Vatanen già vincitore del rally di casa sua nel 1981, l'anno del titolo mondiale al volante della Escort. Dopo un '82 di completa e voluta inattività, e dopo un '83 e una parte di '84 di impegno limitato, il pilota finlandese si presenta nella veste di possibile protagonista. Soprattutto in ottica '85, gra-

Toyota solo per la prima delle due. Un trionfo per la Casa tedesca, ma che non ha potuto non amareggiare per la quasi totale assenza di avversari. Per questo motivo la gara finlandese di presenta, ancora più che come atto forse conclusivo di questo campionato, quale anticipazione del mondiale '85. Campionato per il quale si attende la partecipazione di protagonisti di primo piano, e a tempo pieno, quali Peugeot, Mitsubishi, Renault e Citroën, con ospiti d'onore le esordienti Lancia 4x4, la nuova Opel e, probabilmente, la tanto sospirata nuova Ford. Il 1000 Laghi questo lo sa, e attende a piè fermo, sul suo sterrato che non ammette piloti e vetture non campioni, tutti coloro che vogliono marchiarsi con il proprio nome sia questo sia il prossimo campionato mondiale. Audi, Lancia e Peugeot — e Toyota, e Nissan... — sono avvisate. □

## L'albo d'oro dal '68 a oggi

1968	Mikkola-Jarvix	(Ford Escort TC)
1969	Mikkola-Jarvix	(Ford Escort TC)
1970	Mikkola-Palm	(Ford Escort TC)
1971	Blomqvist-Hertz	(Saab V4)
1972	Lampinen-Sohlberg	(Saab V4)
1973	Makinen-Liddon	(Ford Escort RS)
1974	Mikkola-Davenport	(Ford escort RS)
1975	Mikkola-Aho	(Toyota Corolla)
1976	Alen-Kivimaki	(Fiat 131 Abarth)
1977	Hamalainen-Tiukkanen	(Ford Escort RS)
1978	Alen-Kivimaki	(Fiat 131 Abarth)
1979	Alen-Kivimaki	(Fiat 131 Abarth)
1980	Alen-Kivimaki	(Fiat 131 Abarth)
1981	Vatanen-Richards	(Ford Escort RS)
1982	Mikkola-Hertz	(Audi Quattro)
1983	Mikkola-Hertz	(Audi Quattro)



1000 LAGHI '83: LA 037 DI ALLEN (FotoCockpit)

zie al pieno impegno del team Peugeot, che lo ha già confermato, ma non per questo in misura minore per il 1000 Laghi, che lo vede fra le sue stelle principali.

A FARE da cornice a tale disputa iridata, non mancheranno, in Finlandia, numerosi comprimari di grande smalto. A iniziare dalla Toyota Celica dell'eterno Waldegaard e della ormai-non-più-promessa Kankkunen, alle Nissan di Salonen, Pitkanen e Kaby. Dalla Renault 5 turbo di Saby e Fauchille alle Citroën Visa Mille Pistes di Wambergue, Chomat e Rio. Come dire, al di là delle previsioni di vittoria assoluta, che finalmente un atto del mondiale rally si colora di una partecipazione di vero livello iridato. Le due ultime gare di campionato, Nuova Zelanda e Argentina, hanno infatti proposto una immagine del campionato a tinte esclusivamente Audi, con corredo di Lancia e con la partecipazione di Nissan e

### I «top» al via

1.	Mikkola-Hertz	(Audi Quattro)
2.	Alen-Kivimaki	(Lancia Rally)
3.	Blomqvist-Cederberg	(Audi Quattro)
4.	Vatanen-Harryman	(Peugeot 205 Turbo 16)
5.	Waldegaard-Billstam	(Toyota Celica turbo)
6.	Eklund-Whitlock	(Audi Quattro)
7.	Mouton-Pons	(Audi Quattro)
8.	Salonen-Harjanne	(Nissan 240 RS)
9.	Lampi-Kuukkala	(Audi Quattro)
10.	Toivonen-Piironen	(Lancia Rally)
11.	Kankkunen-Gallagher	(Toyota Celica turbo)
12.	Pitkanen-Masterton	(Nissan 240 RS)
13.	Laine-Virtanen	(Audi Quattro)
14.	Kaby-Gormley	(Nissan 240 RS)
15.	Saby-Fauchille	(Renault 5 turbo)
16.	Wambergue-De Alexandris	(Citroën Visa 1000 Pistes)
17.	Chomat-Breton	(Citroën Visa 1000 Pistes)
18.	Rio-Vieu	(Citroën Visa 1000 Pistes)
19.	Eriksson-Metteroth	(Audi 80 Quattro gr. A)
20.	Grundel-Diekmann	(VW Golf GTI gr. A)
21.	Sundstrom-Silander	(Fiat Ritmo 130 Abarth gr. A)

### I «numeri»

Ore effettive di corsa: **30 e 24'**  
Ore di riposo fra le tappe: **9 e 55'**  
Distanza complessiva: **1420,04 km**, di cui **460,96 su 51 ps**  
Media distanze: **9,038 km ogni ps**

### Gli organizzatori

Jyväskylä Suurajot, P.O. Box 205, SF-40101 Jyväskylä 10, Finlandia. Tel. (041) 251122. Telex 28376 laaja sf

# MONDIALE RALLY/Poco più di un mese al Sanremo... **Novità made in Italy**

Sarà un percorso dal volto nuovo a ospitare la nostra prova di campionato. I cambiamenti sono motivati anche dalla necessità di evitare i blocchi stradali delle passate edizioni

**SANREMO.** Manca poco più di un mese al Rally di Sanremo, la gara più prestigiosa del calendario italiano. Diversi concorrenti hanno già preso visione del percorso, mentre gli organizzatori hanno già sul tavolo le prime iscrizioni. Sarà un Sanremo tutto da seguire, con la grande guerra fra Lancia e Audi. Sarà anche un Sanremo dal volto nuovo, ricco di modifiche rispetto alle passate edizioni. La

prima tappa, tutta su asfalto nell'entroterra ligure, non riporterà più i concorrenti a Sanremo (dove restavano in parco chiuso alcune ore prima di trasferirsi a Livorno). Anziché ripetere la prova di Rezzo, che portava appunto a Sanremo, si farà la PS del Passo Ginestro (che già veniva disputata vari anni fa), in modo da scendere sull'autostrada all'altezza di Andora e da qui proseguire

verso Tirrenia, con un trasferimento molto «comodo» che permetterà alle squadre di allestire le vetture in versione «terra» prima di entrare in parco chiuso, poco dopo mezzanotte. In questo modo i piloti possono riposare più a lungo in albergo, a differenza di quanto accadeva gli scorsi anni. Un'altra modifica riguarda le PS della zona di Volterra, che non si fanno più nel corso della seconda tappa,

bensì nella terza, perché il fatto di girare in «ronde» intorno a Volterra aveva causato lo scorso anno diversi ingorghi di traffico che avevano colto alla sprovvista gli organizzatori. Per questo motivo si è scelto di tracciare un percorso «in lunghezza», senza giri ripetitivi in «ronde». È stata cancellata la PS di Corsano perché si attra-

**Roberta Gremignani**

*segue*



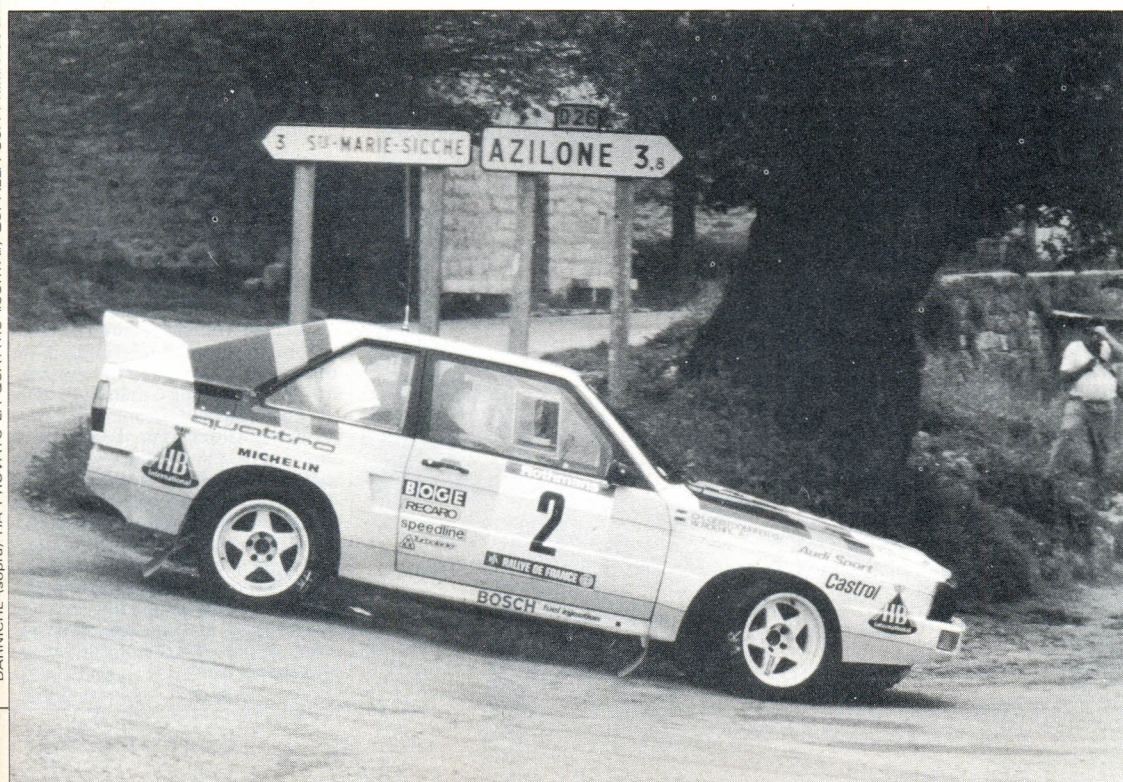
## ... e l'Audi ha già provato con Darniche **Con una marcia in più**

Sulla vettura tedesca il nuovo cambio a sei velocità

**SANREMO** — Due muletti (una Quattro «normale» e la Sport «corta»), con un furgone, un camion—officina, un motorhome. Con questo schieramento l'Audi si è presentata due settimane fa sulla prova speciale di Rezzo, nell'entroterra di Sanremo, per svolgere una serie di prove su asfalto in vista del Rally di Sanremo. Collaudatore era Bernard Darniche, il pilota francese ancora convalescente dall'ultima operazione subita al piede destro, infortunatosi gravemente durante le prove del Tour de Corse '83, ma certamente più esperto, nella guida su asfalto, della maggior parte dei suoi colleghi attualmente

sotto contratto (più o meno ufficiale) Audi. Sono state prove travagliate, perché i primi due giorni Darniche è stato costretto a lunghe pause da inconvenienti tecnici, mentre il terzo giorno il maltempo ha obbligato il clan Audi a una forzata inattività. Le prove si sono protratte oltre il previsto finché il pilota francese ha potuto collaudare e mettere a punto il nuovo cambio a sei marce che, pur essendo omologato da tempo, non è ancora stato adottato in gara. Si tratta di una soluzione ideata per permettere al motore di venire sempre utilizzato in regime di coppia ottimale e di ovviare agli inconvenienti tipici dei motori turbo. Da

notare che l'uso di un cambio con più marce è facilitato sull'Audi dalla frizione comandata manualmente con un tasto sulla leva del cambio che rende più rapide le operazioni di innesto, soprattutto in scalata. Al Sanremo la Casa tedesca, che dovrà guardarsi non solo dalle Lancia, come gli scorsi anni, ma anche (e forse soprattutto) dalla Peugeot, che al momento è il miglior compromesso terra-asfalto, parteciperà con solo Quattro Sport (quelle corte) per la squadra ufficiale HB. L'Audi Italia di Radaelli, invece, avrà a disposizione due Quattro tradizionali, una per Cinotto e una per un pilota italiano da designare. (r.g.)



# Novità made in Italy

segue

versava un allevamento di bestiame da selezione assai pregiato, e la si è sostituita con la PS di Chiusdino. Si è tolta anche la PS di Radicofani (quella più a sud) perché la strada era diventata molto brutta, essendo stata da tempo abbandonata dal traffico normale. Di conseguenza, è stata cancellata anche la PS parallela che era stata in parte asfaltata. Queste due prove sono state sostituite da altrettante speciali scelte nella zona di Arezzo. Come ultima modifica, sono state rovesciate, come sen-

so di marcia, le prove della zona del Chianti, sempre per ovviare il crearsi di «ronde» che facilitano gli ingorghi di traffico. Anche per chi disputa il rally da anni, quindi, vi saranno tratti di percorso nuovi, dei quali prendere le note. Come diciamo a parte, parecchi equipaggi hanno già iniziato le ricognizioni preliminari, mentre il vero e proprio «clou» delle prove sarà a metà settembre, in particolare in concomitanza con la Coppa Liburna che si disputa proprio a pochi chilometri di distanza dalle PS di Santa Luce e Riparbella e che per questo motivo è solita vantare fra i propri spettatori molti piloti italiani e stranieri impegnati al Sanremo. □

## Il Sanremo tappa per tappa

### PRIMA TAPPA (ASFALTO) domenica 30 settembre

PS 1: Colle d'Oggia	ore 14,56
PS 2: Rezzo	15,52
PS 3: Langan	16,37
PS 4: Apricale-Baiardo	17,22
PS 5: Colle d'Oggia/2	18,20
PS 6: Passo Ginestro	19,04

### SECONDA TAPPA (TERRA) lunedì 1 ottobre

PS 7: S. Luce	7,04
PS 8: Riparbella	7,46
PS 9: Pomarance	8,26
PS 10: Anqua	9,14
PS 11: La Selva	9,49
PS 12: Chiusdino	10,26
PS 13: Montepescini	11,25
PS 14: Murlo	11,56
PS 15: Montalcino	12,15
PS 16: Campiglia d'Orcia	13,27
Riordino (max 1 ora)	
a Radicofani	14,03
PS 17: Sarteano	15,23
PS 18: Montepulciano	16,04
PS 19: Lucignano	16,32
PS 20: Montalcino/2	17,07
PS 21: Campiglia d'Orcia/2	18,29
PS 22: Montepulciano/2	19,32
PS 23: Lucignano/2	20,00
PS 24: Asciano	21,00

### TERZA TAPPA (TERRA) martedì 2 ottobre

PS 25: La Selva/2	8,42
PS 26: Chiusdino/2	9,19
PS 27: Montepescini/2	10,18
PS 28: Murlo/2	10,49
PS 29: Ss. Marie/2	11,30
PS 30: Monte S. Savino	12,05
PS 31: Ciggiano	12,54
PS 32: Monte Luco	13,55
PS 33: Catignano	14,30
PS 34: Vagliagli	15,07
PS 35: Monteriggioni	15,32
PS 36: Palagione	16,42
PS 37: Ulignano	17,04
PS 38: Ghizzano	17,55
Riordino a Volterra (max 1 ora)	18,55
PS 39: Palagione/2	20,10
PS 40: Ulignano/2	20,32
PS 41: Ghizzano/2	21,23

### QUARTA TAPPA (ASFALTO) mercoledì 3 - giovedì 4 ottobre

PS 42: Madonna del Deserto	19,39
PS 43: Melogno	20,17
PS 44: Scravaion	20,54
PS 45: Colle di Cosio	22,11
PS 46: Rezzo/2	23,06
PS 47: Langan/2	23,51
PS 48: Ghimbegna	00,36

### QUINTA TAPPA (ASFALTO) giovedì 4 - venerdì 5 ottobre

PS 49: Ronde	23,11
PS 50: S. Romolo	00,51
Riordino a Sanremo (max 20 min)	2,01
PS 51: Carpasio	3,11
PS 52: Rezzo/3	4,16
PS 53: Carpasio/2	5,16
PS 54: Rezzo/4	6,21
PS 55: Langan/3	7,06
PS 56: Apricale-Baiardo	7,51

## I dati del rally

LA SEGRETERIA del Rally di Sanremo ha sede permanente presso l'Hotel Royal in Corso Imperatrice 74 a Sanremo (tel. 0184/84.518; telex 270511).

LE VERIFICHE tecniche e sportive avranno luogo a Sanremo, sul lungomare delle Nazioni, sabato 29 settembre dalle 13 alle 18, con orario suddiviso a seconda dei numeri di partenza.

LA PRIMA TAPPA (Sanremo-Tirrenia) prenderà il via alle 14,01 di domenica 30 settembre sul Lungomare delle Nazioni, e si concluderà a Tirrenia, presso l'Hotel Continental, alle ore 00,34 di lunedì.

LA SECONDA TAPPA (Tirrenia-Siena) prenderà il via alle 6,01 di Lunedì 1 ottobre e si concluderà alle 22,00 a Siena, in Piazza del Campo.

LA TERZA TAPPA (Siena-Pisa) prenderà il via alle 8,01 di martedì 2 ottobre e si concluderà alle 22,35 a Pisa, in Piazza dei Miracoli.

LA QUARTA TAPPA (Pisa-Sanremo) prenderà il via alle 14,31 di mercoledì 3 ottobre e si concluderà alle 2,06 di giovedì 4 ottobre a Sanremo, sul Lungomare delle Nazioni.

LA QUINTA TAPPA (Sanremo-Sanremo) prenderà il via alle 22,31 di giovedì 4 e si concluderà, sempre a Sanremo, alle 9,26 di venerdì 5 ottobre.

A SANREMO la direzione di gara sarà presso l'Hotel Royal; a Tirrenia presso l'Hotel Continental; a Siena presso la Camera di Commercio (Piazza Matteotti 30); a Pisa presso l'Hotel Duomo.

# Anche il «Monte» ha già un volto

È GIÀ stata realizzata la prima bozza del percorso del rally di Montecarlo 1985. Quest'anno i concorrenti che giungono dalle varie località europee (per l'Italia, da Sestriere) si concentreranno a Saint Etienne domenica 27 gennaio alle 7,30. Poco dopo, cioè alle 13,00, partirà la tappa di classificazione: 5 prove speciali che porteranno i concorrenti a GrosPierre per le 21,30. Lunedì 28 gennaio alle 10,30 partirà la tappa comune: 18 prove speciali inframezzate da due riordinamenti (a Grenoble e Gap). I concorrenti arriveranno a Montecarlo mercoledì 30 gennaio alle 15,30. Giovedì 31 gennaio alle 10,00 partirà la tappa finale: 18 prove speciali con raggruppamento a Monaco dalle 19 alle 22,30. L'arrivo a Montecarlo è previsto per venerdì 1 febbraio alle 8,00. □

## Confermato il Liburna

UN POMERIGGIO d'agosto in cui pensi non lavori nessuno suona telefono. «Pronto, sono Dado Andreini». E subito ti viene spontaneo un sorriso: solo l'irriducibile Dado — una vita speso per i rally, l'uomo che per anni è stato il papà dell'Elba — può spendere pomeriggi estivi alla scrivania, lui che vive in una città di mare come Livorno. «Volevo avvisarti che la Coppa Liburna si farà — spiega — anche se (e la notizia circola da tempo) al budget richiesto manca parecchio denaro: sarà la scuderia Livorno Corse

a fare uno sforzo perché al Cir non venga meno un'altra gara e perché la Liburna continui ad esistere».

Ci vorrebbe un plauso, perché, dopo che il 1984 ci ha imposto gare messe a calendario e poi tristemente cancellate, lo sforzo e la volontà di tenere viva una gara «tradizionale» e dal percorso valido come la Liburna meritano che la Csai e la sotto-commissione rally si ricordino di questo quando, a fine stagione, sarà il momento di stilare i vari calendari dei campionati 1985. Intanto, pre-gustiamoci questa edizione della Liburna, che si disputerà il 22 settembre su 18 PS (7 PS da provare). Rispetto allo scorso anno sono state tolte le due prove della zona di Grosseto, mentre rimangono la classica del Circuito del Montenero (che vide correre anche Tazio Nuvolari), Vaiolo, Traversa, Pamaia, Montemaggiore, Monteverti e Sassetta. Le iscrizioni si aprono il 21 agosto e vanno inviate alla Scuderia Livorno Corse, viale Italia 403 - Livorno. Tel. 0586/50.50.02 oppure 80.34.92. (r.g.)

## Piancavallo già in strada

MENTRE AUTOSPRINT va in edicola, diversi piloti impegnati nel campionato Open stanno già affrontando le strade friulane sulle quali partirà il 31 agosto, il Rally di Piancavallo. Si tratta di un appuntamento determinante ai fini dell'assegnazione del titolo che vede come diretti avversari Vudafieri—Pirollo (Lancia-Totip) e «Lucky»—Berro (Ferrari—Valentino), con Cunico—Sghedoni (Lancia—Goldie) nel ruolo di terzi incomodi. Chi riuscirà ad avere la meglio a Piancavallo potrà una seria ipoteca sul campionato, perché le ultime due prove difficilmente concederanno il punteggio pieno ai piloti—Open. A Sanremo, infatti, la sfida mondiale fra le Lancia—Martini, le Audi e le Peugeot lascia poco sperare ai «nostri» che dovranno vedersela con i più forti piloti del mondo. A San Marino, invece, ultima gara dell'Open, vi sarà una delle sfide determinanti ai fini della conquista del titolo europeo fra Taivonen (Porsche—Rothmans) e Capone (Lancia—West). Non solo: a San Marino troveremo anche due Audi Quattro che, grazie alla trazione integrale, sono in grado di portare via punti, sulla terra, sia alla Lancia che, soprattutto, alla Ferrari.

ALTRETTANTO importante sarà poi la battaglia in gruppo A fra Rayneri—Bartolich (Ritmo) e Bentivogli—Evangelisti (Alfetta), pure loro già impegnatissimi nelle prove di ricognizione. Per Bentivogli è necessario guadagnare il terreno perduto nello stop di Biella, anche perché a Sanremo, a dare manforte a Rayneri, potrebbe arrivare la Ritmo di Fabbri—Cecchini, attuali leader della classifica assoluta del Cir, che stanno attraversando una stagione di fama smagliante e la cui automobile si è finora mostrata come la più affidabile fra le vetture di gruppo A. □

VALLI IMPERIESI 1. SERIE/Mainoli fuori nella penultima speciale

## Beretta calibro 037

IMPERIA — La ruota persa contro un muro a causa della degradazione delle gomme, dalla Porsche di Mainoli-Mutti nella penultima speciale ha privato il 13. Rally delle Valli Imperiesi di un finale degno del migliore Hitchcock. L'equipaggio della Valcuvia Corse è stato costretto all'abbandono proprio nel momento in cui si stava profilando l'aggancio alla rossa Lancia Rally di Beretta-Julita, battistrada del corsa dalla prima speciale. Il vantaggio del pilota si era infatti via via ridotto a soli tre secondi: non era difficile, quindi, pronosticare un finale inandescente che si sarebbe deciso negli ultimi metri di gara. La disavventura di Mainoli con la Porsche di Orlando, ha aperto invece le porte al primo successo assoluto di Roby Beretta, dopo due secondi posti e un terzo nella seconda zona di Coppa Italia. Il pilota di Lecco nell'impresa vittoriosa è stato assecondato al meglio dalla moglie Laura sua occasionale e fortunata copilota e di una Lancia Rally, preparata dalla University Motor, che non ha dato alcun problema. Beretta ha presentato il suo biglietto da visita agli avversari vincendo in maniera netta la speciale di apertura. Per quanto abbia fatto segnare cinque migliori tempi su undici speciali (una è stata annullata perché erano scaduti i permessi prefettizi) l'egemonia Lancia poteva essere rotta da Mainoli, che nella seconda parte della corsa ha sferrato un duro attacco a Beretta deciso a difendere, senza rischiare, un primato guadagnato con i denti. Le disavventure di Mainoli hanno favorito anche la Ferrari di Martinelli-Gorla. L'equipaggio della ProMotorSport destinato a un terzo posto finale si è visto regalare su un vassoio la piazza d'onore: i due ferraristi non fanno altro che aggiungere un'altra perla alla serie dei secondi posti a cui sono ormai abbonati. Le tre vetture di testa hanno fatto corsa a sé, visto che tutti gli altri si sono trovati molto distanziati. Al terzo posto, a difendere i colori del Valcuvia, è arrivato Colombi con l'Opel Ascona 400 che ha preceduto la Renault 5 Turbo di Marini e l'Opel Manta di Furini che si è aggiudicato la supremazia nel gruppo A. Sono stati subito fuori dal lotta Sipsz (Manta) e Ziviani (Kadett), usciti di strada nella seconda prova speciale. In gruppo N l'ha spuntata Peduzzi con la Ritmo 130 davanti all'imperiese Saglietto, mentre in gruppo 2 si è vista la bela cavalcata di Carlo Brion (Talbot Lotus), sesto assoluto e vincitore davanti a Calosso e Paganessi entrambi su Kadett. La corsa è stata molto dura e sofferta, con continue interruzioni: soltanto 76 equipaggi dei 140 partiti hanno concluso felicemente la prova. Oltre alla speciale annullata per i permessi scaduti

sono state bloccate anche la quarta e la quinta, a causa di un paio di incidenti: prima si è capottata l'Alfasud di Scotto e poi la Kadett di Pastorino è andata ad urtare la Ritmo di Adani, ferma dal giro precedente.

**Franco Nugnes**

### RALLY 1. SERIE

Imperia, 18-19 agosto 1984

### 13. Rally delle Valli Imperiesi

Valido per la Coppa Italia 2. zona

#### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Beretta-Julita (Lancia Rally) in 1.51'18"; 2. Martinelli-Gorla (Ferrari 308 GTB) 1.51'57"; 3. Colombi-Vottori (Opel Ascona 400) 1.55'22"; 4. Marini-Vinzioli (Renault 5 turbo) 1.57'53"; 5. Furini-Mietta (Opel Manta) 1.59'15"; 6. Brion-Canobbio (Talbot Lotus) 2.01'20"; 7. Duberti-Desimoni (Opel Ascona 2.0) 1.01'42"; 8. Calosso-Castore (Opel Kadett GTE) 2.02'07"; 9. Paganessi-Zumelli (Opel Kadett GTE) 2.03'33"; 10. Simonini-Rusconi (Talbot Samba Rallye) 2.03'45".

#### GRUPPO N

**Classe 1150:** 1. Braus-Paredi (A 112 Abarth) in 2.13'38"; 2. Orengo-Ardissone (Fiat 127 Sport) 2.15'15"; 3. Moretti-Bartoletti (A 112 Abarth) 2.18'52"; 4. Rubino-Calleri (Fiat 127 Sport) 2.19'31"; 5. Freschini-Verdelli (A 112 Abarth) 2.20'49"; 6. Bonavera-Baribbo (Fiat 127 Sport) 2.21'43".

**Classe 1300:** 1. Aliprandi-Franceschini (Talbot Samba Rallye) in 2.11'05"; 2. Cappellini-Torselli (Opel Corsa SR) 2.13'20"; 3. Drago-Bianchi (Citroën Visa) 2.13'41"; 4. Lucianelli-Gola (Citroën Visa) 2.13'42"; 5. Ferrari-Porcella (Opel Corsa SR) 2.14'53"; 6. Legnani-Poggio (Opel Corsa SR) 2.16'30"; 7. Malino-Verni (Citroën Visa) 2.17'30"; 8. Palncani-Rainoldi (Citroën Visa) 2.19'30"; 9. Bussola-Del Prato (Peugeot 104 ZS) 2.34'13"; 10. Margari-Morri (Talbot Samba) 2.46'50".

**Classe 1600:** 1. Frigerio-Borani (Alfasud) in 2.11'15"; 2. Sgualdino-Miotti (Ford Escort XR7) 2.11'37"; 2. Sgualdino-Miotti (Ford Escort XR7) 2.11'37"; 3. Tommasino-Puppo (Fiat Ritmo 105) 2.14'55"; 4. Avello-Callegari (Ford Escort XR3) 2.14'56"; 5. Cavallo-Abregal (Fiat Ritmo 105) 2.19'22"; 6. Elena-Stuani (Alfasud TI) 2.20'51".

**Classe 2000:** 1. Paduzzi-Luchi in 2.04'24"; 2. Saglietto-Tulipano 2.05'05"; 3. Lo Duca-Ghisellini 2.09'04"; 4. Caviglia-Minasso 2.11'24"; 5. Giuggiola-Pessano (R5 Alpine turbo) 2.19'30" (tutti gli altri su Fiat Ritmo 130).

#### GRUPPO A

**Classe 1150:** 1. Malacarne-De Vincenzi (Fiat 127 Sport) in 2.12'57"; 2. Giuliano-Amante (Fiat 127 Sport) 2.14'19"; 3. Bianchieri-De Benedictis (A 112) 2.14'32"; 4. Pizzo-Pontari (Fiat 127 Sport) 2.16'14"; 5. Dasi-Fioroni (Fiat 127 Sport) 2.17'02"; 6. Chiappori-Repetti (Fiat 127 Sport) 2.20'12"; 7. Todisco-Balerti (A 112 Abarth) 2.21'30"; 8. Garra-Riboldi (Fiat 127 Sport) 2.22'43"; 9. Orlandi-Magnani (A 112) 2.23'34"; 10. Manzoni-Donadoni (Fiat 127 Sport) 2.31'57".

**Classe 1300:** 1. Calvino-Furiga (Ford Escort) in 2.15'39"; 2. Panza-Franciosi (Alfasud Sprint) 2.20'27"; 3. Gaini-Gaini (Alfasud) 2.31'39".

**Classe 1600:** 1. Bosio-Cerrato (Alfasud TI) in 2.05'31"; 2. Ferraretto-Maccario (Golf GTI) 2.09'29"; 3. Cattaneo-Cattaneo (Alfasud) 2.14'29"; 4. Mirabelli-Caccia (Talbot Sunbeam TI) 2.19'55"; 5. Bartesaghi-Silva (Fiat Ritmo 105) 2.22'38"; 6. Dell'Utri-Lipari (Golf GTI) 2.26'51".

**Classe 2000:** 1. Furini-Mietta (Opel Manta) in 1.59'15"; 2. Duberti-Dominoni (Opel Ascona 2.0) 2.01'42"; 3. Zavattoni-Grisoni (Opel Kadett GTE) 2.03'56"; 4. Astini-Carello (Opel Manta GTE) 2.10'31"; 5. Bianchi-Piro (Opel Ascona 2.0) 2.12'14"; 6. Bellan-Chiaro (Opel Ascona 2.0) 2.16'22".

#### GRUPPO B

**Classe oltre 2000:** 1. Beretta-Julita (Lancia Rally) in 1.51'18"; 2. Marini-Vinzioli (Renault 5 turbo) 1.57'53"; 3. Simonini-Rusconi (Talbot Samba Rallye) 2.03'45".

#### GRUPPO 2

**Classe 1000:** 1. Guidi-Alessi in 2.15'17"; 2. Anfossa-Soldano 2.23'50"; 3. Ferretti-Damilano 2.24'21"; 4. Roniddi-Bradino 2.29'03" (tutti su Fiat 127).

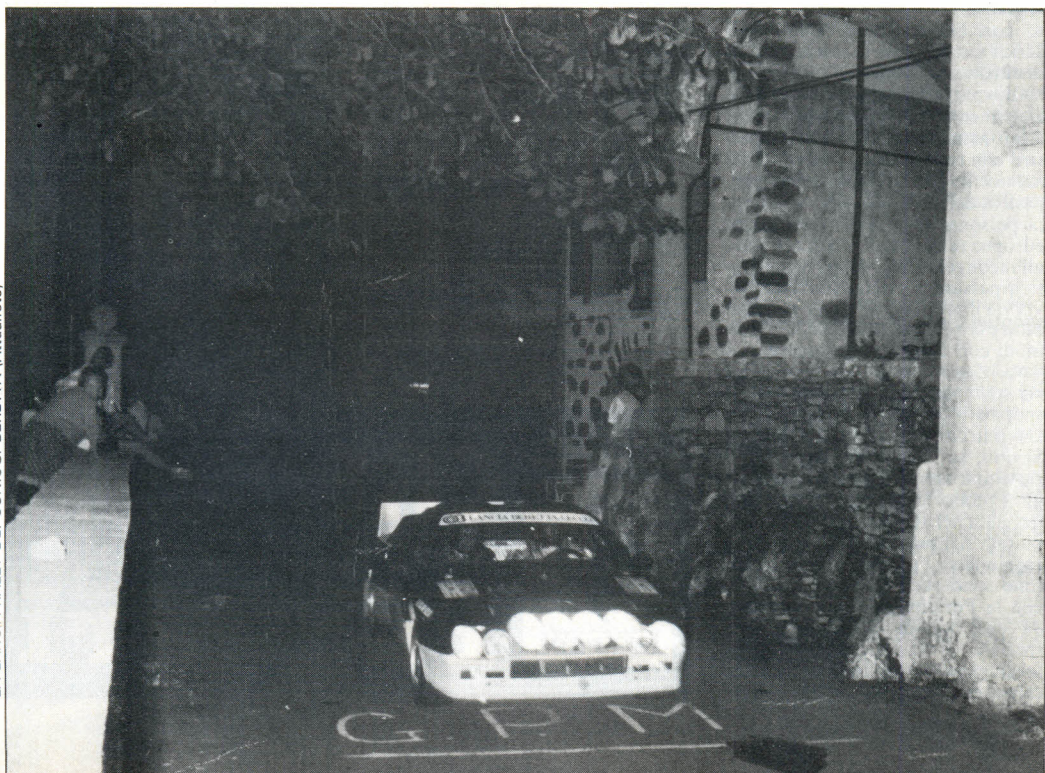
**Classe 1150:** 1. Del Piazzo-Scarrone (Fiat 127) in 2.10'28"; 2. Gianberardino-Bregliasco (A 112 Abarth) 2.14'28"; 3. Del Mut-Manelli (A 112 Abarth) 2.18'58"; 4. Ferrando-Picasso (Peugeot 104 ZS) 2.24'37"; 5. Scorza-Lorenzi (A 112 Abarth) 2.26'07".

**Classe 1600:** 1. Fotia-Marchesini (VW Scirocco) in 2.06'53"; 2. Frione-Pellegrino (Talbot Sunbeam TI) 2.11'03"; 3. Casperese-Clementi (Alfasud) 2.23'21".

**Classe 2000:** 1. Colosso-Castore in 2.02'07"; 2. Paganessi-Zumelli 2.03'33"; 3. Orlando-Magliano 2.03'58"; 4. Saveso-Monti 2.08'14"; 5. Gastaldi-Gastaldi 2.13'36" (tutti su Opel Kadett GTE).

## Anche la Sip a Piancavallo

FRA LE NOVITÀ del Rally di Piancavallo, gara Open in programma nel Friuli dal 31 agosto al primo settembre, vi sono anche alcune iniziative a cura della Sip, l'azienda telefonica di stato. Uno dei servizi in programma è il Teleconferenza, in grado di comunicare e di organizzare riunioni a distanza fra commissari e cronometristi presenti nei vari punti della regione. Altro servizio della Sip sarà il Telemedicina, che permetterà ai medici del comitato organizzatore di effettuare controlli clinici sui concorrenti trasmettendo immediatamente i dati raccolti a due équipe di medici, situate a Piancavallo e a Pordenone. Ad avvalorare l'iniziativa saranno presenti a Piancavallo, per un accordo con la Csai, il dottor Benigno Bartoletti, medico ufficiale del team Lancia e il suo collaboratore dottor Bevilacqua. (s.c.)



LA LANCIA RALLY DEI CONIUGI BERETTA (Attualfoto)

RALLY 1. SERIE/Incidente con feriti a Partinico

## Bronson vittoria interna

**PARTINICO** - «Bronson», indiscusso protagonista della sesta zona della Coppa Italia rally, non aveva ancora vinto sulle strade di casa, essendo nato a San Giuseppe Jato, uno dei paesi attraversati dal 3. Rally di Partinico. Per incitarlo con tifo quasi da stadio calcistico, i suoi compaesani non hanno chiuso occhio durante la notte, spellandosi poi le mani sulla pedana d'arrivo non appena il portacolori della Palermo Rally-Salus ha stappato lo spumante dopo essere sceso dalla bianca Ferrari 308 GTB. Dopo l'avvio è iniziato subito lo show di «Bronson» sull'asfalto (la formula mista del rally prevedeva anche sei prove sullo sterrato) ma dalla sesta all'ottava il pilota ha rallentato vi-

«Regan», apparso ancora grintoso nella schermaglia ingaggiata a lungo con Savioli. Anche Stassi e Versace con le affidabili Ritmo 130 gruppo N non si sono concessi respiro, precedendo nettamente Romano Giuseppe con guai ai freni sulla Ford Escort, Pellitteri e Bombaci. Debutto sfortunato per il palermitano Guagliardo, costretto al ritiro. Da registrare un serio incidente accaduto nel corso della penultima speciale. L'equipaggio Russo-Sammertino all'uscita di una curva — secondo le prime testimonianze — si sono imbattuti in alcuni spettatori che avevano invaso la sede stradale. I due capotavano, ma grazie all'aiuto di volenterosi hanno ripreso la marcia dopo che la loro A

GTB in 1.17'57"; 2. Zambuto-Mauro (Opel Manta GTE) a 1'09"; 3. Plano-Sabbatino (Porsche 911 SC) a 1'54"; 4. Savioli-Davis (Opel Kadett GTE) a 2'29"; 5. «Regan»-Di Dio (Porsche 911 SC) a 2'41"; 6. Stassi-Stassi (Fiat Ritmo 130) a 4'48"; 7. Versace-Faldetta (Fiat Ritmo 130) a 5'09"; 8. Romano-Micales (Ford Escort) a 7'02"; 9. Pellitteri-Valenti (Fiat Ritmo 130) a 10'05"; 10. Bombaci-Toscano (Fiat Ritmo 130) a 10'09".

### GRUPPO N

**Classe 1400:** 1. Lipari-Messana (Samba Rally E) in 1.37'16"; 2. D'Antiochea-D'Antiochea (Citroën Visa GT) 1.37'28"; 3. «Pecker»-Violetto (Citroën Visa GT) 1.37'40"; 4. Russo-Sarmantino (A 112) 1.37'46"; 5. Terrana-Bianco (A 112) 1.57'18".

**Classe 2000:** 1. Stassi-Stassi in 1.22'45"; 2. Versace-Fladetta 1.23'02"; 3. Pellitteri-Valenti 1.28'02"; 4. Bombaci-Toscano 1.28'06"; 5. Di Maggio-Prullia 1.32'21"; 6. Moreci-Aiosa (Ford Escort XR3i) 1.38'54" (tutti gli altri su Ritmo Abarth 130).

(Kadett GTE) 1.10'26"; 3. Castrogiovanni-Turco (Fiat 131 Abarth) 1.50'13".

### GRUPPO B

**Classe 2000:** 1. Gennuso-Bartolone in 1.33'41"; 2. La Corte-Feo (Lancia Beta Montecarlo) 1.35'39"; 3. Di Bona-Arresta 1.41'25" (tutti gli altri su Citroën Chrono).  
**Classe oltre 2000:** 1. «Bronson»-Di Prima (Ferrari 308) in 1.17'57"; 2. «Regan»-Di Dio (Porsche 911 SC) 1.20'38".

### GRUPPO 2

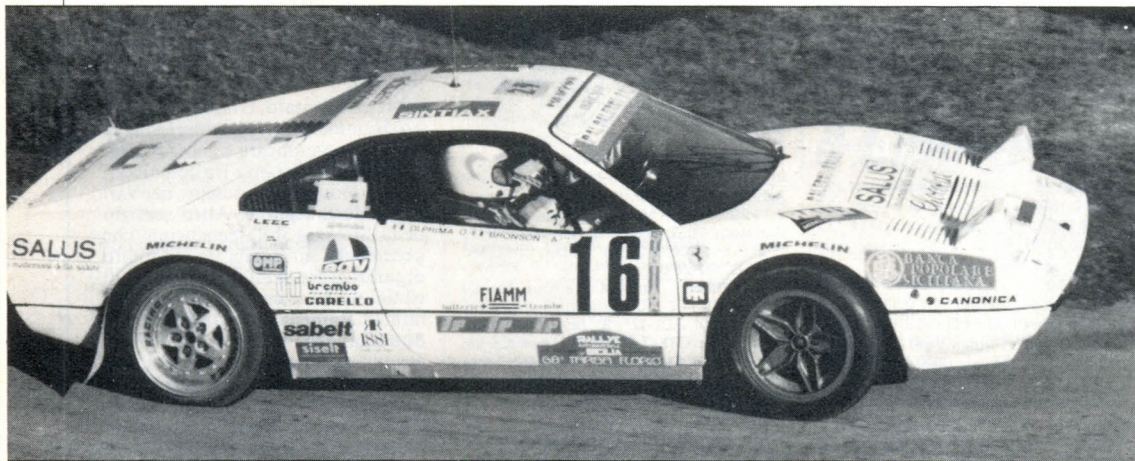
**Classe 1000:** 1. Lo Duca-Messina (Fiat 127 Sport) in 1.47'58".

**Classe 2000:** 1. Romano-Micales (Ford Escort) in 1.24'59"; 2. Marchese-Bruno (Kadett GTE) 1.37'21"; 3. Pettinato-Denaro (Kadett GTE) 1.50'19".

### GRUPPO 4

**Classe oltre 2000:** 1. Plano-Sabbatino (Porsche 911 SC) in 1.19'51"; 2. Rizzo-Canzoneri (Lancia Beta Montecarlo) 1.38'33".

**Così la Coppa Italia sesta zona dopo 6 prove:** 1. Bronson (Ferrari 308 GTB) p. 365; 2. Zambuto (Opel Manta GTE) 192; 3. Savioli (Opel Kadett GTE) 172; 4. «Regan» (Porsche 911) 116.



LA FERRARI DI «BRONSON» (Attualfoto)

stosamente, con il risultato di vedersi scalzato dall'agrigentino Zambuto con l'Opel Manta GTE della Chieri Corse. Sulla Ferrari 308 GTB di «Bronson» in seguito a una toccata dovuta all'inatteso cattivo funzionamento della pompa dei freni, si è poi rotto il cerchio anteriore destro con conseguente scoppio di un ammortizzatore. L'assistenza tempestiva della ProMotorSport, diretta personalmente dall'ex-campione europeo rally Lele Pinto, ha ovviato all'inconveniente, e Bronson è potuto ripassare in testa, aumentando via via il proprio vantaggio su Zambuto e concludendo nel più facile dei modi con l'09" di distacco. A fine gara, Zambuto, grande protagonista sullo sterrato, ha evidenziato la sportività del preparatore Ruffino, che pur curando la Opel Kadett di Savioli, suo rivale in gruppo A, è riuscito a tempo di record a mettergli a punto la Manta rimasta danneggiata nel «Quisquina» e impossibilitata nel periodo di ferragosto a raggiungere l'officina Conrero. Ottime sono state le prove di Plano con la Porsche 911, pur rallentato da una gomma inadatta in una speciale, di Savioli, che dopo una foratura in un trasferimento ha toccato nei pressi di Corleone, e di

Il 2 era stata rimessa sulle ruote. Nel frattempo si sono prestati i primi soccorsi a due feriti, il più grave dei quali è stato ricoverato al neochirurgico di Palermo con sospetto trauma cranico e frattura di un femore. Il rally è stato oltremodo selettivo: dei 71 partiti solo 42 hanno tagliato il traguardo.

**Vincenzo Bajardi**

### RALLY 1. SERIE

Partinico, 18-19 agosto 1984

### 3. Rally di Partinico Rally nazionale valido per la Coppa Italia 6. zona

Le classifiche

Assoluta: 1. «Bronson»-Di Prima (Ferrari 308

### GRUPPO A

**Classe 1150:** 1. Albanese-Castagna in 1.33'08"; 2. Lo Cascio-Gaziano (A 112) 1.33'41"; 3. Pecoraro-Nobile 1.36'32"; 4. Lipari-Zummo (A 112) 1.41'13"; 5. Catalano-Geraci 1.57'26" (tutti gli altri su Fiat 127 Sport).

**Classe 1300:** 1. Vaccaro-Costanza in 1.29'51"; 2. Simonte-Di Salvo 1.35'09"; 3. Simonetti-Taormina 1.37'11"; 4. Puccio-Lo Cascio 1.37'46"; 5. Zabbia-Lo Voi 1.40'27"; 6. Di Sclafani-Calvaruso 1.41'18"; 7. Mattina-Cassarà 1.48'01"; 8. Di Cesare-Marrone 1.58'43" (tutti su Alfasud TI).

**Classe 1600:** 1. Puccio-Pomilia (VW Golf GTI) in 1.28'08"; 2. Terracchio-Varvarà (Talbot TI) 1.37'43"; 3. Pino-Martorana (Talbot TI) 1.41'57"; 4. Buggemi-Palminteri (R5 Alpine) 1.49'38".

**Classe 2000:** 1. Zambuto-Mauro (Opel Manta GTE) in 1.19'06"; 2. Savioli-Davis

## C'era anche la Peugeot

Due settimane fa la Peugeot si è presentata in un albergo di Pieve di Teco, nell'entroterra di Imperia, per svolgere alcuni test pre-Sanremo. Il team francese si è però trattenuto solo due giorni sull'asfalto ligure (dove stava lavorando anche l'Audi) e ha poi fatto rotta sugli sterrati della Toscana.

## Tre Quattro a Dakar

ANCHE SE Roland Gumpert, direttore sportivo della Casa di Ingolstadt, non ha cambiato idea sulla partecipazione dell'Audi alla Parigi-Dakar, tre Quattro saranno alla via della maratona africana. 1985: due in gara e una per l'assistenza. Come nel caso della Rothmans con Icx e la Porsche, sarà una scuderia privata a realizzare l'operazione. Si tratta della Malardau di Tolosa che già quest'anno aveva iscritto una squadra di Range Rover. La prima vettura andrà a Xavier Lapeyre che, ricordandosi di quando era in F. 2, ha chiesto a Fred Stalder di occuparsi della preparazione delle vetture. Il mago di Annemasse, conosce molto bene la Parigi-Dakar, per essersi occupati l'anno scorso della Lada Niva di Jabouille-Sardou. Logicamente, poiché il pilota della squadra Audi-Yacco-Stalder nel campionato francese rally non è altri che Bernard Darniche, sarà lui a guidare la seconda vettura. Anche la Vag-France prenderà parte all'operazione, assicurando la fornitura dei pezzi di ricambio necessari.

EURO E TEDESCO RALLY/Hunsrück numero 17

## Demuth quasi in porto

Con la vittoria ottenuta sul campione in carica, Weber, il pilota dell'Audi si è portato in posizione quasi inattaccabile nel campionato nazionale

**HUNSRÜCK** — Ormai nessuno gli può più impedire di conquistare il suo secondo titolo di campione tedesco rally. Con la sua vittoria nel diciassettesimo rally internazionale dell'Hunsrück, Harald Demuth ha ulteriormente aumentato il suo vantaggio nella classifica del campionato nazionale, lasciando ai suoi avversari solo la speranza in un miracolo. Un miracolo che ben difficilmente potrà verificarsi. Demuth era atteso sul traguardo come quasi sicuro vincitore, poco importava dello spessore dei suoi avversari. Demuth e la sua Audi Quattro sono stati gli indiscussi dominatori della gara: soltanto il campione tedesco in carica Erwin Weber e la sua Opel Manta 400 ufficiale sono stati in grado di

tenere, anche se per poco, il suo passo. La lotta fra Demuth e Weber era l'unica possibile, prima dell'inizio del rally. Il distacco limitato che ha separato i due al traguardo (un minuto e 45"), a confronto con gli oltre undici minuti di Hero, terzo arrivato, dimostrano a sufficienza che ben difficilmente Demuth poteva attendere da altri una minaccia al suo strapotere. Alle spalle del duo Demuth-Weber, si è classificata la Porsche 930 turbo di Manfred Hero. In verità, da Hero ci si poteva attendere qualcosina in più, ma i molti problemi che hanno attardato la sua vettura hanno portato all'unico logico risultato dei distacchi «abissali» subiti dai primi due. La gara viveva, nella vigilia, anche dell'attesa per il de-

butto tedesco della Rover Vitesse, in gara con l'inglese Tony Pond. Ma anche l'accoppiata britannica non è stata in grado di tenere il passo dei vincitori, e Pond si è trovato, alla fine, in quinta posizione, staccato di oltre ventidue minuti da Demuth.

**Hans-Jürgen Tucherer**

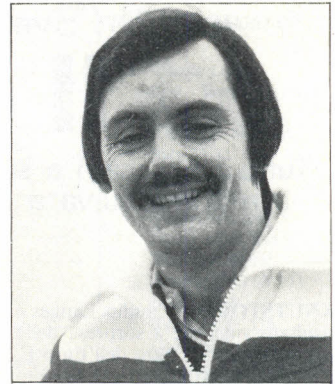
TEDESCO ED EURORALLY

Hunsrück, 18-19 agosto 1984

### 17. Rally Hunsrück

Valido per i campionati tedesco ed europeo rally (coeff. 3).

La classifica: 1. Demuth-Lux (Audi Quattro) in 4.54'23"; 2. Weber-Wanger (Opel Manta 400) a 1'45"; 3. Hero-Muller (Porsche 930 turbo) a 11'40"; 4. Buffum-Wilson (Audi Quattro) a 15'40"; 5. Pond-Arthir (Austin Rover Vitesse) a 22'45"; 6. Brush-Schaller (Opel Manta 200) a 45'49".



### Demuth passa terzo

Così l'europeo dopo l'Hunsrück:

1.	H. Toivonen	p. 369
2.	Capone	288
3.	Demuth	160
4.	«Lucky»	145
5.	Snyers	144
6.	Del Zoppo	106
7.	Cerrato McRae	102
9.	Vudafieri	100
	Cinotto	100

RALLY SPAGNOLO/San Augustin deciso solo nel finale

## Zanini all'ultima ripresa

**ASTURIAS** — Nuova prova del campionato spagnolo rally, e nuova vittoria di Antonio Zanini, con la Ferrari 308 GTB della ProMotor-Sport. Il rally San Augustin, ad Asturias, è stato per Zanini una vittoria difficile, raggiunta solo all'ultima prova speciale. Alla partenza dell'ultimo tratto cronometrato infatti fra Zanini ed Eugenio Ortiz, pilota ufficiale Renault, non vi era alcun distacco. Presentatisi alla pari, i due piloti hanno sfoderato nell'ultima speciale una prestazione di gran classe, senza risparmiare alcun tentativo di fare meglio dell'avversario. Come attirato per vie misteriose da questo fatto, il pubblico presente si è riversato ai bordi

della strada di quest'ultima fase della sfida, certo di assistere a un grande spettacolo. E così è stato. Alla fine, Zanini ha portato la sua Ferrari alla vittoria per soli due secondi: un'inezia, ma più che sufficiente per fruttare al pilota l'ennesimo successo in campionato spagnolo.

**L'INTERA GARA** è stata molto combattuta. Aveva iniziato Beny Fernandez, partito a spron battuto dominando le prime fasi del rally con la sua Porsche, ancora una volta dimostratasi veloce e affidabile nella meccanica. Si credeva che Fernandez, così come Zanini e Ortiz, sempre attesi fra i protagonisti, avrebbe molto patito la sfida portata-

gli da Onoro, pilota ufficiale della Opel. Presto però il pilota ha capotato con la sua vettura, uscita dall'incidente molto danneggiata e quindi incapace di proseguire. Subito dopo è stata la volta di Puras, che in un incidente simile ha tolto di gara la sua Renault 5 turbo. A metà gara Fernandez aveva un vantaggio di tredici secondi su Ortiz e di diciannove su Zanini. Si pensava che la gara avesse già un suo vincitore, ma l'inizio della seconda tappa ha portato la grande sorpresa: Fernandez è incappato in un testacoda, interrompendo la sua corsa e perdendo una frazione di tempo sufficiente a limitarlo alla lotta per il terzo posto.

**Raimond Blancfort**

CAMPIONATO SPAGNOLO

Asturias, 17-18 agosto 1984

### Rally San Augustin

La classifica: 1. Zanini — Autet (Ferrari 308 GTB) in 1.45'25"; 2. Ortiz — Barreras (Renault 5 turbo) a 0'02"; 3. Fernandez — Salas (Porsche) a 1'47"; 4. Arque — Anills (Opel Manta) a 12'29" (1. GR.A); 5. Cardin — Gancedo (Lancia 037) a 13'30"; 6. Santacreu — Santacreu (Opel Ascona) a 14'44"; 7. Alsina — Alsina (Talbot Samba) a 17'01"; 8. Joaquin — Munis (Fiat 131 Abarth) a 19'00"; 9. Freddy — Jaquett (Ford Fiesta XR2) a 20'01"; 10. Martorell — Bou (Talbot Samba) a 20'07".

EURORALLYCROSS

## Schanche in dirittura

**WALKENSWAARD** — Vincitore anche a Walkenswaard, in Olanda, dopo avere dominato anche la gara precedente, disputata la settimana precedente ad Arendonk, in Belgio, il norvegese Martin Schanche è ormai avviato a conquistare il suo quarto titolo europeo di rallycross. Le gare belga e olandese, quinta e sesta di campionato, hanno sancito quasi ufficialmente il passaggio delle consegne a Schanche da Olle Arnesson, campione in carica, che entrambe le volte si è classificato secondo. (e.l.)

EURORALLYCROSS

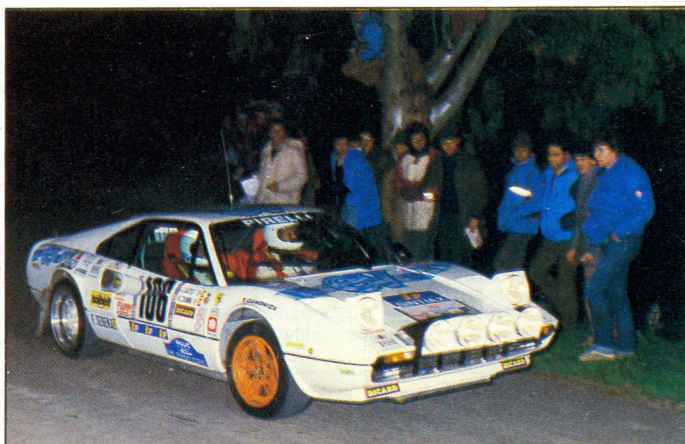
Walkenswaard (Olanda), 19 agosto 1984  
Sesta gara di campionato europeo

Le classifiche

**Divisione 1.** (gruppo A): 1. Lars Nyström (Volvo 242 turbo); 2. Norstedt (Saab 900 turbo); 3. Hansen (VW Golf GTI); 4. Vereeken (VW Golf GTI); 5. Lambot (VW Golf GTI); 6. Hunsbedt (Alfetta GTV6 2.5).

**Divisione 2.** (gruppo B e vetture speciali): 1. Martin Schanche (Escort XR3 turbo 4x4); 2. Arnesson (Audi coupé GT turbo 4x4); 3. Niittymäki (Porsche 911 turbo 4x4); 4. Montén (Audi coupé GT turbo 4x4); 5. Bentza (Audi CD 80 turbo 4x4); 6. Dam (Bmw 320i 4x4).

**Così l'europeo dopo 6 prove (9 in totale)**  
**Divisione 1.:** 1. Norstedt p. 106; 2. Nyström 86; 3. Hunsbedt 60.  
**Divisione 2.:** 1. Schanche p. 109; 2. Bentza 72; 3. Niittymäki e Arnesson 71; 5. Nilson 63.



In Svezia prima vittoria (a sorpresa) del pilota italiano

## Il giorno di Langes

Tutto ha giocato a suo favore: Capelli ha compromesso la sua gara toccandosi con Dumfries alla prima curva e Santal si è girato mentre era in testa. Bel 2. posto dello spagnolo Sala

di Luigi Massari

**KNUTSTORP** - Claudio Langes è risultato vincitore a sorpresa della più movimentata gara dell'Euro F. 3 di questi ultimi tempi, che ha visto i due piloti della prima fila in collisione 500 metri dopo la partenza, il leader perdere la posizione per una sbandata a dieci giri dal termine, il suo erede (almeno per gli spettatori) ritirarsi per un problema tecnico una decina di chilometri dopo. Per Langes, partito con gomme dure e con problemi alla frizione, la vittoria è giunta quanto mai inattesa su di un circuito che in passato lo aveva sempre visto fra i protagonisti, ma che in questa occasione non sembrava essergli particolarmente favorevole. Sulla carta la gara era da giocare fra i piloti con motore Volkswagen (in tre sulle prime due file dello schieramento) e l'unico loro interlocutore possibile sembrava essere Capelli. Invece le circostanze hanno ripagato il pilota bresciano delle disavventure accumulate da quando corre in Formula 3 e dall'amarezza, in particolare, di Montecarlo. Sul podio accanto all'italiano sono finiti Luis Sala e Bernard Santal. Lo spagnolo ha fatto una gara bellissima, sempre fra i primi, ed infine ha raccolto un risultato, molto positivo, una brillante prestazione per il suo primo anno in monoposto. Il discorso è invece diverso per Santal: nell'occasione compagno di squadra di Dumfries, era stato molto veloce in prova ma ha buttato al vento una vittoria per un errore dovuto probabilmente al nervosismo causatogli dal riavvicinamento di Nissen, mentre il suo margine di vantaggio sul più diretto inseguitore era di tutto respiro. In quel momento, in realtà, secondo era Langes e non Nissen, penalizzato di un minuto per partenza anticipata. La responsabilità della disavventura del francese va quindi divisa con il suo team che non gli ha segnalato la vera situazione della corsa. Quarta è finita Cathy Muller dopo aver vinto la sua battaglia con Byrne che infine è stato sesto, preceduto anche dal primo degli svedesi, Leo Andersson. Per il campionato, anche se apparentemente nulla è cambiato ai fini della classifica, Capelli in realtà ha tratto un buon vantaggio dalla gara svedese, in quanto il risultato nullo completa il suo numero di scarti ed ora gli otto punti di vantaggio su Dumfries sono effettivi. Rimane a suo sfavore l'errore (rarissimo per lui), alla prima curva, nell'impeto di portarsi al comando su una pista dove i sorpassi non sono certo facili. Il bilancio



Claudio Langes (qui sopra) ha finalmente incontrato in Svezia una giornata fortunata. In alto a destra lo spagnolo Luis Sala, brillantissimo protagonista a Knutstorp con la Ralt-Alfa (FotografieMassari)

del fine settimana non avrebbe potuto essere peggiore per Dumfries: nella gara di campionato inglese concomitante con quella svedese, ha infatti vinto Spence che è il suo più serio avversario in patria, e qui ha dovuto definitivamente ritirarsi per rottura del motore dopo essere rimasto attardato dal contatto con Capelli. Poca soddisfazione anche per gli altri due piloti italiani in corsa, Melgrati e Lucchesi. Il primo è stato costretto ad una difficile rimonta dal caos della prima curva, mentre il secondo è stato penalizzato di un minuto per partenza anticipata e ha dovuto poi ritirarsi ad una decina di giri dal termine per rottura della trasmissione. Il più soddisfatto della gara, a parte Langes, deve essere a questo punto proprio l'assente Berger, buon debuttante in Formula 1 a Zeltweg ma di conseguenza impossibilitato a difendere a Knutstorp il suo secondo posto nell'Euro F. 3. Le due caselle vuote per Capelli e Dumfries gli permettono di rimanere ancora in corsa per il titolo quando mancano tre gare al termine.

**LA CRONACA** - Sfalsate di pochissimo su una griglia quanto mai compatta, 26 monoposto prendono il via sotto un cielo coperto, molto ben accetto da Dumfries e da Santal, un po' meno da Capelli le cui Michelin, al contrario delle Yokohama dei rivali, preferiscono il caldo. In fondo al rettilineo è in testa Dumfries, mentre Capelli tenta di passarlo all'interno. In quella zona però la pista è sporca, e la Martini, anziché curvare, prosegue dritta e colpisce con la ruota anteriore sini-

stra la posteriore destra di Dumfries. Le due macchine si girano, Dumfries urta Campos e lo spagnolo finisce lì la sua corsa. Più in dietro nel gruppo Byrne arriva velocissimo, urta la Muller e la spedisce contro Melgrati che è spinto fuori pista. Quando tutti riescono, eccetto Campos, a rimettersi in marcia, è Santal in testa davanti a Langes, i soli delle prime tre file ad avere schivato le macchine in sbandata. Terzo è Nissen (molto più indietro in realtà per aver ricevuto un minuto di penalizzazione per partenza anticipata), poi concludono il primo giro, nell'ordine: Andersson, Sala, Karlsson, Borgudd (anche lui in realtà con la stessa penalizzazione di Nissen e per lo stesso motivo), Byrne, il ripartito Dumfries, poi Tingdal e Lucchesi (terzo ad essere incorso nelle ire dei commissari addetti alla griglia di partenza). A fine giro Capelli rientra ai box: la bielletta sinistra dello sterzo è piegata, il pilota prova a ripartire ma si ritira alla fine della seconda tornata. In cinque giri il vantaggio di Santal su Langes è di 2"8, Andersson è terzo in pista avendo passato Nissen al secondo giro, mentre Dumfries, davanti a Byrne, è al limite della zona punti. Al 9. giro Nissen torna secondo per gli spettatori e va ad insidiare Langes. Lo supererà al 21. giro, quando il bresciano è staccato di oltre sei secondi da Santal. La rimonta e la corsa di Dumfries erano finite prima, quando mentre era sesto rientrava ai box al dodicesimo giro: i meccanici cercavano di rimediare al cattivo funzionamento del motore, Dumfries riprendeva ma si ritirava definitivamente per

difetti all'accensione. A tre quarti di gara la situazione in pista è: Santal con 3"6 su Nissen che va superato Langes al 22. giro e poi, dietro al bresciano, Sala, Andersson, Muller, Byrne, Melgrati, Borgudd e Lucchesi. Il doppiaggio di Villamil e Lindgren permette a Nissen di avvicinarsi sensibilmente Santal che, al 34. giro, dopo aver superato anche lo spagnolo, si gira nella curva un tempo sopraelevata. Nissen passa, ma il vero guaio per il francese è che passano anche Langes e Sala prima che egli riprenda la pista: anche per il pubblico Nissen infatti finisce di essere primo durante il 39. giro quando il filo della bobina del suo motore si rompe. Langes è così in testa, seguito da vicino da Sala che però non arriva ad insidiarlo in maniera pericolosa. Santal è terzo mentre la Muller ha superato anche Andersson ed è quarta, davanti a Byrne, sesto, ed a Melgrati. □

**■ DUMFRIES-LOTUS** - In un momento in cui le cose in formula 3 gli vanno decisamente storte, Johnny Dumfries ha avuto la scorsa settimana l'occasione che tutti i piloti delle formule minori attendono con ansia. Ha infatti potuto provare sul circuito di Donington una Lotus-Renault di Formula 1 addirittura per tutta una giornata. Il circuito per l'occasione è stato vietato ai fotografi ed ai giornalisti. Dumfries ha compiuto un centinaio di giri e la Lotus è rimasta molto soddisfatta delle sue prestazioni. Prendono quindi sempre più consistenza le voci che lo vogliono al volante di una delle due macchine inglesi per la prossima stagione.



## LE INTERVISTE/Il vincitore Dopo tanta sfortuna...

**KNUTSTORP** — Non sembra entusiasta più di tanto Claudio Langes per la sua prima vittoria da quando corre in Formula 3. «Ero partito con le gomme dure — dice a fine corsa contenendo perfettamente la grande gioia — e quando, dopo una ventina di giri, sono rimasto senza frizione, le mie speranze di vincere erano definitivamente svanite. Poi ho anche rallentato per consentire a Nissen di portare a buon fine un sorpasso in un punto pericolosissimo. Quando invece mi sono trovato in testa ed ho visto Sala subito dietro di me, sono andato a prendere anche qualche rischio, specialmente nella «esse» dietro ai box: non volevo perdere anche questa occasione. Ho avuto fortuna oggi, ma è stata una rivalse sul passato».

**ALTRETTANTO** felice è Luis Sala che racconta: «È andato tutto bene, ho poco da dire. Quando ho raggiunto Langes mi sono reso conto di non poterlo passare; era troppo veloce per me. Ho continuato sperando in una sua distrazione, ma questa non c'è stata».

**SANTAL**, invece, è arrabbiatissimo: «Ho perso tempo nel doppiare Villamil — dice — altrimenti avrei vinto senza alcun problema».

**VILLAMIL** però non si sente colpevole: «Ho fatto segno a Santal di passare nel tornantino da prima — racconta — Lui mi ha superato, poi, tre curve dopo, forse innervosito per la rimonta di Nissen, si è girato da solo».

**GIÀ RIVESTITO**, Capelli così spiega la sua brevissima gara: «Dumfries ha girato largo, ho tentato di infilarmi ma non sono riuscito a curvare e l'ho toccato. Tornato ai box, sono ripartito ma la macchina era inguidabile per lo sterzo danneggiato».

**DUMFRIES** attraversa un periodo decisamente sfortunato e borbotta: «Cosa vuoi che faccia? Continuo per cercare di tornare a vincere. Dopo l'urto di Capelli la macchina andava ancora abbastanza bene ed ero fiducioso di poter prendere un bel po' di punti. Purtroppo il motore ha cominciato a dare segnali di cattiva accensione e ho dovuto ritirarmi».

(I. M.)

## Dimagrito e con le stampelle Nielsen torna a Nogaro

**KNUTSTORP** — La paura — ricordando le immagini del suo incidente monegasco — era stata grande. Anche le conseguenze furono gravi: frattura plurima della parte sinistra del bacino, con prospettive di non semplice guarigione. E invece fortunatamente, a due mesi e mezzo da quel sabato di Montecarlo, incontriamo John Nielsen nel paddock di Knutstorp, sorridente in sella alla piccola moto del team Volkswagen. È visibilmente dimagrito, la sua allegria riesce solo parzialmente a mascherare i tristi ricordi legati a quel volo sul cordolo della chicane: «L'incidente, che ricordo perfettamente, è stato causato da un mio errore. Ora comunque sto bene — dice muovendo la gamba sinistra per testimoniare la sua affermazione — la parte destra del bacino non aveva nulla. A sinistra invece mi hanno applicato nella clinica universitaria di Hannover le piastre di metallo. La riduzione è stata lunga, con tanta ginnastica e molte nuotate in piscina; ho perso 12 chili ma ora posso già camminare e

solo per prudenza mi sposto ancora con le stampelle».

— Correrai a Nogaro?

«Sì — risponde — non ho più guidato una macchina da corsa dopo l'incidente, ma mi sento pronto a riprendere. Per non perdere del tutto l'allenamento ho fatto molti giri al volante di un go-kart. Cosa pensi della squalifica di Capelli a Monza? — ci chiede riprendendo poi il discorso senza lasciare il tempo di rispondere — È stata una cosa molto triste per lo sport».

— Aiuterai Dumfries in campionato?

«Questo è un problema, perché entrambi corriamo per la Volkswagen ma io con gomme Michelin e lui con le Yokohama».

— E per il prossimo anno?

«Personalmente trovo sbagliata la soppressione dell'Euro F.3, ma se riuscirò a mettere insieme il budget farò comunque la F.3.000. Sarà particolarmente difficile per me perché la Volkswagen non è interessata alla nuova formula e non ho alcuno sponsor personale».

(I. M.)

## KNUTSTORP

Undicesima gara del campionato europeo di F.3  
Knutstorp (Svezia), 19 agosto 1984

### Così (in 26) al via e (in 17) al traguardo

<b>Johnny Dumfries</b> (Ralt RT3 - VW) 56"101	<b>Ivan Capelli</b> (Martini MK 42 - AR) 56"102
<b>Bernard Santal</b> (Ralt RT3 - VW) 56"238	<b>Adrian Campos</b> (Ralt RT3 - VW) 56"426
<b>Claudio Langes</b> (Ralt RT3 - Toyota) 56"642	<b>Cathy Müller</b> (Ralt RT3 - AR) 56"789
<b>Kris Nissen</b> (Ralt RT3 - AR) 56"989	<b>Ruggero Melgrati</b> (Ralt RT3 - AR) 57"069
<b>Tommy Byrne</b> (Anson SA 4 - VW) 57"225	<b>Leo Andersson</b> (Ralt RT3 - Toyota) 57"246
<b>Luis Sala</b> (Ralt RT3 - AR) 57"581	<b>Mats Karlsson</b> (Anson SA 4 - AR) 57"668
<b>Slim Borgudd</b> (Anson SA 4 - VW) 57"720	<b>Hakan Olafsson</b> (Ralt RT3 - Toyota) 57"945
<b>Cosimo Lucchesi</b> (Ralt RT3 - AR) 57"990	<b>Luis Villamil</b> (Ralt RT3 - AR) 58"100
<b>Hasse Thaug</b> (Ralt RT3 - AR) 58"135	<b>Steven Andskar</b> (Ralt RT3 - Toyota) 58"286
<b>Jan Olov Tingdal</b> (Ralt RT3 - Toyota) 58"312	<b>Lars Schneider</b> (Ralt RT3 - Toyota) 58"387
<b>Thomas Danielsson</b> (Ralt RT3 - Toyota) 58"717	<b>Christer Offason</b> (Ralt RT3 - Toyota) 59"022
<b>Johackim Lindstrom</b> (Argo JM 6 - Toyota) 59"094	<b>Johnny Johansson</b> (March 813 - Toyota) 59"142
<b>Mikael Nabrink</b> (Ralt RT3 - AR) 59"226	<b>Nattan Lindgren</b> (Ralt RT3 - Toyota) 59"619

- Claudio Langes**  
(Ralt - Toyota) 45 giri in 43'33"631  
media 128,862 kmh
- Sala** 43'34"706  
(Ralt-Alfa Romeo)
- Santal** 43'38"453  
(Ralt-Volkswagen)
- Muller** 43'48"641  
(Ralt-Alfa Romeo)
- Andersson** 43'50"971  
(Ralt-Toyota)
- Byrne** 43'55"324  
(Anson-Volkswagen)
- Melgrati** 44'03"307  
(Ralt-Alfa Romeo)
- Thaug** 44'14"291  
(Ralt-Alfa Romeo)
- Andskar** 44'18"968  
(Ralt-Toyota)
- Villamil** 44'31"428  
(Ralt-Alfa Romeo)
- Borgudd** 45'02"753  
(Anson-Volkswagen)
- Schneider** a 1 giro  
(Ralt-Toyota)
- Offason** a 1 giro  
(Ralt-Toyota)
- Danielsson** a 1 giro  
(Ralt-Toyota)
- Lindgren** a 1 giro  
(Ralt-Toyota)
- Nabrink** a 2 giri  
(Ralt-Alfa Romeo)
- Johansson** a 2 giri  
(March-Toyota)

■ Giro più veloce: **Nissen** in 57"064 alla media di 131,157 kmh.

Non qualificati: **John Warmland** (Ralt RT3 - Toyota) 1'00"869;  
**Jan Karlsson** (Anson SA4 - VW) 1'01"482.

### Così l'Euro F.3 dopo la 11. 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. Capelli	—	4	9	9	—	4	6	—	9	9	—	—	—	—	50
2. Berger	3	3	—	4	9	3	4	9	4	6	—	—	—	—	45
3. Dumfries	9	6	—	6	—	9	9	—	—	3	—	—	—	—	42
4. Langes	4	—	—	3	6	—	—	6	6	2	9	—	—	—	36
5. Nielsen	1	9	6	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20
6. Byrne	6	—	4	—	—	—	—	—	2	—	1	—	—	—	13
7. Nissen	—	2	2	2	1	—	3	—	—	—	—	—	—	—	10
Melgrati	—	—	—	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	10
9. Santal	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	4	—	—	—	7
Muller	—	1	—	—	—	—	—	1	1	1	3	—	—	—	7
11. Spence	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	6
Sala	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	6
13. Campos	—	—	—	—	—	—	2	3	—	—	—	—	—	—	5
14. Forini	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	4
15. Weaver	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
16. Voulaz	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Hunt	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Barbazza	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2
Andersson	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2
20. Delavallade	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Evans	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Thijrn	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1

F.3 INGLESE/Assente Dumfries...

## Via libera per Spence

**OULTON PARK** — La gara del campionato F. 3 Marlboro ad Oulton Park è stata la più incerta di tutte quelle finora disputate nella stagione, dato che il leader della classifica, Johnny Dumfries, ha ritenuto che il suo vantaggio in campionato fosse di proporzioni tali da permettergli di disertare la gara e di cercare di raccogliere punti per il campionato europeo in Svezia. Ross Cheever ha conquistato la sua prima pole position in F. 3 ed essendo questa la prima gara sul circuito allungato il suo tempo di 1'15"06 costituisce per ora il record del tracciato. Secondo miglior tempo quello di Allen Berg (1'15"19) seguito da Russell Spence (1'15"70) e di Gary Evans (1'15"80). Una collisione al primo giro ha subito eliminato Berg e ha danneggiato l'alettone posteriore della Ralt di Cheever che ha continuato a correre per altri tre giri. Alla fine del primo giro e per i successivi due è rimasto in testa Evans che si è poi dovuto fermare ai box per una foratura

rientrando in pista in ottava posizione. Russell Spence ha quindi preso il comando conservandolo fino al traguardo. Nella fase iniziale della gara, dietro a Spence si è svolta una dura lotta fra tre piloti per il secondo posto. Gilbert Scott ha resistito per 6 giri ma poi è stato costretto al ritiro. Si è quindi assistito al duello fra Dave Scott e Abella, vinto alla fine dal più esperto ex-pilota di F. 2. Dal canto suo David Hunt ha conquistato un punto nella sua prima gara dopo l'incidente a Snetterton. Con questo successo Spence ha raggiunto quota 50 nella classifica del campionato e ridotto a 27 punti il suo distacco dal leader Johnny Dumfries.

David Hodges

### F. 3 INGLESE

Oulton Park, 19 agosto 1984  
La classifica: 1. Spence in 38'59"95 (alla media di 175,00 km/h); 2. Scott 39'04"30; 3. Abella 39'04"74; 4. Trevor; 5. Lang; 6. David Hunt; (tutti su Ralt)

Giro più veloce: Evans in 1'16"72 alla media di 177,91 km/h.

■ **PROROGATA** fino a giovedì 23 agosto la chiusura delle iscrizioni alla 2. salita «Civitavecchia-Terme Traiane» organizzata dall'Assi Promo Competition Car in collaborazione con il Gruppo Piloti Civitavecchia. Le stesse iscrizioni alla gara valida per l'aggiudicazione del Trofeo Autosprint possono essere comunicate all'Assi Promo Comp. Car (tel. 06/31.14.33) o all'Azienda di Soggiorno di Civitavecchia (tel. 0766/25.348) o alla concessionaria Lancia Giammaria (tel. 0766/24.760).

### F. 3 TEDESCA

## Konrad in volata

**ZANDVOORT** — La nona prova del campionato tedesco F. 3 è stata vinta, dopo un avvincente duello con l'olandese Cor Euser, da Franz Konrad sulla Anson. Il risultato è rimasto ufficioso per molto tempo in quanto sembrava che nel giro iniziale Konrad fosse stato spinto. Dopo due ore di discussioni fra i commissari sportivi, Konrad è stato infine confermato vincitore. Grazie al quarto posto, il danese Kurt Thiim sulla sua Ralt-Alfa Romeo si è posto al comando della classifica del campionato tedesco. Il precedente leader della classifica, Volker Weidler, si è dovuto ritirare al sesto giro in seguito ad un incidente.

(t.m.i.)

### F.3 TEDESCA

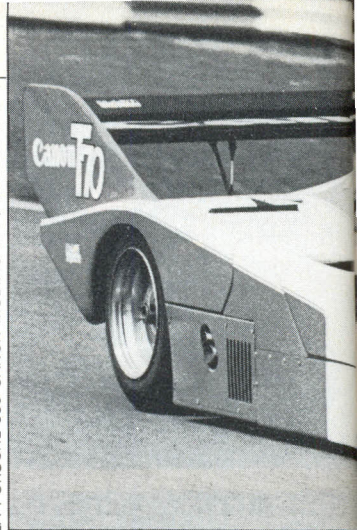
Zandvoort, 19 agosto 1984  
La classifica: 1. Franz Konrad (Anson SA4): 12 giri in 18'46"89 alla media di 163,386 km/h; 2. Euser (Martini MK42) 18'47"05; 3. Brutschin (Ralt RT3) 18'52"60; 4. Thiim (Ralt-Alfa Romeo) 18'54"19; 5. Duez (Ralt RT3) 18'57"57; 6. Nurminen (Ralt-Alfa Romeo) 18'59"59.

Giro più veloce: Konrad in 1'32"41 alla media di 176,033 kmh.

■ **SCOTT.** — Gary Scott ha vinto la prima prova del campionato endurance australiano con la sua Nissan Bluebird turbo. Secondo è arrivato Harris su una Holden Commodore e terzo McCloud su una Mazda Rx 7. L'abituale dominatore della serie, Peter Brock si è ritirato.

■ **POOLE.** — Keith Poole ha vinto la corsa di fuoristrada di Macleay, lunga 1000 km. Poole ha concluso con otto giri di vantaggio su Owers e lo scozzese Andrew Cowan, primo di classe con la Mitsubishi Colt.

■ **FORMULA 2000** — L'ottava prova del campionato europeo E-FDA/Townsend Thoresen di Formula Ford 2000 che si disputerà a Zandvoort il 26 agosto ha visto l'iscrizione di 42 piloti. Sono presenti Sala, Gugelmin, Davies e Larsen.



LA PORSCHE 956 CANON MODIFICATA (Foto Sutton)

### F.1 AUSTRALIANA

## Bowe, ma va veloce!

**WINSTON** John Bowe ha vinto facilmente la 4. tappa del campionato australiano di F. 1, approfittando dell'assenza dell'abituale dominatore della serie Alfredo Costanzo, in Europa per affari. Bowe, al volante di una Ralt Rt 4, ha preceduto il compagno di squadra di Costanzo, Lucio Cesario al volante di una Tiga e l'australiano John Smith. E' stata molto buona la prestazione di Peter Macrow, giunto quinto, al volante della Cheetha, l'unica monoposto costruita in Australia.

### VELOCITÀ IN CIRCUITO

Winston, 12 agosto

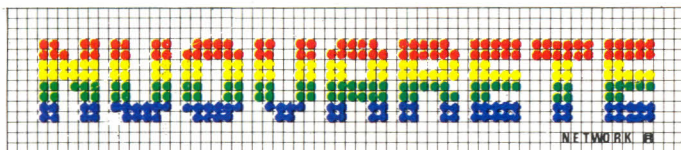
#### F.1 Australe

La classifica: 1. John Bowe (Ralt Rt 4); 2. Cesario (Tiga Fa 81); 3. Smith (Tiga Fa 83); 4. Watson (Ralt Rt 4); 5. Macrow (Cheetha 84).

### TURISMO INGLESE

## Rouse (Alfa Romeo) campione 1983 ... a tavolino

**AL CAMPIONATO** turismo inglese dello scorso anno avevano partecipato 3 Rover ufficiali preparate dalla Tom Walkinshaw Racing: si tratta delle Rover Vitesse di Steve Soper, Jeff Allam e Peter Lavett. Il campionato era stato vinto da Soper. Nel corso della stagione c'erano comunque state delle continue contestazioni da parte della BMW e controreclami della Rover; la cosa si era trascinata avanti per molto tempo. Quest'anno la Rover si era ritirata dal campionato inglese dopo tre gare per protesta contro la mancata sollecita decisione da parte del RAC in merito alla questione. Al campionato inglese attualmente partecipa soltanto una Rover, però non preparata da Walkinshaw. Il tribunale del RAC adesso ha deciso che le Rover Vitesse dello scorso anno erano illegali per quanto riguarda passaruota e sospensioni. Da una delle gare, e cioè quella del 16 luglio 1983, è stata esclusa anche



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

**ALESSANDRIA:** T. Radio Monferrato Nuovarete FM: 97.800; **ASTI:** T. Radio Monferrato-Nuovarete FM: 97.800; **ASCOLI PICENO:** Radio Linea Nuovarete FM: 90.7; **BARI:** Radio Centro Nuovarete FM: 103.400; Radio Piper FM: 103.700; **BENEVENTO:** Radio Base Antenna 735 Nuovarete FM: 95.400/87.500; **BOLOGNA:** Rete Radar Nuovarete FM: 90.400; Brescia: Radio Zenith Nuovarete FM: 88.600/98.300/93.700; **CALTANISSETTA:** Nuovarete Palermo FM: 93.200/107.300; **CAMPOBASSO:** Radio Base Antenna 735 Nuovarete FM: 95.400/87.500; **CANOSA/BARI:** Canosa Centro Radio Tele Color Nuov. FM: 88/98/99/102; **CATANIA:** Radio Mongibello Belpasso Nuovarete FM: 97/102.500; **CATANZARO:** Radio Gamma 7 FM: 96.600; Radio Luna Nuovarete FM: 95.700/99.600; **COSENZA** (versante tirrenico): Radio Cosenza 2 Nuovarete FM: 98.100/104; **CREMONA:** Radio Zenith Nuovarete FM: 88.600/98.300/93.700; **ENNA:** Nuovarete Palermo FM: 93.200/107.300; **FOGGIA:** Radio Base Antenna 735 Nuovarete FM: 95.400/87.500; **FROSINONE:** Orizzonte Radio Nuovarete FM: 98.300/103.100; **IGLESIAS/CAGLIARI:** Radio Iglesias Nuovarete FM: 89/104; **LATINA:** Radio Antenna Musica Nuovarete FM: 99.500/101.500; **LA SPEZIA:** Radio Nord Garfagnana Nuovarete FM: 90.300/ 98.100/98.400/101.800/102.700; **LECCE:** Prima Radio Nuovarete FM: 101.500/103; **LUCCA:** Radio Nord Garfagnana Nuovarete FM: 90.300/98.100/98.400/101.800/102.700; **MAS-SA CARRARA:** Radio Nord Garfagnana Nuovarete FM: 90.300/98.400/101.800/102.700; **MATERA:** Radio Antenna Effe Nuovarete FM: 95.800; **MODENA:** Rete Radar Nuovarete FM: 90.400; **NAPOLI:** Radio Fiamma Nuovarete FM: 88.600; **PALERMO:** Nuovarete Palermo FM: 93.200/107.300; **Radio Antenna Italia Nuovarete FM: 87.800; PIACENZA:** Radio Zenith Nuovarete FM: 88.600/98.300/93.700; **PISTOIA:** Rete Radar Nuovarete FM: 90.400; **RAGUSA:** Radio Mongibello Belpasso Nuovarete FM: 97/102.500; **REGGIO CALABRIA:** Nuovarete Calabria FM: 87.850/88.100/89.800 91.400/102.800; **SIRACUSA:** Radio Mongibello Belpasso Nuovarete FM: 97/102.500; **TARANTO:** Radio Antenna Effe Nuovarete FM: 95.800; **TORINO:** Nuovarete Torino 91 FM: 92. 350.

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

Provata da Palmer e Lammers a Silverstone

## Porsche al carbonio per il team Canon

SILVERSTONE — Dopo una lunga attesa, la nuova Porsche 956 Gti del team Canon ha fatto il suo esordio pochi giorni fa sul circuito inglese di Silverstone. Il test è durato due giorni ed erano presenti entrambi i piloti del team Canon: Jonathan Palmer e Jan Lammers. La Porsche 956 Gti differisce dalla vettura ufficiale in molti particolari, i più importanti dei quali sono il telaio realizzato in alluminio e fibra di carbonio e la nuova sospensione pull-rod anteriore, realizzata dalla Gti Engineering, con nuovi montanti in grado di garantire assetti più rigidi. Nuovi sono anche i freni, realizzati a mano dalla Ap e usati già su molte vetture Can-Am, che utilizzano caliper a quattro cilindretti (mentre le Porsche ufficiali utilizzano caliper a otto cilindretti) con dischi di maggiore superficie perforati e ventilati. La sospensione posteriore è identica a quella montata sulle vetture ufficiali, così come tutti i restanti particolari del retrotreno, eccetto l'alettone posteriore che è realizzato dalla Gti con una fibra mista di kevlar e fibra di carbonio. Anche le porte della vettura sono in fibra di carbonio. Nelle due giornate di prova la nuova Porsche 956 Gti del team Canon ha compiuto oltre 560 chilometri sul circuito Gran Premio, rivelando come unico problema il non perfetto funzionamento delle ruote. L'inconveniente è stato poi attribuito all'uso di mozzi in acciaio invece dei soliti in lega, fattore, questo, che ha comportato valori diversi in relazione al differente coefficiente di dilatazione dovuto alla temperatura. Il team Canon ha comunque dichiarato di avere già trovato il rimedio al problema. Al termine delle prove, Keith Greene, manager del team, ha dichiarato il proprio ottimismo, sebbene sia ancora necessario molto lavoro al fine di trovare il bilanciamento ideale fra avantreno e retrotreno. Con la nuova 956 Gti, Lammers ha fatto segnare un miglior tempo di 1'16"6, mentre Palmer, con l'alettone già utilizzato sulla

Porsche vincente a Brands Hatch, ha ottenuto 1'16"3.

Keith Sutton

## F.2 GIAPPONESE Johansson 1. al Fuji

GOTEMBA — Le monoposto mosse dal motore Honda sei cilindri di F.2 hanno dominato la 6. gara del campionato giapponese, confermando il ruolo di favorite alla vittoria. La gara, disputata all'autodromo del Fuji, ha visto allineata in prima fila la March di Satoru Nakajima, accreditata di un tempo di 1'20"34 e quella dello svedese Stefan Johansson, leggermente più lento del giapponese con 1'20"55. I due sono stati i grandi protagonisti della corsa, che ha visto alla fine Johansson precedere Nakajima di cinque secondi, dopo un lungo duello protrattosi per una ventina di giri. I piloti stranieri si sono ben comportati al Fuji. Al terzo e quarto posto, infatti, sono arrivati lo svedese Ejxe Elgh e l'ex campione europeo di F.2 Geoff Lees, i primi classificati che usavano i motori quattro cilindri Bmw. Con questo primo posto Johansson si avvia a raggiungere il giapponese Hoshino, che è al comando della classifica di campionato. Solo sette punti, infatti, separano lo svedese dalla leadership. Gli ultimi due round della serie nipponica si disputeranno il 23 settembre e il 4 novembre a Suzuka.

Ken Frankel

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Fuji, 12 agosto

6. gara

del campionato giapponese F.2

La classifica: 1. Stefan Johansson (March Honda 842) 35 giri in 48'11"01 media 192.203; 2. Nakajima (March Honda 842) 48'16"19; 3. Elgh (March Bmw 842) 48'22"30; 4. Lees (March Bmw 842) 48'25"28; 5. Hoshino (March Bmw 842) 48'30"31; 6. Needel (Ralt Honda Rt 3) 48'41"20; 7. Takakashi (March Bmw 842) 48'43"18; 8. Matsumoto (March Bmw 842) 48'55"21; 9. Tachi (March Bmw 842) 48'59"28; 10. Ogawa (March Bmw 832) a 1 giro.

la BMW 635 CSI di Frank Sytmer per aver adottato un meccanismo di sterzo illegale.

Il tribunale ha quindi disposto che le Rover Vitesse del gruppo Austin Rover iscritte dalla Tom Walkinshaw Racing vengano escluse da tutte le prove del campionato inglese del 1983. Il gruppo Austin Rover che ha iscritto queste Rover Vitesse per il titolo costruttori è stato escluso da tutte le gare. I piloti iscritti dalla Tom Walkinshaw Racing vengono esclusi anch'essi. La Tom Walkinshaw Racing è stata multata di 10.000 sterline e condannata a pagare le spese amministrative e legali sostenute dal RAC per un ammontare complessivo di 90.000 sterline. A questo punto, essendo stato escluso Steve Soper, risulta vincitrice la Alfa Romeo GTV 6 di Andy Rouse, dopo una disputa durata più di un anno. (t.m.i.)

volta il distacco era inferiore e cioè di 14"33. Ottima la gara del più volte campione europeo di salita, Mauro Nesti; nella prima prova la sua Osella si era classificata al quarto posto con un distacco di 53"81 secondi da Niedzwiedz. Nella seconda prova è però uscito di pista al primo giro a causa delle gomme ancora fredde, restando piantato nella sabbia della zona di sicurezza. Peccato per Nesti che proprio quel giorno festeggiava il suo 49° compleanno. Nell'interserie Niedzwiedz è ora chiaramente in testa, avendo vinto 4 delle 5 prove disputate e disponendo di 80 punti; secondo in classifica è l'olandese Kees Kroeze-meijer con 66 punti (1 vittoria).

(t.m.i.)

VELOCITÀ IN PISTA

Campionato Interserie

5ª prova

per la Coppa Interserie

Most (Cecoslovacchia), 12 agosto 1984

La classifica 1. divisione: 1. Klaus Niedzwiedz (Zakspeed-Ford T/8); 2. Pescarolo (Porsche Joest 956); 3. Merl (Porsche-Joest 956); 4. Kroeze-meijer (Porsche CK 5); 5. Striebie (Stehmo-BMW); 6. Dombrowski (Sauber C5-Zakspeed Ford)

2. divisione: 1. Peter Hardt (Ralt-BMW); 2. Anspann (Maurer-BMW); 3. Binder (Lola-BMW); 4. Lamberty (Chevron-BMW)

□ Giro più veloce: Niedzwiedz 1'23"42 (179,007 kmh)

■ WINTON — Alan Grice ha riconquistato la leadership del campionato australiano GT, vincendo le due manches della gara di Winton. Al volante della Chevrolet Monza, Grice ha preceduto la Porsche 911 turbo di Fitzgerald e la Jaguar Xjs di Mark Trenoweth. Tony Edmondson, con la sua Alfa Romeo Chevrolet, è arrivato secondo nella prima batteria ma si è dovuto ritirare nella frazione successiva.

## INTERSERIE A MOST

### Niedzwiedz col record

MOST — Con il favoloso tempo di 1'23"42 a 179,007 kmh di media il pilota della Ford Klaus Niedzwiedz ha battuto tutti i record sull'autodromo di Most. Circa 100.000 spettatori entusiasti lo hanno visto vincitore in entrambe le prove di 16 giri ciascuna. I maggiori concorrenti del biondo Klaus erano le due Porsche 956 del vincitore di Le Mans Henri Pescarolo e del tedesco Wolker Merl. Pescarolo, partito in pole position nella prima prova, è stato superato da Niedzwiedz già al primo giro. Al termine Pescarolo aveva un distacco di 25"50. Stessa vicenda nella seconda prova, anche se sta-



PERSONALIZZAZIONI  
ED ACCESSORI AERODINAMICI  
PER AUTO



**LESTER**

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

**AUDI 80**



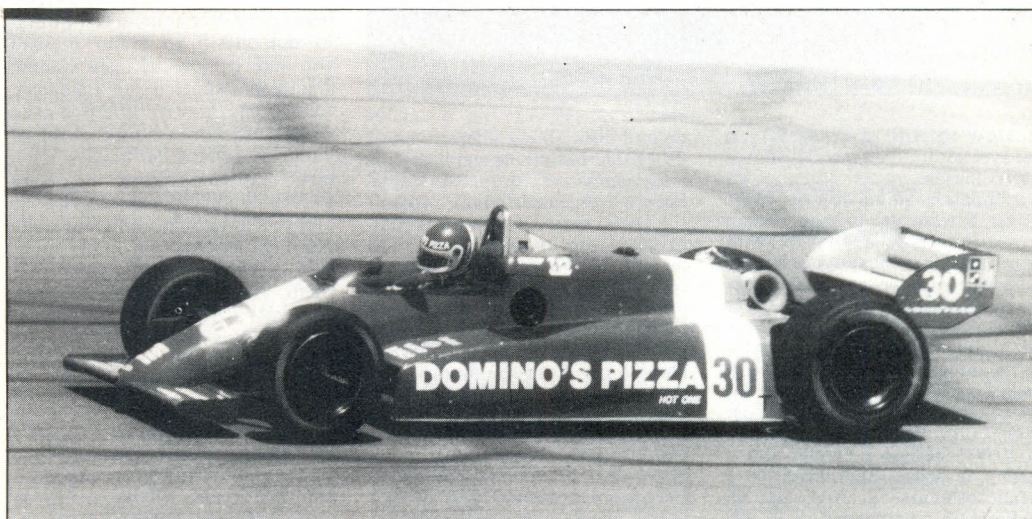
CART/La Lola conferma il suo buon momento

## Sullivan si ripete

Il pilota del Kentucky si è imposto precedendo un nutrito gruppo di March. Col secondo posto Rick Mears insidia la leadership nel campionato di Sneva, solo quarto alla fine

POCONO — È l'anno della resurrezione delle Lola nella formula Cart statunitense. Dopo le vittorie a ripetizione di Mario Andretti a confermare lo stato di grazia della bella monoposto realizzata da Eric Brodley è giunta nella gara di campionato di Pocono l'affermazione di Danny Sullivan, il pilota del Kentucky, che l'anno scorso tentò con discreta fortuna l'avventura in F. 1 al volante della Tyrrell Ford a fianco di Michele Alboreto. La seconda vittoria stagionale di Sullivan non ha fatto una grinza. Il pilota statunitense ha combattuto come un leone per tutti i giri in programma in questa gara difficile, resa ancora più critica dal pessimo stato dell'asfalto e dal maltempo che ha costretto gli organizzatori a rinviare la partenza di due ore rispetto alla tabella di marcia. Partito nelle prime posizioni, Sullivan è stato a lungo dietro alle March di altri due prim'attori di questo campionato realmente bello e interessante come pochi. Ci riferiamo al vincitore di Indianapolis Rick Mears, partito dalla pole position e giunto alla fine in seconda posizione, e al ritrovato Bobby Rahal, un nome conosciuto al pubblico europeo, avendo lo statunitense corso con Dallara di F. 3 nel campionato continentale e successivamente con una Wolf Ford in F. 1. Proprio questi tre sono stati grandi dominatori di una competizione che ha visto sparire troppo presto dalla scena Mario Andretti, ritiratosi con il motore della sua Lola fuori uso a metà corsa, senza aver mai potuto degnamente lottare con i migliori a causa di problemi elettrici. Ora il cammino di Andretti in campionato si fa più difficile. Il suo distacco dal leader provvisorio della classifica Tom Sneva è rilevante anche se non è detta l'ultima parola. Da Pocono la serie Cart ha comunque tratto giovamento. Col secondo posto conquistato Rick

LA LOLA DEL DOMINATORE DANNY SULLIVAN



Mears si avvicina alla leadership mentre Sneva con la sua March ha profondamente deluso su questo ovale, dove non ha confermato le sue doti che lo vogliono particolarmente veloce su tracciati di questo tipo.

**LA CRONACA.** Rick Mears scattava al comando di questa importante 500 miglia. Il californiano si poneva davanti a un gruppo formato da Sullivan, Andretti, Sneva, Guerrero e tutti gli altri piloti in fila indiana. Al 20. giro avveniva la prima sorpresa della corsa: Mario Andretti sulla Lola di Carl Hass prendeva la via dei box con il motore Cosworth Dfx in preda ad accensioni irregolari. La sosta gli avrebbe fatto perdere un giro nei confronti del gruppo di comando dal quale spariva Roberto Guerrero, che usciva di pista compiendo due spettacolari testa coda. Al 40. giro, dopo la girandola dei rifornimenti la situazione vedeva al comando la Lola di Danny Sullivan

davanti alla March di Rick Mears, a quella di Sneva, e di Bobby Rahal. Tra i due capofila della classifica la lotta era senza quartiere. Sullivan manteneva la testa fino al 50. giro quando Rick Mears rompeva gli indugi per riportarsi nella posizione di leader. Dietro a lui si trovava Bobby Rahal, in grande giornata, che precedeva la Lola di Sullivan. Mario Andretti, intanto, subiva un'altra doccia fredda. La sua monoposto doveva fermarsi ancora ai box per cambiare le candele. Dopo 100 giri la March di Mears era sempre in testa alla gara davanti alla vettura di Bobby Rahal, alla Lola di Danny Sullivan, che tentava ripetutamente di superare i rivali, e alle March di Al Unser sr, Scoot Brayton, Al Unser jr, al suo rientro agonistico, Pancho Carter e Danny Ongais. La corsa, tutto sommato lineare, si scaldava negli ultimi giri. Mario Andretti si doveva ritirare con il motore rotto proprio quando Bobby Rahal attaccava Mears, cercando di prendere il primo posto di

questa decima tappa Cart. Rahal riusciva nella manovra e al 170. giro precedeva Mears, Sullivan, Sneva, Al Unser sr, Bryton, Ongais, Carter. Si arrivava in quest'ordine agli ultimi rifornimenti. E proprio in questa parte di gara iniziava a brillare sul «triovale» di Pocono la grande stella di Danny Sullivan, che ripartiva dai box come una furia. Il pilota del Kentucky rimontava dapprima Rahal e poi Rick Mears, che era ritornato a sopravanzare la March dell'ex pilota della Wolf in F.1. Sullivan concludeva in scioltezza regolando i due rivali, degne damigelle d'onore di una corsa che ha visto i tre primi classificati darsi battaglia per tutte le 500 miglia in programma. Quarto, ma leggermente in ombra rispetto alle attese, giungeva Tom Sneva che precedeva un altro anziano delle piste americane, l'hawaiano Danny Ongais.

**Lino Manochia**

CAMPIONATO CART

19 agosto 1984

La classifica: 1. Danny Sullivan (Lola T800)



**IN.H.T.A.** s.r.l.  
INTERNATIONAL HAIR TRANSPLANT ASSOCIATION

HA GIÀ RISOLTO IL  
PROBLEMA DELLE CALVIZIE.

La tecnica degli innesti ad isola di cuoio capelluto, da una regione fornita di capelli ad una che ne è priva è stata applicata per la prima volta negli STATI UNITI nel 1954 per risolvere il problema delle calvizie. Da allora sono stati eseguiti migliaia di questi trattamenti ed i capelli hanno continuato a crescere nelle loro nuove sedi: non stupisce che questo sia diventato il trattamento estetico maschile di gran lunga più comune consentendo di ripristinare la Propria naturale capigliatura. **SENZA RICORRERE A PARRUCCHINI O POSTICCI** applicati in vario modo, riavere e veder ricrescere i propri capelli è una soddisfazione vera per chi dà un giusto rilievo al proprio aspetto fisico. Anche da noi già da alcuni anni operano degli esperti che, dopo aver appreso direttamente nei centri specializzati americani metodi e tecniche, li hanno applicati su numerosi soggetti con ottimi risultati e piena soddisfazione degli interessati. La documentazione raccolta dai casi brillantemente risolti e la testimonianza diretta di coloro che hanno già beneficiato del trattamento confermano la validità del metodo e l'esperienza di coloro che lo applicano.

Vi attendiamo per una valutazione personalizzata: IN.H.T.A. - P.zza Vittoria, 10 - Tel. (030) 41.470 ● IN.H.T.A. - Via Trento, 125 - Tel. (030) 38.22.82 - BRESCIA



Dfx) alla media di 225.888 km/h; 2. Mears (March 84 C); 3. Rahal (March 84 C); 4. Sneva (March 84 C); 5. Ongais (March 84 C); 6. Bryton (March 83 C); 7. Unser (March 84 C); 8. Carter (March 84 C).

LE PROVE

**Per Cogan stop di tre mesi**

**POCONO** — La vigilia della 5000 miglia di Pocono ha riservato parecchi colpi di scena. Lo stato della pista statunitense era quanto meno critico, soprattutto dopo che alla curva n. 2 vicino al tunnel si era formato un pericoloso avallamento del terreno. I piloti, compatti, hanno dapprima operato una forma di protesta, rifiutandosi di scendere in pista, che è rientrata dopo lunghe ed estenuanti trattative con gli organizzatori. Alla ripresa delle ostilità, però, avveniva l'incidente che avrebbe guastato il week end dei piloti della Cart. Proprio nella curva n. 2 la March del team Forsyth affidata al canadese Kevin Cogan usciva di pista, finendo contro il muro di protezione. Il pilota veniva estratto dalla monoposto distrutta con fratture agli arti di grave entità. Trasportato immediatamente in un ospedale californiano Cogan ha ricevuto le prime cure dei medici che ne hanno pronosticato la degenza in un periodo non inferiore ai tre mesi. Superato questo brutto momento le prove di qualificazione riprendevano proponendo come uomo da battere il vincitore di Indianapolis Ricks Mears che con la March del team Penske otteneva la pole position davanti alla March di Bobby Rahal, sempre in grande forma, e alla Lola di Mario Andretti, il favorito di questa edizione del campionato Cart. (l.m.)

**CAMPIONATO IROC  
A Yarborough  
il titolo**

**BROOKLYN** — Nell'ovale di Michigan John Cale Yarborough ha avuto la matematica certezza della vittoria nel campionato Iroc (International Race of Champions), che annualmente si disputa con vetture Chevrolet Camaro. Yarborough nell'ultima gara in programma è arrivato secondo preceduto solo da Neil Bonnett, che l'ha battuto in

volata. Con questo piazzamento il popolare «Pel di carota», che nella vita svolge la professione di sceriffo, si è portato a 58 punti in classifica generale, vincendo ben 150 mila dei 450 mila dollari in palio nella serie. Al terzo posto della gara di Brooklyn si è piazzato Tom Sneva che ha bruciato sul traguardo l'hawaiano Danny Ongais. Per gli europei l'Iroc edizione 1984 non è stato eclatante. Derek Bell si è piazzato al sesto posto nel campionato mentre né Jacky Ickx né Emerson Fittipaldi sono stati realmente in corsa nelle varie prove disputate. Il primo, nell'ovale del Michigan è partito addirittura coll'ultimo tempo di qualificazione, dovendosi fermare in corsa per la foratura di una gomma, mentre il brasiliano è arrivato al decimo posto. Derek Bell, con un'avventura non in ordine, è giunto alla fine all'ottavo posto preceduto dallo specialista Parsons. (l.m.)

IROC

Brooklyn, 14 agosto 1984  
La classifica: 1. Bonnet; 2. Yarborough; 3. Sneva; 4. Ongais; 5. Johncock; 6. Waltrip; 7. Parsons; 8. Bell; 9. Rutherford; 10. Fittipaldi.

NASCAR

**Waltrip  
in fotofinish**

**BROOKLYN** — Finale al fotofinish e vittoria di Darrell Waltrip nella 400 miglia stock car del Michigan, gara del campionato Nascar. La corsa è stata tutto sommato monotona e solo nel finale si è animata grazie ad una prodezza di Jerry Labonte, l'uomo che ha dominato i primi 52 giri dei 200 in programma. Al via Bill Elliot è scattato al comando trascinandosi dietro Waltrip, Labonte, Pearson, Yarborough e Buddy Baker. Il primo a ritirarsi è stato Pearson, fermo ai box con una valvola rotta, mentre dopo una ventina di tornate Darrell Waltrip è passato in testa alla corsa. Dalle retrovie, intanto, era risalito bene Richard Petty, che era partito col 26. tempo. Allo scadere del primo quarto di corsa le posizioni si rivoluzionavano, grazie al gioco dei rifornimenti. In testa era passato Labonte davanti a Waltrip, Elliot, Yarborough, Gant, Petty, Earnhardt, Parson, Baker e Bouchard.

A 7 giri dal termine spariva dalla lotta per la vittoria Elliot, rimasto senza carburante cosiccome Yarborough e Waltrip va a vincere su Labonte, che sul traguardo scivolava sull'olio lasciato dalla vettura di Brooks, mantenendo il controllo della sua macchina. Per Waltrip si è trattato della quarta vittoria stagionale e per la serie Nascar della prima gara trascorsa senza incidenti e luci gialle dal 1973. (l.m.)

EUROSALITA

**Marcel Torres  
sul Mont Dore**

**MONTE-DORE** — Marcel Tarres si è imposto nella 24. edizione della «Cote du Monte Dore», valida per il campionato europeo della montagna. Il successo del pilota francese è stato contrastato fino all'ultimo da Marc Sourd, che ha concluso la gara con soli 96 centesimi di distacco dal vincitore. Al terzo posto è giunto Debias, che ha completato il trionfo delle monoposto Martini Bmw, che hanno occupato alla fine i primi sei posti della salita. In gruppo 6, assente Mauro Nesti, si è imposta la Lola Bmw di Xiberras, staccato di 17" da Tarres.

VELOCITÀ IN SALITA

Mont-Dore 12 agosto  
Gara del campionato europeo

La classifica: 1. Marcel Tarres (Martini Bmw) 4'51"43; 2. Sourd (Martini Bmw) 4'52"39; 3. Debias (Martini Bmw) 5'00"60; 4. Baveray (Martini Bmw) 5'03"30; 5. Nergutil (Martini Bmw) 5'06"47; 6. Bocard (Martini Bmw) 5'06"75; 7. Xiberras (Lola Bmw) 5'08"10; 8. Arbeit (March Bmw) 5'09"70; 9. Rolland (March Bmw) 5'13"73; 10. Lenorman (March Bmw) 5'15"32.

La classifica dopo 6 gare

**Vetture di produzione 1.** Rolf Goering (Bmw M1) 110 punti; Claude Jeanneret (Audi Quattro) 110; Giovanni Rosi (Bmw 635 Csi) 110; 4. Fritz Mueller (Bmw 635 Csi) 93; 5. Toni Fishchhaber (Alfa Romeo Gtv 6) 90.

**Vetture da competizione 1.** Mauro Nesti (Osella-Bmw) 100 punti; 2. Herber Stenger (Osella-BMW) 48; 3. Claudio Calella (Lola-Bmw) 30; 4. Rolf Koeppel (Sauber-Ford) 24; 5. Janos Toth (Toj-Bmw) 20.

■ **THORKILD THYRRING** è il leader dell'eurocampionato Sport 2000 EFDA. 28 piloti disputeranno la penultima prova. Le prove di FF 2000 e Sport saranno le più importanti gare di contorno al GP di FI dal 26 agosto.

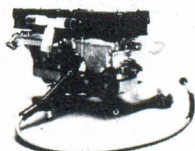
**Operazione  
plastica per  
Cha Cha?**

**CHA CHA** Muldowney, la campionessa di dragster rimasta seriamente ferita in un incidente occorso sullo strip di Montreal il 29 giugno è stata trasferita all'ospedale canadese nel quale era ricoverata al Wayne University Hospital di Detroit, dove dovrà subire un'operazione di plastica facciale. La Muldowney, infatti, nell'incidente rimase ustionata al volto. Comunque le ferite più gravi sono ora completamente rimarginate. I medici che hanno prestato i primi soccorsi alla Muldowney impiegarono 13 ore per ridurre le numerose fratture presenti negli arti del pilota. La Muldowney ha espresso recentemente la sua intenzione di tornare alle corse di dragster.

■ **GANASSI.** Chip Ganassi riprenderà a correre il 2 settembre prossimo alla 500 miglia del Mid Ohio, gara del campionato Cart. Ganassi aveva subito un gravissimo incidente nel corso della competizione di campionato del Michigan, riportando una lesione al cervello. Dopo sette giorni di ospedale il pilota statunitense è stato dichiarato idoneo a riprendere la propria attività.

CONCORSO		1		COMITATO OLIMPICO NAZIONALE ITALIANO	
PARTITE DEL 26/8/84		1			
		squadra 1ª	squadra 2ª		
COPPA ITALIA	1	Arezzo	Perugia	X	
	2	Bari	Udinese	X	
	3	Bologna	Spal	X	
	4	Cagliari	Juventus	X	
	5	Campobasso	Verona	X	
	6	Casertana	Napoli	X	
	7	Catania	Ascoli	X	
	8	Genoa	Lazio	X	
	9	Lecce	Sampdoria	X	
	10	Pescara	Fiorentina	X	
	11	Pisa	Inter	X	
	12	Roma	Padova	X	
	13	Torino	Cremonese	X	

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



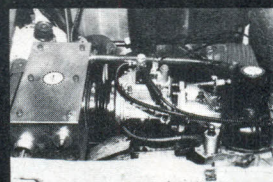
con 2 carburatori WEBER 40 dcnf

**CAMILLO ALQUATI**

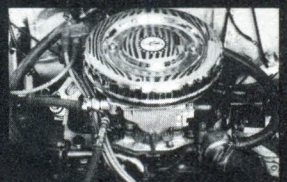
Via Dante, 91 - 26100 CREMONA  
tel. 0372/20450-410398



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



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



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

SLALOM/1. Trofeo del Garda

### Cesari domina a Brescia

**BRESCIA** — Lo specialista Cesari di Cuneo, alla guida di una Fiat X 1/9, è stato il dominatore dello slalom singolo disputatosi domenica 12 agosto a Treviso Bresciano, terza prova del «1. Trofeo del Garda», organizzato dalla scuderia bresciana «Rally Team Leonessa». Trentasei i concorrenti che hanno dato vita a due entusiasmanti manches, disputatesi su di un percorso di 2,5 chilometri, lungo la strada in salita che da Vestone sale a Treviso Bresciano. Al termine della gara c'è stata la contestazione di Torreggiani nei confronti di Cesari, di cui leggette qui sotto. Interessante il montepremi messo a disposizione dagli organizzatori per i vincitori del 1. Trofeo del Garda (oltre alle tradizionali coppe): 1. premio: 8 giorni alle Canarie per 2 persone; 2. premio: una settimana (periodo di Natale) presso l'Hotel Sciatori a Temù (Val Camonica); 3. premio: 8 giorni sul lago di Garda presso l'albergo Laurin di Salò. Inoltre al primo pilota bresciano classificatosi verrà assegnato un soggiorno valido per due persone a Palma di Majorca.

SLALOM

Treviso Bresciano, 12 agosto 1984  
**1. Trofeo del Garda**

Le classifiche

**Absoluta:** 1. Cesari (Fiat X 1/9); 2. Vezza (Lancia Stratos); 3. Carrega (Renault Alpine 110); 4. Zandonà (Fiat 850); 5. Pagliari (Renault Alpine 110); 6. Grazioli (Fiat X 1/9); 7. Bernardi (Ritmo); 8. Torreggiani (Opel Kadett); 9. Sabbadini (Fiat 500); 5. Massardi (A 112 Abarth).  
**Classe L:** 1. Grazioli (Fiat X 1/9); 2. Marangon (Simca Rally 2).  
**Classe H:** 1. Massa (A 112 Abarth); 2. Alessi (Fiat 127 Sport).  
**Classe I:** 1. Carraga (Renault Alpine 110); 2. Pagliari (Renault Alpine 110).  
**Classe M:** 1. Cesari (Fiat X 1/9); 2. Torreggiani (Opel Kadett). **Classe P:** 1. Zandonà (Fiat 850); 2. Zappadini (Fiat 500).

### ...ma Torreggiani protesta

LO SLALOM di Vestone ha avuto un finale quantomeno polemico. Al termine della gara, infatti, il secondo arrivato Torreggiani ha sporto reclamo contro il vincitore Casari e

la Dallara X1/9 utilizzata dal pilota piemontese. La sostanza dell'esposto di Torreggiani era abbastanza chiara: il conduttore dell'Opel Kadett Gte contestava l'appartenenza della X1/9 alla classe speciale, nella quale risultava iscritta, perchè sempre secondo Torreggiani, la vettura utilizza dall'inizio del campionato particolari che la inseriscono di diritto nel gruppo dei prototipi. Torreggiani ha chiesto la verifica tecnica dell'alettone posteriore, dei fari e dei paraurti mancanti. Su questi punti i commissari tecnici hanno deciso di non procedere a una verifica perchè si trattava di «punti non oggetto di reclami a termine della gara». Ma il particolare che interessava maggiormente era rappresentato dai freni. Pare che la Dallara X1/9 di Cesari utilizzi dei dischi Lockheed uguali a quelli delle monoposto di F. 3. E su questo particolare i commissari hanno preso una decisione quanto meno poco chiara e non convincente. Per il punto in questione, infatti, «non potendo risalire alla regolarità della vettura, non si è proceduto alla verifica tecnica». Una decisione che non si comprende bene nella sua sostanza. Se infatti la vettura di Cesari fa parte della classe nella quale era iscritta, allora deve esistere una fiche d'omologazione. Se invece è un prototipo non si comprende bene perchè ha avuto l'autorizzazione a correre in un altro gruppo. La questione, che interessa molti praticanti degli slalom, verrà decisa probabilmente dalla Csaì stessa, alla quale Torreggiani ha interposto appello. Ma l'ombra del sospetto nella decisione dei commissari tecnici resta. (g. schit.)

### Veza primo a Polpenazze

**BRESCIA** — Giovanni Veza, Lancia Stratos, che era giunto secondo quindici giorni fa a Treviso Bresciano, si è aggiudicato lo slalom singolo automobilistico Manerba-Polpenazze, quarta prova del «1. Trofeo del Garda» organizzato dalla scuderia bresciana Rally Team Leonessa.

Trentuno i concorrenti che si sono misurati in due manches su di un percorso di km. 2,700. Numerosissimo il pubblico, invogliato dalla bella giornata e dallo stupendo paesaggio dell'entroterra gardesano. Veza ha prevalso su Giuseppe Carrega, Renault Alpine 110, vincitore della prova di Cevo. In testa attualmente al trofeo, troviamo Fulvio Benazzoli (Golf GTi). La prossima gara si svolgerà il 9 settembre a Puegnago. (g. s.)

SLALOM

Treviso Bresciano, 19 agosto 1984  
**Slalom Manerba-Polpenazze**

Le classifiche

**Absoluta:** 1. Giovanni Veza (Lancia Stratos); 2. Carrega (Alpie 110); 3. Grazioli (Fiat X 1/9); 4. Zandonà (Simca R 2); 5. Bernardi (BMW 2000); 6. Bozzoni (Simca R 2); 7. Sabbadini (Fiat 500); 8. Benazzoli (Golf GTi); 9. Massardi (A 112); 10. Di Giovanni (Simca R 2).  
**Classe H:** 1. Massardi (A 112); 2. Corbelli (Fiat 127).  
**Classe I:** 1. Grazioli (Fiat X 1/9); 2. Zandonà (Simca R 2).  
**Classe L:** 1. Carrega (Alpine 110); 2. Bernardi (BMW 2000).  
**Classe M:** 1. Bonaventini (Opel Kadett); 2. Lambruschi (Opel Manta).  
**Classe P:** 1. Veza (Lancia Stratos); 2. Sabbadini (Fiat 500).  
**Classe N:** 1. Benazzoli (Golf GTi); 2. Leone (Talbot Samba); 3. Moscone (Fiat 127).

### Di Lillo a Cusano Mutri

**BENEVENTO** — La prima edizione del Trofeo Città di Cusano Mutri, gara di slalom singolo, ha visto, nonostante le non rosee previsioni dei giorni precedenti, 44 piloti al via. Su tutti si è imposto Filippo Di Lillo, su Kadett GTE che in questo scorcio di stagione è riuscito a prendersi delle belle soddisfazioni in questa specialità. Alle sue spalle un'altra vecchia conoscenza degli slalom campani: Benedetto D'Innocenzo su Renault R5 Turbo. D'Innocenzo, nonostante una bella seconda manche, non è riuscito a spezzare il predominio di Di Lillo che ha ottenuto il miglior tempo nella prima manche. (b.d.)

SLALOM

Cusano Mutri, 19 agosto 1984

**1. Trofeo Città di Cusano Mutri**

Le classifiche

**Absoluta:** 1. Di Lillo (Kadett GTE) 128,97; 2. D'Innocenzo (R5 Turbo) 130,88; 3. Cavone (Alfasud) 132,98; 4. Forgione (Simca R2)

133,48; 5. De Gregorio (Fiat 126) 136,29; 6. Nappo (A 112) 136,33; 7. Infantino (Simca R2) 137,26; 8. Russo (Fiat 127) 137,44; 9. Benigni (Alfasud) 138,11; 10. Vitiello (Ritmo) 138,11.

GRUPPO N.1,3

**Classe 1150:** 1. Nappo (A 112) 136,33; 2. Russo (Fiat 127) 137,44; 3. Schiavone (A 112) 131,43; 4. Petrillo (A 112) 144,16; 5. Blasi 159,34.

**Classe 1300:** 1. Tortora (Samba) 146,21; 2. Doti A. (Opel Corsa) 147,38; 3. Santoro (Samba) 147,34; 4. Battista (Opel) 147,64.  
**Classe oltre 1600:** 1. Vitiello 138,21; 2. Ambrosone A. 138,45; 3. Pagano 146,55. Tutti su Fiat Ritmo.

GRUPPO SPECIALE

**Classe 700:** 1. Di Gregorio 136,29; 2. Loccia 147,37; 3. Doti V. 149,75. Tutti su Fiat 126.  
**Classe 1000:** 1. Carbone (Panda) 143,15; 2. Monaco (Fiat 126) 147,88; 3. Borrelli (A 112) 152,82.

**Classe 1150:** 1. Scolaro (Fiat 128) 139,66; 2. Sessano 140,44; 3. Mastrangelo 141,45; 4. Santini 141,74; 5. Ciampa 144,63; 6. Mignogna (Peugeot) 149,69; 7. Colucci 151,03. Tutti gli altri su A 112.

**Classe 1300:** 1. Forgione (Simca R2) 133,48; 2. Infantino (Simca R2) 137,26; 3. Benigno (Alfasud) 138,11; 4. Catapano (Fiat 128) 142,40; 5. Ambrosone G. (Alfasud) 142,50; 6. Votto (Lancia) 161,70.

**Classe 1600:** 1. Cavone (Alfasud) 132,98; 2. Darienzo (Fiat X/9) 154,10.

**Classe 2000:** 1. Di Lillo 128,97; 2. D'Innocenzo (R5 Turbo) 130,88; 3. Bosco 142,03. Tutti gli altri su Opel Kadett GTE.  
**Classe 3000:** 1. Bel Fiore (Lancia Beta Montecarlo) 146,27.

PROTOTIPI

**Classe 3000:** 1. Ambrosino (Monza 1300) 148,40.

■ **PRODUZIONE TEDESCA** - Il campionato tedesco di produzione rimane assai incerto. Nella penultima corsa della serie, disputata a Zolder in Belgio, il leader provvisorio della classifica Volker Strycek ha conservato le sue possibilità di aggiudicarsi il titolo grazie ad un inatteso secondo posto finale. La vittoria è andata alla Bmw 635 Csi di Harald Grosh, che è giunto al traguardo con notevole vantaggio sulla vettura gemella di Strycek. Comunque fino al 19. giro sembrava tedesco della categoria Wilfried Vogt che sulla Bmw 323 I era stato al comando della corsa finché non gli si è rotto il differenziale.

**La classifica:** 1. Harald Grohs (Bmw 635 Csi) 24 giri in 44'14"48 media 138,702 kmh; 2. Strycek (Bmw 635 Csi) 44'51"63; 3. Sritsche (Opel Kadett Gte) 45'11"15; 4. Hanhe (Metro Mg Turbo) 45'14"05; 5. Von Bayern (Bmw 635 Csi) 45'18"61; 6. Walterscheid-Muller (Bmw 635 Csi) 45'35"65.

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



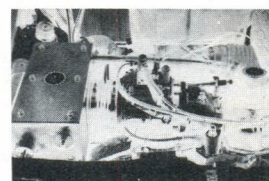
con 2 carburatori WEBER 40 dcmf

### CAMILLO ALQUATI

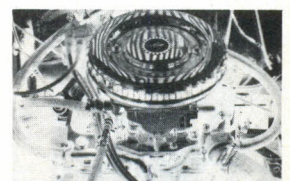
Via Dante, 91 - 26100 CREMONA  
tel. 0372/20450-410398



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



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



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

COPPA PEUGEOT TALBOT/Donne e motori in Romagna

# Il settebelle

Il tradizionale binomio automobili e belle ragazze ha fatto centro anche al Santamonica di Misano, in occasione della settima gara del Trofeo Samba: al fianco dei piloti in pista, hanno dato spettacolo sette show-girls...



Foto Lorenza Giuliani

di Lorenza Giuliani

## Il settebelle

MISANO — L'irrequieta e fantasiosa terra di Romagna, incontrastato regno estivo del divertimento e della spensieratezza, ha messo a segno la propria ennesima trovata per movimentare le serate adriatiche. Il pretesto è nato questa volta da una gara di automobilismo, il trofeo Peugeot-Talbot, che, nonostante l'inegabile fascino che possiede l'agonismo a quattro ruote, sarebbe forse destinato a una cerchia piuttosto ristretta di appassionati: per allargare e rendere più eterogenea la platea e per trasformare una disputa sportiva in uno show più completo, è nata l'idea di realizzare quella stimolante simbiosi da sempre ritenuta responsabile di «gioie e dolori», di fascino e pericolo, di bellezza e di imprevedibilità. «Sette attrici per sette piloti» è la formula con cui è stata promozionata la singolare iniziativa dell'auto-dromo Santamonica di Misano Adriatico (una struttura giovane, che ha spesso dimostrato simpatia per le più diverse espressioni dello spettacolo), che ha abbinato automobilismo e belle donne, forte della complicità della stessa Peugeot e delle doti organizzative di Franca Taruschio, estrosa ideatrice di manifestazioni che spaziano dalla musica al cinema al teatro e ora anche allo sport.

**DONNE E MOTORI.** Janet Agren, Carla Brait, Licinia Lentini, Patrizia Pellegrino, Anna Maria Rizzoli, Adriana Russo e Julia Karzhavina hanno accettato di buon grado l'insolito ruolo a loro affidato, trasportando su un circuito di gara quella competizione che solitamente consumano sui set cinematografici e sulle pagine dei rotocalchi rosa. Ruggiti dei motori e battibecchi femminili, sbandate e ancheggiamenti insidiosi, le linee di una bella auto sportiva affiancate alle curve di apprezzate donne di spettacolo: l'abbinamento, anche sulla carta, dava garanzia di buona riuscita, se non altro per la lecita curiosità che avrebbe scatenato nello spettatore, abituato a valutare la capacità di queste attrici in ben altri frangenti. «Anche il cinema o il teatro sono agonismo — dice Adriana Russo — e la stessa carriera di un'attrice è costituita a volte da partenze false, da sorpassi, sbandate e testacoda. Si corre sempre per vincere, indipendentemente da quello che è posto in palio». Alcune delle protagoniste della serata vantavano anche dei precedenti nel settore: per esempio Julia Karzhavina, attrice moscovita importata di recente entro i nostri confini, che ha iniziato a guidare auto sportive a quattordici anni e che ha frequentato per due anni una scuola russa di rally. «Amo le auto — dice Julia — e so apprezzare le doti di un motore scattante, di un veicolo che tiene la strada e che si



**pilota con facilità. Non sono, insomma, un pilota improvvisato».**

**LA GARA.** Non si è trattato, comunque, di una gara di velocità. Le sette attrici, abbinata per sorteggio ad altrettanti piloti partecipanti al trofeo Peugeot-Talbot, sono state impegnate in una ginkana del tutto particolare, costellata da singolari prove di abilità che avevano prima di tutto la funzione di divertire il pubblico: scendere da uno scivolo con un vassoio di bicchieri pieni d'acqua, improvvisarsi rigoriste e fare gol dagli undici metri, riuscire a fare canestro da cinque metri, affrontare uno slalom a bordo di una carrozzella a pedali, quei terribili «risciò» di cui sono piene le strade della riviera. Il tutto fra le risate del pubblico che, conquistato dall'atipicità della manifestazione, è accorso numeroso al Santamonica, per fare il tifo per l'attrice dei suoi sogni e anche per vederla perdere, davanti ai trabocchetti della gara, tutta la sua grazia e la sua femminilità. Alcune disinvolute e determinate, altre impacciate e meno coraggiose (per correre il rischio del ridicolo ci vuole sempre una certa forza d'animo), le attrici hanno dimostrato di avere preso molto sul serio la prova

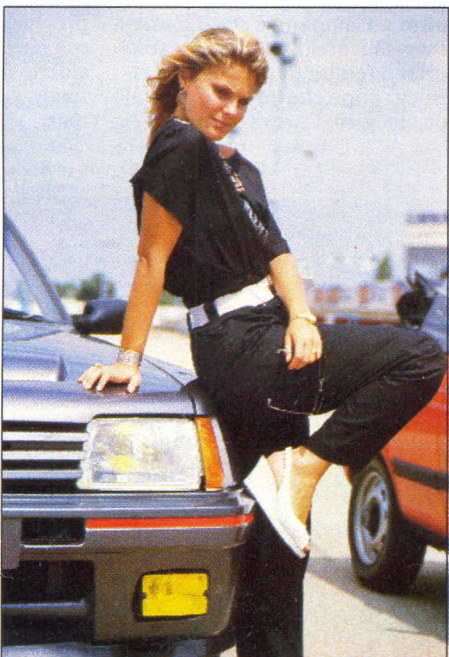
di abilità e si sono battute a denti stretti per conquistare la palma del primo posto. Il sostegno morale non è mancato e, nella concitazione del momento, a qualche spettatore più smaliziato è anche scappato un «nu-da, nu-da», viscerale testimonianza di ammirazione che ha subito raccolto la solidarietà degli spalti.

**DONNE AL VOLANTE...** «Sono la più inesperta, visto che sono completamente a digiuno di automobili e di motori. Ma spesso si sa, la fortuna aiuta proprio i principianti» aveva detto Licinia Lentini, 30 anni, ballerina e show-girl, prima della gara. E così è stato. Giunta prima davanti a Carla Brait e a Patrizia Pellegrino. Licina ha vinto soprattutto per essere riuscita a evitare le vistose gaffes «tecniche» che hanno invece afflitto le altre concorrenti. Tentativi di partenza con l'auto in folle, retro-marce pericolosissime, poca dimestichezza con i palloni da football e da basket hanno evidenziato i limiti sportivi di molte «miss» dei set cinematografici nostrani e hanno dato anche una certa credibilità e quell'altro detto popolare, quello che avvicina le donne al volante alla catastrofe naturale, alla calamità vera e propria. L'esuberanza del

pubblico che ha affollato il Santamonica è stata «raffreddata», oltre che dalla serata tutt'altro che estiva, anche dalla presenza delle telecamere di Canale 5. L'eccitazione per un'inquadratura è stata presto sostituita dall'insofferenza per i lunghi tempi che le riprese, inevitabilmente, impongono. In nome delle «esigenze televisive» gli spettatori paganti si sono visti trasformate in comparse non retribuite, utili solo per qualche applauso. Ma quando si è in vacanza la tolleranza è maggiore e gli spettatori sono stati al gioco fino in fondo, con pazienza e disponibilità, sopportando i tempi morti e vivendo con grande calore le fasi della gara. Ancora una volta, dunque, la contaminazione sport-spettacolo si è rivelata efficace, soprattutto perché ha accomunato in questa atmosfera di serata «diversa» l'appassionato di motori e lo spettatore occasionale, il tifoso per eccellenza e il curioso immune dalla febbre per l'agonismo. E tutto sommato l'esperimento ha soddisfatto un po' tutti, organizzazione e pubblico, piloti di professione e «pilotesse» improvvisate: dimostrazione che il binomio «donne e motori» funziona ancora, se manipolato con la giusta abilità. □



Qui sopra (Attualfoto) foto ricordo della notte di Misano, trascorsa a ritmo di Samba. Janet Agren, Carla Brait, Licinia Lentini, Patrizia Pellegrino, Anna Maria Rizzoli, Adriana Russo e Julia Karzhavina erano abbinate a sette piloti del Trofeo. L'idea dell'inedito accostamento è stata molto apprezzata dal pubblico accorso abbastanza folto al Santamonica e composto oltre che da appassionati di automobilismo anche di molti turisti. Qui a fianco, dall'alto al basso (Foto Giuliani) primo piano per tre delle «bellezze» ammirate: Annamaria Rizzoli, Janet Agren e Patrizia Pellegrino



La notte di Misano

# Sei capottamenti e 4 squalificati

Molto movimentata la gara adriatica delle Samba. Vincitore a sorpresa, il marchigiano Riccitelli

SONO STATI sei i piloti finiti a ruote all'aria nelle prove e nella gara di Misano, a dimostrazione dell'acceso agonismo che ha caratterizzato la trasferta sulla pista romagnola. La prima batteria è stata vinta con sicurezza da Magri che ha approfittato di un rallentamento del compagno di squadra e autore della pole position, Tiziano Serattini, per prendere il largo. Dopo che anche Galluzzo ha superato il pilota bolognese, le prime posizioni non sono mutate fino al termine, con Magri che ha preceduto nettamente Galluzzo, Serattini, Baldazzi e Cittadini. Esclusa invece dalla finale Patricia Pilchard, la «ragazza d'oro» della trasmissione televisiva «Test» che comunque non ha deluso in questo suo debutto in pista, dimostrando una buona combattività. La seconda batteria ha visto subito l'eliminazione di Baldasseroni e Cerulli Irelli per una toccata. Ha preso così il largo Gianniberti assieme a Bacchelli, ma la non perfetta messa a punto della Samba del triestino dopo il capottamento di Pergusa, lo ha costretto a rallentare, tanto da essere raggiunto e superato anche da Poli e Campani.

LA FINALE è iniziata con una serie di colpi di scena. Ha cominciato Vivarelli, autore di un testa-coda che lo ha relegato in fondo al gruppo, poi al termine del rettilineo Gianniberti e Poli sono venuti a contatto. Il primo ha concluso rovinosamente la corsa all'esterno della pista, mentre il leader del campionato è dovuto rientrare ai box con il motore in disordine. Questa duplice eliminazione ha permesso a Magri di prendere la testa indisturbato, coperto alle spalle da Serattini. I due hanno mantenuto le posizioni fino al termine, mentre Galluzzo e Baldazzi si sono fatti largo nel gruppo, superando anche Bacchelli, che dopo avere occupato nei primi giri la terza posizione è scivolato nelle retrovie e quindi è stato costretto al ritiro per la rottura di un semiasse. Alle spalle dei primi Marco Gatti, dopo un inizio eccezionale, è arretrato per problemi alla vettura, mentre Vivarelli guadagnando posizioni su posizioni è riuscito ad arrivare alle spalle di Riccitelli, Zadotti e Campani, i più diretti inseguitori dei primi quattro. Dopo le squalifiche a fine gara sono stati proprio questi tre piloti a guadagnare le prime posizioni della gara che ha quindi visto vincitore a sorpresa il marchigiano Sandro Riccitelli.

Mario Simoni

## VELOCITÀ IN CIRCUITO

Misano 11 agosto

### Coppa Peugeot Talbot

Settima gara della Coppa

#### Le classifiche

1. batteria: 1. Magri 8 giri in 13'42"00 media 122,207; 2. Galluzzo 13'42"75; 3. Serattini 13'43"91; 4. Baldazzi 13'44"90; 5. Cittadini 13'46"20; 6. Vivarelli 13'46"64; 7. Bonpani 13'47"99; 8. Zadotti 13'51"13; 9. «Maxim» 14'00"53; 10. «Cipi's» 14'02"20; 11. Costanzi 14'05"88; 12. Sabatino 14'11"11; 13. Ferretti 14'11"44; 14. Dugnani 14'24"60; 15. Pilchard 14'28"61; 16. Gatti E. 14'30"23; 17. Spada 14'40"29.

□ Giro più veloce: Vivarelli in 1'41"44 media 123,785 kmh.

2. batteria: 1. Gianniberti 8 giri in 13'49"83 media 121,054; 2. Poli 13'50"54; 3. Campani 13'52"16; 4. Bacchelli 13'52"82; 5. Gatti M. 13'53"12; 6. Riccitelli 13'53"93; 7. Cipolli 13'54"65; 8. Prati 13'55"93; 9. Brunori 13'57"86; 10. Moretti 14'05"85; 11. Galimberti 14'14"13; 12. Rossetto 14'17"46; 13. Natolli 14'23"48; 14. Santomo 14'50"46; 15. Addari a 1 giro.

□ Giro più veloce: Campani in 1'42"19 media 122,877.

Finale: 1. Riccitelli 15 giri in 25'57"55 media 120,882 kmh; 2. Zadotti 25'58"33; 3. Campani 26'03"61; 4. Vivarelli 26'05"06; 5. Bonpani 26'06"18; 6. «Maxim» 26'18"98; 7. Brunori 26'19"38; 8. Cittadini 26'19"71; 9. Cipolli 26'20"11; 10. Gatti 26'20"66; 11. Costanzi 26'24"83; 12. Santomo 26'40"15; 13. Ferretti 26'42"20; 14. Dugnani 26'49"84; 15. Rossetto 27'03"09; 16. Galimberti 27'04"58; 17. Natolli 27'09"36; 18. Bacchelli a 2 giri; 19. Sabatino a 3 giri; 20. Prati a 6 giri.

□ Giro più veloce: Vivarelli in 1'41"77 media 123,260.

Nota: i primi quattro arrivati, Magri, Serattini, Galluzzo e Baldazzi sono stati esclusi dalla classifica per irregolarità tecniche.

## La classifica dopo 7 gare

1. Massimo Poli	p. 64
2. Fulvio Bacchelli	p. 50
3. Luciano Baldazzi	p. 49
4. Francesco Cerulli Irelli	p. 44
5. Nino Campani	p. 41
6. Piero Vivarelli	p. 35
7. Marco Magri	p. 34
8. Sandro Riccitelli	p. 31
9. Amos Curati	p. 29
10. «Cipis»	p. 27

■ BALDAZZI IN APPELLO - Dei quattro squalificati di Misano l'unico che ha interposto appello è Luciano Baldazzi, a cui è stata addebitata l'irregolarità meno grave. L'unico particolare non conforme ai regolamenti sulla sua Samba era infatti una molla dello stesso nottolino che è costato la squalifica agli altri.



COPPA PEUGEOT TALBOT

## Tutta la verità in sole tre gare

Tre candidati al successo, ma altri si fanno avanti

LA SETTIMA gara della Coppa Peugeot Talbot 1984 è stata veramente la corsa dei colpi di scena. Basta dire che dei sei piloti in testa alla classifica generale nessuno è riuscito a guadagnare punti in campionato, per rendersi conto di quello che è accaduto in pista e anche fuori, nel corso delle verifiche tecniche che hanno portato all'esclusione dei primi quattro classificati. Quella che doveva essere una gara decisiva per delineare la fisionomia dei vertici del campionato ha invece contribuito a rendere ancora più incerta la situazione. Ora, a tre gare dal termine, dopo che ogni corsa ha visto un diverso vincitore, sono ancora sette i piloti in grado di lottare per il titolo. In teoria il vantaggio di cui godono i primi tre in campionato, Poli, Bacchelli e Baldazzi, dovrebbe concedere a questi piloti le maggiori chances, ma in realtà i rispettivi team sono al momento in una fase di stasi tecnica, mentre si assiste ormai da tre gare al predominio del team Serattini che ha Cerulli Irelli, Magri e Vivarelli nelle primissime posizioni. A fare da ultimo incombodo c'è poi Nino Campani, che a forza di piazzamenti si è inserito fra i primi del Trofeo monomarca.

A MISANO sia Bacchelli che Poli sono stati fermati da noie tecniche, Cerulli Irelli da un incidente, mentre Magri e Baldazzi sono stati squalificati a causa di un particolare secondario, un nottolino di collegamento dello spinterogeno all'albero motore, lasciato di serie quando invece andava sostituito con il medesimo particolare rinforzato, come previsto dal kit della Coppa. Essendo una modifica influente sulle prestazioni della vettura, è stata quindi una disattenzione tecnica a togliere di classifica oltreci a Magri e Baldazzi, anche Galluzzo e Serattini, i quattro dominatori di Misano. Dopo questo nulla di fatto ci si prepara per la corsa di

Monza, in programma l'8 settembre. C'è da attendersi l'ennesima riconferma della superiorità del team Serattini che, da quando ha affidato la preparazione del motore alla Maranello Motors, si è dimostrato una spanna sopra agli altri. Difficile però fare previsioni perché, come si è visto nelle gare disputate finora, la bagarre gioca dei brutti scherzi.

CHI HA TRATTO i maggiori vantaggi dalla gara di Misano, oltre a Campani, è stato il «nostro» Vivarelli, terminato solo ottavo (e quindi quarto in classifica) dopo che un testa-coda al primo giro l'aveva costretto a

recuperare dalla diciottesima posizione in cui era piombato. Inizialmente Vivarelli, a cui è stata affidata (a partire da Perugia) la Samba con i colori di AS al posto di Anna Cambiaghi (costretta a letto per un'indisposizione virale) doveva condurre la vettura solo per queste due gare, ma attualmente il giovane pilota bolognese si trova al sesto posto in campionato e fra i primi anche nella classifica Under 23. Al momento resta ancora tutto da decidere sulla sua presenza nella gara monzese e la sua partecipazione potrebbe incidere non poco sul risultato finale della corsa e del campionato. (m. s.)

In alto (FotoOliver) una panoramica della gara notturna di Misano e Poli, (l'attuale leader). Qui sotto, Vivarelli (FotoSimoni) il più veloce al Santamonica



REVIVAL/Cavalcata dei Monti Pallidi

## La coppa delle nonne

La gara cortinese, patrocinata da AS, vedrà al via 120 concorrenti su vetture ormai entrate nella leggenda dell'auto

**CORTINA** — «Fra tutte le corse del mondo, questa è la più bella, la più impegnativa e la più ricca di soddisfazioni per un pilota!». Così si esprimeva a proposito della Coppa d'oro delle Dolomiti il presidente dell'Automobile Club di Marsiglia, presente all'edizione 1954. Fatte le debite proporzioni, l'affermazione rimane valida anche oggi: assieme alla Mille Miglia, la Coppa delle Dolomiti in edizione revival rappresenta per ex piloti, collezionisti e appassionati un appuntamento importante, uno di quelli da non perdere. La gara cortinese, giunta quest'anno alla 12. edizione e che avrà luogo l'1 e il 2 settembre, è organizzata dall'Historic Racing Club Italiano e dalla Martini con la collaborazione dell'Azienda di soggiorno cortinese e il patrocinio di Autosprint. Il percorso (partenza ed arrivo nel centro ampezzano) si snoda attraverso la suggestiva cornice delle Dolomiti toccando i passi Giau, Pordoi, Sella, Gardena, Falzarego e Tre Croci. Rispetto alla precedenti edizioni è stata introdotta la novità della prova sulla strada panoramica che porta alle Tre Cime di Lavaredo. Una salita difficile, con pendenze impressionanti, che senza dubbio metterà a dura prova i bolidi di un tempo. La Coppa d'Oro delle Dolomiti è riservata alle vetture storiche GTS e Sport costruite fino al 1963. La corsa dei «Monti Pallidi» sarà anche l'ultimo atto di tutta una serie di manifestazioni d'auto storiche che si sono svolte nelle tre Venezie: la Stella Alpina a Trento (30 giugno - 1 luglio), la rassegna internazionale delle Alfa

Romeo degli Anni '50 (7 - 8 luglio) e il raid di Piancavallo (28 - 29 luglio).

**I CONCORRENTI.** Ben centoventi piloti saranno al via. Parecchie saranno le «vedette» del passato presenti alla corsa-revival: Gigi Villoresi, Gino Valenzano, Maria Teresa De Filippis, Consalvo Sanesi, Bruno Bonini, Gino Munaron e Sergio Mantovani. Quest'ultimo, esattamente trent'anni fa, trionfò a Cortina con una Maserati due litri. Oltre a questi piloti, che saranno seguiti con attenzione dal pubblico sul percorso tormentato dei «Monti Pallidi», dovrebbero essere al via anche altri tre vincitori delle passate edizioni: Giannino e Paolo Marzotto e Olivier Gendebien. I fratelli Marzotto (Giannino vinse la Coppa Dolomiti con una Ferrari 2340 nel 1950 mentre Paolo si affermò sempre su Ferrari nel 1952) ritornarono assieme alle corse, se così si può dire, nell'edizione dello scorso anno. Accanto agli assi del passato ci saranno gli specialisti del presente: Giorgio Schoen, Beppe Lucchini, Pietro Brigato, Eriberto Mandelli e Stefano Senin. Agguerrite anche le squadre ufficiali. La Lancia porterà a Cortina le tre Aurelia B 20 che gareggiano nel campionato europeo per vetture storiche mentre l'Alfa Romeo sarà al via con numerose TZ e con il «Disco Volante» affidato a Consalvo Sanesi. A monopolizzare l'attenzione saranno però ancora una volta le Ferrari anni cinquanta-sessanta nelle versioni Gran Turismo e Corsa.

**Beppe Donazzan**

Paolo e Giannino Marzotto (sopra) all'arrivo della Coppa delle Dolomiti 1983. Gigi Villoresi (sotto) su A.R. 2000 Sport al raduno Alfa Anni 50 di Bassano (Foto Donazzan)



AUTOCROSS/Campionato italiano a Catria

## Laurea per Guazzaroni

Dopo la 7. prova, solo nella classe 1500 la vittoria del marchigiano ha chiuso i conti

**CATRIA** — La settima prova del campionato italiano di autocross doveva rappresentare, nelle previsioni della vigilia, una tappa fondamentale per decidere il destino dei vari titoli tricolori. Invece solo nella classe 1500 si può affermare che i giochi siano fatti grazie alla vittoria sulla pista della Catria del marchigiano Guazzaroni, che ha preceduto sul traguardo Scariot. Nelle altre classi, invece, dovremo attendere le prossime prove per sapere a chi andranno i titoli in palio. Nella 1000, vinta da Carron, vi sono ad esempio ben quattro piloti in grado di aggiudicarsi il casco tricolore. Tra i protagonisti della settima gara di campionato, oltre ai già citati Guazzaroni e Carron, vanno citati il vincitore della classe 3000 Barbon e Susan, che è stato escluso di classifica nella categoria prototipi per irregolarità lasciando quindi la vittoria a Vedovato.

(g.m.)

Catria, 12 agosto

### Settima gara di campionato

#### Le classifiche

**Classe 1000:** 1. Carrion 7'56"00; 2. Zaccaron 7'56"90; 3. Faraon 7'57"60; 4. Gallon 8'12"50; 5. Parro 8'13"40; 6. Bignotti 8'31"80; 7. Scocco 8'34"30; 8. Garutti a 1 giro. (Tutti su Fiat 500).

**Classe 1500:** 1. Guazzaroni (Fiat 500) 7'59"50; 2. Scariot (Fiat 850) 8'02"50; 3. Rosella (Fiat X1/9) 8'14"60; 4. Spagnol (Simca Rally) 8'17"40; 5. Serini (Fiat 500) 8'22"40; 6. Rossetti (Alfasud) 8'23"10; 7. Danini (Fiat Panda) 8'28"31; 8. Di Battista (Fiat 126) 8'33"70; 9. Sternigri (Fiat X1/9) 9'11"10; 10. Juvalè (Matra Simca) a un giro.

**Classe 3000:** 1. Barbon (Vw Scirocco) 8'05"80; 2. Pavanello (Porsche) 8'16"20; 3. Binci (Porsche) 8'34"50; 4. Raffaelli (Porsche) 8'45"80; 5. Furiani (Fiat 850) 8'47"20; 6. Draga (Fiat 128) 8'48"40; 7. Eleardo (Fiat 850) a 1 giro.

**Prototipi:** 1. Vedovato (Porsche) 7'42"60; 2. Tamburini (Porsche) 7'58"30; 3. Valfredini (Fiat 131 Abarth) 8'01"80; 4. Tonel (Porsche) 8'13"70; 5. Meggiotto (Porsche) 8'25"70; 6. Baldisser (Fiat 131 Abarth) a 1 giro; 7. Zoppetti (Lancia) a 1 giro; 9. Maccarinelli (Ferrari) a 4 giri.



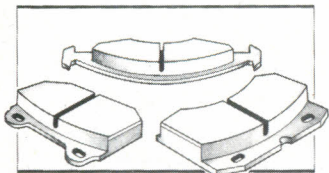
Cesino Guazzaroni, su Fiat 500, nella gara che gli ha portato, con la vittoria, il tricolore classe 1500 (Attualfoto)

■ **NISSENA** — La Coppa Nissena, giunta quest'anno alla trentesima edizione, è stata rinviata al 30 settembre. Il rinvio ha giovato alla classica siciliana che ha ottenuto recentemente la validità per il campionato assoluto della montagna, dato che la Coppa Sila è definitivamente saltata.

■ **SLALOM** — Domenica si svolgerà la 2. edizione della Coppa Selva di Prognò, di slalom valida per la conquista del trofeo Punto Motori. Alla corsa potranno partecipare anche le vetture costruite entro il 31-12-1965, ammesse in classe speciale. Le iscrizioni si sono chiuse il 22 agosto.

# SPARCO

## da oggi distributore autorizzato



## pastiglie freni FERODO racing

**TIPO 346** pastiglia ad impasto più tenero, presenta un maggior coefficiente d'attrito, cioè una frenata più efficace a parità di pressione sul pedale.

E' particolarmente raccomandabile nelle gare in salita e nei rally privi di prove speciali con lunghissime discese e comunque su vetture di peso limitato.

**TIPO 311 (DS II)** mantiene praticamente costante il coefficiente d'attrito e quindi la capacità di frenature anche a temperature del disco freno molto elevate (700/800° e oltre), cioè anche con dischi incandescenti.

E' più raccomandabile per vetture di grossa cilindrata e peso elevato ed in particolare per le competizioni in circuito dove le condizioni di utilizzo portano più facilmente ad elevatissime temperature del disco freno per le forti variazioni di velocità in "staccata" dopo lunghi rettilinei.

**NOTA** quanto indicato va inteso come prima informazione, variando le condizioni d'impiego in funzione di molti fattori tra i quali non è da trascurare il personale stile di guida. Si consiglia pertanto, nei casi dubbi di verificare entrambe le mescole (346 e 311/DS II) per una più opportuna decisione.

## Per la migliore preparazione della vettura

### SPARCO è anche:

- Roll-bar extraleggeri in duralluminio e acciaio
- Estintori extraleggeri in duralluminio e acciaio
- Radiatori olio in alluminio Ipra e Serck
- Cinture di sicurezza Sabelt
- Serbatoi di sicurezza
- Barre rinforzo sospensioni
- Ammortizzatori speciali
- Paracoppe in duralluminio e mille altri accessori



SPARCO s.n.c. - Strada Antica di Collegno, 196  
10146 Torino - Tel. 011/71.55.66 (4 linee r.a.)  
Telex 212572 SPARCO I

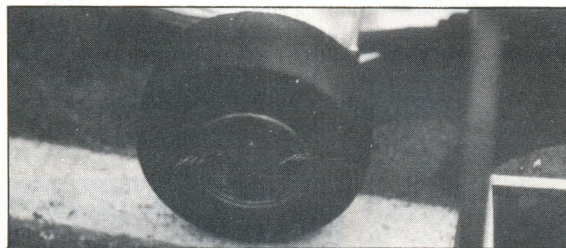
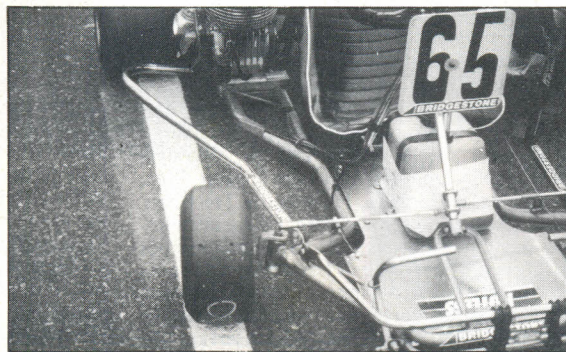
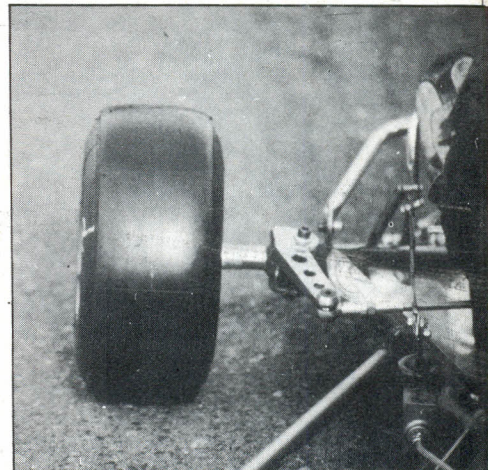
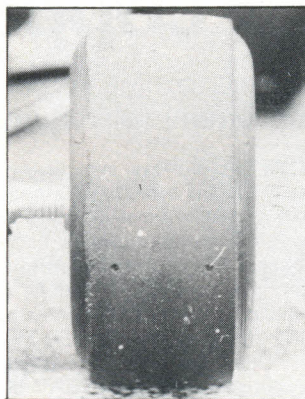
## APERTI AD AGOSTO

# DOMENICA SPRINT

## LE GARE DEL WEEK-END

Due radiali e uno tradizionale: questi i tre pneumatici che si batteranno a Lindershime, in Germania, dal 13 al 16 settembre per il mondiale. A fianco: il nuovo radiale Dunlop, casa mondiale in carica.

A destra: il radiale Michelin, novità dell'anno scorso. Sotto: la Bridgestone resta tradizionale, visto che le sue radiali (sotto) non hanno convinto (fotoPaterlini)



### KART/In vista del mondiale

## Decidono sicuramente le gomme

A MENO DI UN MESE dal mondiale, già tutte le case impegnate cominciano a prepararsi e a portare in gara le novità. Nella terza prova del campionato Europeo svoltasi sulla pista di Mondrange in Lussemburgo, l'alfiere della Birel, Michele Wilson, ha portato al debutto le nuove Dunlop radiali dimostrate subito valide anche se, per il momento, non superiori alle tradizionali a tele incrociate. Questa è sicuramente la risposta della casa campione del mondo in carica, alle Michelin radiali che l'anno scorso hanno calzato il Dap del francese Dias, rivelazione del mondiale e ottimo quinto al traguardo. Indubbiamente l'esordio delle Michelin radiali ha imposto alle altre ditte di gomme, impegnate nella corsa al mondiale, di studiare e lavorare su questa strada. Ora la Dunlop ha provato le radiali con successo, sperando di migliorare ulteriormente quando i costruttori di telai allestiranno scocche specifiche per questi pneumatici anziché adottare telai costruiti per gomme convenzionali. Secondo voci attendibili pare che anche l'italiana Vega abbia allo studio una gomma radiale, che potrebbe fare il suo esordio proprio in occasione del mondiale. Quest'anno molto interesse sarà rivolto alle gomme che ancora più degli anni scorsi avranno un ruolo determinante nella corsa al titolo. Alla Michelin, per ora, non si sente più parlare di rientrare nel giro del kart, però gli addetti ai lavori sono molto scettici e si aspettano il ritorno della casa transalpina da un momento all'altro. La giapponese Bridgestone, dopo aver provato senza successo delle radiali con Fullerton, punta tutto sulle gomme tradizionali mentre molti sperano di rivedere quest'anno la Good-Year che già 2 anni fa, alla Coppa dei campioni a Jesolo, fece una rentrée con ottimi risultati. Non resta quindi che vedere cosa accadrà nell'ultima prova dell'Europeo in programma a Dahlem, ultimo banco di prova in vista del mondiale che si svolgerà sempre in Germania, a Lidershime dal 13 al 16 settembre.

### KART/A Parma dal 30 settembre

## Trofeo delle Industrie

PARMA — Presentato dal Karting Club Parma il 15. Trofeo delle Industrie in programma sulla pista di S. Pancrazio dal 30 settembre. Dopo la massiccia affluenza di piloti registrata lo scorso anno la direzione del kartdromo di S. Pancrazio ha pensato, per l'edizione '84, di aumentare il numero di prove a sette separando però le prove delle classi col cambio da quelle senza. Infatti la prima prova in programma il 30/9, la terza il 21/10 e la quinta prevista per il 1. novembre saranno riservate esclusivamente alle classi 100 Cadetti, Nazionale, Avenir ed Intercontinental, alla 135 B Nazionale ed alla 60 Minikart; invece la seconda prova il 7/10, la quarta il 28/10, e la sesta in programma per il quattro novembre alle classi 125 Promozionale, Junior, C2 e C1.

Alla settima ed ultima prova in programma l'11 novembre saranno ammesse tutte le classi, al termine di questa giornata di gare seguirà la premiazione che la direzione assicura ricchissima.

QUESTA divisione tra classi col cambio e classi senza si è resa necessaria al fine di permettere ai piloti intervenuti di disputare due finali per categoria ed inoltre per riuscire a concludere le gare senza l'ausilio della luce artificiale più volte utilizzata nell'edizione del 1983.

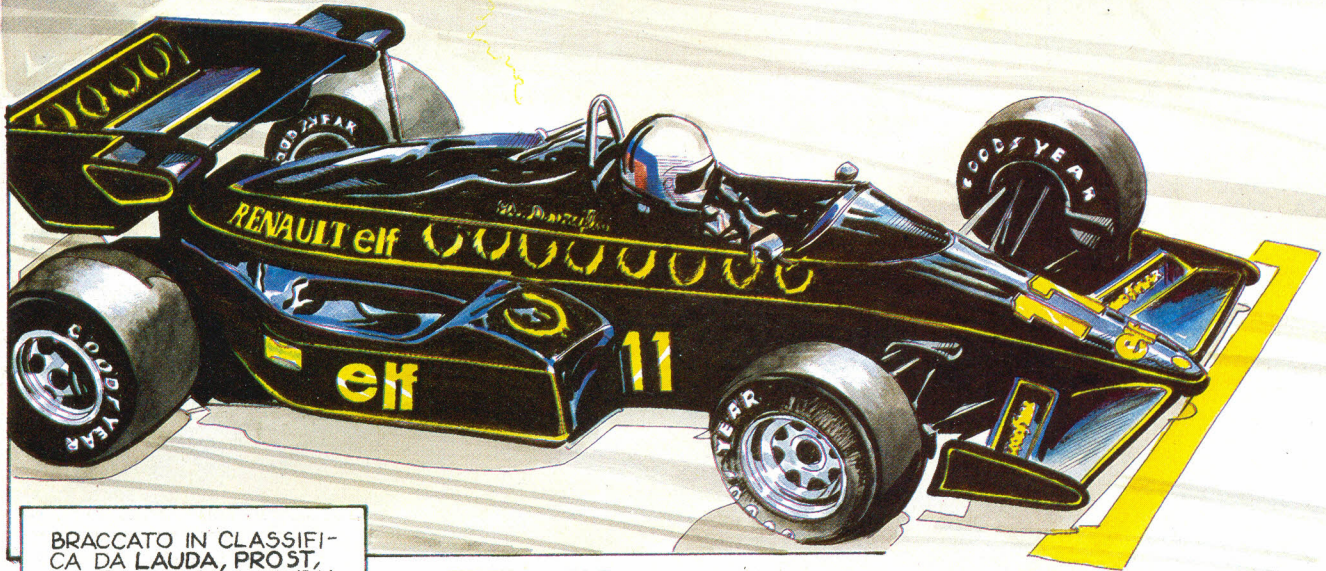
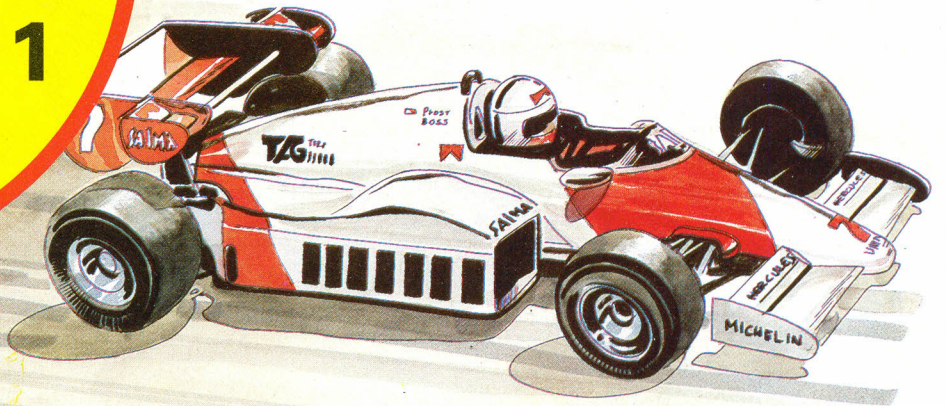
Per il pubblico che desidera assistere alle gare la direzione del kartdromo di S. Pancrazio comunica che nel corso della mattinata avranno luogo i tempi di qualificazione e le eventuali batterie, mentre dalle ore 14 si svolgeranno le finali. □

Giovanni Paterlini

# IL GIALLO DELLA FORMULA 1

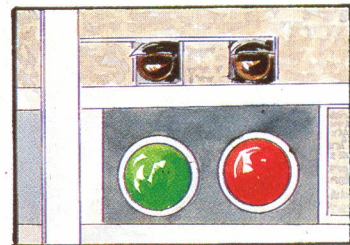
UNDICESIMA PUNTATA  
GP GERMANIA

Cronaca vera di  
Paolo Ongaro



BRACCATO IN CLASSIFICA DA LAUDA, PROST, IL LEADER DEL MONDIALE, RISPONDE PRONTAMENTE E CONQUISTA LA POLE-POSITION.

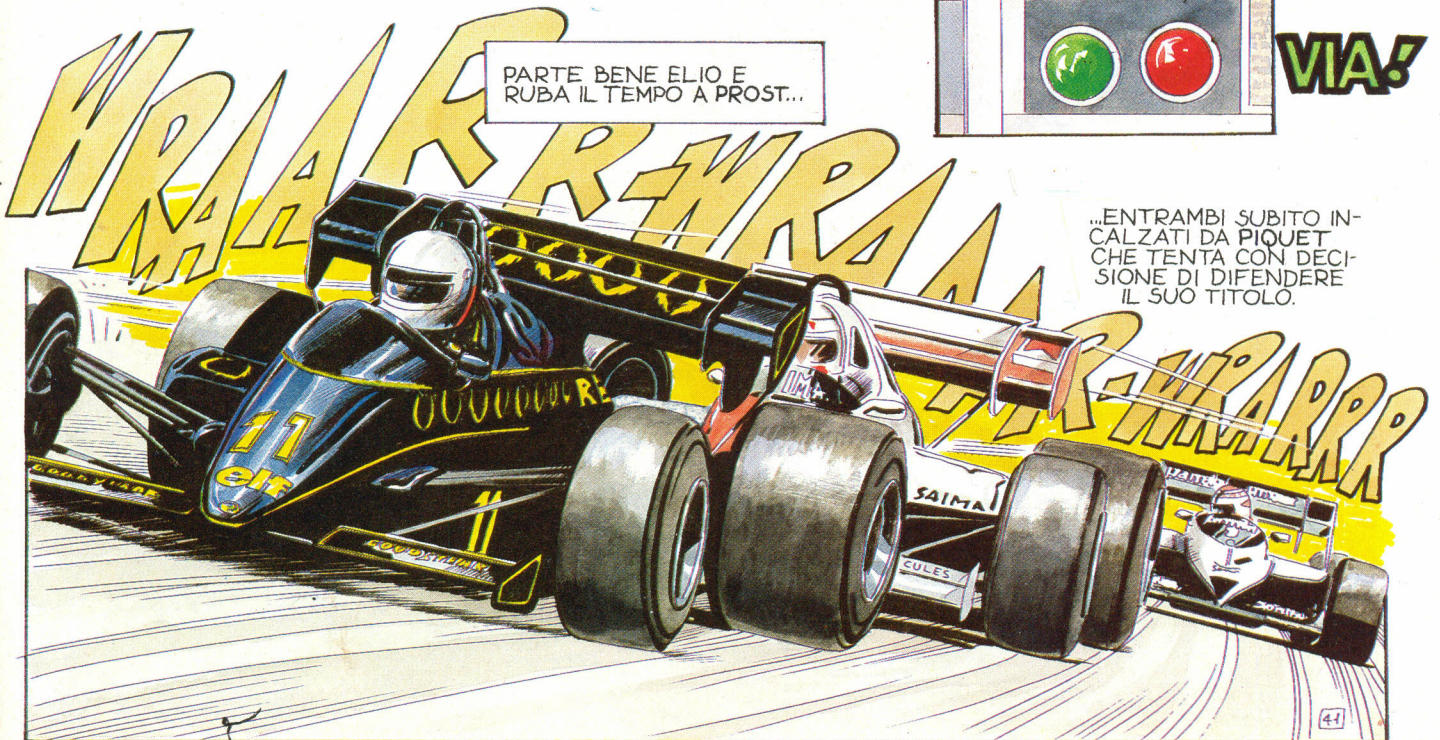
AL SUO FIANCO LA VELOCE LOTUS DI DE ANGELIS, BRAVO COME SEMPRE.



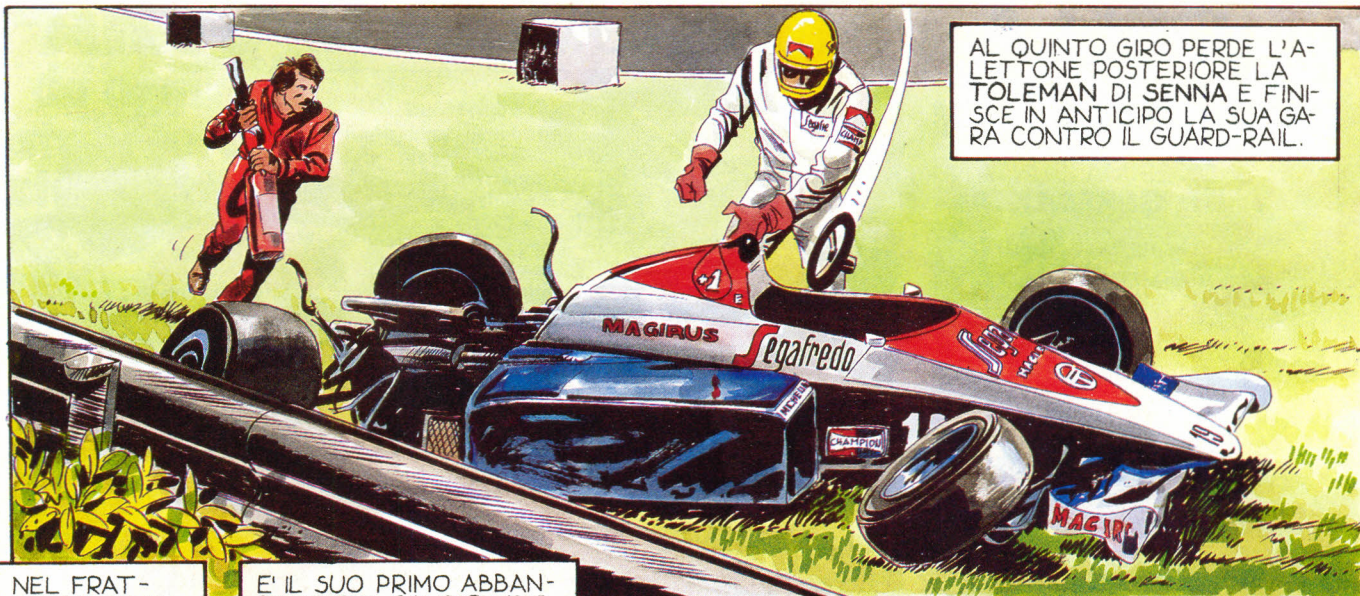
PRONTI...

VIA!

PARTE BENE ELIO E RUBA IL TEMPO A PROST...



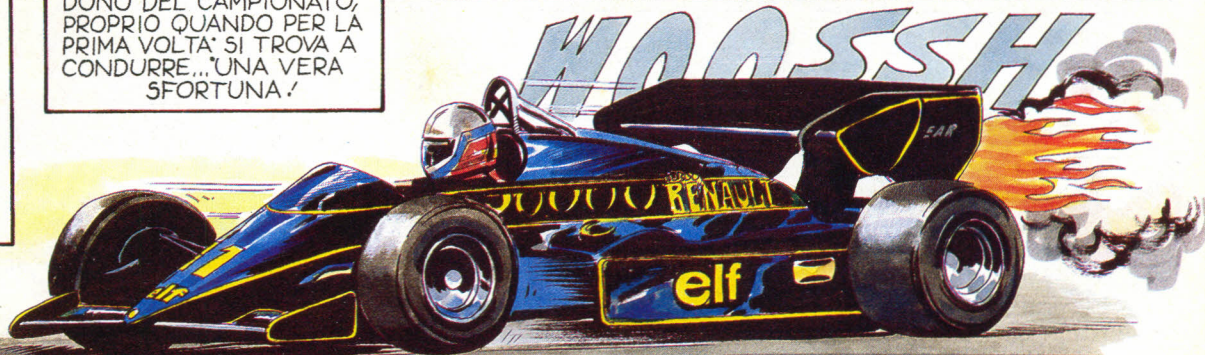
...ENTRAMBI SUBITO INCALZATI DA PIQUET CHE TENTA CON DECISIONE DI DIFENDERE IL SUO TITOLO.



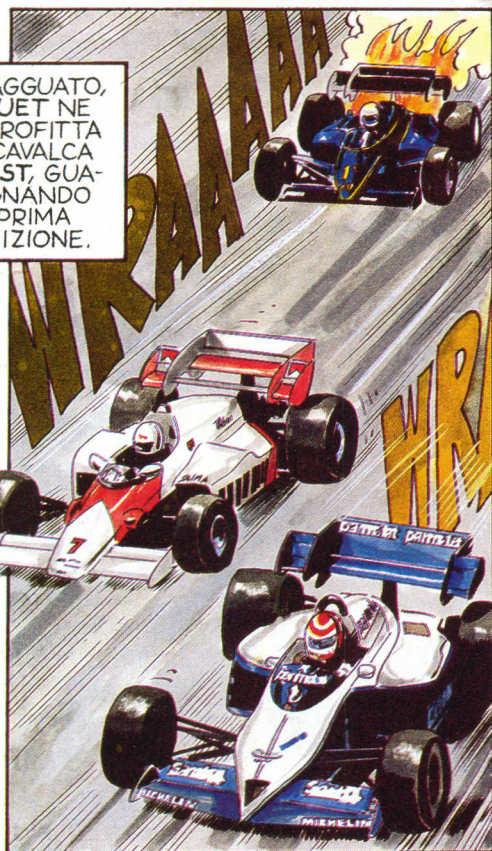
AL QUINTO GIRO PERDE L'ALLETONE POSTERIORE LA TOLEMAN DI SENNA E FINISCE IN ANTICIPO LA SUA GARA CONTRO IL GUARD-RAIL.

NEL FRATTEMPO, DE ANGELIS CONDUCE CON SICUREZZA... MA ALL'8° GIRO, LE SUE SPERANZE BRUCIANO NELLA FIAMMATA DEL MOTORE CHE SI ROMPE.

E' IL SUO PRIMO ABBANDONO DEL CAMPIONATO, PROPRIO QUANDO PER LA PRIMA VOLTA SI TROVA A CONDURRE... UNA VERA SFORTUNA!



IN AGGUATO, PIQUET NE APPROFITTA E SCAVALCA PROST, GUADAGNANDO LA PRIMA POSIZIONE.

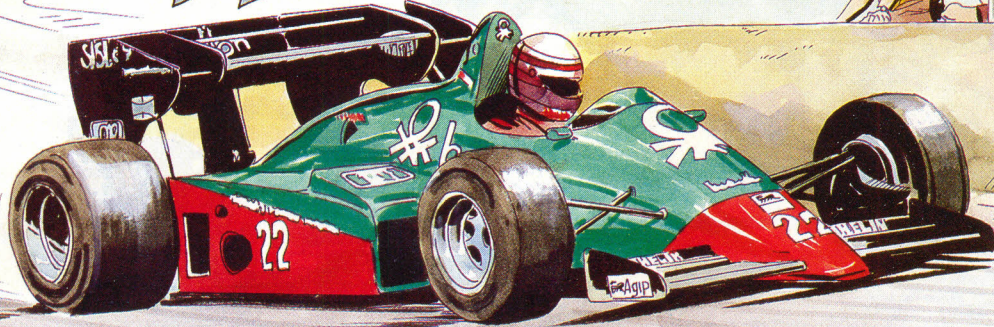


PURTROPPO, LE FERRARI, COME ORMAI DA TEMPO, STANNO GIOCANDO UN RUOLO COMPRIMARIO... SI FERMA AI BOX ALBORETO, GLI CAMBIANO CENTRALINA E BATTERIA... TUTTO INUTILE; E' IL RITIRO!



ANCHE L'ALFA E' DA TEMPO  
IN CRISI, E PATRESE ABBAN-  
DONA PER NOIE AL CAMBIO.

RRAHARR



A OTTO GIRI DAL  
TERMINE, LA BRA-  
HAM DI PIQUET  
RIENTRA AI BOX.

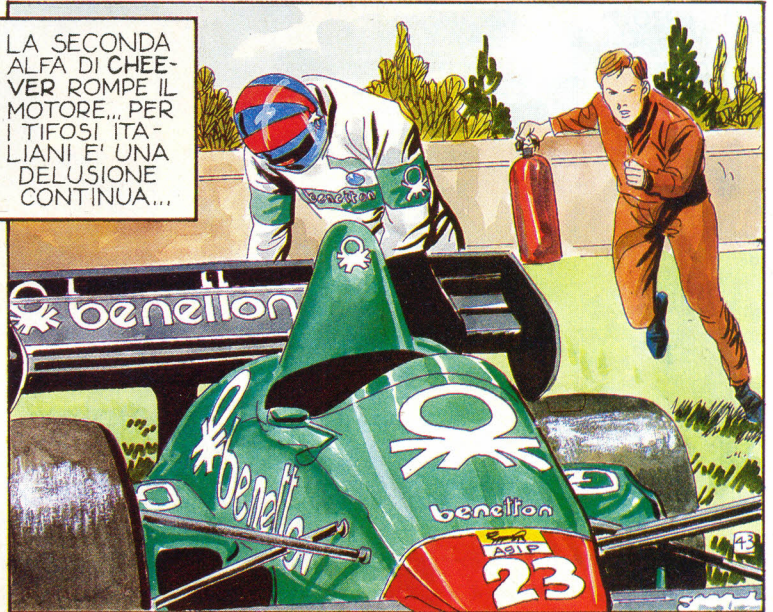
IL PILOTA CHIEDE IL CAM-  
BIO DELLE GOMME CHE  
PUNTUALMENTE AVVIENE  
CON FRENEZIA E SOLLE-  
CITUDINE...

MA  
NELSON  
SPEGNE IL  
MOTORE ED  
ESCE DAL-  
L'ABITA-  
COLO...



VI HO  
GIOCATI / LE  
GOMME VANNO BE-  
NE. E' IL CAMBIO  
CHE SI E' ROTTO!  
EH, EH!...

LA SECONDA  
ALFA DI CHEE-  
VER ROMPE IL  
MOTORE,, PER  
I TIFOSI ITA-  
LIANI E' UNA  
DELUSIONE  
CONTINUA...

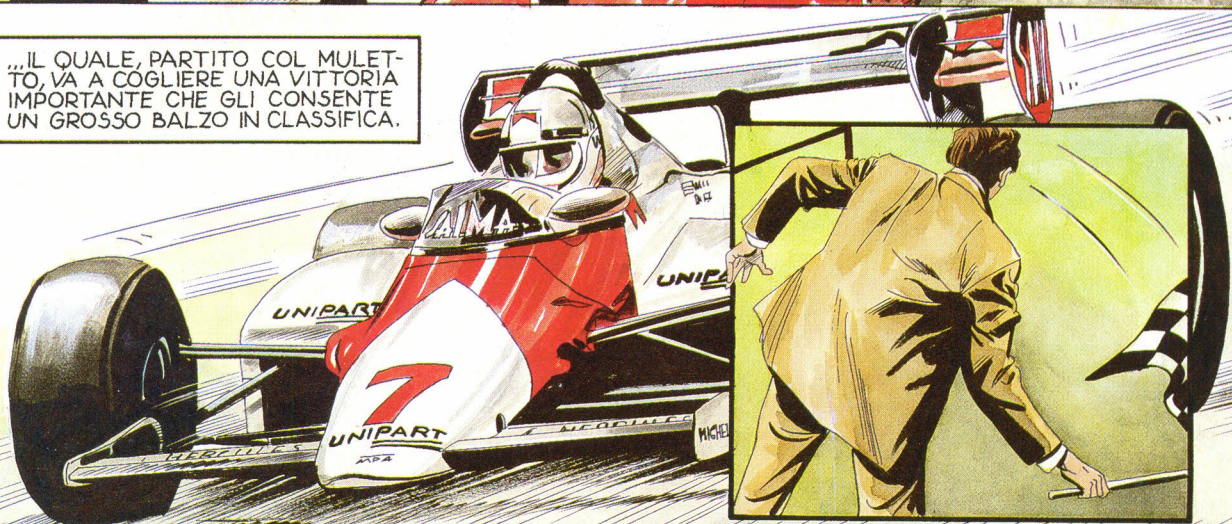


LA VETTURA DI NIKI PERDE PROGRESSIVAMENTE ADERENZA E L'AUSTRIACO RINUNCIATA ALL'INSEGUIMENTO DI PROST...

WRAARR

WRAAA

...IL QUALE, PARTITO COL MULETTO, VA A COGLIERE UNA VITTORIA IMPORTANTE CHE GLI CONSENTE UN GROSSO BALZO IN CLASSIFICA.

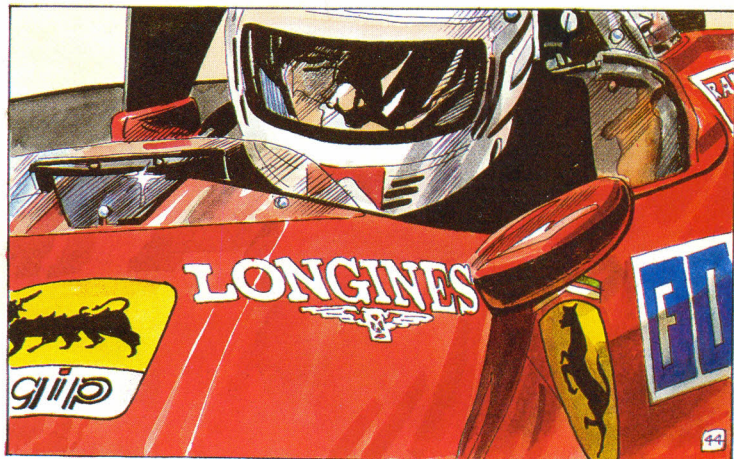


SETTE SUCCESSI McLAREN SU UNDICI GARE, SI COMMENTANO DA SOLI.

TERZO E' WARWICK, POI MANSELL E TAMBAY.



SOLO SESTO ARNOUX CHE, NONOSTANTE LE NOIE AL PROPULSORE E AI FRENI, GIUNGE COMUNQUE AL TRAGUARDO. ANCHE SE CON UN GIRO DI RITARDO.



I PROBLEMI DELLA C4 SONO MOLTI E IL PUNTO PRESO DAL FRANCESE SEMBRA CADUTO DAL CIELO.

F.1 A FUMETTI/Il mondiale secondo «Topolino»

# Paperino a Monza con lo «straturbo»

Curioso: dovrà battere il «cattivo» Fittipaldi...

LA FERRARI ha deciso di cedere i propri motori ad altri team. La clamorosa notizia, immaginabile fino ad alcuni giorni fa, sarà resa ufficiale ai primi di settembre dal settimanale «Topolino». Il periodico della Mondadori infatti nei numeri in uscita il 2 e il 9 settembre (giorno del GP di Monza) pubblicherà in due puntate una «story» dalla quale appunto emerge la inedita decisione della Casa di Maranello. Le vettura privilegiata è la Turbopaper MK1 di proprietà di Paperone de' Paperoni, imbarcatosi nell'avventura di F.1 non solo per tentare la conquista del mondiale ma soprattutto per arraffare qualche fantastiliardo: lo «straturbo» (così si chiama il nuovo motore Ferrari) da 850 cavalli e del costo di 200 milioni dovrà proiettare senza incertezze verso l'iride la monoposto contraddistinta dal simbolo del dollaro.

Ovviamente il pilota della Turbopaper MK1 è il povero Paperino. Il quale dovrà vedersela con avversari del calibro di Starnoux, Crost, Albereto, Frittivaldi (prima guida nel team di Rockerduck, tradizionale nemico di Paperone), con team poderosi come la Ferrari, e l'Alfa Marameo e con le insidie dei circuiti cittadini (a Detroit, per esempio, sbaglierà strada e finirà in tangenziale). Le pene di Paperino si trascineranno lungo i classici itinerari del mondiale di F.1: da Zolder a San Marino, da Montecarlo a Brands Hatch e a Monza. Finché nell'ultimo GP, a Paperopoli... Ma non vogliamo togliere ai lettori di «Topolino» il gusto di scoprire la conclusione di una vicenda di cui abbiamo dato qualche anticipazione per gentile concessione della Mondadori.

PIUTTOSTO desideriamo

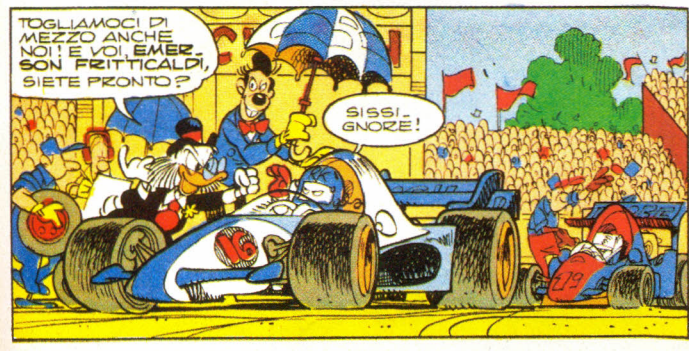
RIASSUNTO DELLA PRIMA PUNTATA: PAPERONE VORREBBE SPONSORIZZARE UN'AUTO DA GRAN PREMIO! MA I COSTI SONO ASTRONOMICI E COSÌ DECIDE DI FONDARE LUI STESSO UN TEAM E PARTECIPARE AL CAMPIONATO CON LA SUA TURBOPAPER MK1...

Copyright WALT DISNEY PRODUCTIONS - Con l'autorizzazione della Creazioni Walt Disney Italia e per gentile concessione della Arnoldo Mondadori Editore



segnalare un particolare che ci sembra curioso. Emerson Frittivaldi (ovviamente è Fittipaldi) in passato più volte protagonista positivo di avventure disneiane, questa volta svolge un ruolo che si può definire «negativo»: corre con la macchina del «cattivo» Rockerduck e nonostante i sabotaggi e le slealtà del suo boss, alla fine esce dal campo pesantemente sconfitto. A questo punto occorre ricordare che Fittipaldi è il pilota che con Ballabio avrebbe dovuto correre la stagione 1984 di F.1 con la Spirit Hart sponsorizzata dalla Mondadori (per conto della Walt Disney) col marchio «Sport Goofy». In gennaio Emerson provò la macchina in Brasile, disse che era un catorcio e rinunciò al mondiale. Con lui (e con la successiva mancata concessione della licenza a Ballabio) saltò la sponsorizzazione. Chissà se questo episodio ha influito nel caratterizzare in un certo modo Fittipaldi (alias Frittivaldi) nell'avventura di F.1 del settimanale Mondadori... (p. f.)

In alto, la copertina della seconda puntata delle avventure di Paperino in F. 1 che uscirà su «Topolino» in concomitanza col GP di Monza. Qui sotto, il nemico di Paperino, Fittipaldi... Fittipaldi (sopra, fotoDPPI, durante i test a Rio in gennaio) avrebbe dovuto pilotare nel 1984 assieme a Ballabio la Spirit sponsorizzata dalla Walt Disney, intenzionata a lanciare il marchio «Sport Goofy» (sotto, fotoIPA). Ma poi tutto saltò...



# DOVE CORRIAMO

## Calendario sportivo dal 20 al 27 agosto 1984

20-23 agosto

**Rally Halkidiki (coeff. 4)**  
R ●●● N-A-B  
Campionato europeo piloti rally  
Automobil et Touring Club  
de Grèce - Messogion 2 -  
ATHENES 610 (Grecia)

22-26 agosto

**Rally 1000 Laghi**  
R ●●● N-A-B  
Campionato mondiale rally  
Rally of the 1000 Lakes  
Po Box 205 - 40101 Jyvaskylaio  
(Finlandia)

24-26 agosto

**Admonter Rally**  
R ●●● N-A-B  
ARBO Team Admont - 8911  
ADMONT (Austria)

25 agosto

**Limburgia Rally**  
R ●●● N-A-B  
Stichting Rally Team Limburgia  
Kerkstraat 24 - 6051  
JH MAASBRACHT (Olanda)

25-26 agosto

**1000 Km di Suzuka**  
VC ●●● C1-C2-B  
Honda Land Co Ltd - 2-6-20  
Yaesu - Chuo-ku - TOKYO  
(Giappone)

**Alpentrophae al Salzburgring**  
VC ●●● N-A-B-F3-E-FF-FSF-R5-  
VW-VE  
ADAC Südbayern e V-Ridlerstr. 36  
8000 MUENCHEN 2 (Germania)

**24 Ore del Nürburgring**  
VC ●●● tg  
ADAC Saarland e V Sportabt.  
Am Staden 9 - 6600  
SSARBUECKEN 3 (Germania)

**2° Rally DOC (1. serie)**  
R ●●● N-A-B  
Tardi Rally Team -  
Via San Sebastiano 20  
12055 DIANO d'ALBA (Cuneo)

26 agosto

**G.P. d'Olanda F.1 a Zandvoort**  
VC ●●● F.1  
Campionato mondiale F.1  
Koninklijke Nederlandsche  
AC - Wesvlietweg 118 - 2260  
LEIDSCHENDAM (Olanda)

**500 Miglia IMSA a Road America**  
VC ●●● IMSA GT  
IMSA - Po Box 3465 -  
BRIDGEPORT  
Conn. 06605 (USA)

**Corse a Surfers Paradise**  
VC ●●● GT  
ARDC - Amaroo Park -  
Annangrove Road -  
ANNANGROVE (Australia)

**Euro-Salita St. Ursanne**  
**Les Rangiers**  
VS ●●● N-A-B-C-T2-GT4-S6  
Campionato europeo montagna  
Course de Côte St. Ursanne-  
Les Rangiers - Casa Postale 112 -  
2800 DELEMONT 2 (Svizzera)

**Euro-autocross Hollenburg**  
AC ●●● A-B-S5  
Campionato europeo autocross  
CAR Team Ferlach - A.  
Stiftergasse 5 -  
9170 FERLACH (Austria)

**Corse a Varano**  
VC ●●● F. Fiat Ab.-F. Panda-F. 2000  
SO.GE.SA c/O AC Parma - Via  
Cantelli 15 - 43100 Parma

**6° Rally Nazionale (2. serie)**  
R ●●● N-A-B  
Ass. Amici del Motore (c/o  
Piacenza) - Via Chiapponi 37 -  
29100 PIACENZA

**Cross a Quistello**  
AC ●●● A-B-S5  
A.S.F.lli Rossetti - Via Ferrarine 22  
46026 QUISTELLO (Mantova)

**Cross a Latina**  
AC ●●● A-B-S5  
Auto Club Latino - Via A.  
Diaz 18 - 04100 LATINA

**Slalom Canelli-Loazzolo**  
SI ●●● N-A-B-VS  
A.S. Amici del Moscato -  
Corso Matteotti 1 - 12051  
ALBA (Cuneo)

**Slalom Val di Nizza**  
SI ●●● N-A-B-VS  
A.C. Pavia - Piazza Guicciardi 6 -  
27100 PAVIA

**Slalom del Fiore**  
**Pitrabuona-Vellano**  
SI ●●● N-A-B-VS  
Confesercenti Pistoia - Piazza  
Sapienza 12 - 51100 PISTOIA

**Slalom Selva di Progno-Giazza**  
SI ●●● N-A-B-VS  
Praxis snc - Via S. Giovanni  
Lupatolo 1a - 37134 VERONA

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

**8. Trofeo Fuoristrada a Veglio**  
FS ●●● ris. 4x4  
Club Amici Fuoristrada -  
Via Borgo 48 - 13050 VEGLIO  
MOSSO (Vercelli)

26-27 agosto

**Euro F.2 a Donington**  
VC ●●● F.2 + N-E-Interserie-VE  
Campionato europeo piloti F.2  
Donington Racing Team -  
Donington Park -  
CASTLE DONINGTON Derby (Gran  
Bretagna)

27 agosto

**Marlboro F.3 a Silverstone**  
VC ●●● F.3  
BRDC - Silverstone Circuit -  
SILVERSTONE Northants (Gran  
Bretagna)

### Le gare rinviate e annullate

19 agosto	Salita Tagliacozzo	annullata
25 agosto	Corse a Misano	rinv. al 7 ottobre
26 agosto	Salita Civitavecchia	annullata
	Salita di Sciacca	annullata
	Rally Val d'Itria	rinv. a d.d.d.

#### LEGENDA

●●●	Internazionale	F1	Formula 1	FSV	Formula Super Volkswagen	S6	Vetture sport
●●●	Nazionale a part. straniera	F2	Formula 2	FR	Formula Renault	SA	Vetture elaborate
●●	Nazionale	F3	Formula 3	FRE	Formula Renault Europa	SL	Slalom
●	Gruppo A	F4	Formula 4 FIK	FV	Formula Volkswagen	STK	Stock car
A	Gruppo A	F2000	Formula 2000	GT3	Gran Turismo di serie	T1	Turismo di serie
A 112	Autobianchi A 112	FAT	Formula Atlantic	GT4	Gran Turismo speciale	T2	Turismo speciale
AC	Autocross	FF	Formula Ford 1600	IMSA	Vetture GT USA	tg	Tutti i gruppi
B	Gruppo B	FFiat	Formula Fiat	R	Rally	VC	Velocità in circuito
C	Gruppo C	FL8	Formula libera	R5	Renault 5	VE	Vetture d'epoca
D	Gruppo D	FP	Formula Panda	R5t	Renault 5 turbo	VS	Velocità in salita
DGT	Dragster	FS	Fuoristrada	RC	Rallycross	VG	Velocità su ghiaccio
		FSF	Formula Super Ford	S5	Vetture silhouette		

**AUTOSPRINT** - Il settimanale da corsa - Anno XXIV N. 34 del 21-27 agosto 1984  
**CONTI EDITORE S.p.A.** - Direttore responsabile: **ITALO CUCCI**  
**PREZZI ALL'ESTERO:** Australia Doll. 4,50 - Austria Sc. 60,00 - Belgio Bfr. 77,00 - Canada C. Doll. 3,50 - Danimarca Dkr. 26,00 - Francia Fr. 16,00 - Germania Dm. 7,50 - Grecia Dr. 270,00 - Inghilterra Lgs. 1,60 - Lussemburgo Lfr. 72,00 - Malta Cm. 45 - Olanda Hfl. 7,70 - P.to Monaco Fr. 16,00 - Spagna Pts. 265,00 - Svizzera Sfr. 5,00 - Svizzera Canton Ticino Sfr. 4,20 - Sud Africa Rand 3,95 - USA Doll. 2,75  
**MODALITÀ DI PAGAMENTO:** a) vaglia postale - b) assegno bancario - c) versamento sul c.c. postale n. 244400, da intestare a Conti Editore S.p.A., via dell'Industria 6 - 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna). Numeri arretrati, il doppio del prezzo di copertina.  
**AUTOSPRINT ALL'ESTERO:** Argentina: Viscontea Distribuidora S.C.A. Calle la Rioja 1134/56, Buenos Aires; Arabia Saudita: Al-Khazindar 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-Ile 1070 Bruxelles; Brasile: Livraria Leonardo da Vinci Ltda., Rua Sete de Abril, 127, 2° Andar, S/22, San Paolo; Canada: Speedimpex Distribution Inc., 155 Deerhide Crescent, Unit 5, M9M-2Z2, Toronto, Ont.; D.P.E. distribution de Presse Europeen Inc., 9875 L'Esplanade, H3L-2X2, Montreal, Que.; Danimarca: Dansk Bladdistribution, V/Mogens Schroeder 5, Rosenborggade 1130 Copenhagen; Ecuador: Oviedo Ermanos, Agencia De Publicaciones S.A. Chimborazo Sll Y Luque, Guayaquil; Francia: C.C.E.I., 107, rue Rémaumur, 75002 Paris; Francia del Sud: Presse Diffusion S.A., Rue de Millio, Monaco Principato; Germania: W.E. Saarbach G.m.b.H., Postfach 10 16 10, Follerstrasse, 2, 5000 Koeln, 1; Grecia: The American, Book & News Agency 387, Vouliagmenis Avenue, Ilioupolis-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:

Prospecta, Terazije 16, Beograd; Lussemburgo: Messageries Paul Kraus 11, rue Christophe Plantin, B61te 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 Millio, Monaco; Spagna: Sociedad General Espanola de Libreria, Avenida Valdelaparra 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., Sevelstrasse, 34, 4002 Basel/Svizzera; Svizzera Canton Ticino: Melisa S.A., Via Vegezzi 4, 6901 Lugano; Turchia: Yabanci Basin Tevziat, Barbados Bulvarı 51, Besigtas-Instanbul; Uruguay: D.I.S.A., Julio Herrera Y Obes 1626-28-30, Montevideo; Julio Nunez, Avenida Gonzalo Ramirez 1393, Montevideo; U.S.A.: Speedimpex U.S.A. Inc., 23-16 40th Avenue, Long Island City N.Y. 11101; Venezuela: Edifical 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 Milie, 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 Montecuocoli, 6 - Tel. (011) 51.75.86-7-8. E altre filiali in Italia.  
 Articoli, foto e disegni non richiesti, anche se non pubblicati, non verranno restituiti - Copyright «Autosprint» 1984.

Per l'uomo che  
non deve chiedere  
Mai.

# DENIM

After Shave

