

AUTO SPRINT

39

GRANDE CONCORSO
VINCI LA CORSA
PIÙ BELLA DEL MONDO

IL SETTIMANALE DA CORSA
Anno XXVI - N. 39 - 23-29 settembre 1986 - L. 2.000
Sped. in abb. postale gr. 11/70

IL MONDIALE F1
È ORMAI UN GIOCO
A TRE, MA VINCENDO
IN PORTOGALLO
MANSELL SEMBRA ORA
IMPRENDIBILE

TITOLO
IN
VISTA

Foto Colombo

Nigel Mansell

SOMMARIO

**AUTO
SPRINT**

n. 39 - Anno XXVI
23-29 settembre 1986

Direttore responsabile
CARLO CAVICCHI

Caporedattore
Roberto Guglielmi

Capi servizio
Daniele Buzzonetti
Alfredo Maria Rossi

Inviati speciali
Marino Bartoletti
Giancarlo Cevenini
Carlo Massagrande

Redattori
Gianni Antoniella, Roberto Boccafogli,
Diego Forti, Cesare Maria Mannucci,
Franco Nugnes, Guido Schittone

Servizi speciali
Lino Manocchia (USA), Giorgio Piola
(Tecnica), **Alessandro Stefanini**

Impaginazione
Morena Albertini, Giordano Capelli,
Franco Rossi

Segreteria di Redazione: **Marisa Im-**
brogno. Segreteria esteri: **F. Gigi Rue-**
ckert. Archivio e ricerche: **Ettore Min-**
gardì.

Collaboratori: Roberto Argenti, Luca
Bartolini, Paolo Ciccarone, Adriano
Cimarosti, Massimo Clarke, Gianni
Cogni, Bob Constanduros, Gérard
Crombac, Cesare De Agostini, Mike
Doodson, Martin Holmes, Thomas M.
Imhof, Jeff Hutchinson, Walter Leverone,
Pietro Libro, Wolfgang Monsehr,
Maurizio Masini, Doug Nye, Ian Philip-
ps, Ezio Pirazzini, Charles G. Proche,
Maurizio Ravaglia, Sergio Remondino,
Nigel Roebuck, Gianni Rogliatti,
Roberto Teso, Tommaso Tommasi, H.
Jürgen Tücherer, Grahame Ward

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

Ufficio relazioni esterne: Milano Via Panta-
no 2, tel. 02/ 875610-865781 - Federico
D'Amore - Francesco Stissi

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

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

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

FI&C AUTOSPRINT
IL SETTIMANALE DA CORSA
FONDATO NEL 1961

CONTI
EDITORE
Direttore editoriale
ITALO CUCCI

Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 696



28
Settanta minuti
per cambiare
il motore: ecco
lo straordinario
record dei
meccanici Ferrari

FORMULA 1

Il Gp del Portogallo dai nostri inviati	4-23
Il record dei meccanici Ferrari	28

SPECIALI

F. Indy: a scuola di Penske	36
Euroturismo: Toyota campione, o quasi	50
Storiche: appuntamento in California	58

LE GARE DELLA DOMENICA

F. Indy: sospesa la gara di Elkhart Lake	92-95
--	-------

RALLY

Faccia a faccia Todt-Fiorio	100
A Chiti il Liburna	106
A Tabaton l'Asturias	108



36
F. Indy:
la singolare
storia di Penske
quello che
chiamano il
Ferrari d'America

SULLA STRADA

La nuova Audi 80	66
L'Opel Omega	70
La Lancia Y 10 a trazione integrale	74

RUBRICHE

Tuttevelocità	24
Lettere	78
Compravendita	80
L'altra domenica	82-91
Domenica sprint	98
Tutte rally	108
Dove corriamo	110



100
Rally: confronto
diretto tra il ds
Peugeot, Todt
e Fiorio, team
manager Lancia

Il bisbetico indomato

IN FILA per tre col resto di due. Prestando l'orecchio a una vecchia canzoncina per bambini, il campionato di F.1 scopre le ultime carte. Il poker di testa si è ristretto a tris a poche centinaia di metri dal traguardo portoghese, purtroppo con il sacrificio dell'atleta forse più generoso nel suo disperato e tenace insistere pur disponendo del mezzo meno competitivo: Ayrton Senna. Adesso Mansell dovrà fare i conti solo con Piquet e con Prost oltre che con i suoi scarti, ma potrà correre in Messico sapendo che, anche non arrivando al traguardo, nessuno gli toglierà il primato della classifica essendogli poi sufficiente precedere chi avrà vinto questa gara nel successivo appuntamento di Adelaide, in Australia per essere campione. Insomma, il baffuto inglese non ha ancora la certezza matematica dalla sua parte, ma se uno ama il brivido fa bene adesso a scommettere sui suoi rivali, non certo su di lui.

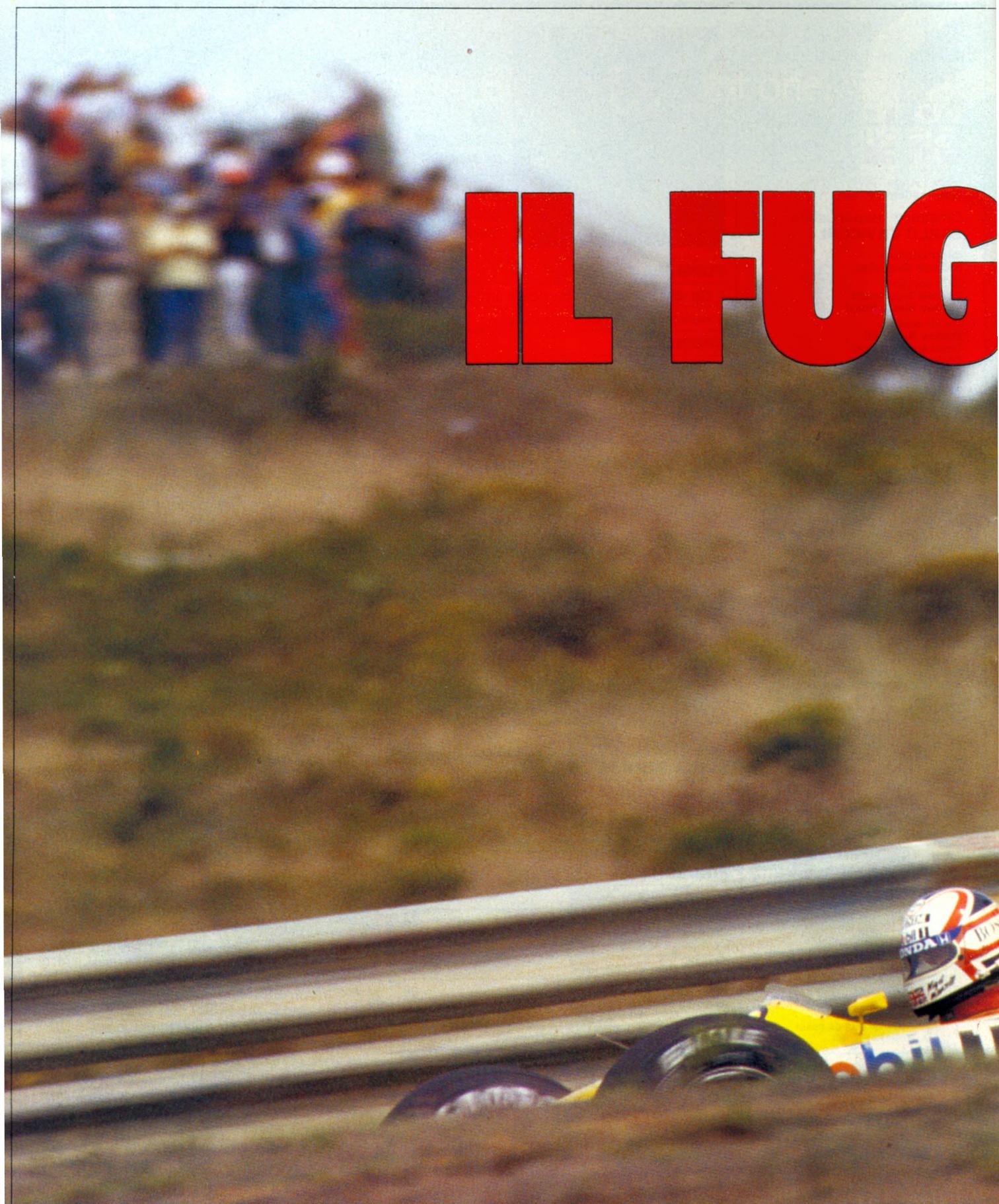
ASPETTANDO ormai con morbosa curiosità le decisioni Fisa di ottobre, il mondo della F.1 si dà le ultime scosse. Mentre Autosprint arriva in edicola dovrebbe arrivare l'annuncio ufficiale del ritiro della Renault. In compenso la F.1 potrebbe recuperare la Bmw «per intero». Durante la presentazione alla stampa della nuova serie 7, il presidente della Bmw-Italia, Gerlinger, ha infatti sottolineato che la Casa bavarese non ha più ragioni per continuare ad essere solo fornitrice di motori e che i due prossimi anni sono più che sufficienti per mettere assieme una vettura completamente made in Monaco. Si usa dire che le parole si misurano da tre cose: da come sono porte, dal loro suono e dal significato. Il presidente ha parlato bene e lo si è distinto perfettamente. Non resta che sperare di averne ben compreso il significato.

PER RESTARE in tema di parole non si può, però, prescindere dal maestro indiscusso in materia, il presidentissimo Jean Marie Balestre che non ha colto l'occasione per stare zitto nemmeno in Portogallo. Questa volta ha preso di mira, come si può leggere a pagina 8, il presidente della Csaì Fabrizio Serena reo (questa poi...) di aver parlato troppo. Il buon-gusto pretenderebbe da parte nostra di non scrivere sempre di questo inutile, seppur potente, personaggio, ma il suo paradossale modo di agire ci rende quasi impossibile non commentare. Di lui, Franco Gozzi, il simpatico responsabile dell'ufficio stampa della Ferrari, direbbe, usando una sua espressione tipica: «Balestre sembra stolto, invece è stolto!».

Carlo Cavicchi

IL 1637 CHIAMATE
Se utente del
distretto di Bologna, Milano,
Genova, Roma e Torino
LELE SPRI
OPPURE
(051)
997997
Se di altro distretto
Servizio quotidiano d'informazione sull'attività motoristica in collaborazione con la SIP

IL FUG



Mansell ottiene all'Estoril la quinta vittoria stagionale incrementando il vantaggio su Piquet, secondo, e Prost, terzo. Esce dalla scena mondiale Senna che, dopo aver condotto una gara entusiasmante deve cedere la seconda piazza: è quarto ma la matematica lo condanna. Ancora bene le Ferrari

di Daniele Buzzonetti

GIASCO

ESTORIL — Quando gli è stato chiesto quale fosse stato il problema maggiore da affrontare nel corso del vittorioso Gp del Portogallo, Nigel Mansell è rimasto un tantino perplesso. Rinfrescandosi con l'acqua minerale ha riflettuto un attimo e poi ha menzionato semplicemente... il rischio di avere condotto la corsa da solo, dall'inizio alla fine: «Ad ogni curva temevo di perdere la concentrazione — ha commentato — il fatto di non dovere lottare ma di girare da solo come in prova, non sempre è un vantaggio...». Cosa aggiungere di più? In realtà Nigel Mansell ha dato una dimostrazione di grande classe, dominando dall'inizio alla fine una corsa psicologicamente determinante per la lotta iridata. Ancora non c'è nulla di deciso in merito ma l'inglese con cinque successi pieni ha

segue



Il fuggiasco

segue

proprio il mondiale in vista. In Portogallo d'altronde Mansell non ha sbagliato nulla fin dalle prove e la Williams-Honda è stata perfetta: «**Ho terminato con un solo litro di benzina** — ha detto — **ma tutto è sempre stato sotto controllo. Il collegamento via-radio con il box mi segnalava come dovevo comportarmi con il boost e quando è stato necessario staccarsi da Senna, Prost e Piquet ho potuto tirare senza problemi. Solo per un po' ho avuto timore: è stato quando sono arrivato leggermente lungo alla "staccata" del rettilineo opposto ai box, a causa di alcuni doppiati. Ho toccato un cordolo con un "baffo" e la vettura ha iniziato ad essere sottosterzante. Poi durante il cambio-gomme, i meccanici devono avere fatto il miracolo di rimediare al problema, dal momento che tutto è filato per il meglio**».

ALTRO «eroe» della giornata, Ayrton Senna, solo quarto al traguardo a causa della solita benzina ma in realtà il brasiliano sarebbe stato un eccellente secondo: «**Il computer di bordo mi ha ingannato** — ha commentato — **Mi segnava che potevo tirare ancora per un giro e mezzo, quando dovevo completare solo mezzo giro; in realtà non c'era più benzina e ho finito al rallentatore. Devo aggiungere che con Mansell all'inizio non c'era niente da fare, la sua vettura era eccellente. Con Piquet è stata invece dura: aveva più motore ed io ho dovuto inventare una tattica per non farmi superare. Uscivo, infatti, piuttosto forte nelle curve che precedono il rettilineo d'arrivo e quello opposto ai box. Così lui non poteva facilmente prendere la mia scia e io potevo tenerlo lontano. Solo in un'occasione mi ha quasi affiancato e forse perché aveva "dato boost". Non è assolutamente vero però che io abbia risposto in uguale modo, per tutta la corsa ho tenuto la pressione che mi avevano indicato. Purtroppo però non posso fare anche i miracoli...**». Non era ovviamente contento il giovane brasiliano, comunque più rassegnato che di umore nero. Il contrario del suo connazionale Piquet, finito 3° solo per via della benzina di Senna ma dopo una corsa tutt'altro che brillante. Per Nelson le cose erano andate male fin dalle prove e non del tutto per colpa sua ma in corsa è apparso lontano dal Piquet d'Ungheria o di Monza: rimasto a lungo terzo, mentre Mansell, con una vettura assolutamente uguale (e infatti non sono nate polemiche in merito a presunti favoritismi in casa Williams come a metà stagione) se ne andava in bellezza. Poi è entrato nel gioco di Senna senza avvedersene e ha finito per mandare in crisi i freni. Così si è girato, è andato nella sabbia e ha perso una seconda piazza che a quel punto sarebbe stata



certa. Un episodio che forse sarà determinante agli effetti del campionato e del quale si parlerà a lungo ma è davvero strano come Piquet alterni gare da campionissimo, a prestazioni a dir poco sconcertanti.

UNA CORSA decisamente intelligente è stata invece quella portata a termine da Alain Prost. Il campione del mondo ha sofferto per l'intero week-end a causa della scomparsa, per malattia, di suo fratello Daniel. Poi in gara ha avuto tra le mani un telaio a suo dire eccellente ma ancora una volta è stato bloccato dal motore: «**È stato una gara durissima** — ha dichiarato — **con la benzina sono arrivato al pelo ma soprattutto il motore non aveva potenza e perdeva colpi in continuazione. Più di così non so che cosa avrei potuto fare**». E veniamo alle Ferrari: non sono state mai protagoniste in assoluto ma i

miglioramenti in fatto di competitività e una certa affidabilità, hanno permesso un buon piazzamento per Alboreto e Johansson. Il primo per un incredibile problema in prova è partito piuttosto dietro e ha subito lottato come un leone per recuperare. Quando è arrivato alle spalle di Johansson non ha però tentato subito l'attacco: «**Nel caos dei primi giri, non sono andato tanto per il sottile** — ha commentato — **e una gomma anteriore si è deteriorata. Così aspettavo il cambio gomme per "stuzzicare" Stefan e magari per andare avanti. Invece a causa dell'incidente che ha visto coinvolti lo stesso Stefan e Berger, ho dovuto frenare di colpo, un'altra gomma è partita. Credo comunque di avere ottenuto il massimo possibile con la Ferrari di oggi, nel misto il sottosterzo si fa sentire ancora in modo determinante**». Alboreto non ha voluto aggiungere altro ma chiaramente non era molto soddisfatto del suo compa-

Sursum cordola

IN ATTESA del Gp del Portogallo, il Presidenterrimo, Jean Marie Balestre, si dedicava agli scioglilingua e, fra tutti, ne preferiva uno: «Serena è... Serena sarà... se non sarà Serena... lui si rassegnerà», ma i balestrologhi più accreditati sostenevano che fosse una profezia. Dopo aver spiegato a uno spettatore indiano che, se voleva continuare a venire ai Gp anche nell'87 avrebbe dovuto rinunciare al turb...ante, ha chiarito che dall'anno prossimo, se vuole entrare nei box, Lauda dovrà rinunciare ai suoi aerei che sono turbo...reattori. Come già a Monza, anche all'Estoril c'erano 27 pretendenti per 26 posti ma è passata la solita soluzione accomodante: «Cosa facciamo — si sono chiesti i commissari — e va Be...rg, facciamoli partire tutti». Molto calmo, nonostante sia ormai escluso dalla corsa al titolo è apparso Senna. «Cosa volete — ha detto Ayrton — Lo sanno tutti che il Lotus è il fiore dell'oblio». Avrebbe voluto dire qualcosa anche Prost, aveva anzi cominciato «Secondo me...» quando, puntualissimo, Balestre lo ha rimbeccato: «Si dice primo Mansell, secondo io, terzo Piquet!». De Cesaris pareva un po' agitato. «Ci vorrebbe una sospensione...». «Una sospensione nuova per la Minardi?». «No, una sospensione del campionato». «Che vincessi io non ero sicuro — ha detto raggianti Mansell — ma certo non poteva toccare né a Piquet né a Senna: lo dice anche la canzone: il re del Portogallo / non sa ballar la samba» ha concluso il pilota inglese poi si è allontanato cantando: «Messico e nuvole... la faccia triste di Piquet... che voglia di ridere ho».

Alfredo Maria Rossi

Inizio (a sinistra) e fine (sotto) del Gp portoghese: in ambedue le immagini è Mansell a dominare (Ansa). L'inglese, che a destra sta per doppiare Alboreto (Amaduzzi), ha ora un vantaggio di 10 e 11 punti rispettivamente su Piquet e Prost



gno di squadra che ha adottato nei suoi confronti una tattica troppo ostruzionistica, quando ormai era pressato senza possibilità di difesa. Per questo Alboreto ha temporeggiato: un compagno di team ormai con la valigia in mano non è mai un cliente facile da trattare. Lo stesso Johansson ha però portato a termine una gara indubbiamente grintosa ed efficace pur se purtroppo condizionata dall'incidente nel finale con Berger. Quest'ultimo non ha in realtà molto brillato all'Estoril. Con le gomme inutilmente usurate nei primi giri, si è fatto superare da un ottimo Fabi con vettura identica e poi ha inutilmente «stretto» la Ferrari di Johansson, quando ormai quest'ultimo era davanti. Una giornata da dimenticare per il nuovo acquisto del team di Maranello che sicuramente avrebbe desiderato fare una migliore figura. □

L'ACCUSA/Balestre tuona contro Serena

«È un sabotatore»

Il presidente Fisa, dopo aver letto su As il parere dell'esponente Csaì sull'abolizione del turbo in F.1, si è lanciato in un'invettiva contro di lui adducendo motivazioni incredibilmente poco convincenti

di Cesare Maria Mannucci

ESTORIL — Sul tavolo una copia di Autosprint, aperta alla pagina n. 38 dove il presidente della Csaì, Fabrizio Serena, parlava dei pericoli nell'eliminare il turbo dalla F.1. Balestre è scatenato: «È da più di un anno che do prova di pazienza con Serena. Adesso basta: quello che ha detto non fa onore allo sport italiano. La sua non è un'opposizione, ma un sabotaggio. È sempre contrario a ogni decisione che venga presa dalla Fisa. Ha votato contro lo statuto della Fisa, contro il nuovo sistema elettronico di informazione. È contro la democrazia nella Federazione. Tutte queste decisioni sono sempre state prese con il novanta per cento delle adesioni se non all'unanimità. L'unico sempre contrario è stato Serena. Ha detto che il 24 settembre vuole convocare tutti i concorrenti italiani impegnati in F.1 per sapere le loro necessità; ebbene posso dire che l'ho preceduto in quanto l'ho fatto oggi (Balestre parlava il sabato delle prove n.d.r.) e tutti sono favorevoli all'introduzione dell'aspirato». Balestre ha detto una clamorosa inesattezza: abbiamo personalmente controllato sentendo tutti i partecipanti alla riunione: Ferrari, Osella, Minardi-Motori Moderni e Jolly Club. Nessuno ha detto, come sostiene Balestre, che «per la salvezza della F.1 il turbo va eliminato». Il presidente della Fisa si è limitato a esporre il programma di quella che lui chiama in maniera retorica la nuova F.1 e da parte degli italiani non è venuto nessun assenso. Balestre deve stare molto attento nell'usare il nome degli altri per avvallare le sue teorie. Clamorosa anche l'assenza di rappresentanti Alfa a questa consultazione e a quelle della Foca, quasi che i nuovi regolamenti per i vertici della Casa milanese siano una cosa di scarsa importanza. Balestre ha detto: «Non ho parlato con i dirigenti dell'Alfa, ma da voci raccolte dal suo entourage, so che sono completamente d'accordo sulla necessità di introdurre l'aspirato». Sarebbe interessante a questo punto conoscere l'opinione dell'ingegner Alzati: dopo aver investito mezzi e risorse per la costruzione del quattro cilindri l'Alfa rischia di correre con quel propulsore solo un anno, per di più penalizzato subito da una valvola, dispositivo che relega questa architettura in una posizione di netta inferiorità. Balestre ha dichiarato guerra al turbo dicendo: «il motore turbo non ha senso nemmeno per l'immagine delle



corse. È vero che la F.1 deve essere un campo di ricerca tecnica, ma lo sport deve rimanere sempre la cosa più importante. Nella produzione automobilistica mondiale il 98,8 per cento è rappresentata da motori aspirati, il resto è turbo. Credo sia un elemento che la F.1 non può non considerare. Il turbo deve sparire dalle corse. La settimana scorsa si è riunita la commissione endurance con nove voti favorevoli e uno contrario, quello della Porsche, si è chiesto di eliminare il turbo anche dalle gare prototipi». Qui Balestre commette un'altra grave inesattezza, in quanto il voto della Porsche non si può certo considerare allo stesso livello di quello della Jaguar o della Spice. Anche per quanto riguarda l'Endurance, Balestre ha accusato Serena di andare contro gli interessi tricolori dal momento che anche per le gare di durata i costruttori italiani si sarebbero dichiarati favorevoli per la soppressione del turbo. Balestre ha annunciato che i prossimi due anni dovranno essere intesi come un periodo di transizione, preparatori alla nuova F.1 del motore aspirato. Poi nell'enfasi dell'autoincensamento, il presidente ha fatto altre clamorose rivelazioni: «In realtà sono sempre stato contrario al regolamento basato sul consumo, che ha generato dei finali di gara a dir poco ridicoli. In un certo qual modo mi ritengo colpevole di questo, ma voglio dire che per tre anni la Federazione ha chiesto a tutti i

costruttori di formulare delle ipotesi per il contenimento della potenza. Nessuno si è fatto avanti e la riduzione di benzina era il sistema più semplice da attuare. In questa maniera ho anche voluto punire i costruttori per la loro mancanza di collaborazione». Con questa affermazione Balestre ha raggiunto il colmo. Per anni e anni ha multato chiunque si sia permesso di mettere in discussione la validità della formula consumo. Adesso rinnega tutto chiamandola «una soluzione farsa, nata per punire i costruttori» (!). Con l'abolizione del turbo, Balestre raggiungerà finalmente il suo scopo. A Casablanca, tre anni fa, non gli riuscì per l'opposizione della Fia che sconfessò apertamente il suo operato. Da quei giorni molte cose sono cambiate e, soprattutto, Balestre è diventato anche il presidente della Fia. Ora può fare il bello e il cattivo tempo: «Con l'abolizione del motore turbo, finalmente si attuerà il piano che avevo già presentato a Casablanca. Allora tutti furono contro di me. Carpi de Resmini mi offese per oltre un ora. Poi i fatti mi hanno dato ragione. Se avessimo soppresso il turbo allora, avremmo guadagnato tre anni. Se si continuava così il prossimo anno avremmo avuto quattordici macchine, con l'aspirato ne avremmo invece più di trenta. Il turbo era destinato ad uccidere la F.1». Balestre si dimentica che non fu solo Carpi de Resmini a criticare il suo operato, ma anche tutti i costruttori





Sopra, Serena stupito per la reazione di Balestre alle dichiarazioni apparse su As (a destra). Il presidente Fisa (a lato) cerca di convincere Piquet sull'abolizione del turbo dalla F.1 (FotoGiovannelli). Alla Honda hanno già deciso il ritiro qualora dovessero tornare i motori aspirati al posto del 6 cilindri sovralimentato (FotoSutton)

IL PARERE DI SERENA Il presidente Csai non crede all'aspirato
«Non si torna all'antico»
 La Federazione italiana promuoverà un incontro fra i team trionfatori della F.1 per decidere la linea da adottare a Parigi: «senza appoggiare la tesi Alfa antiche» quella Ferrari

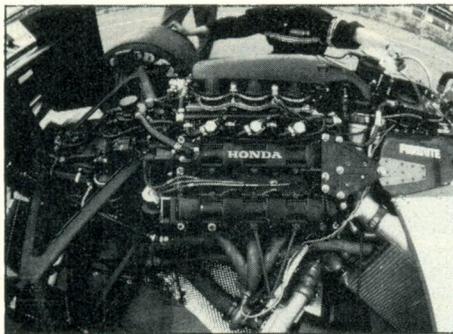
... di un incontro fra i team trionfatori della F.1 per decidere la linea da adottare a Parigi: «senza appoggiare la tesi Alfa antiche» quella Ferrari

Sursum cordola

E DI DUBBIO Contrario l'ufficio Renault
Aspirato? No grazie

BONARDI DELI ...

Adriano Maria Rossi

Nuove regole solo per i motori

Subito la valvola l'aspirato dall'88

ESTORIL — A due settimane dall'Esecutivo della Fisa, le trattative tra i costruttori per la definizione dei nuovi regolamenti diventano sempre più serrate. La riunione programmata dalla Foca in Portogallo si è protratta per oltre sette ore, e nonostante tutto molte parti sono rimaste sulle loro posizioni. Come Autosprint aveva già anticipato, il turbo verrà messo al bando, con l'obbligo per tutti dell'aspirato, mentre si discute adesso come preparare questo mutamento. La valvola sulla sovralimentazione verrebbe imposta per la prossima stagione. La discussione verte su quale portata dare a questo dispositivo. La Ferrari vorrebbe 4 atmosfere di pressione assoluta (è di poco inferiore a quella attualmente in uso in gara) altri costruttori vorrebbero valori più bassi, in quanto, con quella pressione, la potenza sarebbe di circa 850-900 cavalli. La valvola

avrebbe l'innegabile vantaggio di eliminare i motori da qualifica. Balestre ha detto che la nuova F.1 avrà una stabilità regolamentare di quattro anni. Per le macchine con il motore aspirato il peso minimo verrà abbassato a 500 kg, mentre è da escludere un eventuale rapporto di equivalenza, sia di cilindrata sia di pesi, per bilanciare le prestazioni dell'aspirato con il turbo. Molti sono contrari alla valvola. L'Honda, appoggiata dalla Zakspeed, ha proposto 160 litri di benzina con l'attuale regolamento ed entrambe hanno assicurato il ritiro quando entrerà in vigore l'aspirato. I fabbricanti di motori a quattro cilindri hanno osteggiato la valvola ed è un peccato che a questa riunione non fosse presente nessun rappresentante dell'Alfa Romeo. La Ford ha detto che si rimette alla decisione della Fisa, ma Kranefuss ha bloccato le trattative con gli altri team, quando ha saputo che tra due anni entrerà in vigore l'aspirato: non vale più la pena costruire un numero elevato di motori turbo. Per limitare la potenza dei motori turbo saranno applicate restrizioni sugli scambiatori, saranno vietati i turbo a doppio stadio e i pistoni ovali, poi, se sarà possibile, il motore aspirato entrerà in vigore dall'88. Balestre ha detto che per il 1987 nessun cambiamento verrà apportato al corpo vettura, sia per quanto riguarda le dimensioni che le appendici aerodinamiche. Alla Goodyear chiederà di eliminare le gomme da qualifica con la garanzia di un trattamento egualitario per tutte le squadre. Solo su una cosa Balestre è stato categorico: il turbo deve scomparire dalla F.1. Il motore aspirato dovrà essere il punto di forza di quella che il presidente della Fisa chiama nuova F.1. Alla domanda relativa a quanti costruttori di motori lo seguiranno anche nella Formula dell'aspirato, il presidentissimo non ha però voluto, o saputo, dare una risposta, rimandando tutto all'esecutivo del 3 ottobre. (c.m.m.)

Serena non subisce

HO APPRESO con sorpresa, dalla nostra stampa nazionale, le dichiarazioni del presidente Balestre. Evidentemente, nei giorni in cui è stato in Italia per il Gp di Monza il Presidente Balestre non si è forse reso conto della pazienza con cui tutti abbiamo ascoltato le sue innumerevoli dichiarazioni pur nella consapevolezza che esse venivano date in contrasto con la sua condizione di portavoce della Fisa, la quale non ha ancora deliberato alcunché in materia. Ho sempre ritenuto che il Presidente dovrebbe comporre le tendenze tecniche all'interno della Federazione che presiede, anziché fare patti segreti con i recipienti della legislazione sportiva, presentando poi fatti compiuti che non sono neanche stati comunicati né discussi in seno agli organi ufficiali. Quanto al vivere democratico, io non credo che il presidente della Fia, della Fisa, della Ffsa e di non so che altro possa darci alcuna lezione, e ciò anche per quanto appena accennato: la democrazia consente diversità di opinioni personali purché civilmente espresse. Oggi, invece, la libertà di espressione delle proprie opinioni viene colorata dal presidente Balestre come «sabotaggio» - viva la democrazia. La presidenza della Csai, come sempre, sceglierà la sua linea di condotta sulla base delle indicazioni delle proprie componenti, indipendentemente dalle opinioni personali del Presidente. Infine, è divertente considerare che, se la questione turbo sarà basata come ci è stato ricordato sulla percentuale delle tendenze motoristiche mondiali, sarà bene che la Fisa vari una Formula 1 con motori aspirati da 1300 c.c. oppure con motori diesel.

Fabrizio Serena - Presidente CSAI

legalisti, Ferrari e Renault in testa: prima avevano visto in Balestre un alleato per portare la sovralimentazione in F.1 che poi era diventato sorprendentemente contrario. Comunque Balestre farebbe bene a ricordarsi che è diventato potente proprio grazie al turbo. Balestre ha comunque concluso con un avviso per Serena: «Con il presidente italiano ormai ho perso la pazienza. Vuole sempre sabotare l'operato della Fisa: adesso basta, non rende nemmeno un buon servizio al suo Paese, visto che gli piace correre con le auto storiche, perché non si occupa di quelle!». Da questa dichiarazione si capisce bene che l'attuale guerra regolamentare ha motivazioni più politiche che tecniche. E, come sempre, a farne le spese sono i piloti e i costruttori. Balestre vuole eliminare anche gli ultimi oppositori alla sua presidenza. Fabrizio Serena, da sempre contrario alla dittatura Balestre, è il primo della lista. A Parigi, il 3 ottobre, non solo sparirà il motore turbo, ma potrebbe anche essere cancellata la parole democrazia per dare origine a un regime assolutista. Non a caso dovrà essere rinnovato anche il patto della concordia. L'Honda ha minacciato di andarsene, la Renault — e per Balestre è la vittoria più grande — lo farà alla fine dell'anno. Ma tutto ciò per il presidentissimo è un dettaglio di scarsa importanza. Lui, finalmente, avrà tutto sotto controllo.

LA CRONACA/Mentre Mansell è stato in testa dall'inizio alla fine

A secco con le speranze

Senna secondo fino all'ultimo giro è rimasto senza benzina e si è dovuto accontentare solo della quarta piazza che lo ha definitivamente estromesso dalla lotta per il titolo Prost con una condotta di gara guardinga rimane in lizza con un posto d'onore insperato

ESTORIL — Durante il warm up le McLaren sembravano aver risolto tutti i problemi di motore e Prost era l'unico a girare sul piede dell'1'20" davanti a Rosberg, Mansell e Senna. Prost provava sia con la macchina da gara sia con il muletto. Decideva di prendere il via con quest'ultima soluzione. Piquet lamentava problemi ai freni mentre le prove di consumo preoccupavano tutti quelli con i motori Renault. Senna pur disponendo dell'ultimo tipo di motore temeva di non

poter finire la gara. La Ferrari lamentava problemi di assetto e Rosberg partiva con la macchina colorata di giallo mentre Berg, sebbene non fosse qualificato, veniva ammesso con una particolare deroga. Il via era tutto sommato regolare. Senna aveva un attimo di indecisione e Mansell entrava in testa alla prima curva davanti al brasiliano, Berger, Piquet, Prost e Fabi. Johansson occupava l'ottava posizione, Alboreto la decima. Le posizioni rimanevano invariate sino all'ottavo giro. Poi

Berger, in crisi con le gomme, doveva cedere a Piquet e Prost. Si ritirava Capelli per rottura del cambio e Ghinzani per noie al motore. Al decimo giro Mansell aveva quattro secondi di vantaggio su Senna, dodici su Piquet e sedici su Prost e Rosberg. Il giro più veloce era di Mansell in 1'23"047. Il pilota della Williams era scatenato e giro dopo giro aumentava il suo vantaggio, salito a sette secondi, mentre Piquet e Prost si sfidavano con continue frenate limite. Si ritirava Rothengatter per noie di motore, Jones con i freni fuori uso e Brundle per rottura del motore. Verso il diciottesimo giro Senna aveva un'impennata e riduceva il distacco a quattro secondi dal capofila, mentre Johansson risolveva a proprio favore un lungo duello con Berger, sempre più in crisi per i pneumatici. Alboreto seguiva il compagno di squadra distanziato di un secondo. Mansell migliorava il record sul giro con 1'22"622, mentre erano in molti ad essere in crisi con le gomme. Al ventovesimo giro Alboreto iniziava le soste per il cambio gomme. Rimaneva fermo per 7"8 e ripartiva in decima posizione. Il giro dopo era la volta di Piquet che effettuava il cambio in 7"9, retrocedendo in quarta posizione. Alla trentunesima tornata si fermava Senna (la sua sosta durava 10" 10), poi era la volta di Prost, in 8"73. Tutti aspettavano Mansell: l'inglese entrava ai box al trentaduesimo giro sostando per 8"41 e ripartendo sempre con la leadership della gara. Mansell disponeva di undici secondi di vantaggio su Senna che era tallonato da Piquet e Prost. Nigel abbassava ulteriormente il giro più veloce in 1'21"852, mentre la lista dei ritiri si allungava con i nomi di Streiff per rottura del motore, e Alliot fermo per la stessa ragione. La corsa entrava nella fase più calda. Mansell sembrava imprevedibile mentre per Senna, Piquet e Prost era lotta senza esclusione di colpi. Prost dava l'impressione di controllare i due brasiliani, mentre Piquet in fondo al rettilineo tentava diverse volte di affiancarsi alla Lotus, ma Senna controllava con autorevolezza ogni fase della gara. Al quarantunesimo giro si ritirava Rosberg per rottura del motore. Lo spettacolo veniva adesso da Johansson e Berger in lotta per il quinto posto. La Ferrari era sensibilmente più veloce della Benetton: alla curva in fondo al rettilineo Johansson passava. Berger, allora, allungava inspiegabilmente

A lato, Teo Fabi precede Riccardo Patrese: mentre la gara portoghese è stata positiva per il milanese, nuovamente al traguardo anche se solo ottavo, il padovano della Brabham è stato costretto alla resa anticipata per l'ennesimo cedimento del motore Bmw mentre viaggiava nelle posizioni di centro (FotoVillani)



IL MOMENTO CHIAVE/Inspiegabile testa coda di Piquet

La resa di Nelson

ESTORIL — Da quando è arrivato in F.1 Nelson Piquet ha costruito la sua grandezza sul fatto che raramente ha sbagliato gli appuntamenti importanti. Dopo l'incidente di Detroit e la sconfitta di Brands Hatch, Nelson sembrava essere tornato quello di sempre: i successi a ripetizione dell'estate ne erano la dimostrazione più palese. All'Estoril, invece, Piquet è tornato a soffrire più del dovuto il suo compagno di squadra. Lo si è visto sin dalle prove quando Mansell otteneva i tempi più veloci con la massima naturalezza, mentre Piquet era sempre tormentato, con la macchina apparentemente afflitta dai problemi irrisolvibili, e con il brasiliano costantemente sui cordoli per fare il tempo. Prima del via Frank Williams aveva detto: «Il team vuole dare a tutti e due le stesse possibilità di vittoria. È per questo che anche Mansell

dispone del suo muletto. I miei piloti possono fare la corsa che vogliono, non c'è nessun pericolo che si caccino fuori. Credo che sarà un duello che si risolverà solamente ad Adelaide». Probabilmente Williams ha ragione, ma quello che Piquet ha fatto all'Estoril non è certamente da pilota che lotta per il campionato del mondo. Alla fine Nelson ha detto di aver avuto dei problemi con i freni, ma quel testa-coda al sessantatreesimo giro non depone certo a suo favore, soprattutto perché le posizioni erano ormai cristallizzate. Nel duello con Senna non è mai riuscito a impensierire il pilota della Lotus. Eppure la differenza di potenza tra il motore Renault e l'Honda è stata evidenziata da Mansell. Dal Messico Piquet dovrà giocare per forza all'attacco: il prossimo testa-coda potrebbe essere determinante. (c. m. m.)



A sinistra, Johansson sta per essere doppiato da Piquet: il ferrarista in gran forma ha concluso sesto. Poteva fare meglio se Berger non lo avesse buttato fuori pista. Sopra, De Cesaris contava di arrivare in fondo con la Minardi e invece si è dovuto arrendere per una sospensione. Sotto, Arnoux davanti a Danner: il francese ha finito settimo (FotoVillani)



la frenata con il risultato di provocare la collisione. Per Berger la corsa era finita, mentre Johansson perdeva due posizioni, essendo stato superato da Alboreto che, con il cambio di gomme, era adesso più veloce. Al cinquantesimo giro la corsa viveva solo per l'incertezza legata al secondo posto. Mansell disponeva di oltre quindici secondi di vantaggio su Senna, Piquet e Prost, tutti racchiusi nello spazio di un secondo. Si ritirava De Cesaris, autore di una buona gara, per rottura della sospensione, mentre Tambay sostava continuamente ai box per problemi con i freni. La corsa andava avanti senza

emozioni. Il solo Prost, per noie al motore, rallentava il ritmo: era distaccato dal tandem Senna-Piquet di cinque secondi. Al sessantaquattresimo giro avveniva un fatto clamoroso: Piquet, nel tentativo di riguadagnare su Senna, entrava in testacoda e perdeva una posizione. A quel punto era distanziato di oltre trenta secondi dal suo compagno Mansell. Prost, terzo, tentava di attaccare Senna, poi rallentava perché il computer gli segnalava di essere al limite con la benzina. Si ritiravano: Nannini per rottura del cambio e Patrese per cedimento del motore. Il colpo di scena arrivava all'ultimo giro.

Senna, protagonista di una corsa fantastica, rallentava sensibilmente per mancanza di benzina. Piquet riguadagnava la terza posizione, Prost la seconda e la beffa per Senna era totale se si considera che il computer indicava che la benzina sarebbe stata sufficiente per effettuare due giri. Mansell otteneva la quinta vittoria stagionale e con essa poneva una seria ipoteca al titolo mondiale. Piquet impreca per l'occasione persa, mentre dalla lotta per il mondiale usciva definitivamente Senna, e con lui le ultime ambizioni della Renault. Per gli altri tutto si deciderà a Città del Messico. (c. m. m.)

GP PORTOGALLO

LE PROVE/Settima partenza al palo per Senna

Pole «strisciante»

I piloti Williams hanno contestato il retrotreno della Lotus che si abbassava fino a toccare terra: per loro è irregolare

ESTORIL — Grosso exploit di Ayrton Senna al termine delle prove ufficiali, ma anche un po' di polemica da parte soprattutto di Mansell e Piquet. I due piloti della Williams non hanno potuto fare nulla contro il «ciclone-Senna» (Piquet ha accusato anche un problema alla carrozzeria il sabato) e a quel punto se la sono presa con l'invenzione di Ducarouge: la possibilità di abbassare il retrotreno fino al limite dell'asfalto, facendo quindi strisciare il fondo-piatto (che a fine prova è al limite del «bucco» in alcuni punti) per ottenere una sorta di effetto suolo: «Con la Lotus di Senna è inutile darsi da fare — ha commentato Mansell che a fine prove è stato anche più polemico di Piquet — È come se avesse le minigonne, solo che non è regolare. Possibile che nessuno intervenga?». Precisiamo: nei circuiti medio-veloci, dove questo «effetto-suolo» viene sfruttato al massimo, Senna può avere qualche vantaggio, pur se non vanno dimenticati i meriti della sua guida. Solo che non c'è nulla di irregolare perché il regolamento prescrive il fondo-piatto ma non accenna all'altezza da terra della vettura. Dunque, Ducarouge ha sfruttato con furbizia quanto gli è stato concesso e ha così commentato il pilota brasiliano il pesante giudizio di Mansell: «Pensano che siamo irregolari? Meglio così, non verranno a studiare le soluzioni della mia macchina e a copiarle...». Tra gli altri motivi di riflessione delle due giornate di prove, non va dimenticata l'incredibile escalation della media sul giro, rispetto alle prove del Gp '85. Basti pensare che Andrea De Cesaris che ha ottenuto il 16. tempo con la Minardi-Motori Moderni — exploit comunque significativo per il pilota e per il team faentino che, almeno nelle prove, è ormai in serie «Ab» — sarebbe partito l'anno scorso in prima fila accanto a Senna! E questo, nonostante lo sviluppo dei pneumatici da tempo sia stato quest'anno molto rallentato a causa della proibizione di provare nelle piste dei Gp in anticipo. E infatti, anche all'Estoril molti piloti hanno utilizzato le Goodyear da gara «B» al posto delle morbide «E», ottenendo perssoché gli stessi risultati. Chi invece, non ha potuto in ogni caso fare molto è stato Michele Alboreto: il sabato è stato bloccato da un problema che ha fatto molto discutere, ma che ha trovato infine una spiegazione. Michele ha infatti «rovinato» il primo treno di gomme senza ottenere un tempo di rilievo, a causa di un improvviso sottosterzo. Ha montato il secondo treno e ha accusato la rottura del baffo destro, compreso il vistoso supporto interno in fibra di carbonio che già si era piegato in precedenza ed era stato causa dell'iniziale sottosterzo. La rottura va attribuita al rispetto del regolamento da parte del team di Maranello. Le bandelle laterali dei «baffi» anteriori sono infatti rigide come prescrive il regolamento mentre quelle delle vetture avversarie, sotto la spinta dei 250/300 Kg di carico in curva, si muovono leggermente, quel tanto che basta per evitare la rottura. Nel caso della Ferrari il contatto con il suolo,

motivato all'Estoril anche dal terreno estremamente ondulato, ha quindi «spinto» verso l'altro il «baffo», innescando la rottura. Un peccato perché la F.1-86 ha confermato di essere migliorata, almeno nei tratti veloci di pista. Michele, infatti, sarebbe certamente partito a ridosso dei primi. Infine, una menzione per la Ags che, alla seconda esperienza e su un circuito più difficile di Monza, non ha dovuto faticare per qualificarsi, nonostante debba essere scoperto perché il V6 di Chiti che va senza problemi sulle Minardi, non possa funzionare — pena la rottura di turbine — con pressione da qualifica sulla vettura francese. Ovviamente si tratta di un problema di montaggio che con l'esperienza scomparirà.

Daniele Buzzonetti

Collaudato da Prost

Sulla McLaren un nuovo motore Tag

MCLAREN. Prost ha trascorso un paio di giorni a provare il motore Porsche-Tag modificato per la corsa, ma non ha perso di vista la possibilità di partire davanti. In versione da qualifica, il motore era equipaggiato con le turbine «grandi», cioè la Kkk «K27-2» quelle che, con la spinta di 50/60 Cv in più rispetto alle «piccole», rendono competitiva la McLaren anche in qualifica. Non a caso Prost ha ottenuto una buona velocità massima, ma il sabato il francese ha rischiato forte perché all'inizio della sessione cronometrata, un problema elettrico lo ha costretto a lungo al box. Rosberg ha «trafficato» molto per eliminare il sottosterzo della sua vettura.

TYRRELL. Brundle è stato fermato dal gripaggio del motore mentre girava con gomme «B», Streiff invece è uscito di pista il sabato e si è qualificato con il «muletto», dotato di motore-gara. Prima dell'incidente era stato comunque bloccato dal «traffico».

WILLIAMS. All'Estoril le vetture inglesi hanno evidenziato una velocità massima piuttosto bassa, condizionata d'altronde dal forte carico aerodinamico. In curva le Williams sembrano procedere sui binari (un po' come la McLaren d'altronde), ma la Lotus di Senna con l'«effetto strisciante» ha una precisione praticamente uguale e in più la possibilità di improvvisare di più. Sia Mansell sia Piquet hanno utilizzato quale primo set il sabato (ma l'inglese anche il venerdì) delle «Gy» da gara tipo «B», ma hanno poi ottenuto il tempo con le morbide «E». Le gomme dure (ma ovviamente la differenza è minima) sono state scelte perché permettono di effettuare molti tentativi, maggiorando la possibilità di azzeccare il



giro giusto, anche se con i due «treni» di più efficaci «E», poteva essere arginato il ciclone-Senna. Importante rilevare che Piquet è stato condizionato il sabato dalla rottura del supporto dell'estrattore aerodinamico posteriore.

BRABHAM. Warwick ha ottenuto la miglior velocità cronometrata: una soddisfazione da poco, specie dopo due giornate deludenti. D'altronde la Bt55 è sufficientemente competitiva nei circuiti lentissimi, dove i piloti possono «improvvisare» e nei «veloci» dove il Bmw emerge bene. Nei circuiti «medi», tipo Estoril, dove occorre un buon inserimento in curva, la «sogliola» mostra i propri limiti. Oltre a un notevole sovrasterzo (che diventava sottosterzo quando si cercava di annullarlo). I piloti hanno inoltre lottato con vari guai al motore e al cambio.

LOTUS. Venerdì Senna aveva appena il 5. tempo, ottenuto tra l'altro con qualche «funambolismo». La vettura non aveva inserimento e la trazione era limitata: colpa di un test portato al termine al «Paul Ricard» la settimana precedente il Gp e che si è rivelato del tutto controproducente agli effetti della gara portoghese perché l'assetto studiato non era adatto. Così Senna e Ducarouge hanno lavorato al solito con puntiglio e hanno



A lato, il cedimento del baffo ha attardato Alboreto in prova (Colombo). Sopra, Patrese in difficoltà con la Bt55 inguidabile (Amaduzzi). In basso, Senna autore di una pole molto contestata (Colombo) e Capelli con l'Ags alla seconda uscita (Villani)



«rovesciato» la «98T». Con la vettura bilanciata, Senna si è espresso al massimo, ma, indubbiamente, nell'exploit non va dimenticata la possibilità di abbassare il retrotreno, creando una sorta di «effetto suolo» con il fondo che striscia sull'asfalto. Un grosso vantaggio che non sembra irregolare e che Senna sfrutta benissimo. In più al sabato il motore Renault Elf15B si è veramente espresso al massimo: il brasiliano si è leggermente lamentato della risposta del turbo, ma ha trovato eccellente l'accelerazione e d'altronde la velocità massima è risultata molto vicina a quella record di Warwick. Il motore è stato cambiato all'ultimo momento e addirittura le turbine (di un tipo provato in precedenza solo al banco-prova) sono state montate dopo che era stato utilizzato il primo treno di gomme da qualifica.

ZAKSPEED. Nelle cronometrate di venerdì, Palmer ha vistosamente rotto il motore mentre sabato se l'è «cavata» con una turbina, comunque una situazione poco felice per tentare exploit con una vettura dall'assetto non molto equilibrato. Rothengatter con la macchina più pesante ha avuto anche motori meno Ok.

FORCE-LOLA. Stranamente, sia Tambay sia Jones hanno accusato problemi al cambio

durante l'ultima sessione ma, soprattutto, Tambay è stato frenato dalla rottura di un turbo con il primo «treno» il sabato. Con il secondo ha accusato prima traffico in pista e poi è rimasto senza benzina.

ARROWS. Il team non nuota nell'oro e il venerdì sono state utilizzate pressioni-gara per risparmiare i motori per sabato. Pur se le modifiche di Coppuck hanno reso più guidabili le «A8», Danner e Boutsen, sono stati definitivamente bloccati da motori non eccezionali in quanto a prestazioni.

BENETTON. Su una pista che comprende varie curve abbastanza strette, le vetture inglesi hanno evidenziato il loro sottosterzo congenito e i piloti non sono mai stati seriamente in lizza per la pole, come è accaduto (positivamente) a Zeltweg e a Monza. È stata anche lamentata l'assenza di nuove gomme Pirelli anteriori, in grado di alleviare il fenomeno (pare possano esserci in Messico), ma resta il fatto che con gomme morbide da qualifica Fabi ha effettuato quattro tentativi e Berger ben cinque. Dunque, una situazione pur sempre positiva e forse se non si fosse «intraversato» in occasione del suo miglior tempo Berger avrebbe potuto occupare la seconda piazza.

OSELLA. Solito piccolo miracolo di Ghinzani che però ha potuto sfruttare bene i motori Alfa finalmente revisionati bene, grazie all'appoggio degli sponsor. Berg non è entrato nei 26 per inesperienza e l'Estoril non è d'altronde un circuito semplice ma in deroga al regolamento sono poi partiti in 27.

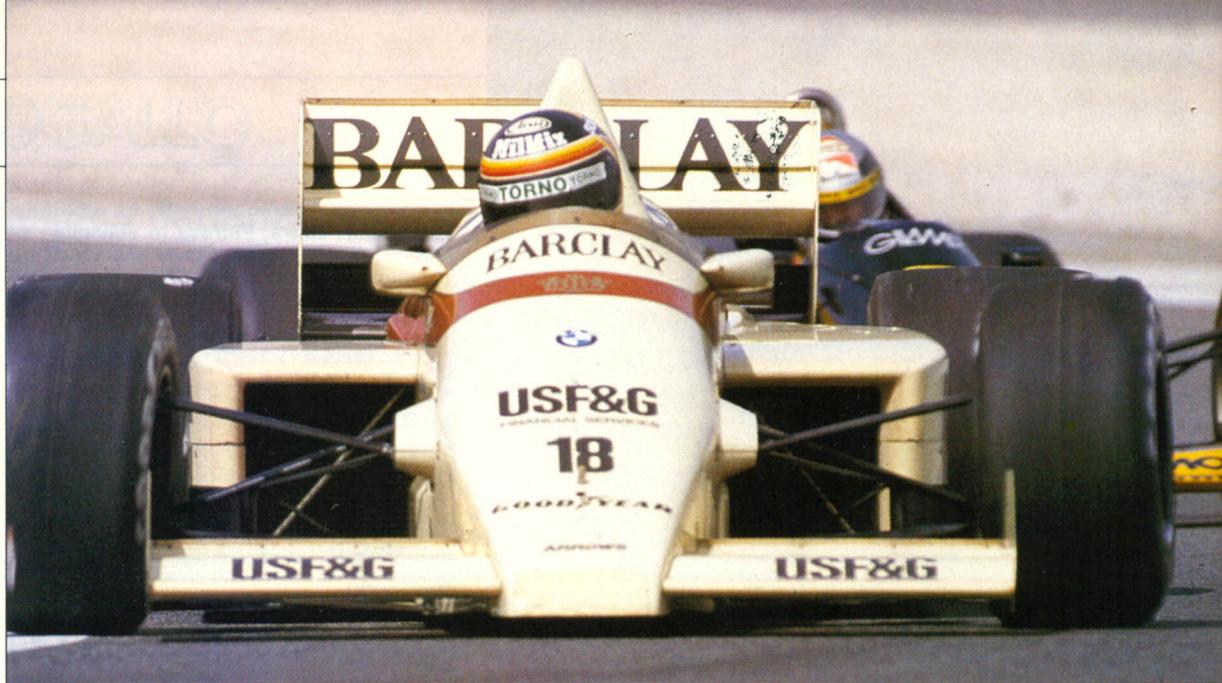
MINARDI. Grazie anche al V6 «Motori Moderni» che con le nuove prese d'aria dinamiche ha trovato ancora più brio, il team faentino si è preso ottime soddisfazioni. De Cesaris non ha finalmente accusato problemi per due giorni interi (era da Spa che non accadeva) e ha ottenuto il sedicesimo tempo, migliore prestazione da quando la Minardi è in F.1. Ottimo comunque anche Nannini, finito vicinissimo, pur con il «muletto» tradizionale, usato all'ultimo momento.

LIGIER. Nessuna novità in vista del cambiamento del motore.

FERRARI. Se non fosse stato per l'incredibile inconveniente all'alettone anteriore nella vettura di Alboreto (e del quale si fa menzione in sede di commento), i tempi avrebbero potuto indubbiamente essere migliori. La F.1-86 ha messo in mostra anche in Portogallo i miglioramenti sui tratti veloci già riscontrati a Monza. Nel «lento», invece, l'inserimento è ancora difficile a causa del cronico sottosterzo, non correggibile se non con variazioni radicali, impossibili da effettuare durante la stagione. Sempre ottimo il motore e d'altronde la velocità è risultata piuttosto elevata anche se i carichi aerodinamici sono ora più accentuati rispetto al tempo in cui la vettura non era a posto. Migliorato anche il tempo di risposta del motore, da un po' uno dei punti deboli della vettura, almeno con le turbine Garrett. Johansson ha sofferto forse più di Alboreto il problema del sottosterzo, mentre l'italiano ha fatto, comunque, il massimo ottenendo il 13. tempo all'ultimo momento.

AGS. Era il vero esordio della vettura anglo-italiana, dato che a Monza sarebbe stato sufficiente un giro giusto con il motore a posto per entrare nei 26. Su un circuito più guidato la neonata è stata promossa, pur se qualche problema legato al montaggio del motore sul telaio impediva pressioni alte. □

Boutsen (a destra, seguito da Nannini, FotoAmaduzzi) è appetito da molti team grazie anche allo sponsor Barclays che il belga si porterebbe dietro, ma lo si da quasi sicuramente alla Force. In basso (FotoColombo) Warwick tornerà in panchina? In basso a destra (Villani), De Cesaris in partenza dalla Minardi al contrario del suo compagno di squadra, confermatissimo



MERCATO PILOTI/Si aspetta ancora il colpo a sorpresa

Toh, si riparla di Lauda

Ecclestone, abbandonato dall'Olivetti e in cerca di un grosso sponsor, tenta di riagganciare l'austriaco, ma sulle orme del tri-campione si lancia anche la Ford

ESTORIL — Molte trattative cominciano a sbloccarsi contemporaneamente alla definizione dei futuri regolamenti tecnici. Più che il mercato piloti attualmente tiene banco il mercato sponsor, mentre ritorna di attualità il nome di Lauda.

McLAREN. Al posto di Rosberg arriva Johansson che con il team di Ron Dennis avrebbe già firmato un impegno per un anno. Il motore continuerà ad essere il Tag-Porsche. La McLaren sarà uno dei team incaricati dalla Goodyear a svolgere tutti i test per la definizione dei futuri pneumatici.

TYRRELL. Brundle resta mentre partirà Streiff, a cui la Tyrrell non perdona il grande numero di incidenti. Per quanto riguarda i motori, Tyrrell ha chiesto alla Renault di poter continuare ad utilizzare gli attuali propulsori, che dotati di valvola sarebbero comunque competitivi anche senza l'appoggio ufficiale della Regié. La trattativa con Brian Hart, a cui Tyrrell avrebbe proposto un contratto in esclusiva, si è fermata in quanto con la valvola, i quattro cilindri verrebbero ad essere fortemente handicappati. Hart comunque ha rinnovato completamente il motore, dotando-

lo di una nuova iniezione completamente elettronica. Per quanto riguarda il secondo pilota, esistono trattative con Dumfries, Capelli, Wallace e Sala. Dovrebbe restare la sponsorizzazione della Data General, così come, se resta il motore Renault, anche della Elf, che in questo caso protrebbe spingere anche per Alliot o Dalmás.

WILLIAMS. I piloti sono Piquet e Mansell con l'inglese che disporrà di maggiori garanzie contrattuali rispetto all'86. Novità potrebbero venire dagli sponsor, in quanto esiste una trattativa con il gruppo Ferruzzi.

BRABHAM. Patrese resta mentre il secondo pilota è strettamente legato allo sponsor che sostituirà l'Olivetti. La Bmw aveva fatto il nome di Danner, ma Ecclestone vuole un pilota di prestigio. Per cercare di attirare il grande sponsor, Ecclestone ha offerto nuovamente un volante a Lauda, sperando anche nella mediazione della Bmw. l'austriaco si è riservato di dare una risposta, volendo vedere il progetto della macchina nuova, mentre per quanto riguarda le gomme, la Goodyear garantirà la fornitura con il riconoscimento di team prioritario.

LOTUS. La macchina con il motore Honda sarà pronta per il mese di dicembre, mentre i primi collaudi cominceranno subito dopo l'Australia su un attuale telaio opportunamente adattato. Tutto il lavoro di sviluppo sarà svolto da Nakajima sulla pista di Suzuka, in Giappone. Per quanto riguarda gli sponsor al momento ha rinnovato solo la JPS, mentre alla De Longhi si è già fatto sapere che per mantenere l'attuale spazio si dovrà triplicare il budget, oltre tre miliardi. Se De Longhi lascia, arriva la Philips che ha una trattativa molto avanzata. Anche il gruppo Ferruzzi, con la British Sugar potrebbe approdare sulla Lotus. La Elf resta, anche con il motore Honda.

ZAKSPEED. Il contratto di Palmer scade quest'anno e al suo posto potrebbe arrivare Danner. Il team continuerà a schierare due macchine, mentre resta la sponsorizzazione della West.

FORCE. Ecclestone ha rilevato una parte del team, e per il prossimo anno la squadra americana parte con maggiori ambizioni, restando il team di punta della Ford. Tambay rimane, mentre Alan Jones abbandonerà la F.1. Al suo posto



potrebbero arrivare Cheever, Warwick, Sullivan o Boutsen (che si porterebbe dietro la sponsorizzazione della Barclays, delusa dei risultati con l'Arrows). Anche la Ford ha fatto una richiesta a Lauda, qualora l'austriaco si decidesse a rientrare. La nuova macchina sarà interamente progettata da Adrian Newey.

ARROWS. Il team è alla deriva, la Bmw non vuole più dare i motori, Gordon Coopuck ha accettato di collaborare solo per gli ultimi Gp in quanto è impegnato nel programma March Nissan gruppo C. La Barclays se ne va e con essa Boutsen. Il team è in vendita, e per l'acquisto si sarebbe fatto avanti un pool di sponsor spagnoli per portare Sala in F.1. Per dare i motori Brian Hart vuole precise garanzie economiche, così come la Motori Moderni, garanzie che Oliver non è in grado di dare. L'Arrows potrebbe anche chiudere l'attività in F.1.

BENETTON. Restano i motori Bmw, resta Fabi parte Berger, destinazione Maranello. Per quanto riguarda il secondo pilota esistono trattative con Boutsen, Warwick, Johansson, Capelli, Corrado Fabi e Nannini. Le gomme saranno Goodyear. Boutsen resta comunque il favorito.

OSELLA. Se verrà adottata la valvola, Osella resterà in F.1, in quanto gli attuali otto cilindri Alfa verrebbero a consumare di meno, e anche la differenza di potenze, verrebbe ad essere meno abissale. Il nome del pilota è strettamente legato ad eventuali sponsor.

MINARDI. Il team di Faenza continuerà con due macchine. Nannini è bloccato da un'opzione mentre De Cesaris dovrebbe partire. Al suo posto potrebbero arrivare Sala, Capelli o Ghinzani, ma sarà l'eventuale sponsor a decidere. La Simod rinnoverà l'accordo.

LIGIER. Al fianco di Arnoux molto probabilmente arriverà Pironi, a cui Ligier farà effettuare un altro provino subito dopo il Messico. All'lot dispone di molti sponsor ma è una soluzione che l'Alfa non gradisce. La casa milanese era disponibile a pagare l'ingaggio di un top driver, e per questo si era anche contattato Johansson. La scelta del pilota sarà fatta esclusivamente dalla Ligier, sebbene l'Alfa spinga per Capelli e Nannini. La Elf sarà sostituita dall'Agip.

FERRARI. Al posto di Johansson arriva Berger e la cosa dovrebbe essere ufficializzata nella prossima conferenza stampa di Enzo Ferrari. Barnard ha già ricevuto i disegni del motore a novanta gradi ma per la scelta definitiva del propulsore si effettueranno prove sia con il nuovo che con l'attuale a 120 gradi, per vedere quale rende di più con la valvola di controllo. La galleria del vento comincerà ad essere operativa entro il mese di novembre. Lo studio tecnico di Barnard è in fase di realizzazione. L'inglese sarà presente a tutte le gare iniziali, poi come faceva con la McLaren, potrebbe ridurre la sua presenza in F.1. In quei casi, sarà sostituito da Postlethwaite.

AGS. Il team francese, a prescindere da quello che deciderà il Jolly Club, continuerà anche il prossimo anno. Henry Julien, patron dell'AgS avrebbe ricevuto garanzie dalla Renault per poter gestire i motori della casa francese, in coabitazione con la Tyrrell. I servizi di aggiornamento e revisione verrebbero fatti da una struttura esterna alla casa madre. Un pilota potrebbe essere Streiff mentre la Elf interverrà finanziariamente. Per il prossimo anno c'è l'intenzione di schierare due macchine. Se continuerà la collaborazione col Jolly Club, però a decidere tutto sarà Roberto Angiolini. (c. m. m.)

Intanto dagli Usa arrivano voci clamorose

Head e Byrne alla McLaren!

ELKART LAKE — Tra gli Stati Uniti e il Portogallo c'è di mezzo il mare, anzi addirittura l'Oceano, ma notizie di F.1 rimbalzano anche attorno ai circuiti di F.1 Indy e sono, se confermate, veramente clamorose pertanto meritano di essere riportate. Si dice, ad esempio, che Ron Dennis, prima di portarsi in Portogallo, sia passato da un «duro» avvocato di Chelsea per intentare causa a Barnard, accusato di essersene andato dalla McLaren con troppa roba al seguito (non solo esperienza, quindi). Convinto da quelli della Marlboro a lasciar perdere, Dennis si sarebbe consolato legando a sé i due

tecnici più prestigiosi sul mercato. Sì, incredibile a dirsi (ma in America lo giurano tutti) nientemeno che Head della Williams e Byrne della Benetton. Anzi, da queste parti, si dice anche che Dennis abbia già i loro contratti firmati! Così come con Berger, d'altronde, anche se al momento di esistenza ci sarebbe solo una «lettera di intenti» e l'unica incognita legata alla durata del rapporto. Il patron della McLaren vorrebbe un accordo triennale, Berger invece un solo anno con opzione per quello successivo. Dall'America è tutto, ma se è vero non è davvero poco...

Giancarlo Cevenini

MOTORI/Niente accordo fra McLaren e Renault

La Regie si ritira

La Casa antesignana del turbo in F.1 abbandona, nell'87 il sei cilindri sarà affidato solo alla Tyrrell e all'AgS

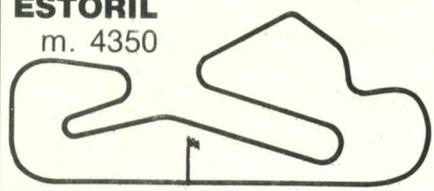
ESTORIL. È definitivamente tramontata la trattativa tra McLaren e Renault. Il team campione del mondo continuerà con i motori Tag, mentre la Renault abbandonerà la F.1. Questi i fatti. Da ormai due mesi la Renault faceva pressioni su Ron Dennis affinché il manager della McLaren optasse per una risposta affermativa. Dennis prendeva tempo soprattutto perché c'erano diverse situazioni da chiarire. La Shell aveva con la McLaren un contratto pluriennale, e l'arrivo della Renault avrebbe voluto dire automaticamente Elf. La Porsche aveva ridotto le sue richieste economiche alla Tag per lo sviluppo relativo al motore, e i vertici di Stoccarda vedevano adesso la F.1 non solo come un affare economico, ma anche di immagine, in più Mansour Ojeh aveva ordinato alla Porsche la costruzione di un motore da elicottero che, usando il basamento dell'attuale sei cilindri di F.1, equipaggierà un nuovo velivolo che la Tag presenterà il prossimo anno. Un investimento di decine di milioni di dollari che rischiava di saltare a causa del programma di F.1. La McLaren chiedeva alla Renault un impegno triennale, ma a Parigi non se la sentivano di legarsi per un periodo così lungo, soprattutto perché con l'arrivo dell'aspirato, Renault non aveva più nessuna motivazione per restare in F.1. In più l'adozione della valvola rendeva superfluo un ulteriore sviluppo del motore con 750-800 cavalli. Il Tag-Porsche è più che competitivo, e il consumo non verrebbe ad essere più un problema. Prost poi non era

entusiasta di usare il motore Renault, un propulsore che la Lotus e la Ligier avevano rifiutato. Per cercare di ammorbidire il francese, la Renault aveva anche proposto un ricco contratto di sponsorizzazione, tornando ad usare Prost come uomo immagine, ma la probabile definitiva soppressione del turbo ha posto fine a tutti questi progetti. La McLaren continuerà ancora un anno con l'attuale motore, poi la Tag dovrà decidere se commissionare alla Porsche lo studio di realizzazione di un nuovo motore aspirato. La Renault ha già fatto sapere che per l'87 verrà effettuato una pausa di riflessione, mentre Dudot e i suoi uomini si occuperanno di altre categorie. Il ritiro della Renault dalla F.1 non porterà molti scompensi all'interno della Renault Sport, in quanto la costruzione e il montaggio degli attuali motori veniva fatta alla Mechacrome un'azienda di Aubergny che collabora con la Renault. La decisione definitiva dovrà essere presa dal consiglio di amministrazione, ma la prima condizione affinché Renault restasse in F.1 era la fornitura dei motori ad un top team. La Benetton, la Tyrrell o l'Arrows sono soluzioni che a Parigi considerano secondarie. Gli attuali motori potrebbero essere gestiti da un apposito servizio clienti e dati in uso a Tyrrell e Ags. Questo verrebbe fatto nella constatazione che la valvola permetterebbe all'attuale sei cilindri di essere ancora competitivo non gravando nello stesso tempo sui bilanci della Renault-Sport. Poi con l'aspirato, la Renault chiuderà definitivamente con la F.1 (c.m.m.)

GP PORTOGALLO

ESTORIL

m. 4350



In 26 al via

(fra parentesi la media)

1. FILA

12 **Ayrton Senna** (Lotus 98T) 1'16"673 (204.244)
5 **Nigel Mansell** (Williams Fw 011) 1'17"489 (202.093)

2. FILA

1 **Alain Prost** (McLaren Mp4/2c) 1'17"710 (201.518)
20 **Gerhard Berger** (Benetton B 186) 1'17"742 (201.436)

3. FILA

19 **Teo Fabi** (Benetton B 186) 1'18"071 (200.587)
6 **Nelson Piquet** (Williams Fw 011) 1'19"180 (200.307)

4. FILA

2 **Keke Rosberg** (McLaren Mp4/2c) 1'18"360 (199.847)
28 **Stefan Johansson** (Ferrari F.1-86) 1'19"332 (197.398)

5. FILA

7 **Riccardo Patrese** (Brabham Bt55) 1'19"637 (196.642)
25 **René Arnoux** (Ligier Js27) 1'19"657 (196.593)

6. FILA

26 **Philippe Alliot** (Ligier Js27) 1'19"769 (196.317)
8 **Derek Warwick** (Brabham Bt55) 1'19"882 (196.039)

7. FILA

27 **Michele Alboreto** (Ferrari F.1-86) 1'20"019 (195.704)
16 **Patrick Tambay** (Force Thl 2) 1'20"761 (193.905)

8. FILA

11 **Johnny Dumfries** (Lotus 98T) 1'21"594 (191.926)
23 **Andrea De Cesaris** (Minardi M186) 1'21"611 (191.886)

9. FILA

15 **Alan Jones** (Force Thl 2) 1'21"646 (191.804)
24 **Alessandro Nannini** (Minardi M185 B) 1'21"702 (191.672)

10. FILA

3 **Martin Brundle** (Tyrrell 015) 1'21"835 (191.361)
14 **Jonathan Palmer** (Zakspeed 861) 1'21"929 (191.141)

11. FILA

18 **Thierry Boutsen** (Arrows A8) 1'22"068 (190.817)
17 **Christian Danner** (Arrows A8) 1'22"274 (190.340)

12. FILA

4 **Philippe Streiff** (Tyrrell 015) 1'22"388 (190.076)
21 **Piercarlo Ghinzani** (Osella Fa1G) 1'23"566 (187.397)

13. FILA

31 **Ivan Capelli** (Jh 21 C) 1'23"987 (186.457)
29 **Huub Rothengatter** (Zakspeed 861) 1'24"105 (186.196)

14. FILA

22 **Allen Berg** (Osella Fa1F) 1'26"861 (180.288)

Quattordicesima gara del mondiale F. 1
21 settembre 1986

Circuito: Estoril (m. 4350)

Distanza: 70 giri pari a km 304,500

Organizzatore: Automobile Club du Portugal
- 24 rua Rosa Araujo 1200 - Lisbona

Direttore di gara: Amedée Pavési

Partenza: ore 14,35 locali (15,35 italiane)

Spettatori: 40.000

Organizzazione: 8

Sicurezza: 8

Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara

In 13 al traguardo

PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Nigel Mansell	Williams Fw 011	70	1.37'21"900	187.644	-
2. Alain Prost	McLaren Mp4/2c	70	1.37'40"672	187.043	18" 772
3. Nelson Piquet	Williams Fw 011	70	1.38'11"174	186.075	49" 274
4. Ayrton Senna	Lotus 98T	69	1.36'11"534	187.219	a 1 giro
5. Michele Alboreto	Ferrari F.1-86	69	1.37'29"674	184.718	a 1 giro
6. Stefan Johansson	Ferrari F.1-86	69	1.37'43"897	184.270	a 1 giro
7. René Arnoux	Ligier Js27	69	1.38'47"506	182.293	a 1 giro
8. Teo Fabi	Benetton B 186	68	1.37'05"100	182.809	a 2 giri
9. Johnny Dumfries	Lotus 98T	68	1.37'27"785	182.100	a 2 giri
10. Thierry Boutsen	Arrows A8	67	1.37'36"542	179.153	a 3 giri
11. Christian Danner	Arrows A8	67	1.37'38"533	179.093	a 3 giri
12. Jonathan Palmer	Zakspeed 861	67	1.38'13"872	178.019	a 3 giri
13. Allen Berg	Osella Fa1F	63	1.38'23"563	167.116	a 7 giri

14 i ritirati

PILOTA	VEETTURA	GIRI	CAUSA
Riccardo Patrese	Brabham Bt55	62	Motore
Patrick Tambay	Force Thl 2	62	Freni
Alessandro Nannini	Minardi M185 B	60	Cambio
Gerhard Berger	Benetton B 186	44	Incidente
Andrea De Cesaris	Minardi M186	43	Sospensione
Keke Rosberg	McLaren Mp4/2c	41	Motore
Derek Warwick	Brabham Bt55	41	Pressione turbo
Philippe Alliot	Ligier Js27	39	Motore
Philippe Streiff	Tyrrell 015	28	Motore
Martin Brundle	Tyrrell 015	18	Motore
Alan Jones	Force Thl 2	10	Freni
Huub Rothengatter	Zakspeed 861	9	Motore
Piercarlo Ghinzani	Osella Fa1G	8	Motore
Ivan Capelli	Jh 21 C	6	Cambio

I giri più veloci

PILOTA E VETTURA	GIRO	TEMPO	MEDIA KM/H
Mansell Williams Fw 011	53	1'20"943	193.469
Prost McLaren Mp4/2c	61	1'21"092	193.114
Piquet Williams Fw 011	60	1'21"100	193.095
Senna Lotus 98T	60	1'21"283	192.660
Alboreto Ferrari F.1-86	58	1'22"073	190.806
Rosberg McLaren Mp4/2c	36	1'22"242	190.414
Johansson Ferrari F.1-86	50	1'22"347	190.171
Fabi Benetton B 186	53	1'22"999	188.677
Dumfries Lotus 98T	49	1'23"737	187.014
Berger Benetton B 186	26	1'23"850	186.762
Tambay Force Thl 2	59	1'23"889	186.675
Patrese Brabham Bt55	36	1'24"243	185.891
Danner Arrows A8	64	1'24"268	185.836
Boutsen Arrows A8	52	1'24"350	185.655
Arnoux Ligier Js27	53	1'24"356	185.642
Alliot Ligier Js27	38	1'24"516	185.290
Palmer Zakspeed 861	37	1'24"947	184.350
Warwick Brabham Bt55	18	1'25"113	183.991
Jones Force Thl 2	6	1'25"681	182.771
De Cesaris Minardi M186	26	1'26"034	182.021
Streiff Tyrrell 015	27	1'26"242	181.582
Brundle Tyrrell 015	15	1'26"612	180.806
Capelli Jh 21 C	6	1'27"861	178.236
Nannini Minardi M185 B	4	1'27"910	178.137
Rothengatter Zakspeed 861	7	1'28"397	177.155
Ghinzani Osella Fa1G	3	1'30"016	173.969
Berg Osella Fa1F	34	1'30"477	173.083

L'altalena della corsa

COSÌ DOPO 10 GIRI

1. **Mansell** in .14'01"447 (186.108 kmh); 2. **Senna** a 04"092; 3. **Piquet** a 12"467; 4. **Prost** a 16"812; 5. **Rosberg** a 17"839; 6. **Berger** a 19"952; 7. **Fabi** a 22"797; 8. **Johansson** a 22"959; 9. **Alboreto** a 23"559; 10. **Arnoux** a 32"476; 11. **Alliot** a 33"899; 12. **Patrese** a 36"415; 13. **Warwick** a 38"679; 14. **Dumfries** a 39"250; 15. **Jones** a 42"283; 16. **Tambay** a 43"933; 17. **Boutsen** a 51"601; 18. **De Cesaris** a 52"654; 19. **Brundle** a 52"828; 20. **Streiff** a 53"691; 21. **Palmer** a 55"000; 22. **Danner** a 59"859; 23. **Nannini** a 1'02"521; 24. **Berg** a 1 giro.

COSÌ DOPO 20 GIRI

1. **Mansell** in .27'58"373 (186.609 kmh); 2. **Senna** a 04"203; 3. **Piquet** a 11"153; 4. **Prost** a 12"577; 5. **Rosberg** a 18"135; 6. **Johansson** a 33"027; 7. **Berger** a 33"033; 8. **Fabi** a 33"995; 9. **Alboreto** a 34"321; 10. **Arnoux** a 55"578; 11. **Alliot** a 57"241; 12. **Patrese** a 58"039; 13. **Warwick** a 58"285; 14. **Dumfries** a 1'02"194; 15. **Tambay** a 1'03"688; 16. **Boutsen** a 1'12"720; 17. **De Cesaris** a 1 giro; 18. **Streiff** a 1 giro; 19. **Palmer** a 1 giro; 20. **Danner** a 1 giro; 21. **Nannini** a 1 giro; 22. **Berg** a 2 giri.



Classifiche iridate dopo 14 gare

	BRASILE 23/3	SPAGNA 13/4	SAN MARINO 27/4	MONACO 11/5	BELGIO 25/5	CANADA 15/6	DETROIT 22/6	FRANCIA 6/7	G. BRETAGNA 13/7	GERMANIA 27/7	UNGHERIA 10/8	AUSTRIA 17/8	ITALIA 7/9	PORTOGALLO 21/9	MESSICO 12/10	AUSTRALIA 26/10	TOTALE PUNTI	PUNTI UTILI
--	--------------	-------------	-----------------	-------------	-------------	-------------	--------------	-------------	------------------	---------------	---------------	--------------	------------	-----------------	---------------	-----------------	--------------	-------------

MONDIALE PILOTI

1. Mansell	—	6	—	3	9	9	2	9	9	4	4	—	6	9			70	70
2. Piquet	9	—	6	—	—	4	—	4	6	9	9	—	9	4			60	60
3. Prost	—	4	9	9	1	6	4	6	4	1	—	9	—	6			59	59
4. Senna	6	9	—	4	6	2	9	—	—	6	6	—	—	3			51	51
5. Rosberg	—	3	2	6	—	3	—	3	—	2	—	—	3	—			22	22
6. Johansson	—	—	3	—	4	—	—	—	—	—	3	4	4	1			19	19
7. Alboreto	—	—	—	3	—	3	—	—	—	—	6	—	2	—			14	14
Laffite	4	—	—	1	2	—	6	1	—	—	—	—	—	—			14	14
Arnoux	3	—	—	2	—	1	—	2	3	3	—	—	—	—			14	14
10. Berger	1	1	4	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—			8	8
11. Brundle	2	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	—	—	—			5	5
12. Jones	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	—	—			4	4
13. Patrese	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—			2	2
Fabi	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			2	2
Tambay	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—			2	2
Dumfries	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—			2	2
17. Streiff	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—			1	1
Danner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—			1	1

MONDIALE COSTRUTTORI

1. Williams	9	6	6	3	9	13	2	13	15	13	13	—	15	13			130	130
2. McLaren	—	7	11	15	1	9	4	9	4	3	—	9	3	6			81	81
3. Lotus	6	9	—	4	6	2	9	—	—	6	8	—	—	3			53	53
4. Ferrari	—	—	3	—	7	—	3	—	—	3	10	4	3	—			33	33
5. Ligier	7	—	—	3	2	1	6	3	3	3	—	—	—	—			28	28
6. Benetton	1	3	4	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—			10	10
7. Force Team	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	1	—	—			6	6
Tyrrell	2	—	—	—	—	—	—	—	3	—	1	—	—	—			6	6
9. Brabham	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—			2	2
10. Arrows	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—			1	1

COSÌ DOPO 30 GIRI

1. Mansell in 41'51"486 (187.061 kmh); 2. Senna a 08"598; 3. Prost a 15"183; 4. Piquet a 20"339; 5. Rosberg a 33"028; 6. Johansson a 40"719; 7. Fabi a 47"289; 8. Berger a 50"942; 9. Alboreto a 1'13"669; 10. Arnoux a 1'19"206; 11. Patrese a 1'21"457; 12. Alliot a 1'23"207; 13. Dumfries a 1 giro; 14. Boutsen a 1 giro; 15. Tambay a 1 giro; 16. Warwick a 1 giro; 17. De Cesaris a 1 giro; 18. Palmer a 1 giro; 19. Danner a 1 giro; 20. Nannini a 2 giri; 21. Berg a 3 giri.

COSÌ DOPO 40 GIRI

1. Mansell in 59'09"601 (176.471 kmh); 2. Senna a 12"540; 3. Piquet a 12"870; 4. Prost a 14"882; 5. Rosberg a 30"422; 6. Berger a 42"348; 7. Johansson a 47"077; 8. Alboreto a 49"425; 9. Arnoux a 1'13"960; 10. Fabi a 1'15"776; 11. Patrese a 1 giro; 12. Dumfries a 1 giro; 13. Warwick a 1 giro; 14. Boutsen a 1 giro; 15. De Cesaris a 1 giro; 16. Danner a 2 giri; 17. Palmer a 2 giri; 18. Nannini a 3 giri; 19. Berg a 4 giri; 20. Nannini a 3 giri; 21. Berg a 4 giri; 22. Tambay.

COSÌ DOPO 50 GIRI

1. Mansell in 1.09'56"511 (186.584 kmh); 2. Senna a 15"185; 3. Piquet a 15"564; 4. Prost a 16"727; 5. Alboreto a 57"703; 6. Johansson a 1'20"723; 7. Fabi a 1 giro; 8. Arnoux a 1 giro; 9. Dumfries a 1 giro; 10. Patrese a 1 giro; 11. Boutsen a 2 giri; 12. Danner a 2 giri; 13. Palmer a 2 giri; 14. Nannini a 4 giri; 15. Berg a 5 giri; 16. Tambay a 7 giri.

COSÌ DOPO 60 GIRI

1. Mansell in 1.23'33"025 (187.432 kmh); 2. Senna a 18"798; 3. Piquet a 19"311; 4. Prost a 24"740; 5. Alboreto a 1'16"473; 6. Johansson a 1 giro; 7. Fabi a 1 giro; 8. Arnoux a 1 giro; 9. Dumfries a 1 giro; 10. Patrese a 2 giri; 11. Boutsen a 2 giri; 12. Danner a 2 giri; 13. Palmer a 3 giri; 14. Nannini a 5 giri; 15. Berg a 6 giri; 16. Tambay.

I primati

SULLA DISTANZA

Lo ha migliorato Nigel Mansell che ha percorso i 70 giri, pari a 304,500 chilometri, in 1.37'21"900 alla media di 187,644 kmh. Quello precedente risaliva al 1984 e apparteneva a Prost su McLaren in 1.41'11"753 alla media di 180,540 kmh.

SUL GIRO IN PROVA

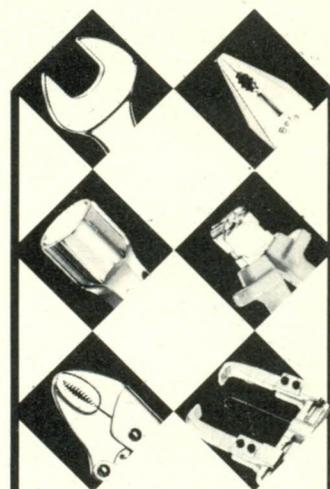
Ayrton Senna ha migliorato il record che già deteneva (1985, 1'21"007) ottenendo la pole con 1'16"673 alla media di 204,244 kmh.

SUL GIRO IN GARA

Nigel Mansell ha migliorato anche questo record, percorrendo il suo 53. giro in 1'20"943 alla media di 193,469 kmh. Il precedente era di Niki Lauda che, nel 1984, aveva girato in 1'22"996 alla media di 188,683.



Berger si è dovuto arrendere al 44. giro (FotoColombo)



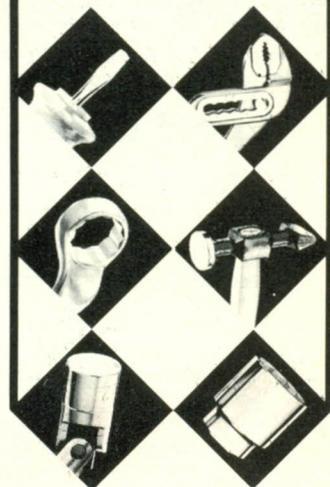
Beta

UTENSILI

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

Beta

UTENSILI



GP PORTOGALLO

Tutti i tempi delle prove

MIGLIORE TEMPO 1985	PILOTA	VETTURA	MOTORE	VENERDI		SABATO		DOMEN.
				I	II	III	IV	WARM UP
1'21"007 1. Lotus	Senna	Lotus 98T	Renault EF 15	1'20"768	1'19"943	1'18"797	1'16"673	1'22"844
1'23"594 9. Williams	Mansell	Williams Fw 011	Honda	1'19"983	1'19"047	1'17"861	1'17"489	1'22"295
1'21"420 2. McLaren	Prost	McLaren Mp4/2c	Tag Porsche	1'21"260	1'19"692	1'19"693	1'17"710	1'20"403
1'24"842 17. Arrows	Berger	Benetton B 186	Bmw M 12-13	1'23"990	1'19"923	1'19"561	1'17"742	1'23"313
Non presente	Fabi	Benetton B 186	Bmw M 12-13	1'21"094	1'20"957	1'19"754	1'18"071	1'24"326
1'23"618 10. Brabham	Piquet	Williams Fw 011	Honda	1'20"420	1'19"410	1'18"954	1'18"180	1'23"750
1'21"904 3. Williams	Rosberg	McLaren Mp4/2c	Tag Porsche	1'20"158	1'20"556	1'18"541	1'18"360	1'22"231
1'23"652 11. Ferrari	Johansson	Ferrari F.1-86	Ferrari	1'22"916	1'21"621	1'20"146	1'19"332	1'23"996
1'24"230 13. Alfa Romeo	Patrese	Brabham Bt55	Bmw M 12-13	1'21"589	1'21"257	1'19"754	1'19"637	1'24"515
Non presente	Arnoux	Ligier Js27	Renault EF 15	1'23"280	1'21"876	1'21"017	1'19"657	1'25"211
1'26"187 20. Ram	Alliot	Ligier Js27	Renault EF 15	1'22"448	1'21"693	1'20"197	1'19"769	1'24"627
1'23"084 6. Renault	Warwick	Brabham Bt55	Bmw M 12-13	1'26"461	1'23"455	1'23"907	1'19"882	1'25"079
1'22"557 5. Ferrari	Alboreto	Ferrari F.1-86	Ferrari	1'22"694	1'21"123	1'21"468	1'20"019	1'23"698
1'24"111 12. Renault	Tambay	Force Thl 2	Ford	1'23"004	1'22"396	1'21"479	1'20"761	1'24"206
Non presente	Dumfries	Lotus 98T	Renault EF 15	1'23"014	1'23"778	1'22"395	1'21"594	1'26"197
1'23"302 8. Ligier	De Cesaris	Minardi M186	Motori Moderni	1'23"347	1'23"361	1'22"728	1'21"611	1'27"365
Non presente	Jones	Force Thl 2	Ford	1'21"925	1'22"612	1'22"065	1'21"646	1'24"244
Non presente	Nannini	Minardi M185 B	Motori Moderni	1'26"596	1'24"724	1'23"151	1'21"702	1'27"581
1'27"602 22. Tyrrell	Brundle	Tyrrell 015	Renault EF 15	1'24"598	1'25"114	1'21"584	1'21"835	1'24"725
1'28"166 23. Zakspeed	Palmer	Zakspeed 861	Zakspeed	1'23"834	1'23"941	1'22"263	1'21"929	1'25"144
1'24"747 16. Arrows	Boutsen	Arrows A8	Bmw M 12-13	1'24"327	1'23"412	1'23"011	1'22"068	1'25"649
Non presente	Danner	Arrows A8	Bmw M 12-13	1'25"086	1'24"663	1'24"230	1'22"274	1'26"252
Non presente	Streiff	Tyrrell 015	Renault EF 15	1'24"820	1'23"895	1'23"309	1'22"388	1'26"572
1'30"855 26. Osella	Ghinzani	Osella Fa1G	Alfa Romeo	1'27"219	1'26"552	1'25"117	1'23"566	1'29"122
Non presente	Capelli	Jh 21 C	Motori Moderni	1'26"431	1'25"795	1'28"202	1'23"987	1'27"952
Non presente	Rothengatter	Zakspeed 861	Zakspeed	1'25"510	1'25"928	1'25"421	1'24"105	1'27"804
Non presente	Berg	Osella Fa1F	Alfa Romeo	1'29"888	1'29"724	1'26"620	1'26"861	1'30"590

VELOCITÀ IN PROVA

VENERDI		
N. PILOTA	KM/H	
28. Johansson	325.424	
20. Berger	321.427	
8. Warwick	319.327	
5. Mansell	318.467	
1. Prost	318.467	
2. Rosberg	318.232	
27. Alboreto	316.716	
24. Nannini	316.252	
19. Fabi	315.674	
7. Patrese	315.328	
25. Arnoux	314.984	
26. Alliot	314.182	
12. Senna	313.839	
23. De Cesaris	312.930	
31. Capelli	311.801	
11. Dumfries	309.234	
3. Brundle	305.949	
29. Rothengatter	305.841	
14. Palmer	305.841	
17. Danner	305.300	
4. Streiff	302.945	
6. Piquet	302.627	
18. Boutsen	302.098	
16. Tambay	301.255	
15. Jones	295.688	
21. Ghinzani	283.186	
22. Berg	278.980	

SABATO		
N. PILOTA	KM/H	
8. Warwick	329.394	
19. Fabi	327.025	
12. Senna	325.546	
28. Johansson	324.081	
20. Berger	322.268	
27. Alboreto	320.951	
1. Prost	320.119	
2. Rosberg	319.584	
7. Patrese	318.232	
5. Mansell	317.530	
17. Danner	315.328	
6. Piquet	315.098	
11. Dumfries	314.754	
23. De Cesaris	314.182	
14. Palmer	313.157	
25. Arnoux	312.930	
16. Tambay	310.791	
26. Alliot	309.677	
24. Nannini	309.123	
29. Rothengatter	307.583	
3. Brundle	304.762	
18. Boutsen	300.940	
21. Ghinzani	299.273	
15. Jones	297.931	
31. Capelli	297.316	
4. Streiff	296.703	
22. Berg	285.714	

DOMENICA		
N. PILOTA	KM/H	
19. Fabi	314.136	
1. Prost	310.078	
20. Berger	307.605	
2. Rosberg	301.676	
28. Johansson	297.193	
27. Alboreto	296.540	
8. Warwick	296.540	
5. Mansell	295.728	
11. Dumfries	294.760	
14. Palmer	294.438	
7. Patrese	293.160	
21. Ghinzani	292.683	
12. Senna	291.577	
6. Piquet	291.498	
29. Rothengatter	291.027	
25. Arnoux	290.479	
26. Alliot	290.011	
16. Tambay	288.770	
15. Jones	286.017	
18. Boutsen	285.563	
23. De Cesaris	284.510	
4. Streiff	283.688	
24. Nannini	283.316	
3. Brundle	281.911	
31. Capelli	280.447	
17. Danner	279.575	
22. Berg	275.440	



Berg, partito 27., è stato l'ultimo dei classificati (FotoVillani)

I pesi dopo la gara

VETTURA	PILOTA	PESO
Osella Fa1F	(Berg)	606
Arrows A8	(Danner)	581
Ligier Js27	(Arnoux)	575
Force Thl 2	(Tambay)	574
Ferrari F.1-86	(Alboreto)	572
Ferrari F.1-86	(Johansson)	568
Zakspeed 861	(Palmer)	564
Arrows A8	(Boutsen)	562
Lotus 98T	(Dumfries)	557
Williams Fw 011	(Mansell)	553
Williams Fw 011	(Piquet)	549
McLaren Mp4/2c	(Prost)	544
Lotus 98T	(Senna)	542

Williams campione

■ **IL PORTOGALLO** ha assegnato il 1. titolo del 1986: il campione costruttori è stato vinto infatti, con due gare di anticipo, dalla Williams che le avversarie non possono più raggiungere. Per la Casa di Frank Williams questo è il 3. titolo, dopo quelli del 1980 e del 1981; la sua media punti/partecipazione è ora 4,64 ed è alla sua portata addirittura il primato assoluto stagionale per numero di punti, stabilito dalla McLaren del 1984 con 143,5 punti in 16 corse.

■ **PER MANSELL** la vittoria potrebbe essere decisiva per la conquista del casco iridato. L'inglese, che ha ora la media di 5,0 punti/gara, dei restanti gran premi ha ancora a disposizione 13 punti — per il gioco degli scarti — mentre Nelson Piquet ne può sommare 18 e Alain Prost 16, però il suo attuale vantaggio di 10 lunghezze è un margine che difficilmente potrà essere annullato. Nigel Mansell, all'88. presenza, ha raggiunto a quota 7 successi René Arnoux il quale però conta 110 partecipazioni; l'inglese ha ottenuto anche il giro più veloce in corsa, per la 6. volta nella carriera e la 4. quest'anno.

■ **ALL'ESTORIL** per la prima volta Mansell è stato in testa a un gran premio iridato fino all'ultimo giro, impresa che quest'anno non è riuscita a nessun altro pilota. In questa speciale graduatoria è al comando il britannico Jim Clark che ha ottenuto in questo modo 13 dei suoi 25 successi iridati.

■ **IL 6. G.P.** del Portogallo ha concluso la stagione europea e se, come negli anni '30, dovessimo assegnare il titolo continentale in base ai risultati delle corse continentali, quest'anno il campione europeo della Formula 1 sarebbe proprio Mansell con 59 punti in 11 gare, contro i 49 di Prost e i 47 di Piquet.

■ **LE FERRARI** sono terminate ancora una volta entrambe in zona punti; la Casa di Maranello consolida così il 4. posto nella graduatoria costruttori, alla media di 1,17 punti/partecipazione. Da quando nel 1958 è stato istituito questo trofeo, il risultato peggiore della Ferrari è stato il 10. posto del 1980 alla media di 0,29 punti/partecipazione. Michele Alboreto è arrivato ora a un totale di 132,5 punti iridati in 86 presenze che lo colloca al secondo posto assoluto fra i piloti italiani, preceduto soltanto da Alberto Ascari il quale ha conquistato 139 punti in 32 gran premi.

Mauro Mori

DRIVERS HIT PARADE/L'inglese punta Piquet

Mansell in scia

NIGELL MANSELL fa il pieno. Una gara perfetta, la sua, condotta in testa dall'inizio alla fine, senza nessun errore. Questa pulizia e soprattutto la grande concentrazione messa in mostra dall'inglese è stata premiata dai giornalisti presenti all'Estoril. 100 è il risultato finale che lo mantiene al terzo posto della classifica di Autosprint facendolo, però, avvicinare conside-

evolmente al compagno di squadra. Nelson Piquet, sempre secondo. Il brasiliano ha pagato pesantemente l'errore portoghese rimettendoci parecchi punti. Interessante il quarto posto di Michele Alboreto (davanti a lui troviamo Mansell, Prost e Senna) il giusto premio per una gara a dir poco perfetta, e che gli permette di scavalcare Arnoux in classifica generale.

PILOTI	GIORNALISTI										Totale punti Gp Portogallo
	Mannucci (Autosprint)	Camus (Auto Hebdo)	Rives (L'Equipe)	D'Ulisse (Corriere dello Sport - Stadio)	Windsor (Autoweek)	Constanduros (Motor Racing)	Baccini (Il Messaggero)	Chiavegato (La Stampa)	Morosini (Corriere della Sera)	Benzing (Il Giornale Nuovo)	
Mansell	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	100
Prost	8	10	9	8	9	9	7	9	8	10	87
Senna	9	9	9	8	9	9	5	8	8	9	83
Alboreto	7	7	8	8	8	7	7	8	7	7	74
Johansson	8	7	8	8	8	8	6	7	7	6	73
Fabi	7	7	8	7	8	7	6	7	8	7	72
Rosberg	7	7	8	8	5	7	7	7	7	7	70
Boutsen	6	7	6	8	8	6	7	7	7	7	69
Piquet	6	8	9	6	8	8	6	6	7	5	69
De Cesaris	7	7	6	7	8	7	6	6	7	6	67
Patrese	6	6	7	6	7	6	7	7	7	7	66
Arnoux	6	7	7	6	7	7	6	6	6	8	66
Berg	6	6	6	8	5	7	6	6	6	7	63
Alliot	6	6	7	6	6	7	6	6	6	6	62
Berger	5	6	7	7	8	7	5	6	5	6	62
Palmer	6	6	6	6	8	6	6	6	6	6	62
Danner	6	6	6	7	6	6	6	6	6	7	62
Dumfries	6	6	6	6	7	7	6	6	6	6	62
Warwick	6	6	7	6	6	6	6	6	6	6	61
Tambay	6	6	6	6	7	6	6	6	6	6	61
Nannini	6	6	5	6	6	6	6	6	7	6	60
Brundle	5	6	6	5	7	6	6	6	5	6	58
Streiff	5	6	6	5	5	6	6	5	5	6	55
Jones	5	5	6	5	5	5	4	5	5	6	51
Capelli	5	0	5	4	6	5	0	5	6	6	42
Ghinzani	5	0	5	5	4	6	0	5	6	6	42
Rothengatter	5	0	5	5	4	5	0	5	4	5	38



Senna ha eguagliato il record di pole position di Piquet. Anche il brasiliano della Lotus con l'Estoril ha raggiunto quota 13 (FotoVillani)

Alboreto ha scavalcato Arnoux

=	1.	(1.)	Prost	1226
=	2.	(2.)	Piquet	1194
=	3.	(3.)	Mansell	1136
▲	4.	(5.)	Alboreto	1051
▽	5.	(4.)	Arnoux	1050
▲	6.	(7.)	Senna	1036
▽	7.	(6.)	Berger	1020
=	8.	(8.)	Johansson	982
=	9.	(9.)	Rosberg	962
=	10.	(10.)	Brundle	873
▲	11.	(12.)	Fabi	858
▽	12.	(11.)	Patrese	855
=	13.	(13.)	Boutsen	839
=	14.	(14.)	Dumfries	766
=	15.	(15.)	Streiff	740
=	16.	(16.)	Jones	729
=	17.	(17.)	Palmer	720
=	18.	(18.)	Tambay	695
▲	19.	(21.)	De Cesaris	638
=	20.	(20.)	Nannini	632
▽	21.	(19.)	Laffite	624
▲	22.	(23.)	Warwick	520
▽	23.	(22.)	Ghinzani	503
=	24.	(24.)	Danner	491
=	25.	(25.)	Rothengatter	378
▲	26.	(27.)	Alliot	304
▽	27.	(26.)	Surer	268
=	28.	(28.)	Berg	209
▲	29.	(31.)	Capelli	104
▽	30.	(29.)	Cheever	79
▽	31.	(30.)	Caffi	63

Legenda

- ▲ IN SALITA
- ▽ IN DISCESA
- = STAZIONARIO
- * NUOVO ENTRATO

EL CHARRO

Chiti spera nel ritorno dell'aspirato Prometto 700 cavalli

ESTORIL — Le riunioni per cambiare il regolamento tecnico della F. 1, stanno ovviamente interessando particolarmente l'ingegnere Chiti che è favorevolissimo all'introduzione del motore aspirato. La Motori Moderni entrerebbe inizialmente in lizza con il V8 derivato dalla Lamborghini e che è stato studiato per la F. 3000 ma che non è mai stato sviluppato, soprattutto per ragioni di tempo. Chiti però ha già in mente un suo V8 con soluzioni estremamente all'avanguardia, del quale non vuole rivelare i particolari ma che sarebbe sicuramente caratterizzato dalla distribuzione «pneumatica» (tipo l'attuale Renault), dal momento che con un aspirato moderno il problema dei regimi elevati si riproporrebbe come è sempre accaduto nella storia della tecnica motoristica. La «mente tecnica» della Motori Moderni sostiene anche che i circa 180 Cv-litro raggiunti con i più recenti aspirati 5/6 anni fa, saranno certamente superati, tanto che un 3500 cmc tra un paio di anni non potrebbe disporre di meno di 700 cavalli. Una sofisticazione che non sarebbe certo a buon mercato ma lo stesso Chiti aggiunge che per la Motori Moderni il mezzo miliardo necessario per lo studio iniziale di un motore sarebbe equivalente alla cifra necessaria per acquistare turbine e scambiatori per un non lungo periodo di tempo. (d. b.)

SU INIZIATIVA del p.r. Nigel Wollheim, la Benetton ha preparato un piccolo volume che è stato presentato in occasione del Gp del Portogallo e che non sembra abbia precedenti in F.1. Il titolo interno: «Profilo di un ingegnere della Formula uno: Rory Byrne», spiega subito tutto. Si tratta di un omaggio al geniale tecnico che ha portato in alto il team anglo-italiano. Oltre a un non lungo testo, una serie di disegni di Giorgio Piola illustra le principali vetture di Byrne e soprattutto le sue innovazioni in fatto di tecnica di F.1.

DURANTE le «cronometrate» di venerdì, Palmer è stato mandato... a quel paese dall'intero «Circus»: l'inglese ha infatti rotto il motore davanti ai box, ma, invece di fermarsi, ha percorso un giro intero a passo d'uomo, inondando la pista d'olio. Morale: sono stati spesi 27 minuti per ripulirla, ritardando tutto il programma.

NEI DUE giorni di prove, Senna era piuttosto nervoso perché, per un problema di assetto, ha lavorato molto prima di essere soddisfatto. Così, quando durante le «libere» di sabato si è trovato davanti Prost, che era uscito un po' distrattamente dai box, si è infuriato: ha «mimato» una ruotata ed ha mostrato i pugni. Questo perché il brasiliano stava tentando un exploit dopo avere montato gomme da qualifica.

ERRORE forse freudiano in un cartello che all'Estoril indicava il posteggio per i super-vip. La scritta segnalava infatti che il parking alle spalle della torre del traguardo era riservato a Prost (quale campione del mondo), a Torres (l'organizzatore locale), a Ecclestone e a ...«Balestre».



Cioccarelli, il P.R. della Landis e Gyr, il nuovo sponsor svizzero dell'Osella (sopra, fra Ghinzani e Berg, FotoGiovannelli) ha deciso di punire con l'...Inferno i suoi piloti, ma si tratta solo di un ottimo vino lombardo

L'APPOGGIO della «Landis & Gyr» per il secondo GP consecutivo, ha ridato fiato a Enzo Osella che in ogni caso è deciso a terminare la stagione anche senza un ulteriore appoggio della multinazionale svizzera, specializzata in componenti elettronici. Di sicuro, oltre a Ghinzani ci sarà ancora Berg che è tornato dal Gp del Portogallo sulla vettura italiana, grazie all'appoggio della «Labatt», la famosa birra che tiene in piedi da sempre il GP del Canada. Per il futuro, Osella aspetta invece le decisioni della Fisa e spera nella «Waste-gate» fissa, particolare che potrebbe ridare un po' di vitalità al suo V8 Alfa Romeo.

PRECISIONE teutonica: durante le prove ufficiali del venerdì, le due Zakspeed di Palmer e Rothengatter hanno registrato esattamente la stessa velocità massima: 305,841 km/h. Nessuno potrà parlare di favoritismi a vantaggio di uno dei due piloti...

PER ALBORETO, le sfide a scopa, con gli amici, sono ormai un classico sotto il «tendone» della Ferrari. In coppia con Pippo Cascone, il manager di F.3 che era occasionalmente all'Estoril, ha però perso nettamente contro Regazzoni che era in coppia con Oscar Berselli, l'ormai noto primo «supporter» di Michele.

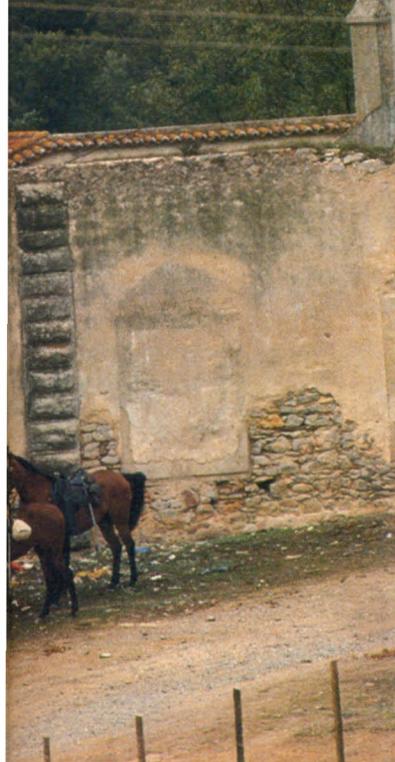
LE PRESE d'aria per le turbine, montate sulla Williams per la prima volta in Portogallo, sono pressoché identiche a quelle montate fin dal precedente Gp dalla Minardi. Qualcuno ha commentato che finalmente un piccolo team ha fatto scuola anche per un avversario super-attezzato. Si è trattato di una battuta e anche un po' maligna ma forse con un piccolo fondo di verità.

SI È SAPUTO per quale ragione Alain Prost non ha potuto prendere il via del Gp d'Italia a Monza con la vettura scelta per la gara. Un minuscolo diodo della centralina dell'iniezione si è infatti spostato, condizione sufficiente per fare scaricare la batteria in pochi secondi. Nella confusione del momento non è stato però possibile porre rimedio.

LUNGO il tracciato dell'Estoril, non mancavano i cartelli di incitamento per i soliti big. Ad esempio, Piquet ha molto seguito in Portogallo, ma anche Osella ha trovato chi gli ha dedicato uno striscione con una scritta in effetti non del tutto chiara: «Avanti Osella — si leggeva — forse la forza è con te».

ALL'ESTORIL si è rivisto anche Marc Surer, per la prima volta presente ad una corsa dopo lo spaventoso incidente nel quale è stato coinvolto al Rally Hessen a fine maggio. È apparso molto dimagrito ma in forma abbastanza buona, tanto che Jolanda, la sua premurosissima fidanzata, non ha avuto bisogno di aiutarlo, nemmeno quando ha voluto salire fin sul muretto del box per seguire le prove. Marc è stato molto festeggiato dagli amici del «Circus» ma non ha potuto ovviamente fare pronostici sulla possibilità di un ritorno alle corse in futuro.





Scena da Fort Alamo all'Estoril: gruppo di soldati stanchi con cavalli vicino al circuito (a sinistra, FotoVillani). Rivisti con piacere in Portogallo: Frank Williams in netto recupero fisico (sotto a sinistra, FotoVillani) Didier Pironi (a destra, FotoVillani) al box della Ferrari e l'elvetico Marc Surer (in basso, FotoGiovanelli)



LA DELONGHI ha organizzato una conferenza-stampa, con Senna «relatore» ufficiale. L'altro ospite d'onore era però il famosissimo calciatore Eusebio, numero 10 del «Benfica» degli anni '60. Il calciatore portoghese (ma di origine mozambicana), come portafortuna, ha regalato a Senna una sua vecchia maglia da gioco, appunto con il mitico numero 10.

DA VARI Gran Premi, l'«accampamento» della Ferrari nei paddock dei circuiti, costituisce una sorta di «gineceo» per le moglie e le fidanzate di vari piloti italiani: si fanno compagnia infatti le «rispettive» di Alboreto, Patrese, De Cesaris, Nannini e Fabi.

NON C'ERA l'ingegnere Caliri con la Minardi all'Estoril, tanto che la vettura di De Cesaris era affidata all'ingegnere Pitaresi. Caliri è rimasto a Faenza allo scopo di terminare i disegni di numerosi particolari aerodinamici (pance, alettoni, e altri particolari) che dovranno essere realizzati in ottobre e provati poi alla «galleria del vento» della Fiat nel mese di novembre. Ovviamente si tratta di studi che riguardano la versione '87 della Minardi, ma c'è da notare che progressivamente l'ingegnere Caliri si svincolerà dalla gestione in pista delle vetture giallo-blu, allo scopo di seguire meglio il lavoro progettuale a casa.

ALAN JONES in pista è spesso incredibilmente ostico da superare, come era d'altronde il suo celebre connazionale Brabham. Sabato, durante le prove ufficiali, stava tornando al box a velocità non sostenutissima, quando ha letteralmente «chiuso» Mansell alla curva che segue il rettilineo opposto ai box. Mansell era ormai entrato in tre quarti, tanto che ha dovuto frenare con una manovra di emergenza, finendo pressoché in testa-coda.

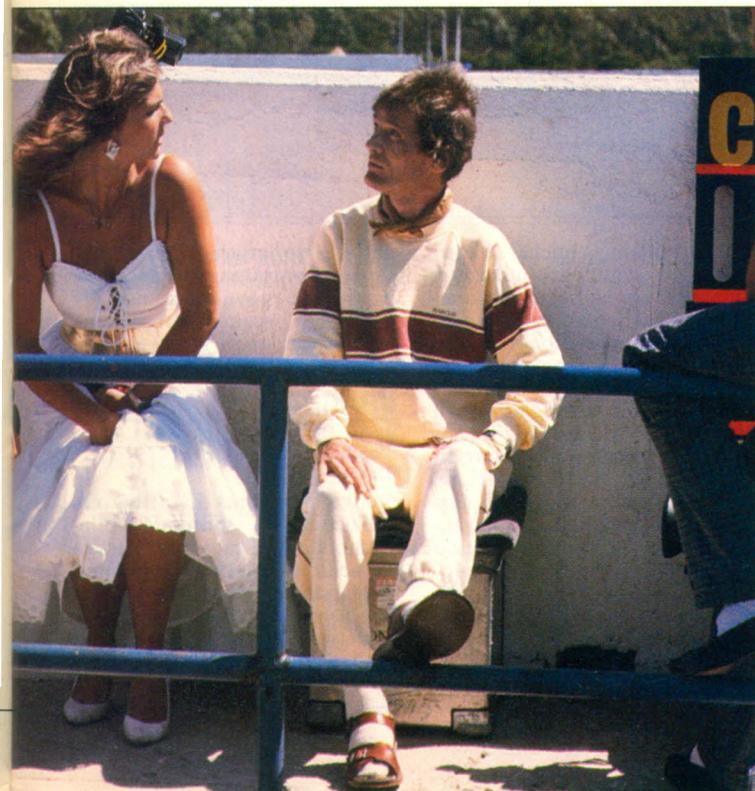
DURANTE la sessione «libera» del venerdì, Johnny Dumfries è uscito alla staccata che segue il rettilineo opposto ai box. Le prese d'aria nelle «pance» si sono riempite di ghiaia, ma soprattutto le ruote della Lotus giravano a vuoto. Infatti la vettura appoggiava solo su tre ruote. A quel punto il visconte deve avere pensato che senza «muletto», sarebbe rimasto a piedi allora è sceso e ha aiutato gli addetti a spingere la sua nera macchina in pista e poi è tornato ai box, dove ha soggiornato a lungo per cambiare il fondo piatto.

ANCHE quest'anno tutti i team sono stati più o meno invitati ad «assumere» dei ragazzini per i tre giorni del Gp, quali aiutanti nei piccoli lavori di pulizia o altro. Un modo come un altro per dimostrare solidarietà pur se ai box non potrebbero stare, per regolamento, i minori di 16 anni. Va ricordato che i «piccoli meccanici» dell'Estoril erano in realtà molto controllati, ma in tutti i casi stupiva la mascotte del team Williams (perché in quel caso non si poteva in nessun modo parlare di «meccanico»): un bambino di non più di 8 o 9 anni, ma con tuta completa.

IL RITIRO della Pirelli dalla F.1 non ha certo invogliato la Casa milanese a portare gomme «rivoluzionarie» negli ultimi Gp, ma qualche «cliente» ne ha approfittato per mascherare dietro a presunte deficienze dei pneumatici, altri problemi. Ad esempio, il venerdì Alliot era furioso perché sosteneva che gli erano state montate tre gomme di un tipo e una (anteriore) di un altro. Dopo un accurato controllo la Pirelli ha «ripulito» il battistrada e lo stesso treno (dopo aver cambiato i numeri di matricola) è stato riproposto ad Alliot il sabato. Risultato: Alliot signorilmente ha chiesto scusa perché il problema in realtà era un altro.

IL TEAM Ags-Jolly Club ha portato un nuovo «look» in Formula 1, grazie alla sponsorizzazione di «El Charro»: meccanici tecnici hanno infatti divise in tela jeans chiara e tutti portano la famosa cintura, stile «old America», con disegni e borchie, tanto cara ai giovanissimi. La porta visibilmente con piacere, anche Henry Julien, proprietario del team, che proprio ragazzino non è.

EMANUELE Pirro era presente al Gp del Portogallo, non solo per commentare la corsa per Tele-Montecarlo (il giovane romano sostituiva Cheever, impegnato al Nürburgring) e per tenere i contatti con i team di F.1 in vista della prossima stagione, ma anche per organizzare logisticamente le prossime trasferte nella penisola iberica, Pirro, tra gare di Euro-turismo (che si correranno sia in Portogallo, sempre all'Estoril, che in Spagna, sul circuito di Jarama) e la gara di Formula 3000 (al Jarama il 5 ottobre), dovrà soggiornare nella parte più occidentale d'Europa per un bel pezzo.



LA TECNICA/Molti i team già proiettati sulla prossima corsa

Pensando al Messico

Poche novità all'Estoril, hanno però suscitato interesse il nuovo motore della McLaren e le soluzioni Williams. Numerosi gli esperimenti in funzione del prossimo Gp che sarà in altura

Testo e disegni di **Giorgio Piola**

ESTORIL — Anche se c'era molta attesa per il nuovo motore della McLaren, che però ha girato solo sabato mattina con Prost, di cui si diceva un gran bene in quanto a consumi, le maggiori novità sono state portate dalla Williams che, per la prima volta, ha messo a disposizione anche di Mansell un muletto oltre che nuove prese dinamiche, già viste su monoposto di altri team, sono stati usati, nelle prove, scambiatori di calore diversi. Alcuni team hanno utilizzato soluzioni e fatto esperimenti in funzione del prossimo Gp del Messico che si svolgerà in altura, con tutti i problemi che derivano dalla rarefazione dell'aria.

FERRARI

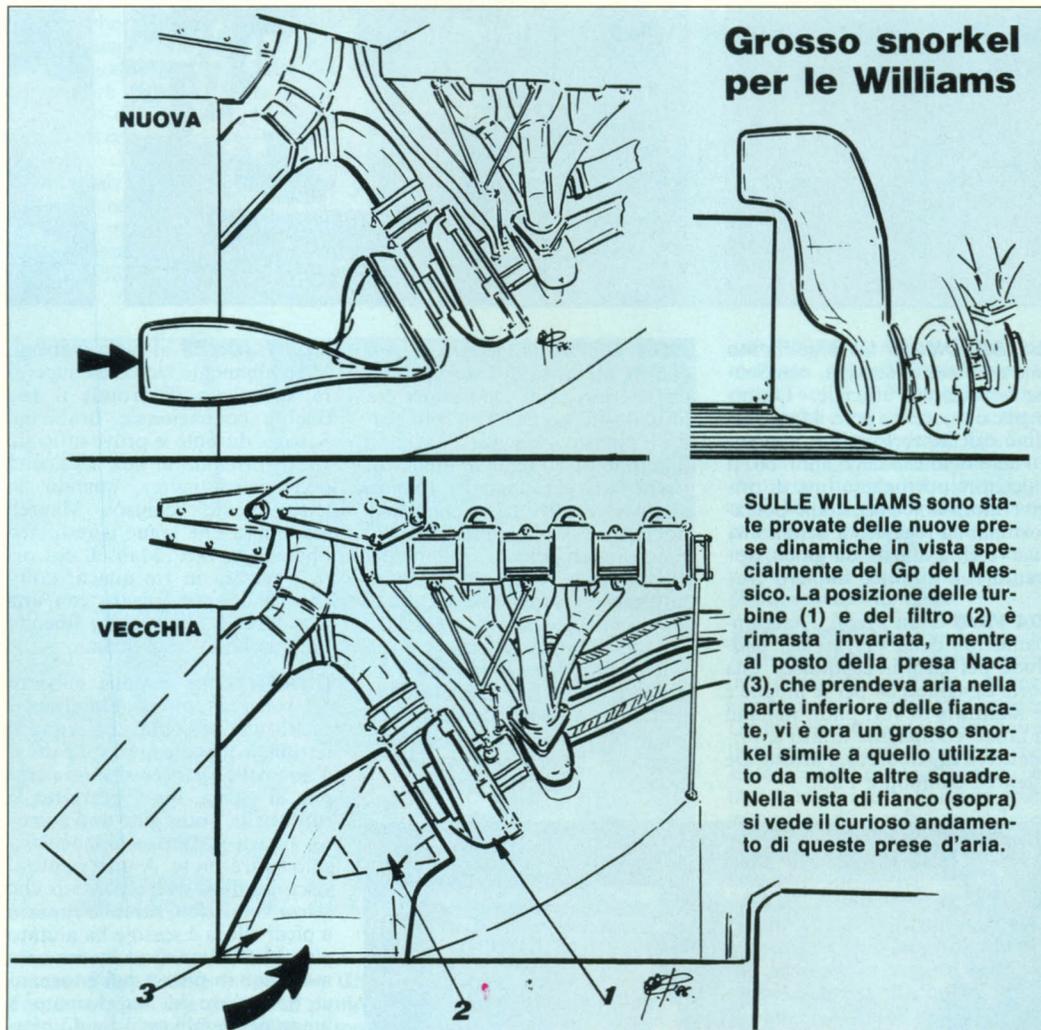
F.1/86/92 Michele Alboreto
F.1/86/93 Stefan Johansson
F.1/86/94 «muletto»

Nuovo telaio per la Ferrari, il sesto della serie F.1/86, con il compito di vettura di scorta. Per il resto le vetture di Maranello sono state schierate nella stessa configurazione di Monza con i nuovi scambiatori di calore montati a ventaglio. Ovviamente vi erano profili per gli alettoni da pista medio-veloce, con anche il secondo alettone a metà altezza delle lunghe paratie laterali. Per il Messico vi saranno novità a livello turbine onde ovviare agli inconvenienti derivanti dall'altitudine.

McLAREN

Mp4/2C/5 Alain Prost
Mp4/2C/2 Keke Rosberg
Mp4/2C/1 «muletto»

Nuovo telaio per Alain Prost, ma soprattutto nuovo motore, altamente modificato all'interno anche se non si è potuto sapere nulla dei dettagli. Si sa unicamente che questo propulsore, in un solo esemplare e montato sulla nuova vettura da gara di Prost era stato collaudato la scorsa settimana a Monza con buoni risultati per quanto riguarda i consumi. Prost lo ha provato a lungo sabato mattina, ma ha preferito rimandare il debutto al Messico, dove sarà più utile che non all'Estoril. Per la prima volta alla McLaren hanno provato il secondo profilo



Grosso snorkel per le Williams

SULLE WILLIAMS sono state provate delle nuove prese dinamiche in vista speciale del Gp del Messico. La posizione delle turbine (1) e del filtro (2) è rimasta invariata, mentre al posto della presa Naca (3), che prendeva aria nella parte inferiore delle fiancate, vi è ora un grosso snorkel simile a quello utilizzato da molte altre squadre. Nella vista di fianco (sopra) si vede il curioso andamento di queste prese d'aria.

a metà altezza nell'alettone posteriore; si è trattato però di un brevissimo esperimento, durato pochi giri, venerdì mattina.

WILLIAMS

Fw11/5 Nelson Piquet
Fw11/6 Nigel Mansell
Fw11/3 «muletto Piquet»
Fw11/2 «muletto Mansell»

Oltre al grande sforzo di aver portato quattro vetture, la scuderia inglese ha proposto molte novità sulle proprie vetture. Le quattro monoposto sono servite per effettuare importanti prove comparative. Fra le novità nuove prese dinamiche, una primizia

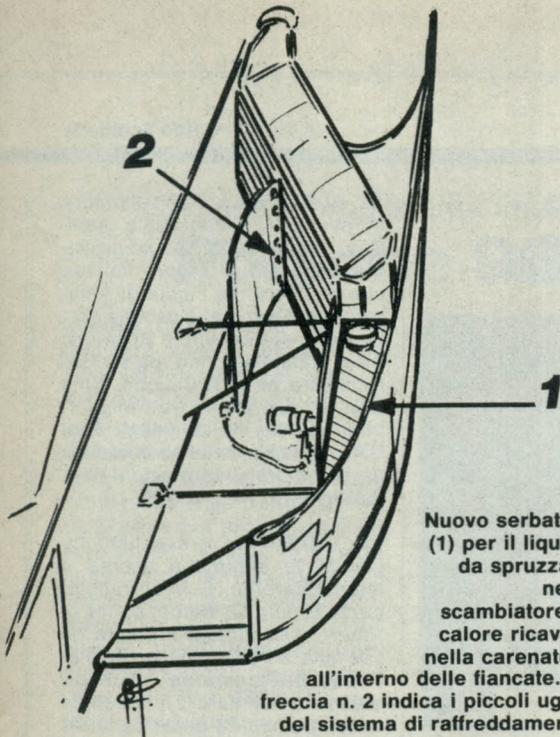
per la Williams, anche se altri team le avevano già utilizzate. Mansell si è qualificato con questi nuovi particolari studiati specialmente in previsione del Gp del Messico; Piquet, invece, ha poi optato per la solita soluzione. Queste prese migliorano il rendimento del motore, ma disturbano leggermente l'aerodinamica della parte posteriore. Gli altri esperimenti fatti riguardano in particolare le sospensioni anteriori. Entrambi i piloti hanno preferito utilizzare il nuovo bilanciante del sistema push rod introdotto a Monza con in più la novità di una nuova geometria dello sterzo ottenuta con

un diverso attacco del tirante stesso al portamozzo. Sono stati usati nelle prove anche due diversi tipi di scambiatori di calore, uno dei quali senza valvola by-pass.

BRABHAM

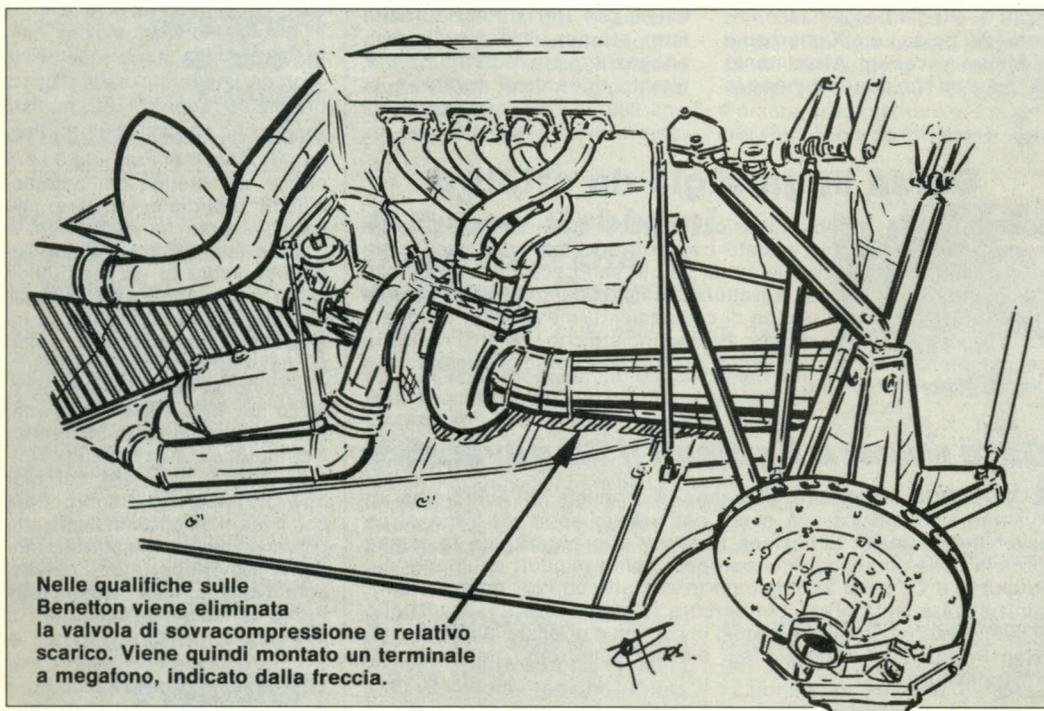
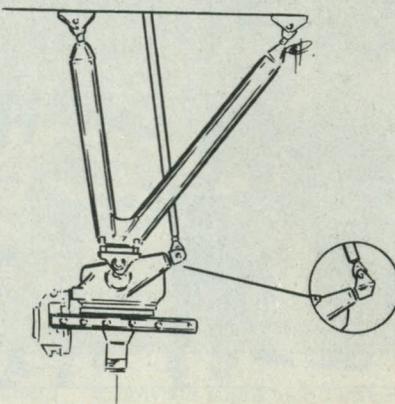
Bt55/7 Riccardo Patrese
Bt55/6 Derek Warwick
Bt55/3 «muletto»

Nuova posizione del serbatoio dell'acqua da spruzzare sullo scambiatore di calore: è incassato nella carenatura all'interno della fiancata di sinistra e non più a sbalzo dietro l'alettone posteriore. Nuovi anche i profili degli alettoni anteriori, mentre



Nuovo serbatoio (1) per il liquido da spruzzare nello scambiatore di calore ricavato nella carenatura all'interno delle fiancate. La freccia n. 2 indica i piccoli ugelli del sistema di raffreddamento.

Sulle due Williams da gara è stata adottata una diversa geometria dello sterzo variando, come si vede nel disegno, il punto di attacco del tirante dello sterzo con il portamozzo.



Nelle qualifiche sulle Benetton viene eliminata la valvola di sovracompressione e relativo scarico. Viene quindi montato un terminale a megafono, indicato dalla freccia.

dietro sono stati usati quelli introdotti in Ungheria. Sulla vettura di scorta c'era il radiatore dell'olio: posizionato sulla fiancata di destra è stato sistemato in senso verticale e non più orizzontale. Le Brabham si sono qualificate senza i flap davanti alle ruote posteriori, come ormai avviene da alcune gare.

BENETTON

Bn186/6 Teo Fabi
Bn186/7 Gerhard Berger
Bn186/2 «muletto»

Anche quelli della Benetton hanno portato in Portogallo una nuova vettura, nessuna modifica era però visibile sulle vetture.

Berger si è qualificato con il nuovo scarico a megafono, mentre sulla vettura di Fabi è stato mantenuto quello abituale senza però più la valvola di sovracompressione e relativo scarico.

TYRRELL

OI15/4 Martin Brundle
OI5/3 Philippe Streiff
OI5/1 «muletto»

Sulla vettura di Brundle vi erano delle nuove fiancate più lunghe e con delle diverse canalizzazioni interne per migliorare il raffreddamento in vista del Gp del Messico. Nuova anche la carrozzeria inferiore con profili estrattori meno inclinati verso l'alto.

MINARDI

Mn186/1 Andrea De Cesaris
Mn185B/1 Alessandro Nannini
Mn185B/2 «muletto»

Come a Monza solo due vetture avevano la nuova sospensione posteriore e le prese d'aria dinamiche per le turbine; la vettura di scorta aveva invece le prese d'aria nella parte inferiore delle fiancate.

OSELLA

Fa1G/A Piercarlo Ghinzani
Fa1F/1 Allen Berg

Stesse vetture di Monza, senza alcuna modifica.

LOTUS

98T/4 Ayrton Senna
98T/2 Johnny Dumfries
98T/1 «muletto»

Puntualmente con la pole position di Senna sono tornate a galla le voci di irregolarità sulla Lotus da qualifica dotata, comunque, di piccoli pattini nelle parti più esterne del fondo piatto. All'esame dei commissari tecnici la vettura di Senna è risultata perfettamente regolare. Le Lotus hanno girato con il doppio alettone posteriore e senza i deviatori di flusso dietro le ruote anteriori.

LOLA FORCE

ThI2/5 Patrick Tambay
ThI2/4 Alan Jones
ThI2/3 «muletto»

Dopo le modifiche alle sospensioni introdotte a Monza l'unica differenza che si è potuta notare sulle Lola sono state delle nuove paratie laterali per gli alettoni anteriori di maggiori dimensioni.

LIGIER

Js27/5 René Arnoux
Js27/4 Philippe Alliot
Js27/3 «muletto»

Nulla di nuovo sulle Ligier visto che, ormai, la squadra è proiettata sul prossimo anno, per realizzare la nuova vettura che utilizzerà il 4 cilindri Alfa Romeo. Le Ligier hanno girato con i deviatori di flusso dietro le ruote anteriori.

ARROWS

A8/5 Thierry Boutsen
A8/6 Christian Danner
A9/1 «muletto»

La nuova A9 è oramai praticamente abbandonata, sulle A8 Gordon Coppuck dopo aver modificato la geometria delle sospensioni posteriori ha fatto la stessa operazione all'avantreno. Nuovo anche l'alettone posteriore, dotato del doppio profilo.

AGS

Jh21C Ivan Capelli

Dopo il debutto positivo di Monza nulla di nuovo sulla Ags, solo una piccola minigonna sulla punta del muso per farlo diventare simile a quello delle Williams.

ZAKSPEED

Zk841/2 Jonathan Palmer
Zk841/1 Huub Rothengatter
Zk841/3 «muletto»

Entrambi i piloti avevano a disposizione il nuovo muso introdotto a Monza che però non è stato utilizzato nelle prove ufficiali.

È certo l'impegno Alfa Romeo nel mondiale Gruppo A Due 75 Turbo per la Brixia

L'ALFA ROMEO ha deciso la settimana scorsa il proprio impegno ufficiale nel campionato mondiale di Gruppo A. La Casa di Arese parteciperà a tutte le corse di questa prestigiosa serie schierando due Alfa Romeo 75 Turbo preparate e sviluppate dal proprio reparto corse. A gestire il team sulle piste, oltre al personale della Casa, ci sarà quello della Brixia Motorsport coadiuvato dalla scuderia Mirabello. Ancora non è noto chi sarà chiamato a svolgere il ruolo di conduttore delle vetture. A tal proposito si parla insistentemente di Piercarlo Ghinzani e Giorgio Francia, il quale tra l'altro è il collaudatore del biscione da parecchi anni. Sulla seconda 75 Turbo dovrebbero invece vedersi due giovani conduttori provenienti dal vivaio della Formula 3. Oltre a alla partecipazione



ufficiale l'Alfa Romeo proseguirà l'assistenza ai team privati, quali quelli del bergamasco Imberti, del belga Luigi Cimarosti e di Mauro Nocentini. Al momento la 75 Turbo che due settimane fa

ha ottenuto la prima vittoria assoluta in una corsa di Gruppo N belga, con Hervé Repont (nella foto), sta per essere sviluppata adeguatamente, soprattutto per quanto riguarda il cambio.

Niente europei ai mondiali di Jacksonville

CLAMOROSA protesta dei piloti europei di kart che non hanno preso la partenza ai mondiali di Jacksonville. Arrivati negli Usa, infatti, hanno avuto la sgradita sorpresa di vedere una pista molto pericolosa e non rispondente alle normative internazionali. Dopo due giorni di discussioni i rappresentanti europei hanno... mandato in pista il francese Gouron, il quale dopo un giro a bassa andatura ha reclamato contro gli organizzatori per la non conformità dell'anello alla normativa. Così solo 26 conduttori extracontinentali hanno dato vita a questa edizione del campionato del mondo, la prima che sia mai stata disputata in territorio Usa. Al termine ha vinto l'americano Kendall davanti al brasiliano Guga, il quale poi a sua volta... conquista il titolo, dopo aver reclamato contro il rivale, accusato di averlo superato mentre i commissari sventolavano le bandiere gialle. Ma il risultato è ancora sub-judice perché Kendall ha inoltrato un controtreclamo.

■ FOITEK. Lo svizzero Gregor Foitek, vincitore di una corsa del campionato tedesco di Formula 3 su una Dallara 386-Spiess, potrebbe esordire a Le Mans sulla seconda Lola T86/50 del team di Markus Hotz.

Garza in gara già da ottobre

JOSELE GARZA, il pilota messicano feritosi due settimane fa nella corsa Indy di Mid-Ohio è stato trasferito al Methodist Hospital di Indianapolis. Le sue condizioni di salute sono eccellenti. Nell'incidente Garza ha riportato la frattura semplice del femore sinistro ed è stato operato da un'equipe di ortopedici. Il messicano, tramite il suo portavoce Dave Overpeck, ha annunciato che spera di rientrare nel campionato di Formula Indy a partire dalla corsa di Laguna Seca del 12 ottobre prossimo.

Gara sprint a Kyalami il 22 novembre

IL VENTIDUE novembre prossimo è prevista all'autodromo di Kyalami in Sudafrica una corsa per vetture sport. Si tratta di un avvenimento senza titolazione iridata e si svolgerà con la stessa formula della corse «sprint» europee. Tutti i migliori equipaggi dei Gruppi C e C2 sono attualmente in contatto con gli organizzatori. L'iniziativa è stata presa per cercare di mantenere una tradizione di livello internazionale nell'anno in cui non è prevista la disputa del Gran Premio di Formula 1 sul difficile autodromo nei pressi di Johannesburg.

Entro il 1987 Jaguar a quota 6800

LE JAGUAR del team Silk Cut (nella fotoDppi) correranno l'anno prossimo con un nuovo propulsore. Non si tratta, come si sussurrava nel mese di febbraio, di un motore sovralimentato bensì di una ulteriore evoluzione dell'attuale dodici cilindri a due valvole portato dagli odierni 6200 cc a 6800 cc. La potenza dovrebbe

passare da 700 cavalli a 800. Per questa ragione i tecnici della Casa hanno già previsto numerose modifiche soprattutto al basamento del propulsore. Scartata è stata anche la predetta

soluzione del motore con testata a quattro valvole per cilindro. L'installazione della soluzione, infatti, è stata accantonata perché verrebbe a creare notevoli problemi di ingombro e di peso.



■ ALBARELLA. Il 28 settembre si svolgerà l'Albarella's meeting, raduno di 60-80 auto provenienti da varie regioni italiane che toccheranno l'isola di Albarella, Rosapineta, Rosolina Mare, Volto di Rosolino e Rosolina. Alla manifestazione parteciperanno tra gli altri Cecotto, Nino Benvenuti e alcuni tra i migliori piloti di rally italiani degli Anni 60-ai volante delle loro vetture da corsa. Per informazioni telefonare allo 0426/ 67078.

■ LUTTO. Un grave lutto ha colpito la settimana scorsa il team Sanremo. È infatti scomparso Emilio Colombo, padre di Alberto l'ex pilota di Formula 1 e Formula 2 titolare della popolare squadra lombarda. A Alberto e ai suoi familiari le più sentite condoglianze da parte della redazione di Autosprint.

Parata di stelle a Macao

ANCHE quest'anno il Gran Premio di Macao di Formula 3 sarà pieno di stelle dell'automobilismo mondiale. La gara, che l'anno scorso ha consacrato il grande talento di Mauricio Gugelmin, vedrà al via molti piloti di primo piano, oltre ai vari campioncini di Formula 3. Sono già state annunciate le prime formazioni: con il team di Murray Taylor ci sarà Jan Lammers, terzo nel 1985, Mike Thackwell, secondo, con il team Intersport, il campione Lucas '86 Andy Wallace con la Reynard del Madgwick, Maurizio Sandro Sala con il team Swallow insieme alla giovane rivelazione Martin Donnelly. Dovrebbero poi esserci John Nielsen, Ivan Capelli, Luis Peres Sala e alcuni conduttori di Formula 1.

"Tricolore" il produzione di Gruppo A

NEL CONSIGLIO Nazionale della Csaì allargato che si è svolto a Imola sabato e domenica sono state prese alcune importanti decisioni per l'87: il campionato produzione di Gruppo A tornerà a essere «tricolore», mentre quello di Gr. N rimarrà un Trofeo suddiviso in due parti: Nord e Centro-Sud. Nel contempo sparisce il campionato Sport 2000, mentre si sta fissando l'età massima per la partecipazione alle gare della nuova F. Nazionale Alfa Romeo. Si parla di un'età compresa fra i 23 e i 25 anni.

Definito il programma Imsa 1986 della Casa di Weissach

Porsche 961 per gli Usa

L'ANNO prossimo la Porsche disputerà ancora cinque o sei gare ufficialmente nel campionato mondiale sport prototipi ma sarà presente nel campionato statunitense Imsa con una vettura che si annuncia sicuramente molto temibile per la concorrenza. Si tratta dell'evoluzione della Porsche 961, ovvero la quattro ruote motrici derivata dalla 959 che ha esordito con ottime prestazioni alla 24 Ore di Le Mans di quest'anno pilotata dai francesi René Metge e Claude Ballot Lena (nella Foto DPPI). Per questioni di regolamento ci saranno alcune modifiche rispetto alla versione vista in Francia la scorsa primavera. La testata avrà due valvole per cilindro e il propulsore sarà alimentato da un solo apparato di sovralimentazione. In Porsche confidano molto sulla soluzione delle quat-



tro ruote motrici che dovrebbero assicurare un'ottimale tenuta di strada anche sulle velocissime piste degli Usa. Per quanto riguarda il settore sport prototipi i progettisti di Weissach stanno approntando alcune modifiche strutturali alla Porsche 962 che sta correndo nella serie iridata.

È prevista soprattutto l'installazione di un salva vita anteriore per migliorare la sicurezza passiva del pilota in caso di urto frontale. Intanto questa domenica al Nürburgring, nella corsa valida per la Super Coppa, la Porsche sperimenterà per la prima volta in corsa il sistema Abs.



Molte novità a Le Mans di Formula 3000

CI SARANNO molti rientri interessanti nel campionato intercontinentale di F.3000, a partire dalla corsa di questa domenica a Le Mans. Jan Lammers (Foto Dppi) guiderà una delle monoposto di Eddie Jordan, Yannick Dalmas la terza March dell'Equipe Oreca, Cathy Muller la vettura del team Peter Gethin mentre Adrian Campos potrebbe salire sulla seconda Lola ufficiale se Salazar non dovesse venire riconfermato. È comunque difficile che questa ipotesi possa realizzarsi, dopo l'ottimo quarto posto conquistato dal cileno nella corsa di Birmingham.

Confermato Jarama il 5 ottobre

QUALCHE schiarita nel calendario del campionato intercontinentale di Formula 3000: il 5 ottobre, infatti, verrà recuperata la corsa spagnola di Jerez de la Frontera che si svolgerà sul più classico autodromo madrilenno di Jarama. Questa potrebbe essere l'ultima gara del campionato, visto che la Fisa non ha ancora confermato la disputa delle due corse brasiliane di Interlagos e Goiania. Per la trasferta sudamericana, infatti, esistono problemi di ordine economico. Per questa ragione in un suo telex ai team interessati, la Fisa ha comunicato che una decisione a tal proposito verrà presa più avanti.

■ **AEROTECNICA** — La scuola Italiana di Aerotecnica di Mantova ha indetto corsi di formazione per tecnici, collaudatori e operai specializzati che si terranno sia nei giorni feriali sia la domenica mattina. L'indirizzo è il seguente: Scuola Italiana Aerotecnica via Corrado 48 - Mantova. Telefono 0376/ 327267.

Voulaz con Forti a Varano

WALTER VOULAZ, dopo avere corso a Pergusa sulla Dallara 385-Alfa Romeo dell'Mc Motorsport messa a punto da Mario Crugnola, disputerà molto probabilmente la corsa di Varano del 5 ottobre su una delle due Dallara 386 a motore Volkswagen del team di Guido Forti e Paolo Guerci. Probabilmente utilizzerà quella affidata nelle ultime corse al campione italiano della categoria Franco Forini.

■ **FIOCO AZZURRO** — Il nostro Renzo Romani martedì 16 settembre è diventata papà di un bellissimo bambino al quale è stato imposto il nome di Federico. A Renzo, alla gentile signora Nadia ed al loro piccolo giungano gli auguri della direzione e della redazione di Autosprint.

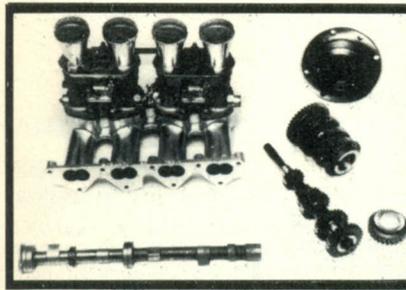
È Beppe Gabbiani il nuovo pilota del team Corbari

TEMPO di rientri in Formula 3000: Beppe Gabbiani (nella Foto Frankel) che i mesi scorsi aveva effettuato un test per conto del team Onyx ha raggiunto nei giorni passati un accordo con il team Italia F. 3000 di Pierluigi Corbari per disputare le ultime corse del campionato intercontinentale volante della March 86B lasciata libera da Lamberto Leoni, in convalescenza dopo l'incidente di Zeltweg. Gabbiani sarà quindi presente sia a Le Mans il 28 settembre sia a Jarama il 5 ottobre.



■ **FIORI D'ARANCIO** — Accantonato per... qualche giorno il sogno di salire su una Formula 3000 il pilota romano Paolo Giangrossi ha deciso di compiere un passo ben più importante. Venerdì 12 ha infatti portato all'altare Clelia Rasile. Agli sposi le più vive felicitazioni da parte di Autosprint.

■ **CAMPAGNA** — Domenica 28 settembre si recupera il 2. Trofeo Città di Campagna, gara nazionale di velocità in salita organizzata dalla scuderia Salerno Corse. La competizione si svolgerà sulla strada provinciale Campagna-Acerno con inizio alle ore 10. Per informazioni rivolgersi allo 089/ 27.11.40 o 22.04.26.



CAMILLO ALQUATI APPLICAZIONI SPECIALI PER AUTO

26100 CREMONA - ITALY - VIA DANTE 91 - Telef. 0372/20450-410398

Collettori d'aspirazione e scarico speciali — Gruppi aspirazione completi di carburatori — Alberi distribuzione speciali — Rapporti al cambio ed al differenziale — Differenziali autobloccanti — Coppe olio in alluminio maggiorate — Valvole speciali — Puleghe dentate con cinghia — Pistoni stampati competizione — Guarnizioni testa speciali: FIAT - LANCIA AUTOBIANCHI - ALFA ROMEO - RENAULT - PEUGEOT e GOLF GTI.

Coppa olio in alluminio alettata per Fiat Ritmo 105 e Ritmo Abarth 125-130



SPERIMENTAZIONE A 300 ALL'ORA. AFFIDABILITA' 365 GIORNI L'ANNO.



ECO

Accensione elettronica F.1

Accensione elettronica
auto di serie



Ferrari. Renault su Lotus, Ligier, Tyrrel. Ford su Force. Alfa Romeo su Osella. Motori Moderni su Minardi. Zakspeed. Brian Hart su Ram. Su tutte Magneti Marelli. Sempre in pista a sperimentare componenti innovativi per il rapido progresso tecnologico del prodotto di serie. Dai collaudi esasperati della

F.1, l'affidabilità della tua vettura. Un successo nato in corsa, sulle strade di tutti i giorni.

MAGNETI MARELLI

LA PARTE ELETTRICA ED ELETTRONICA DELLA TUA AUTO.



FORMULA 1
Il record dei meccanici Ferrari

MANI DI FATA

Assopiti i rumori delle prime prove libere,
la gente del team di Maranello si getta anima e corpo
sul motore della monoposto del Cavallino
In poco più di un'ora questi veri campioni del box
compiono la sostituzione completa
È un primato che tutto il circus ritiene insuperabile

di Alessandro Stefanini

Alboreto e Johansson sono scesi in pista da poco. I meccanici Ferrari, in attesa di ritornare al lavoro, si concedono un po' di relax, lavandosi le mani dopo avere sostituito un motore nel breve arco di settanta minuti. Con loro una «spia» Lotus. Vorrà copiare la loro abilità? (Foto Amaduzzi)



È UN GRAN PREMIO poco conosciuto, lontano dai clamori della folla e dalle riprese della televisione. È più faticoso di una qualsiasi corsa. I suoi protagonisti sono i meccanici, in specie quelli magici della Ferrari. Gli avversari sanno già che in un ipotetica sfida partirebbero battuti. E hanno fatto di tutto per impedire che questa corsa contro il tempo non ...iniziasse. Ma di che cosa si tratta? È da parecchio che si discute piuttosto animatamente sulle nuove norme da applicare alle qualificazioni dei Gp di F.1. Fra le tante proposte una prevedeva l'effettuazione delle sessioni cronometrate solo nella giornata del sabato, con un intervallo di un paio d'ore tra una sessione e l'altra. La proposta fu accantonata perché molte squadre straniere si erano accorte che ciò avrebbe avvantaggiato enormemente la Ferrari. La squadra di Maranello, infatti, dall'inizio dell'anno è in grado di sostituire un motore in tempi ridottissimi, grazie a una metodologia di lavoro che consente di assemblare all'interno del reparto corse dei gruppi propulsori semicompleti, ai quali sono già uniti radiatori e serbatoi acqua e olio. L'innovazione fa risparmiare dai 30 ai quaranta minuti rispetto a una sostituzione eseguita con mezzi tradizionali. I quattro meccanici adibiti all'operazione godono quindi di una efficienza senza pari che si ripercuote anche sul morale del pilota stesso, il quale ha bisogno della massima concentrazione e tranquillità durante i turni di qualifica per esprimere in un solo giro il massimo della monoposto. Siamo quindi andati a fare un viaggio ai box Ferrari per vedere da vicino come operano i magnifici alchimisti dell'équipe emiliana, quantificando operazioni e tempi di lavorazione. Ne è scaturito un diario completo e particolareggiato di ciò che accade dalla conclusione delle prove libere all'inizio di quelle ufficiali. □



A sinistra, la fase di accoppiamento tra cambio e il nuovo motore. A destra, uno dei momenti più delicati della sostituzione: tutti e quattro i meccanici addetti alla vettura sono impegnati a montare il propulsore. Il numero degli attacchi da effettuare è elevato. Il tutto è reso difficoltoso anche dall'albero di trasmissione che va inserito all'interno della frizione (FotoStefanini)



LA CRONACA/Come inizia e quando termina la corsa contro il tempo

Dai box minuto per minuto

Sono in quattro i meccanici impegnati nello smontaggio del motore: ognuno di essi si occupa di un lato della monoposto. Si comincia dal fondo piatto e si conclude con lo spurgo

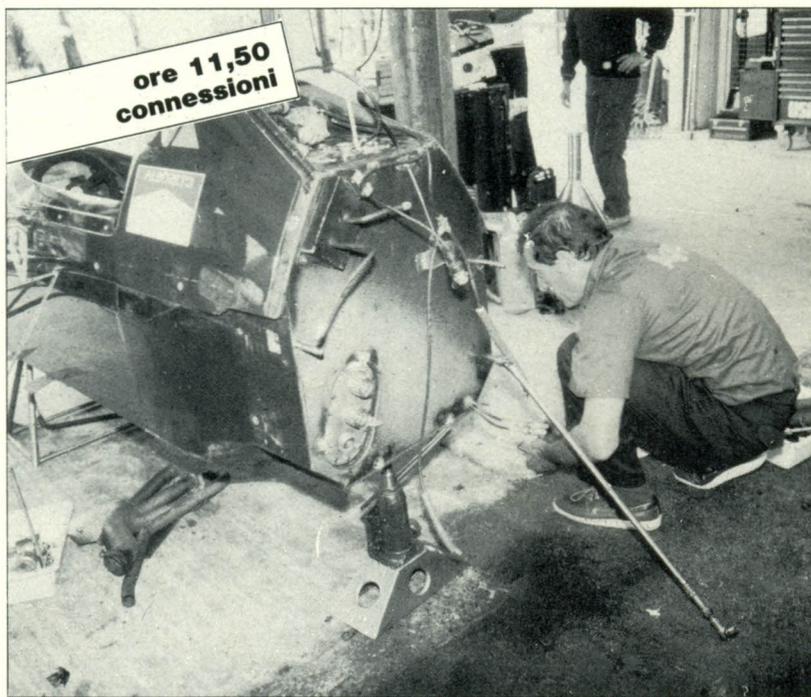
ORE 11,35 — Le prove libere sono terminate da appena cinque minuti. La Ferrari F. 1 86 viene portata all'interno del box coperto. Per prima cosa un meccanico addetto provvede a svuotare il serbatoio del proprio contenuto. È un operazione che ha una duplice finalità: in questo modo possono essere controllati i consumi e allo stesso tempo allon-

tanare pericoli emergenti in caso di perdite di carburante con la presenza di punti particolarmente roventi come le turbine. Successivamente la monoposto viene sollevata e si smontano i pneumatici utilizzati nelle prove, sostituendoli con «gomme da lavoro», di dimensioni estremamente ridotte le quali garantiscono un buon appoggio sui supporti

necessari per smontare il fondo piatto. I tre meccanici che si occupano di queste operazioni sono «specializzati» ad intervenire su ogni lato vettura. Uno lavora sulla parte destra, uno a sinistra e uno nella zona inferiore. Da parte sua il capo meccanico inizia il suo lavoro smontando l'alettone posteriore e levando il cupolino che carena il motore.

steriore alla scocca dispone anche di un martinetto idraulico, necessario per bilanciare l'altezza da terra sia in fase di disinnesto sia di innesto del propulsore. Tolle le paratie che convogliano l'aria agli scambiatori di calore vengono smontati questi ultimi che per ora non possono ancora essere corpo unico con il motore. Non così avviene per le parti accessoristiche come i radiatori che vengono già riempiti di acqua e olio in fase di preassemblaggio. Naturalmente il meccanico che ha avuto come compito precedente quello di togliere il fondo piatto sarà destinato a smontare il leveraggio del cambio, le due connessioni con il serbatoio carburante e con la pompa di pressione.

A sinistra in alto, una delle prime operazioni che i meccanici Ferrari compiono pochi minuti dopo il termine delle prove libere. Smontano il fondo piatto. A sinistra, provvedono a togliere gli scambiatori di calore, i quali non sono premontati sul motore preassemblato in officina. A destra, un meccanico controlla la scocca dalla quale fuoriescono il leveraggio del cambio, i quattro tubi in pressione, due innesti carburante, il filo dell'acceleratore rivoltato e le varie connessioni



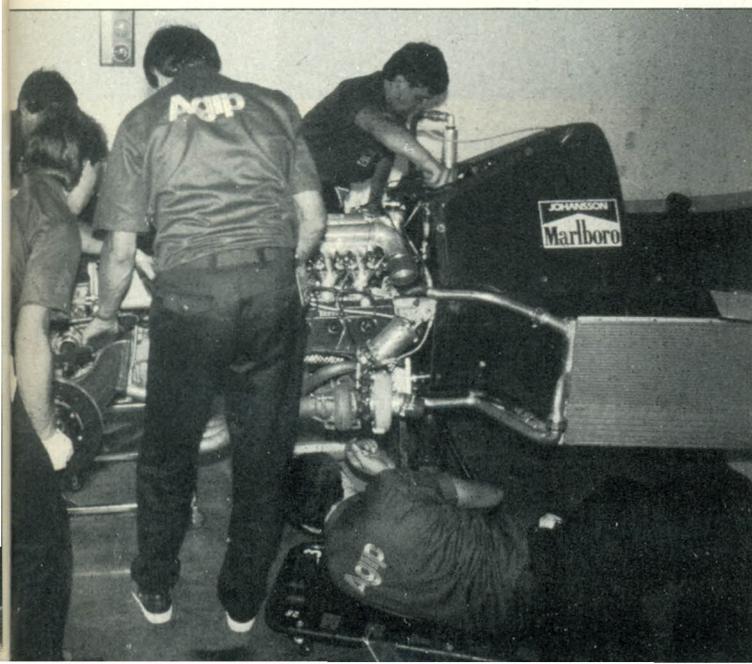
ORE 11,50. Sono passati solo quindici minuti dalle operazioni preliminari e già ai box Ferrari i quattro meccanici stanno passando alla fase operativa. Ora sono impegnati a togliere le connessioni elettriche tra il motore e la scocca, con le centraline di controllo. Il loro numero è variabile da 7 a 10 e dipende dalla necessità delle informazioni richieste e dei controlli previsti. Allo stesso tempo è asportato il collegamento con il filo dell'acceleratore, con il tubo del circuito idraulico dei freni posteriori e con i circuiti in pressione per olio e alimentazione motore. Chi è addetto alla parte superiore inizia a allentare i punti di fissaggio tra propulsore e cambio e motore e scocca. Asportati sono pure i terminali di scarico che successivamente saranno riutilizzati, mentre si tolgono i punti di fissaggio anteriori delle sospensioni del retrotreno.

Con la eliminazione delle panche laterali ha inizio il lavoro vero e proprio sulle parti meccaniche.

ORE 11,45. Ora il fondo piatto viene levato così come le prese d'aria per l'alimentazione delle turbine, i supporti per i radiatori e le paratie interne. La vettura viene appoggiata su quattro cavalletti particolari che permettono di asportare le ruote da lavoro con evidente guadagno di mobilità negli spazi, solitamente ristretti, dei box. I supporti sui quali sono poggiati motore e cambio sono dotati di piccole ruote per facilitare gli spostamenti. Quello di appoggio po-

ORE 11,55. In cinque minuti appena il gruppo cambio-trasmissione, completo di sospensioni, viene staccato e spostato dalla monoposto. I

segue



... minuto per minuto

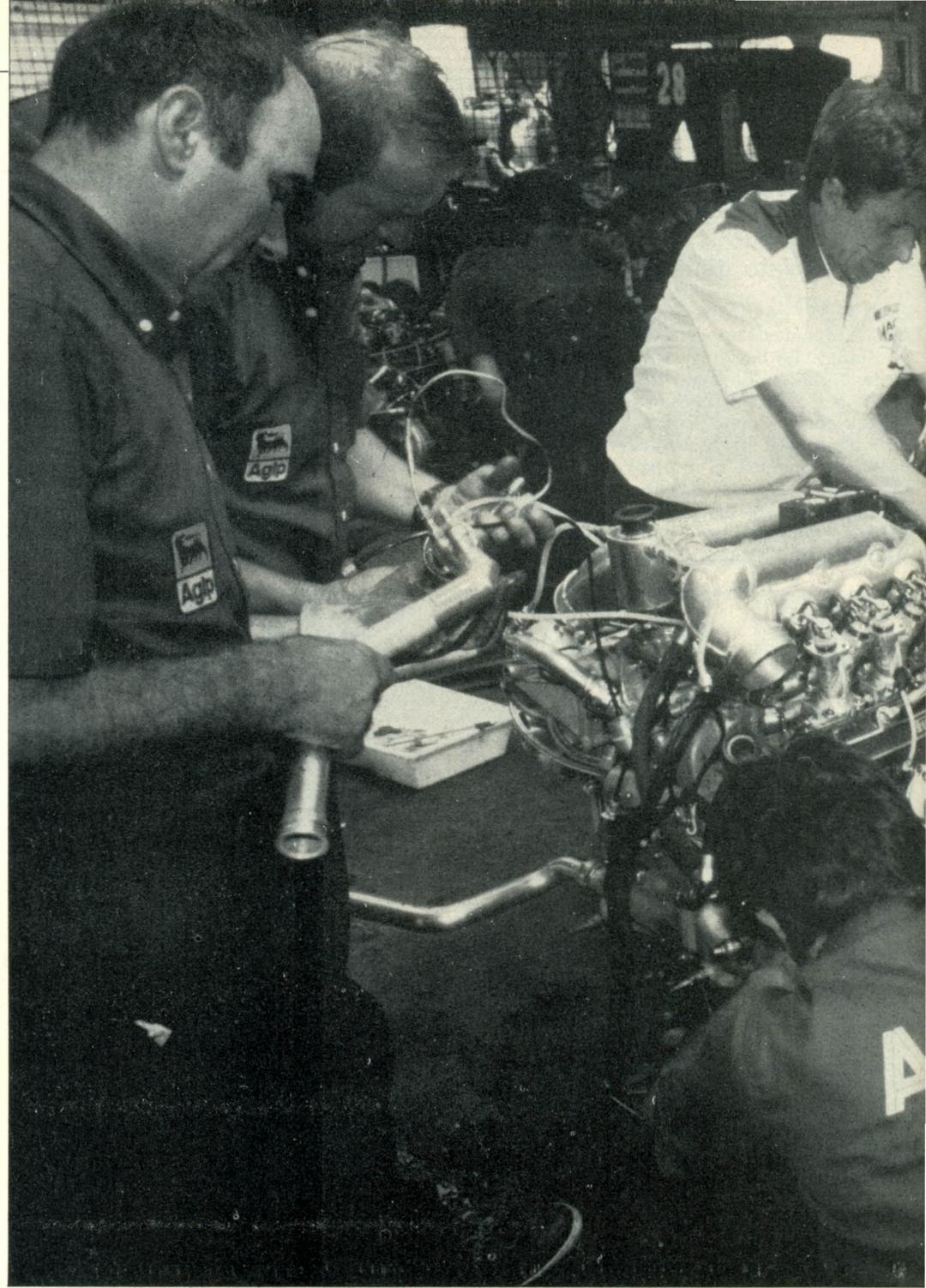
segue

meccanici possono così iniziare il montaggio del nuovo motore. L'operazione richiede la presenza di tutti e quattro i meccanici e, a volte, interviene anche un tecnico. Si tratta della parte più difficoltosa e impegnativa, perché il numero degli attacchi «meccanici» da effettuare è notevole e perché all'interno della frizione, che si trova nel blocco motore, bisogna inserire l'albero di trasmissione. A complicare il montaggio intervengono anche i dislivelli del piano sul quale scorrono i due supporti: il pavimento dei box. Non appena le parti combaciano perfettamente e resta da completare solo il loro fissaggio, si procede a staccare il motore già utilizzato dalla scocca.

ORE 12,05. Mentre si provvede a levare il motore dalla scocca e si libera la zona per avvicinare nel minor tempo possibile il nuovo gruppo, i meccanici controllano che tutto sia perfettamente in ordine a livello della paratia posteriore e nei 54 punti d'attacco.

ORE 12,10. L'assemblaggio è quasi completato e si procede con l'unione dello stesso alla scocca, togliendo i sostegni dei radiatori. Vengono levate le protezioni ai tubi d'alimentazione e di pressione per dare il via al lavoro inverso a quello finora eseguito. All'inizio delle prove ufficiali mancano solo 50 minuti. L'attenzione dei meccanici deve essere massima: un corpo estraneo di piccolissime dimensioni entrato nel motore potrebbe distruggere in un attimo il particolare non appena questo sarà messo in moto. Vengono effettuati tutti i cablaggi elettrici e elettronici, della leva del cambio, del circuito idraulico per il freno posteriore, per la frizione e tutti gli apparati in pressione (olio motore e alimentazione).

ORE 12,20. I meccanici montano gli scambiatori di calore, i terminali di scarico e fissano i supporti anteriori dei radiatori. In pratica la sostituzione è stata completata. Il motore



può essere messo in moto mediante l'avviamento esterno per permettere all'olio di andare in pressione. Si controllano anche i livelli funzionali nei singoli serbatoi.

ORE 12,30. Siamo a mezz'ora dalle prove ufficiali. Vengono montati i pneumatici da lavoro per appoggiare la Ferrari sulle sospensioni, eliminando i supporti inferiori. Il motore viene acceso e i meccanici osservano che non esistano perdite di liquidi e che i para-

metri elettronici siano quelli impostati, temperature d'esercizio comprese. Il minimo inconveniente potrebbe vanificare in un secondo il loro faticoso lavoro. Sono trascorsi solo 55 minuti da quando la monoposto è stata portata ai box. Ora i meccanici installano le paratie interne, il fondo piatto e le pance laterali. Sono operazioni che impiegano ulteriori 10,15 minuti, stante la necessità di avere la garanzia assoluta di fissaggio ed efficienza. Esiste quindi un ulte-

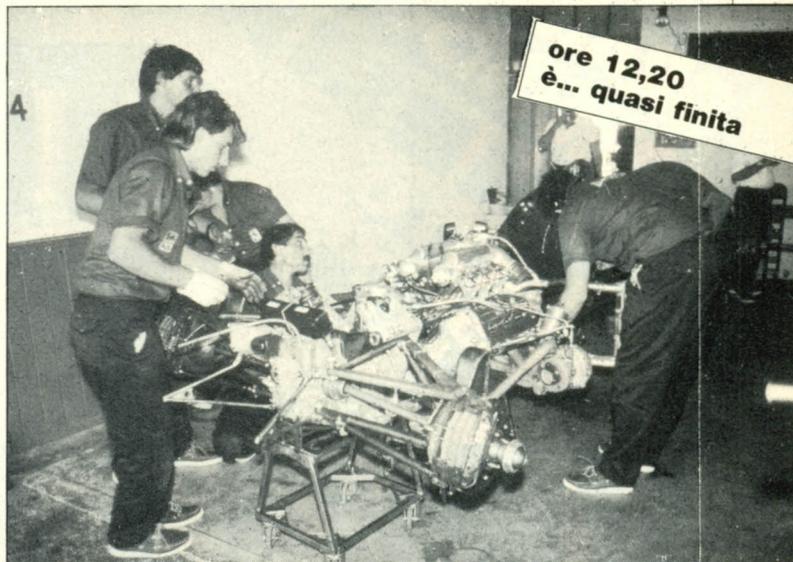
riore controllo di serraggio delle connessioni interessate agli interventi eseguiti.

ORE 12,45. Si procede allo spurgo del sistema frenante, in particolare del circuito posteriore, e al montaggio dell'alettone posteriore. La vettura è pronta per esprimersi al meglio. Il Gran Premio dei box è terminato. I meccanici Ferrari hanno vinto. Spetta ora ai piloti non vanificare in poco tempo questo piccolo grande capolavoro. □

ore 12,10
stretta finale

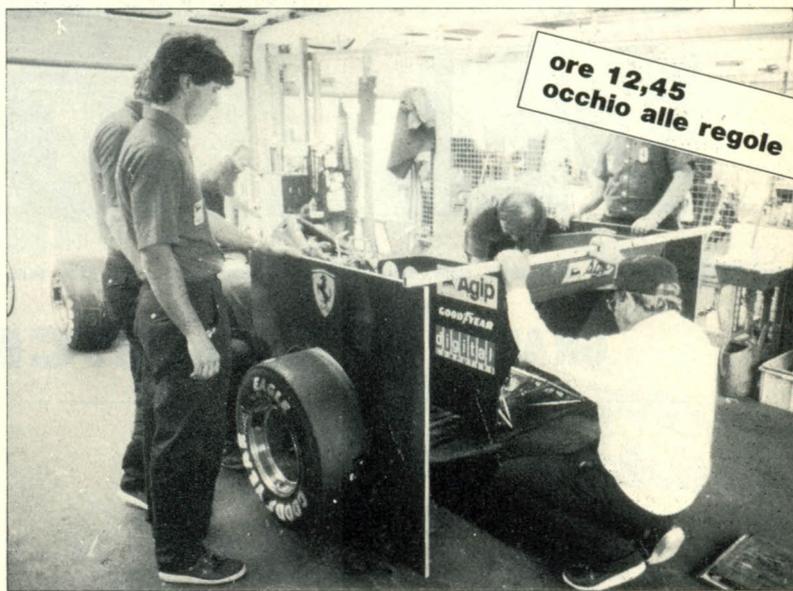


ore 12,20
è... quasi finita



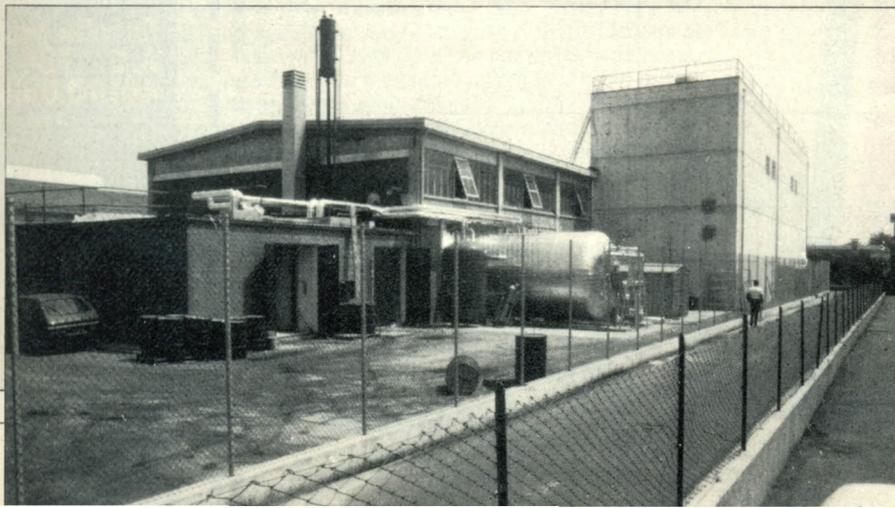
A sinistra e sopra, due immagini della fase del montaggio alla stretta finale. I meccanici stanno combattendo contro il tempo. Subito dopo dovranno effettuare moltissimi controlli, accendendo il sei cilindri turbo per verificare la pressione dell'olio e le corrette temperature d'esercizio. Sotto, con le dime si guardano che siano state rispettate le misure regolamentari dettate dalla Federazione in merito all'alettone posteriore. Basta un niente, una piccola disattenzione per vanificare un lavoro svolto a tempo di record.

ore 12,45
occhio alle regole



È operativa la nuova galleria del vento

ORMAI lo sviluppo e l'ampliamento del reparto corse Ferrari ha assunto un volto definitivo. Come si può notare nella foto la galleria del vento è ormai terminata e diventerà al più presto operativa. È questo il reparto nel quale verranno determinate le linee definitive della futura Ferrari.



F. INDY/Alla scoperta di un team anticonformista

LA PIRAMIDE



DI PENSKE



Mentre tutti i team corrono mettendo in pista March o Lola, il «Capitano» schiera una monoposto di sua costruzione. Perfezionista, è un vincente in tutti i campi essendo il vertice di un vero e proprio impero

di Giancarlo Cevenini

È LA PUNTA di una piramide, di un impero finanziario che è riuscito a costruire da solo, con fatica. È rispettato e invidiato, ma non solo per questo motivo. È soprannominato il «Capitano» per il suo fare risoluto, tipico di ogni timoniere che si rispetti, per le sue scelte sempre azzeccate prese in un batter di ciglia. Nel mondo delle corse, quello a cui dedica la maggior parte del suo tempo, è chiamato il Ferrari d'America: oltre Oceano ha vinto tutto quello che c'era da vincere. Lui è Roger Penske, un uomo abituato ad andare controcorrente. Mentre tutti gli altri team impegnati nel campionato di F.

Indy si limitano a mettere in pista vetture di produzione March e Lola, anche se notevolmente modificate. Penske per non venire meno al suo ruolo di costruttore, ha preferito continuare a realizzare tutto in casa. E per primo nella Formula Car ha inserito l'uso del calcolatore. Qualcuno, infatti, sostiene che la Pc 15, ultima realizzazione di Penske non sia stata costruita dal genio dell'uomo, ma dal genio della macchina, essendo stata studiata quasi per intero al computer.

«È vero — ammette Roger — ma non dimentichiamoci che il computer è programmato dall'uomo, nel caso specifico Alan Jenkins e la sua équipe inglese di cui fa parte anche Geoff Ferris».

L'argomento è interessante per cui vale la pena addentrarvi di più: la Pc 15 è una monoposto studiata con il calcolatore che ricorda la McLaren. Alan Jekkins, infatti, prima di essere il tecnico della Penske ha lavorato in collaborazione con John Barnard alla realizzazione della Mp 4. Il computer utilizzato è un Cad-Cam (Computer Aided design and manufacture) messo a punto dalla Computervision corporation di Bedford nel Massachusetts. Si tratta di un elaboratore del valore di 250 milioni di lire. Uno identico è in dotazione anche alla Illmor, la società che ha



Sopra, Roger Penske è l'unico team manager della F. Car che schiera una monoposto, la Pc 15 (a lato) diversa da March e Lola (Photo4)

segue

La piramide di Penske

segue

progettato il motore Chevrolet. «L'avvenire è tutto nel computer: non ho avuto dubbi nel decidere di investire una grossa cifra (quasi mezzo miliardo n.d.r.) solo in questi due sistemi di calcolo per lo studio e la realizzazione di telaio e motore. D'altra parte non siamo più ai tempi di quando anche io correvo in Formula 1 e vinsi una gara con Watson: allora esistevano una decina di disegnatori che sgobbavano giorno e notte. Oggi, invece, si imposta il programma al computer e lui disegna il tutto con tanto di dimensioni strutturali. Il modello lo si inserisce

in un simulatore di circuito e si può vedere ancor prima che scenda in pista se andrà bene o se hanno dei difetti da correggere. Ciò significa che si possono risparmiare grosse cifre ancora prima di realizzare la macchina, evitando inutile costi di prove private».

— Ma non era più facile seguire la corrente allestendo una delle tante March anziché avventurarsi nella costruzione di una vettura totalmente nuova. È stata forse la decisione di Ferrari e Porsche di approdare in America a produrre questo impulso.

«Va chiarita una cosa: io le macchine le ho sempre costruite. La sigla Pc 15 sta proprio a indicare che ne ho già realizzate 15, per me non è quindi una novità concepire una nuova monoposto. Io sono un perfezionista per natura e non

nego che l'arrivo di prestigiosi costruttori europei è uno stimolo in più a fare ancora meglio. Non voglio farmi cogliere impreparato: una volta trovata la collaborazione con la Gm ho pensato bene di fare una vettura nuova che non sia la solita March spinta da un motore Cosworth. La Honda è già presente e con Jeff Brabham ha già fatto dei grossi passi avanti. Trovo molto affascinante seguire in prima persona lo sviluppo di un progetto. Per me è molto importante vivere la crescita di un programma, la costruzione pezzo per pezzo».

— L'equipe di Penske si può dire che è divisa in tre parti: oltre a quella che in Usa si occupa della gestione in pista delle vetture, ci sono il reparto motori e quello per i telai dislocati in Gran Bretagna. L'adozione del computer ha

segue

TUTTI I RISULTATI OTTENUTI DAI PILOTI DI PENSKE

RIPORTIAMO sotto il prospetto completo dei risultati ottenuti da ciascun pilota che ha guidato almeno per una volta una monoposto del team Pen-

ske nel campionato di F. Indy. Come è possibile notare dalle tabelle sotto, sono evidenziati piazzamenti di ogni conduttore nei primi dieci posti della

graduatoria mentre le partecipazioni che non hanno fruttato l'inserimento nella «top ten» sono indicati con la «X» e con la «P» le partenze. Al fondo è

possibile trovare un riepilogo dei migliori piloti di Penske: il dato che balza subito all'occhio è Mears è il conduttore che ha vinto di più

PILOTI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	X	P
MARK DONOHUE												
1968	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	3
1969	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	2	5
1970	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4
1971	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	4	8
1972	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	3	6
1973	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3
	3	4	0	2	0	3	2	0	0	0	15	29
DAVID HOBBS												
1971	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
GARY BETTENHAUSEN												
1972	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	3	6
1973	1	2	1	0	1	2	0	1	0	0	6	14
1974	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	4	5
	2	3	2	1	1	2	0	1	0	0	13	25
GORDON JOHNCOCK												
1972	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
MIKE HISS												
1972	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
1974	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	3
	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	1	4
BOBBY ALLISON												
1973	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
1975	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	4	5
	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	4	6
TOM SNEVA												
1975	1	2	1	0	0	2	1	0	1	0	3	11
1976	0	0	2	0	1	2	1	0	0	0	5	11
1977	2	2	2	1	1	0	0	0	0	2	4	14
1978	0	6	4	1	1	0	0	1	0	0	5	18
	3	10	9	2	3	4	2	1	1	2	17	54
MARIO ANDRETTI												
1976	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0	0	4
1977	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	3	6
1978	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	4	7
1979	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
1980	1	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	4
	2	2	2	3	2	0	0	1	0	3	7	22
RICK MEARS												
1978	3	3	0	0	1	0	0	0	2	0	2	11
1979	3	4	2	1	3	0	1	0	0	0	0	14
1980	1	2	2	1	2	0	1	0	1	0	2	12
1981	6	1	1	1	0	0	0	1	0	0	1	11
1982	4	2	1	1	1	0	0	0	0	0	3	12
1983	1	0	3	1	0	0	1	1	1	0	5	13
1984	1	2	1	2	1	0	0	0	0	2	2	11
1985	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	2	5
1986	0	0	2	1	0	0	0	2	0	0	5	10
	20	15	13	8	8	0	3	4	4	2	22	99

PILOTI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	X	P
BOBBY UNSER												
1979	6	2	1	1	2	0	1	0	0	0	1	14
1980	4	2	1	0	0	0	0	0	0	0	3	10
1981	1	2	1	0	0	1	1	0	1	0	5	12
	11	6	3	1	2	1	2	0	1	0	9	36
BILL ALSUP												
1981	0	0	1	1	0	0	0	2	0	0	2	6
KEVIN COGAN												
1982	0	1	1	1	2	0	0	0	0	2	5	12
AL UNSER												
1983	1	4	1	3	1	0	0	0	0	0	3	13
1984	0	0	2	1	1	1	0	3	0	1	7	16
1985	1	2	3	3	1	0	1	0	0	0	3	14
1986	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4
	2	6	6	7	3	1	1	3	0	1	17	47
JOHNNY RUTHERFORD												
1984	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	3
MIKE THACKWELL												
1984	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
DANNY SULLIVAN												
1985	2	1	1	2	2	0	0	2	0	0	6	15
1986	2	1	0	1	0	0	0	0	1	0	4	10
	4	2	1	3	2	0	0	2	1	0	10	25
Percentuali di vittorie 12.6%												
Percentuali entro i primi 5 50.8%												
Percentuali entro i primi 10 65.3%												
RIASSUNTO												
PILOTI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	X	P
Donohue	3	4	0	2	0	3	2	0	0	0	15	29
Hobbs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Bettenhausen	2	3	2	1	1	2	0	1	0	0	13	25
Johncock	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Hiss	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	1	4
Allison	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	5	6
Sneva	3	10	9	2	3	4	2	1	1	2	17	54
Andretti	2	2	2	3	2	0	0	1	0	3	7	22
Mears	20	15	13	8	8	0	3	4	4	2	22	99
B. Unser	11	6	3	1	2	1	2	0	1	0	9	36
Alsup	0	0	1	1	0	0	0	2	0	0	2	6
Cogan	0	1	1	1	2	0	0	0	0	2	5	12
A. Unser	2	6	6	7	3	1	1	3	0	1	17	47
Rutherford	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	3
Thackwell	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
Sullivan	4	2	1	3	2	0	0	2	1	0	10	25
TOTALE	47	50	38	30	24	12	11	14	7	10	129	372

IGLOcar®

IL FRIGORIFERO ELETTRONICO PER AUTO CHE NON CONOSCE STAGIONI

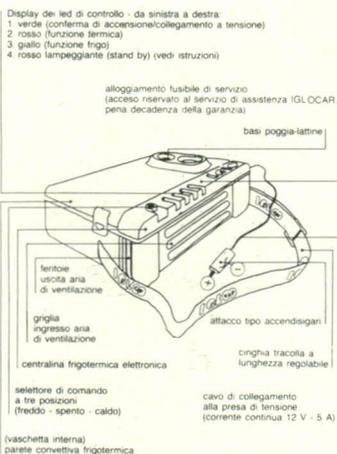


Il progresso tecnologico si fa strada nel mondo dell'autoaccessorio

Una eccellente sintesi di tecnologia spaziale ed elettronica: l'IGLOCAR, frigorifero portatile, scaldavivande-bevande dalle caratteristiche sorprendenti.

Caratteristiche tecniche:

- Peso: 4,2 Kg (a vuoto)
- Dimensioni: Esterne 285 x 420 x 165 mm. vaschetta: 190 x 350 x 95 mm
- Capacità: 6 litri
- Alimentazione: corrente continua 12V (batteria auto o alimentatore 12V 5A)
- Assorbimento max 5A - 60 watt
- Livello frigorifero: +2°C a regime con temperatura amb. sino a 30°C.
- Livello termico: +75°C a regime con temperatura amb. sino a 10°C.
- Semplicità di comando: mediante commutatore a tre posizioni
- Semplicità di controllo: mediante display a quattro led luminosi
- Semplicità di collegamento: mediante inserimento universale della spina nella presa di bordo dell'accendisigari.



La METALCO di Castelfranco Veneto, industria leader in vari settori che spaziano dalla meccanica ai componenti d'arredamento, ha messo a punto questo moderno frigorifero/scaldavivande dalle caratteristiche tecniche e d'impiego sorprendenti. Quante volte durante viaggi, trasferte, gite con o senza familiari, bambini e amici, ha avuto la necessità o il desiderio di un "magico scomparto" per riporre, conservare bibite fresche, prodotti deperibili o addirittura alimenti caldi. Nessuna, auto moto o barca, è oggi dotata di un accessorio così utile e confortevole da impiegare anche in sedi di lavoro disagiate, nelle escursioni in mare o in montagna, per uno spuntino caldo ai campi di sci.

DUE PRODOTTI IN UNO:

a tutte queste esigenze risponde oggi IGLOCAR sintesi delle più moderne tecnologie spaziali ed elettroniche. Da FRIGORIFERO, con resa eccellente, si trasforma in efficiente SCALDAVIVANDE/BEVANDE.

AFFIDABILE:

per tecnologie e materiali.

PRATICO:

per compattezza, capacità, alimentato semplicemente dall'accendisigari dell'auto, con buona autonomia una volta staccata l'alimentazione.

SICURO:

grazie al controllo elettronico salvabatteria.

IGLOcar®

non è solo utile, è anche un'originale idea regalo; approfitti subito dell'offerta promozionale a un prezzo particolarmente vantaggioso reso possibile dall'acquisto diretto. Compili il presente tagliando per acquistare il suo IGLOCAR scegliendo la forma di pagamento preferita: riceverà IGLOCAR direttamente a casa sua senza aggiunta di spesa alcuna.

IGLOcar®

è un prodotto Metalco divisione Frigicar

La piramide di Penske

segue

permesso a Penske e all'equipe di Alan Jenkins di costruire l'intera vettura senza rivolgersi a fornitori esterni, almeno per quello che riguarda le parti più importanti. Una delle grandi manie di Penske è data dalla paura che gli avversari gli copino le soluzioni più geniali. Non a caso i suoi box sono meglio custoditi di Fort Knox. La possibilità di lavorare con questi sistemi molto sofisticati ha permesso alla squadra di mettere in pista ben tre vetture tutte ugualmente competitive e in grado di dire la loro per le prime piazze in ogni appuntamento. Penske, infatti, si affida a tre piloti vincenti come Rick Mears, Danny Sullivan e Al Unser sr. Mentre Mears porta avanti lo sviluppo della nuova Pc 15, Al Unser e Sullivan corrono con le più convenzionali March. Nel team è stata accolta con maggiore fervore la pole di Mears in Canada nella 200 Miglia di Sanair piuttosto che uno dei successi degli altri due piloti. Per sincerarsene basta fare quattro chiacchiere con Rick Mears, 35 anni di Wachita. Rick nella sua lunga carriera ha già vinto una ventina di gare di F. Indy e ha guadagnato una cifra pari a sei miliardi di soli premi. Un veterano, quindi, che al pari del suo team manager Penske, non ha perso affatto la voglia di primeggiare. «Quella della pole con il motore Chevrolet montato sulla Pc 15 è stata una delle soddisfazioni più grosse: abbiamo avuto la dimostrazione nei fatti che la nostra vettura era frutto di un buon lavoro. Infatti non appena la partenza al palo è stata ufficializzata sono corso al telefono per avvisare Roger che non era presente». Hai ottenuto la pole proprio sul tracciato di Sanair, una pista a cui sono legati spiacevoli ricordi, è vero? «Fino al 1984 non ci avevo mai corso. Poi nei quindici minuti in cui ho cercato di imparare il tracciato ho avuto un grave incidente che mi ha tenuto bloccato buona parte della stagione scorsa. Ancora oggi il piede fratturato, o per meglio dire maciullato, di tanto in tanto si fa sentire anche se ho recuperato la piena funzionalità dell'arto. Aver conquistato proprio a Sanair la pole è motivo di ancor più grande soddisfazione».

— Cosa accadde? «Ho cercato di infilarmi in un varco fra le vetture di Rahal e di Fabi durante le prove del venerdì quando la mia ruota anteriore destra ha toccato la posteriore sinistra di Fabi. Sono finito in testa-coda, ho colpito il muretto e la vettura ci ha strisciato per molti, troppi metri. Ho avuto fratture varie ai piedi, ma ora come vedi sono di nuovo nella mischia». — È vero che dovevi passare al mondo dei Gran Premi? Come mai hai rifiutato l'offerta di Bernie Ecclestone?

«Dovevo andare alla Brabham, era già tutto deciso, ma poi sono rimasto disgustato delle diatribe che con lo sport non avevano nulla a che fare e ho preferito allora rimanere in America. Con Penske non ci sono problemi, tutto è chiaro e cristallino in partenza. È davvero il massimo che un pilota possa sperare». Roger, il perfezionista annuisce, ma è convinto che si possa fare sempre meglio. □

BUONO D'ORDINE IGLOCAR

DESIDERO RICEVERE:

- N° 1 IGLOCAR a L. 198.500 (IVA e spese postali comprese)
- N° 2 IGLOCAR a L. 192.500 (cadauno, IVA e sp. post. comprese)
- N° ... IGLOCAR a L. 186.500 (cadauno, IVA e sp. post. comprese)

PAG.: subito, allego assegno n° _____ banca _____ intestato a METALCO S.R.L. contrassegno postale

COGNOME _____

NOME _____

VIA _____ N. _____

CITTÀ _____ PROV. _____ C.A.P. _____

IGLOCAR è garantito 12 mesi

Qualora non risponda alle caratteristiche tecniche ve lo restituirò entro e non oltre 15gg. dal ricevimento e sarò rimborsato

Ripartendo il vostro Cod. Fisc. _____ FIRMA _____

P. IVA _____ vi rimetteremo fattura senza ulteriori oneri.

Compilare in ogni parte e spedire a: METALCO s.r.l. - casella postale 42 - 31033 Castelfranco Veneto (TV).

IGLOcar® è un prodotto Metalco divisione Frigicar.



Sopra, Mario Illean il tecnico che ha progettato il motore otto cilindri Chevrolet studiato dalla Illmor Engineering. Eccolo accanto alla Penske spinta dal motore Gm (FotoCevenini)

IL MOTORISTA/Parla Illean

«Spodesteremo il Cosworth»

ALLA fine del 1983 Roger Penske si è recato a Detroit per parlare di affari con i reponsabili della General Motors. A tal proposito giova forse ricordare che Roger è uno dei più grossi rivenditori di Cadillac negli Usa e possiede migliaia di camion che affitta sotto l'egida della Hertz. Il motivo che aveva spinto Roger a far visita ai dirigenti del colosso automobilistico americano non aveva, quindi, alcun legame con le corse. Senonché nell'occasione ha avuto modo di conoscere anche alcuni

esponenti che si occupano del settore sportivo della Gm. Chiacchierando e, quasi per scherzo, nacque l'idea di far correre un motore Chevrolet nelle gare di F. Indy. Siccome Penske non è certo il tipo da perdere tempo in ciance ha subito cercato di concretizzare l'operazione che si è conclusa con la firma di un «Joint venture» fra la Gm e la Penske Corporation per la realizzazione di un nuovo propulsore per la F. Indy. Le spese di sviluppo sarebbero state divise in parti uguali fra Penske e General Motors. Nel gennaio '85 Penske è volato in Inghilterra per contattare due ingegneri che avevano lavorato alla Cosworth: Paul Morgan e Mario Illean. I due hanno costituito la Illmor Engineering che si è occupata dello studio e dello sviluppo dell'atteso motore Chevrolet. Nel frattempo ha preso contatti con Alan Jenkins che aveva collaborato con John Barnard alla realizzazione della McLaren bi-campione del mondo e gli ha commissionato il nuovo telaio per Indy. Un anno dopo alla 200 Miglia di Phoenix debutta la nuova Pc 15 alla guida del campione in carica di F. Indy Al Unser sr. e dopo uno sviluppo durato cinque mesi la vettura spinta dal motore Chevrolet conquista a Sanair la pole position. Parliamo allora con Mario Illean, l'uomo del motore Chevrolet.

— Quando ha cominciato a pensare a questo propulsore?

«Nel gennaio 1984».

— Lei proviene dalla Cosworth: sono in molti a dire che il motore Chevrolet non è altro che una copia del Dfx. È vero?

«Non è affatto vero. Sono le regole della F. Indy che rendono molto simili i due propulsori. L'otto cilindri a V di 90 gradi è l'unico motore su cui si può lavorare sfruttando al meglio le possibilità regolamentari. Con gli accessori non bisogna andare, infatti, a sporcare l'aerodinamica molto importante specie nelle gare sulle piste ovali dove si raggiungono velocità molto elevate. La dimostrazione arriva da Ferrari e Porsche decise a entrare in F. Indy: entrambe hanno optato per un motore a otto cilindri dalle stesse caratteristiche».

— Poteva anche puntare sul sei cilindri, perché ha escluso questa soluzione tecnica?

«Non credo per questo tipo di corse al sei cilindri, mentre l'otto risponde appieno ai requisiti dettati dal regolamento».

Le sue società fatturano 800 milioni di dollari l'anno

Penske, re Mida dell'auto

A lato, uno dei 23 mila furgoni Hertz-Penske che il team manager di F. Indy affitta negli Stati Uniti. Questa non è che una delle molteplici attività che impegnano il costruttore americano (FotoCevenini)



ROGER PENSKE non si occupa solo ed esclusivamente delle corse automobilistiche. Il «Ferrari d'America», come viene soprannominato oltre Oceano, infatti, ha un'attività molto diversificata anche se sempre legata al mondo delle quattro ruote. Sposato con Katy, padre di cinque figli, a 49 anni Roger non ha ancora perso la voglia di vincere. Dopo un inizio agonistico con le moto che stava per costargli una gamba nel '66 Penske mette in piedi un team con Mark Donohue ingegnere e pilota. Da quel momento infila una serie di vittorie che spaziano dalla F. Indy, alla F. 1, dalla Can Am. Alcuni anni prima aveva acquistato una concessionaria Chevrolet a Downey in California che oggi è uno dei punti di vendita Cadillac più importanti degli Usa. Recentemente ha anche acquistato la concessionaria «Longo Toyota» la più grande del mondo che ogni anno vende qualcosa come 18 mila vetture. Ma i suoi interessi spaziano oltre: Penske si occupa con profitto anche di pneumatici, serie televisive, allevamenti di cavalli da corsa. Ma volendo rimanere al mondo dell'auto, tema sicuramente più attinente, si scopre che Roger affitta sotto il nome di Hertz-Penske camion in 620 punti degli Stati Uniti. La sua «flotta» è

composta dalla bellezza di 23 mila camion. Distribuisce inoltre i prodotti della «Detroit diesel Allison» nell'area metropolitana di New York, Long Island e nel nord del New Jersey. Ma non è ancora abbastanza per un tipo come Penske. Roger, infatti, amministra (ma vuole fare concorrenza a Bernie Ecclestone almeno negli Usa?) il Michigan International Speedway e il Grand Prix di Cleveland. Le società di Penske fatturano circa 800 milioni di dollari all'anno! Il «Capitano» impiega 3200 persone ripartite in 186 posti differenti, disseminati in 32 stati dell'Unione. Se si considera che Penske dedica la maggior parte del suo tempo alle corse si capisce quanto grande sia il suo amore e la sua passione per il mondo agonistico: due vittorie a Indianapolis, 47 successi in gare di formula Cart sono un bottino che parla da solo. Se a tutto ciò aggiungiamo anche 55 pole position, 50 secondi posti, 43 terzi e 33 quarti non è difficile capire quanto sia ricco il palmares di questo team manager che si è permesso anche il lusso di vincere un Gran Premio di Formula 1 con John Watson nel Gp d'Austria del 1976. «E non mi sono ancora stufato — dice — sto aspettando il primo successo della Pc 15». □

«Spodesteremo il Cosworth»

segue

— Seguendo una tradizione della Penske le caratteristiche tecniche del motore sono rimaste segrete. Nascondete qualcosa di nuovo, ci sono materiali speciali?

«Per ora non abbiamo voluto dare troppi ragguagli. Non tanto per la stampa, quanto per la concorrenza che potrebbe copiarci. Comunque posso smentire l'uso di metalli speciali come il titanio o delle ceramiche. Fra l'altro, almeno per ora, non abbiamo nemmeno sviluppato l'elettronica. È ancora troppo presto».

— Di quanti cavalli disponete, «Settecento...» dice ridendo.



—Ma non vale la pena fare un nuovo motore per poi disporre solo di 700 cavalli quando c'è sul mercato il Cosworth che può arrivare tranquillamente a 800 cavalli?

«Se devo essere sincero, devo ammettere che quello della potenza è un valore che non posso ancora rivelare».

— All'inizio della stagione avete avuto dei problemi con questa nuova unità motrice?

«A parte gli inevitabili problemi di gioventù che si riscontrano in ogni progetto non abbiamo incontrato difficoltà particolari a dimostrazione della validità del lavoro, specie se si considera che si trattava di un motore montato su una monoposto del tutto nuova. Penske aveva capito il problema iniziale:



In alto, riunione tecnica dello staff Penske: il pilota Rick Mears relaziona al tecnico Jenkins e al team manager l'andamento della nuova Pc 15, la monoposto spinta dal motore Chevrolet (a lato) con la quale il «Capitano» vuole interrompere l'egemonia delle March e delle Lola (FotoCevenini)

ha acquistato un telaio March sul quale abbiamo potuto sviluppare il Chevrolet, mentre di pari passo continuava la messa a punto della Pc 15. Lavorando contemporaneamente su due fronti abbiamo presto ottenuto ottime prestazioni, tant'è che a Sanair siamo riusciti a conquistare la pole position con il fantastico Mears. È stato un momento meraviglioso, quasi piangevamo io e il mio socio Morgan».

— A che regime gira il suo motore?

«A Michigan girava a 11.600 giri al massimo, ma non si tratta ancora di un regime definitivo: più avanti con l'adozione di un'elettronica più evoluta potremmo girare ancora più in alto».

— Ma non c'è una proposta regolamentare per limitare i giri del motore a 10 mila. Al proposito che cosa ne pensa?

«Io sono contrario a questo provvedimento. Se vogliamo limitare le alte velocità devono ridurre gli alettoni e non limitare il motore perché questa è l'unica parte della macchina dove tecnologicamente si può ancora fare molto».

— Quanto è costata la realizzazione del motore Chevrolet?

«Sicuramente non quanto si va fantasticando in giro. Dal disegno allo sviluppo abbiamo speso non più di cinque milioni di dollari».

— Quante unità avete costruito finora?

«Siamo arrivati a dieci».

— Quante persone sono coinvolte in questo programma?

«Siamo in ventotto e lavoriamo in esclusiva per Penske».

— Per quello che concerne il futuro elettronico di questo motore lavorate insieme alla Gm?

«No, anche la parte elettronica è totalmente a nostro carico. Non a caso abbiamo degli ingegneri che stanno lavorando solo su questo aspetto molto importante».

— Molti sostengono che lei e Morgan abbiate portato con voi molta della tecnologia della Cosworth. Cosa c'è di vero?

«È assolutamente falso: forse nella struttura esterna può somigliare al Cosworth, ma in realtà è completamente diverso. Fra l'altro io alla Cosworth non ho mai lavorato al motore per le gare Indy, ma solo a quello di F.1, quello della seconda generazione, si trattava tanto per intenderci del propulsore che aveva Alboreto a Detroit quando vinse con la Tyrrell».

— Il Chevrolet pensate di metterlo sul mercato o lo darete solo a Fittipaldi come avete già detto?

«Non abbiamo ancora deciso nulla in merito. L'idea di venderlo è molto allettante perché si può rivelare un buon affare».

— Se non avesse avuto limiti che motore avrebbe disegnato?

«Certamente un 12 cilindri. Ora comunque mi interessa rendere vincente l'otto cilindri».

Come si può dargli torto? □

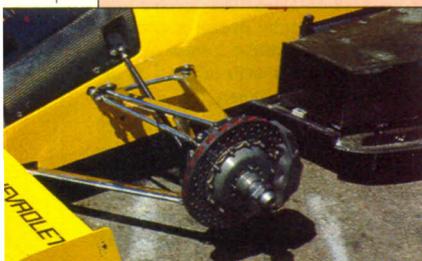
Il MOTORE/Pochi i dati del Chevrolet Segreto di Pulcinella

A PRIMA vista sembra un Ford Cosworth ma in realtà il motore Chevrolet di Formula Indy ha certe particolarità, anche strutturali, che lo differenziano dall'illustre predecessore. Innanzitutto è di dimensioni minori e molto più leggero; questo per fermarci alla semplice occhiata superficiale e esterna. Di fatto, anche se tutto è avvolto nel mistero, sembra che la creatura dell'Ilmor, la piccola azienda dei tecnici transfughi della Cosworth che hanno coinvolto nel progetto la General Motors, abbia all'interno parecchie novità. La cilindrata totale è di 2646,9 cc. Per il momento le altre cose che si conoscono dell'unità è che ha otto cilindri, quattro alberi a cam-

me e quattro valvole per cilindro. Per il resto il buio più assoluto: né un dato di potenza massima né uno sul peso. La concezione di base ha privilegiato la migliore fase d'aspirazione e l'introduzione di coefficienti d'attrito molto bassi per consentire la massima affidabilità. L'albero motore, realizzato in acciaio temperato, poggia su un piano di 180° al fine di permettere a ogni fila di cilindri di operare come se si trattasse di un quattro cilindri, avendo cioè i tempi di scappamento equamente ripartiti. Per ora l'elettronica dell'Ilmor è ridotta ai minimi termini ma sono previsti massicci investimenti (quasi un miliardo di lire) per svilupparla. □



Sopra, il motore Chevrolet a otto cilindri a V di 90° montato sulla Penske Pc 15. Sotto, la nuova sospensione anteriore (FotoCevenini)





kspeed-West

STA

MONZA — Il lunedì mattina, dopo il Gran Premio d'Italia, non è stato poi così semplice convincere Massimo Cecconi, Ernesto Ferrauto, Salvatore Roggio, Pietro Astara e Luca Adriani, fortunati vincitori del concorso «Vieni a Monza con Autosprint a conoscere il team Zakspeed»,

che la loro formidabile, indimenticabile e quasi certamente irripetibile esperienza, era terminata. Una esperienza cominciata il giovedì prima, quando nella hall di un albergo milanese, luogo d'incontro con i nostri lettori, era avvenuto per loro il primo impatto col mondo della F.1 con l'emozio-

nante visione del massimo esponente dell'automobilismo sportivo mondiale: Jean Marie Balestre. Da quel momento, è stato un susseguirsi di momenti emozionanti, durati la bellezza di quattro giorni ma per soddisfare tutte le curiosità dei nostri lettori, avreb-

segue

"Sempre piú difficile, Nigel. Tutti stanno mordendo l'asfalto per vincere..."



Lettori in pista

segue

bero dovuto essere almeno il doppio.

L'OSPITALITÀ del Team Zakspeed-West, ha persino stupito il gruppetto dei «fortunati»: «Fin dal primo momento, a cominciare dallo stesso Zakowski, ci è stata riservata un'accoglienza veramente calorosa. Sempre soddisfatte le nostre domande e le nostre richieste, ovviamente fatte nei limiti del possibile. Per i giorni di permanenza all'autodromo, il van e la hospitality Zakspeed-West, sono stati la nostra base di appoggio, praticamente la nostra casa. Ne eravamo quasi diventati padroni, liberi di muoverci come e quando meglio credevamo. È stata un'esperienza davvero indimenticabile che ben difficilmente riusciremo a cancellare dalla nostra mente. A proposito, ripetetela anche il prossimo anno, chissà che qualcuno di noi, magari io, non torni a vincere». Queste parole di Ernesto Ferrauto, arrivato dalla

lontanissima Marsala, sono il commento unanime del gruppetto. Hanno colpito la semplicità di Rothengatter, la gentilezza di Palmer, subito diventati «amici di sempre» che anche nei momenti di maggior lavoro, senza alcuna difficoltà si sono sempre resi disponibili. Ma per i nostri lettori, tutto l'ambiente era nuovo; il paddock un sogno per non parlare dei box. Sfiurare l'ex campione del mondo Jackye Stewart o avere l'autografo di Prost, di Piquet e degli altri campioni fino a qualche giorno prima, era pura utopia e altrettanto lo era poter «rubare» una immagine alla telecamera della Rai mentre Zermiani intervista Berger. Tutto questo, grazie a Autosprint e al Team Zakspeed-West è diventato realtà.

I MINUTI, le ore, sono trascorse inesorabilmente per i nostri amici che, hanno riempito ogni istante della loro trasferta a Monza approfittandone per scattare un'infinità di immagini, da poter

segue



Al fianco di Palmer le emozioni non sono mancate. Sopra, «vittima» delle esibizioni del pilota Zakspeed è Ernesto Ferrauto (FotoAmaduzzi). Sotto, i nostri lettori ritratti con Zakowski, eccellente padrone di casa, mentre in basso è Rothengatter che posa coi nuovi amici (FotoMingardi)



Premiati dal pronostico

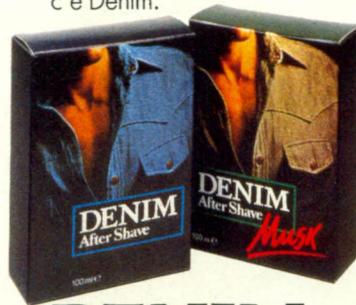
ANCHE per questa ennesima iniziativa di Autosprint, una delle tante proposte quest'anno ai nostri lettori, era necessario un pronostico per vincere. I partecipanti, dovevano individuare con esattezza il vincitore del Gran Premio di Austria e indicare con maggiore approssimazione il tempo impiegato dallo stesso a coprire l'intera distanza della gara. Il più bravo tra i «veggenti», è stato Ernesto Ferrauto che si è avvicinato di soli 9" al tempo impiegato da Prost, vincitore del Gran Premio e ovviamente indicato come tale. Alle spalle del migliore, si sono classificati nell'ordine: Massimo Cecconi, Pietro Astara, Salvatore Roggio e Luca Adriani. □

DENIM '86

SEMPRE SU WILLIAMS.

In formula 1 quest'anno c'è profumo di sfida.

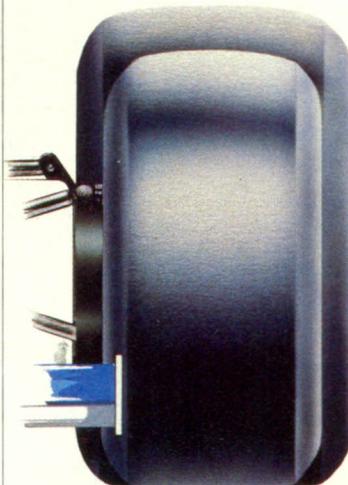
Nelson Piquet e Nigel Mansell, piloti del team Denim, corrono per vincere. Sulle piste di tutto il mondo dove c'è sfida, dove c'è competizione, c'è Denim.



DENIM

Per l'uomo che non deve chiedere. Mai.

"E noi lasciamogli la polvere, Nelson!"





Lettori in pista

segue

mostrare con stima agli amici, comuni mortali che, i box, i piloti e tutti i protagonisti della F.1, vedono solamente attraverso le immagini delle riviste specializzate o della televisione. Loro, invece, i fortunati, potranno dire parlando di Alboreto o di un altro pilota: «Io l'ho visto da vicino. Con Palmer, ho anche fatto un giro di pista a Monza e siamo diventati amici». Anche la gara vera e propria, ha riservato tante sorprese: dalla entusiasmante prestazione fornita da Alboreto, fino a che il motore della sua risorta Ferrari non lo ha tradito, al magnifico terzo posto di Stefan Johansson, giunto alle spalle dei due indiscussi protagonisti di questa edizione del Gran Premio d'Italia: Nelson Piquet e Nigel Mansell. L'unica delusione è venuta dalla sfortunata prova fornita dai loro due beniamini, Jonathan Palmer e Huub Rothengatter, traditi dalle loro monoposto per noie meccaniche.

LA PARTE più eccitante di questa avventura, memorabile è forse il caso di dire, è stata senz'altro la conclusione di tutto, in pista a Monza il lunedì mattina dopo il Gran Premio. Con una nuova Ford Escort Turbo, Jonathan Palmer ha inanellato giri su giri, portandosi a fianco i nostri

lettori. Staccate mozzafiato, escursioni sui cordoli, controsterzo a ogni curva e qualche testa-coda, il tutto sopportato egregiamente dalla strapazzata vettura della Ford, sono stati gli ingredienti che hanno consentito di chiudere nel migliore e più appassionante dei modi, un'esperienza così ricca

di avvenimenti. Peccato per Luca Adriani che ha dovuto salutare gli amici al sabato per via degli esami di riparazione. Per lui, resta un poco di amaro in bocca vedendo queste fotografie, ma siamo sicuri che almeno il prossimo anno sarà promosso a giugno.

Ettore Mingardi



Lezione di controsterzo per Pietro Astara, seduto al fianco di Palmer sulla Ford Escort Turbo, che ha retto in maniera eccellente alle sollecitazioni cui è stata sottoposta. A fianco, Palmer, durante il pranzo conclusivo, mentre risponde alla fila di domande rivolte dai vincitori del concorso (FotoAmaduzzi)

Foto GIOVANELLI



BEATI GLI ULTIMI



EUROTURISMO/La Toyota ipoteca il titolo

Negli schieramenti di partenza e nelle classifiche d'arrivo le piccole Corolla sono sempre relegate nelle posizioni di rincalzo. Eppure, grazie a un regolamento anacronistico che premia i successi di classe alla stessa stregua di quelli assoluti, i giapponesi, imbattibili nella 1. divisione, riusciranno a spuntarla nel campionato continentale

di Maurizio Ravaglia

TROVARLE nelle zone più alte e nobili delle competizioni dell'Euroturismo è impossibile e, per scovare il loro nome, bisogna scendere a ritroso attorno alla ventesima posizione. Eppure le terribili Corolla Gt, a torto considerate una sorta di «fanalino di coda» delle corse continentali, stanno per regalare alla Toyota il

segue

La Toyota Corolla Gt del team svizzero Bemani ha ottenuto finora sette delle undici vittorie della Casa giapponese in 1. divisione mettendo ormai l'ipoteca sull'Euroturismo (FotoStudio'83)



Beati gli ultimi

segue

titolo riservato alle Marche nel campionato d'Europa vetture turismo Gruppo A. Undici vittorie di classe (la 1. divisione fino a 1600 cc), in undici gare disputate sono lo «score» da primato di queste misteriose Corolla: neppure le Alfa Romeo Gtv6 sono riuscite in tanto nelle passate stagioni. Misteriose perché corrono in fondo al gruppo, in una splendida solitudine fatta di lotte in famiglia: i confronti tra Rover

Vitesse, Volvo 240 turbo, Ford Sierra e Bmw 635 Csi, ovvero le protagoniste assolute, del Turismo Speciale, spesso oscurano la lotta peraltro accesa tra le varie Corolla Gt presenti, che nel giro di due anni hanno «spazzato» via Volkswagen Golf Gti e Audi 80. Sebbene la matematica non abbia ancora consegnato l'alloro europeo alla Casa niponica (e sarebbe la prima volta che il titolo andrebbe al di fuori del «Vecchio Continente»), tuttavia non si vede chi e come possa impensierirle quando mancano tre appuntamenti alla fine del campionato (Zolder, Jarama e Estoril). La minaccia

della Bmw 325i, che correndo e vincendo nella 2. divisione fino a 2500 cc prende punti pieni, è più teorica che reale: per aggiudicarsi il titolo la Bmw dovrebbe piazzare la sua veloce berlinezza al primo posto di classe in tutti e tre le corse che ancora restano a calendario, mentre la Toyota dovrebbe subire una battuta d'arresto. Una situazione, questa, quasi impossibile da avverarsi, anche perché per la Toyota i dieci risultati validi (i quattro peggiori vanno scartati) corrispondono già ai punti massimi assegnabili. Presenti nel Gruppo A fin dal 1982, le

segue



Sopra, si prepara una Toyota per la vittoria (Attualfoto). A lato, la Bmw 325i regina della 2. divisione è l'unica capace di insidiare le Corolla (FotoStudio'83)

Toyota Corolla 16V Gruppo A

MOTORE: anteriore longitudinale; 4 cilindri in linea; 4 valvole per cilindro. Cilindrata 1587 cc; alesaggio per corsa 81x77 mm; rapporto di compressione 12:1. Potenza massima 175 cv a 8000 giri/minuto; coppia motrice max 25 kgm a 5800 giri/minuto. Distribuzione: due alberi a camme in testa. Alimentazione: iniezione elettronica D-Jetronic Nippon-denso.

TRASMISSIONE: ruote motrici posteriori; cambio Toyota a 5 rapporti con innesti frontali. Differenziale autobloccante (70 per cento). Frizione monodisco.

SOSPENSIONI: anteriore a ruote indipendenti schema McPherson, ammortizzatori idraulici-telescopici montati su snodi sferici (uniball); posteriore ad assale rigido, ammortizzatori idraulici telescopici. Barra antirollio ant. e post.

IMPIANTO FRENANTE: 4 freni a disco autoventilanti.

DIMENSIONI E PESI: versione Gt - Lunghezza mm 3970; larghezza mm 1655; passo mm 2430; peso 830 kg. Versione Gt coupé: lunghezza mm 4180; larghezza mm 1625; passo mm 2400; peso 850 kg.



LA RIVALE/Titolo alla 325i se la Toyota non arriva più

La Bmw spera ancora

INDUBBIAMENTE la Bmw 325i rappresenta la vettura-sorpresa della stagione '86 dell'Euroturismo. Messa in pista da Ludwig Linder, trentaseienne tecnico tedesco specializzato sulle berlinezze di Monaco, la 325i ha poi trovato il suo «fantino» in Wilfried Vogt, uno dei tre conduttori in lotta per il titolo-piloti. La 325i-Linder si sta segnalando per quella che passa come la sua caratteristica più evidente: l'estrema affidabilità. Un episodio per tutti: alla 24 Ore di Spa-Francorchamps di inizio agosto, la due-porte bavarese si è presa il lusso di terminare quinta assoluta (e prima della 2. divisione fino a 2500 cc), precedendo vetture di potenza superiore. La 325i-Linder è anche il modello che sta portando il bottino maggiore di punti alla Bmw: sette successi di classe che lasciano ancora un lumicino di speranze alla Casa tedesca nella conquista del titolo-marche. Speranze che onestamente sono quasi impossibili visto come ormai il campionato sia della Toyota al 99 per cento. Ma quell'uno per cento... Comunque un risultato lo ha già ottenuto: battere la più sofisticata Mercedes 190 E 2.3-16 valvole. Sviluppata sulle

esperienze acquisite negli ultimi due anni con la 323i, la 325i-Linder può essere considerata come semi-ufficiale della Motorsport, che ha suggerito al preparatore tedesco molte modifiche, oltre a imporre i suoi piloti dello Junior Team, oltre a Christian Danner. La potenza del motore 6 cilindri 2494 cc della 325i è di 240 cv a 5800 giri, mentre il peso di 965 kg è molto vicino al minimo imposto per le vetture di 2. divisione (960 kg). Un contributo alle prestazioni della «piccola» Bmw (capace di toccare i 250 kmh) è dato dai pneumatici Pirelli, montati su cerchi da 8,5"x16" anteriori, e 9"x16" posteriori. A inizio stagione gli uomini del team Linder nutrivano qualche preoccupazione riguardo all'assetto della vettura sensibilmente sottosterzante. Dopo le prime due prove di campionato, la 325i è stata sottoposta a una serie di miglioramenti alle sospensioni, rivelatesi in seguito esatte: adesso i suoi piloti possono esclamare «come viaggiare su binari». Tra poco la breve carriera della 325i avrà termine, lasciando il posto alla M3, l'arma Bmw per il mondiale '87. □



Le Toyota impegnate nel campionato di Euroturismo sono due diversi tipi di Corolla: oltre alla Gt è scesa in pista anche la coupé (a lato) che si è subito espressa a buoni livelli (FotoStudio'83)

Per il titolo piloti decideranno gli scarti

IL REGOLAMENTO sportivo dell'Euroturismo assegna un titolo riservato alle marche e uno ai piloti. Quest'ultimi prendono punti sia con i piazzamenti di divisione (20 al primo, 15 al secondo, 12 al terzo, 10 al quarto e così via a scalare), sia con quelli della classifica assoluta che assegna 9 punti al primo,

6 al secondo, 4 al terzo, 3 al quarto, 2 al quinto e 1 al sesto. Accade così che un conduttore vincitore della corsa, e quindi anche della divisione, sommi 29 punti (20+9). Inoltre la classifica finale del campionato è stilata secondo i dieci migliori risultati ottenuti nelle quattordici corse in programma.

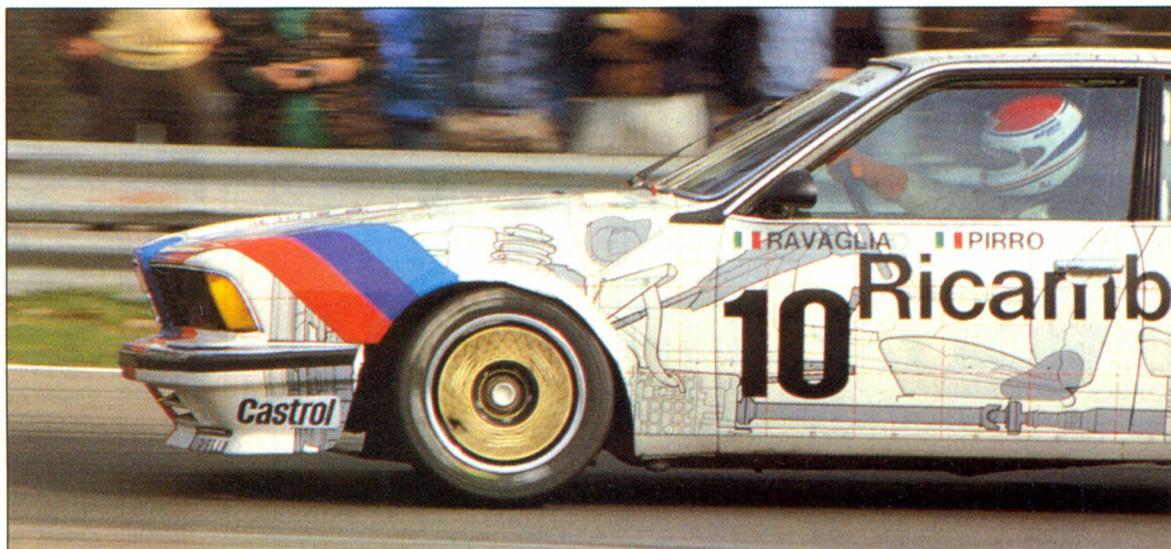
PILOTA	MONZA 23/3	DONINGTON 6/4	HOCKENHEIM 13/4	MISANO 4/5	ANDERSTORP 18/5	BRNO 8/6	ZELTWEG 15/6	NURBURGRING 13/7	SPA-FRANCORCHAMPS 2-3/8	SILVERSTONE 7/9	NOGARO 14/9	ZOLDER 28/9	JARAMA 12/10	ESTORIL 19/10	TOTALE PUNTI
1. Percy	29	29	13	16	13	21	29	13	—	16	2				181
2. Vogt	23	21	—	22	20	20	2	15	22	20	12				177
3. Ravaglia	—	21	—	29	—	7	16	29	16	21	29				168
4. Walkinshaw	29	29	13	16	13	21	—	13	—	16	2				152
5. Hoelzl	12	—	12	20	—	20	15	20	20	10	20				149
6. Quester	16	—	21	13	3	4	16	7	29	21	10				140
7. Lindstrom	6	—	29	6	29	29	—	3	—	13	21				136
8. Lingmann	12	—	12	20	—	20	15	20	—	10	20				129
9. Ostreich	23	21	—	22	—	—	—	—	22	20	12				120
10. Hoyer	—	20	6	—	20	15	20	15	—	15	8				119
Nielsen	—	20	6	—	20	15	20	15	—	15	8				119
12. Cecotto	6	—	29	21	16	16	—	3	4	2	21				118
13. Grandberg	—	16	—	6	29	29	—	—	—	13	16				109
14. Berger	—	21	—	29	—	7	—	—	16	—	29				102
15. Hammelmann	10	10	—	10	12	15	12	6	—	12	8				95
Allam	21	13	—	—	10	10	3	—	9	29	—				95
17. Olofsson	—	16	—	21	16	16	—	—	4	2	16				91
18. Danner	—	—	—	12	20	20	—	—	22	—	15				89
19. Hahne	—	—	—	—	21	13	29	16	9	—	—				88
Snobeck	17	15	20	16	—	—	—	—	—	—	20				88
Cudini	17	15	20	16	—	—	—	—	—	—	20				88
22. Seikel	15	—	15	12	8	6	—	—	10	8	12				86
Suster	15	—	15	12	8	6	—	—	10	8	12				86
24. Muller Phil.	20	—	20	15	12	—	12	—	—	6	—				85
25. Eichmann	20	—	20	15	—	—	—	—	20	—	—				75
26. Micangeli Mas.	—	—	12	12	—	10	15	—	21	—	4				74
27. Vojtech	—	8	10	—	—	10	15	10	—	8	6				67
28. Thim	—	20	6	—	20	—	20	—	—	—	—				66
Hass	12	—	8	6	—	12	8	—	20	—	—				66
30. Brancatelli	—	13	—	—	21	13	—	16	—	—	—				63
Walterscheid	10	10	—	10	—	15	12	6	—	—	—				63
32. Alber	—	15	8	—	15	—	8	—	—	—	15				61
Hulme	—	—	—	—	10	10	3	—	9	29	—				61
34. Rossi	—	—	—	—	7	—	21	10	21	—	—				59
35. Micangeli Mar.	—	—	—	8	7	—	—	10	21	8	4				58
Rensing	16	—	—	13	3	4	—	7	—	—	15				58
37. Bychl	—	—	—	—	12	—	6	10	15	4	6				53
38. Stallman	—	12	10	—	—	10	—	12	—	6	—				50
Ley	—	12	10	—	—	10	—	12	—	6	—				50
40. Mayer	—	—	8	—	15	—	8	—	—	—	15				46
Charoux	—	15	8	—	—	—	8	—	—	—	15				46
Wollstadt	12	—	8	6	—	12	8	—	—	—	—				46

Tutti gli altri classificati

43. Pirro, Dieudonne 45; 45. De Dryver, Van Dalen 38; 47. Metge 36; 48. Soper, Niedzwieder, Duffer 35; 51. Joosen 31; 52. Hodgetts, Micangeli Mau., Muller Sigi 31; 55. Tassin, Heger, Fermine 29; 58. Ognio 28; 59. De Liedekerke 26; 60. Castagna, Lombardi 25; 62. Drovandi 24; 63. Bertinchamps, Calderari, Destich, Salam 23; 67. Enge, Bosshard 22; 69. Weaver, Hofmacher, Haidacher, Heyer, Coronel, Van de Beek, Muller 21; 76. Moss, Klammer, Weidler, Sigala, Moffat, Brock 20; 82. Carlsson 18; 83. Haezebrouck 17; 84. Sourd, Smadja, Burton, Schoerg 16; 88. Rutten, De Lesseps, Reinell, Grassetto, Naddo, 15; 93. Cipolli, Palma, Gasparri, Trolli 14; 97. Chrichton, Dickson, Guyaux 13; 100. Hill, Minshaw, Sytner, Catsers, Van Ommen, Fruhauf, Holvoet, Faustein, Bovj, Maillien, Hohenecker, Kobelt, Weyman, Dalm, Schnurr, Cambiaghi, Capra, Grandi, Grano 12; 119. Felder, Schenk, Cremer Ch., Cremer G. Gillesen, Lohmann, Orlandi, Camathias, Wergnitz, Barron, Gruen, Pekkala, Toffoli, Calamai, Toby, Giroix 10; 135. Cipriani 9; 136. Remion, Hardy, Close, De Deine, Tolfo, Corradin, Vullo, Colzani, Doeren, Haldy, Goering 8; 147. Siena; Sears, Rouse, Da Schio 7; 151. Lurquin, Noirhomme, Cohen, Sagne, Kirby, Dooley 6; 157. Verne, Hemmes, Grimard, Baldi, Francia, Malcher, Villamil, Sasiambarena Fornage, Surer, Pietromarchi, Heukelom, Katsers, Grohs 4; 171. Ballot Lena, De Radigues, Rahier, Di Gioia, Voulaz, Smith, Sidery, Gerold, Oppitzhauser, Feitler 3; 181. Van Esch, Verhaegen, Raes, Esser, Offermann, Giudici, Briozzo, Lovato, Pacher, Speake, Newman 2; 192. Grice, Bowkett, Baigent, Lowe, Winkelhock, Lavaggi, Simonsen, Stureson 1.



Percy (in alto) con la Rover Vitesse e Ravaglia (a lato) con la Bmw 635 Csi sono i due piloti che si disputano il titolo piloti del campionato turismo: l'italiano nel gioco degli scarti è favorito per la vittoria finale anche se è l'inglese a guidare ora la classifica. Ravaglia potrebbe così succedere nell'Albo d'Oro a Gianfranco Brancatelli campione '85 (FotoStudio '83)



Beati gli ultimi

segue

veloci Corolla Gt, sia in versione tre volumi sia Gt coupé, stanno raccogliendo in questa stagione i loro risultati più probanti. Ma qual è il segreto di tanta competitività? Innanzi tutto la Corolla (unica tra le 1600) adotta la sofisticata soluzione della testata a quattro valvole per cilindro che consente potenze di 175-180 cv. Poi il basso peso, quasi al limite degli 800 kg fissati per le 1600, in grado di conferire alla piccola della Toyota una eccellente maneggevolezza: a Nogaro, dove si è corsa l'11. prova del

I PILOTI/Ravaglia succederà a Brancatelli?

Continuità tricolore

L'italiano se la deve vedere con Percy e Vogt: i due lo precedono, ma ha il vantaggio di non dover scartare punti

I GIOCHI di squadra: sarà questo il tema dominante delle ultime tre prove dell'europeo turismo '86? Sembrerebbe proprio di sì, vista l'incertezza che ancora regna per quanto riguarda il titolo-piloti. I team ufficiale della Rover e della Bmw si fronteggiano apertamente, i loro piloti sono in lizza per il campionato e adesso, alla stretta finale, tutto è concentrato su questi uomini: Win Percy per la casa inglese, Roberto Ravaglia per quella di Monaco di Baviera. Percy è al comando della classifica provvisoria, Ravaglia è terzo e l'outsider Vogt, secondo grazie alle prestazioni in 2. divisione, potrebbe recitare il ruolo di arbitro nella disputa finale tra i due. La situazione appare quindi ancora fluida. Ma vediamo quali sono le reali possibilità dei tre contendenti. Delle quattordici corse in programma, ogni pilota dovrà scartare i peggiori quattro piazzamenti, per cui alcuni si vedranno costretti a eliminare punti «buoni». Percy Vogt e

Ravaglia dopo Nogaro hanno già scartato un «risultato» nullo ciascuno, ma mentre i primi due dovranno poi gettare punteggi pieni, Ravaglia da qui alla fine del campionato non eliminerà più niente avendo già quattro «nulli». L'italiano prima-guida della Bmw è quindi in una situazione che gli consente di tralasciare ogni tatticismo. Inoltre la sua 635 Csi pare attraversare una «seconda giovinezza» tecnica, cosa che invece non può dirsi della Rover Vitesse di Percy, non più quel mostro di potenza di inizio stagione: Ravaglia è poi galvanizzato dal recente successo di Nogaro, il terzo personale. Vogt, il terzo incomodo, non dovendo lottare per l'assoluto cura il suo orticello in 2. divisione con la Bmw 325i: ma la Motosport lo lascerà «libero» di vincere nella sua classe (sottraendo così possibilità al compagno di marca Ravaglia) o lo consiglierà per la «causa comune»? I chiarimenti si vedranno già da Zolder la prossima settimana. □

campionato, le Corolla sono state capaci di essere più veloci rispetto a vetture di cilindrata maggiore nella percorrenza delle strette curve del tortuoso autodromo francese. Lo sviluppo delle Corolla Gt per il Gruppo A ha visto impegnati soprattutto due team; il «Bemani Motorenbau» del tecnico svizzero Bernhard Bühler, specialista di motori Toyota-16 valvole (ha preparato anche il 2000 con cui si cimenta in F. 3 Jo Zeller), e quello danese del «Toyota Castrol», considerato un po' come la squadra semi-ufficiale. I risultati di quest'anno sembrano dare ragione a Bühler: le Corolla allestite a Beinwill am See hanno infatti vinto sette delle undici gare fino a oggi disputate, grazie ai piloti svizzeri Eichmann e Mueller e ai tedeschi Lingmann e Hoelzl. Il team «Toyota Castrol», dato favorito a inizio stagione, ha dovuto invece accontentarsi di tre successi, che portano la firma dei piloti danesi John Nielsen (niente a che fare con «big John» della F. 3000), di Erik Hoyer e di Kurt Thiim, fresco vincitore del campionato tedesco '86 Produzione. Un'affermazione è pure andata alla Corolla del «Toyota England» nel Tourist Trophy a Silverstone. Insomma, come dire che alla fine l'alloro europeo per la giapponese Toyota passerà per Germania, Danimarca, Svizzera e Inghilterra. Davvero un titolo «multinazionale». □

SPECIALE/Atmosfera Anni 50 nella californiana Palm Springs

C'ERA UNA VO IN AMERICA

Alcuni tra i più grandi piloti americani del passato sono convenuti sulla vecchia pista che vent'anni fa tenne a battesimo un'intera generazione di campioni. Vetture prestigiose, dalle Formula 1 alle Can Am, hanno fatto rivivere un'epoca gloriosa, dimostrando che il passato, a volte, può confondersi con il presente suscitando magici connubi

di Len Frank e Guido Schittone

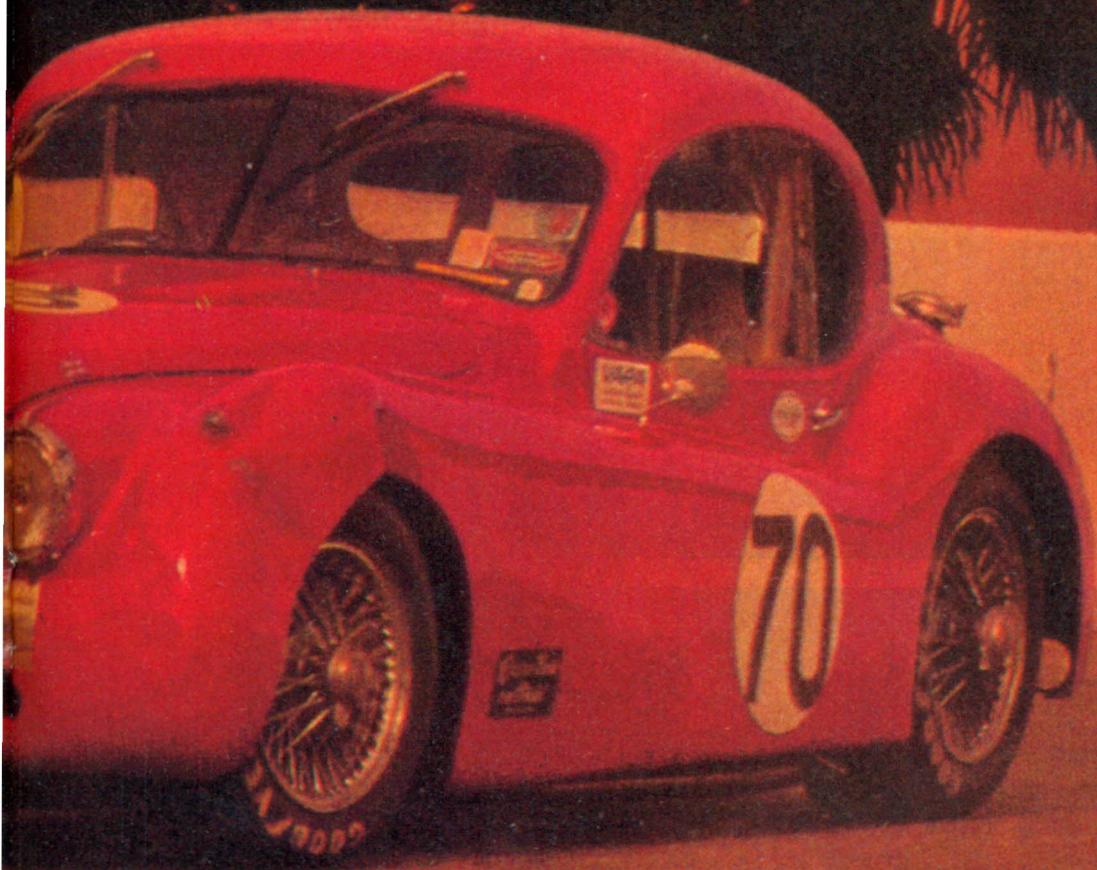
PALM SPRINGS - California dreaming, sognando la terra arsa dal sole, col suo mare schiumoso, immensa cartolina pubblicitaria del mito americano. Palm Springs è una località stupenda a 180 chilometri a est di Los Angeles. La chiamano il "posto delle palme", angolo africano dove calano tramonti rosso fuoco che vi avvolgono in un'atmosfera ovattata. Negli Anni 50 questa località era teatro di moltissime corse automobilistiche. Sfide infernali avvenivano su un lungo nastro d'asfalto ricavato da una pista d'atterraggio. Più o meno quello che accadeva a Santa Barbara, non molto distante da Palm Springs. Non erano compe-

segue

Il tramonto è calato su Palm Springs, avvolgendo con la sua magia una parte del vecchio automobilismo



ATA



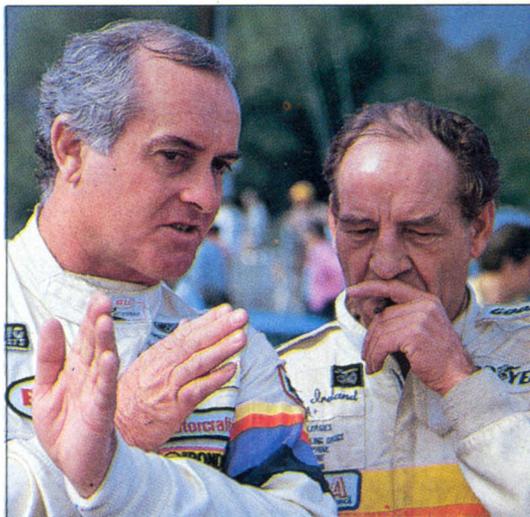
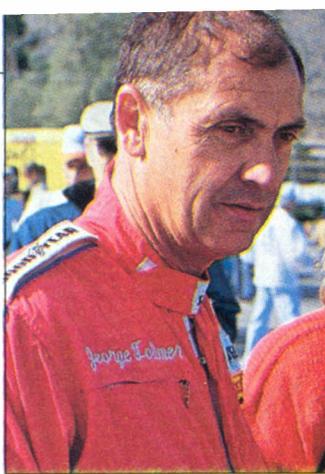
C'era una volta in America

segue

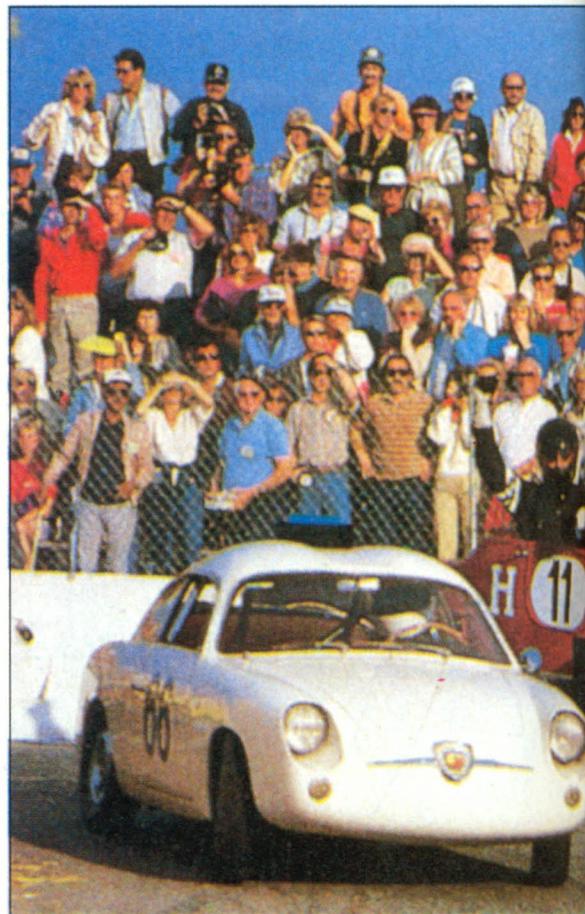
tizioni importantissime, non c'erano i grandi campioni. Indianapolis era lontano, faceva parte di un altro continente. Però molti di coloro che negli anni seguenti avrebbero dominato la 500 Miglia e spesso le corse del mondiale di Formula 1 sono nati, agonisticamente parlando, proprio dove le palme colorano la primavera. Nella vita si ritorna sempre al punto di partenza. È inevitabile. Non esiste nessuno che non provi qualche rimpianto del passato. Quando Rohmer, il recente vincitore del festival del Cinema di Venezia, sostiene che nessuno, tra gli esponenti della Nouvelle Vague, rimpiange la giovinezza, dice cose vere. Eppure ognuno di loro è tornato indietro, mettiamo guardando quei difficili anni con occhio critico. I piloti giunti a Palm Springs, invece, l'hanno fatto per divertimento. Ora hanno abbandonato l'automobilismo. È gente che vive facendo il giornalista, chi l'industriale, chi il manager d'azienda. Tornare al volante di «vecchie» vetture è sorriso, seppur dipinto di malinconia. Proprio come le palme della California all'imbrunire.

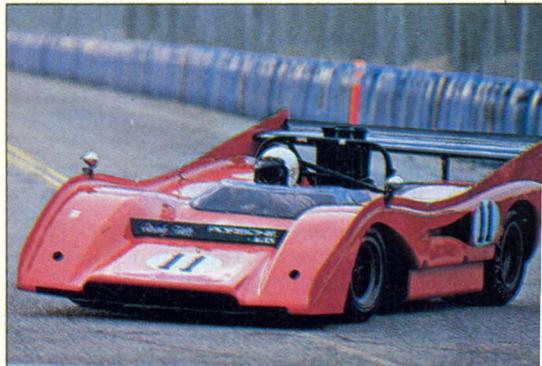
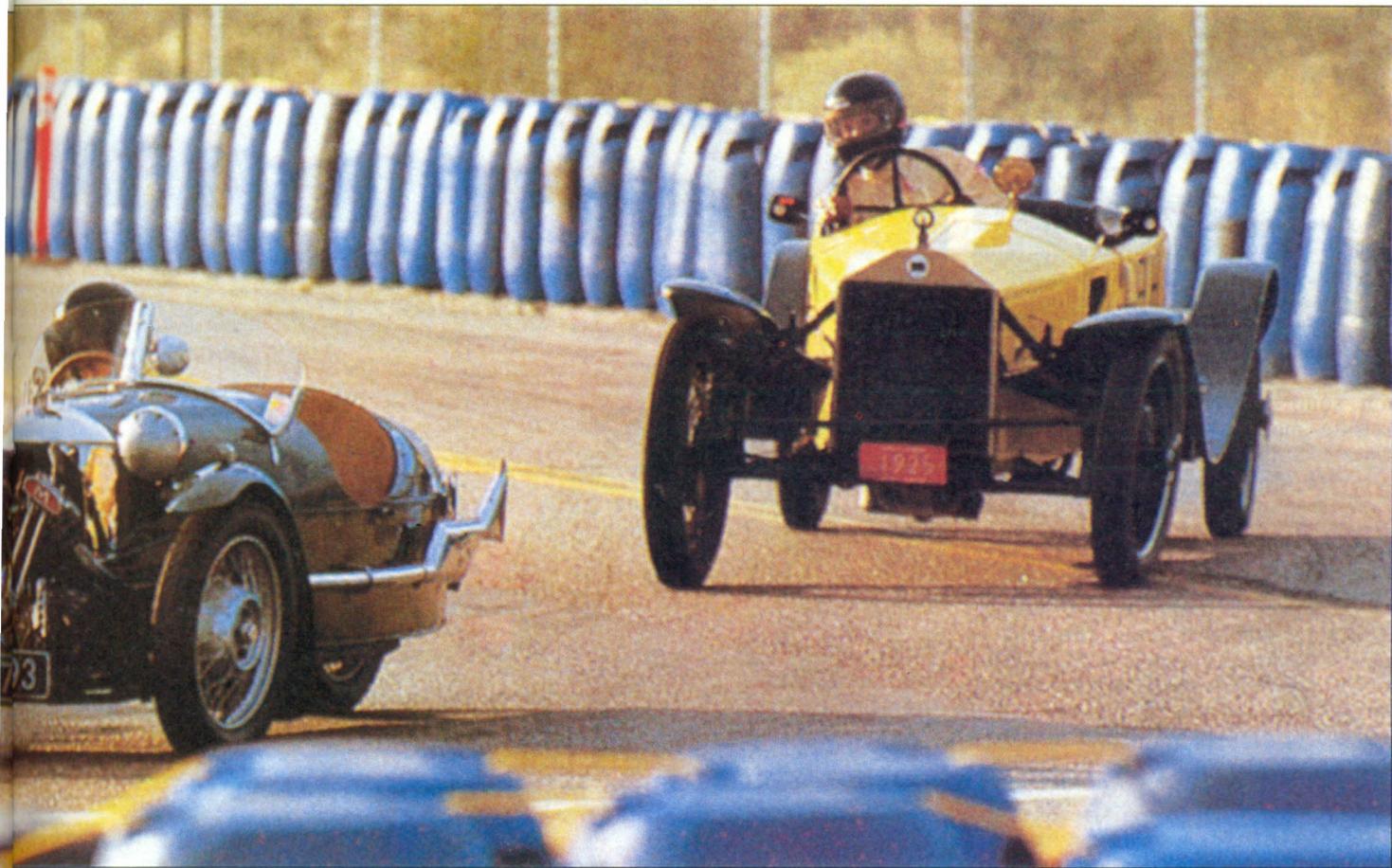
AVEVANO le tute ignifughe, i caschi della loro epoca. A Palm Springs sono giunti Dan Gurney su una Maserati, Phil Hill su Ferrari, Stirling Moss su Lotus, Bob Bondurant su Chevrolet Corvette Grand Sport, Innes Ireland su Cooper, Dick Guldstrand su Abarth, Ronnie Bucknum su Austin Healey. E ancora Scooter Patrick, Danny Ongais, George Follmer, Jack Brabham e via dicendo; vecchie glorie che volevano gridare la loro presenza, mostrare di non aver perduto l'esuberanza di vent'anni fa. In pista, ai box, c'era una confusione micidiale. Gli organizzatori volevano a tutti i costi il remake. Non è andata esattamente come speravano: più che a Palm Springs del '55 pareva di essere calati nella notte luminosa di una Las Vegas meccanica, con la vocetta femminile dei croupier che risuonava nei viali, le canzoni delle bionde platinat e super dotate che cozzavano contro immensi cartelloni pubblicitari a luci intermittenti. Insomma, più che una corsa d'altri tempi, si era calati nel bel mezzo di un film pazzo.

segue



Carrellata di grandi campioni a Palm Springs: nell'ordine a sinistra George Follmer, Bobby Unser, Bob Bondurant insieme a Innes Ireland, Danny Ongais. A destra, duello mozzafiato tra una Morgan a tre ruote e una Lancia. Sotto, contrasto tra due epoche: una Abarth Zagato del 1958 infila una Lancia del 1925. Più a destra, una Bentley 4500 comanda un gruppone di veterane mentre l'ex campione del mondo Phil Hill è pronto per partire al volante di una Talbot-Lago. All'estrema destra, Stirling Moss non ha perso l'abitudine ai numeri spettacolari. Eccoli a ruote inchiodate su una Jaguar C. Più pulito di lui è Scooter Patrick sulla McLaren M8F Can Am.





C'era una volta in America

segue

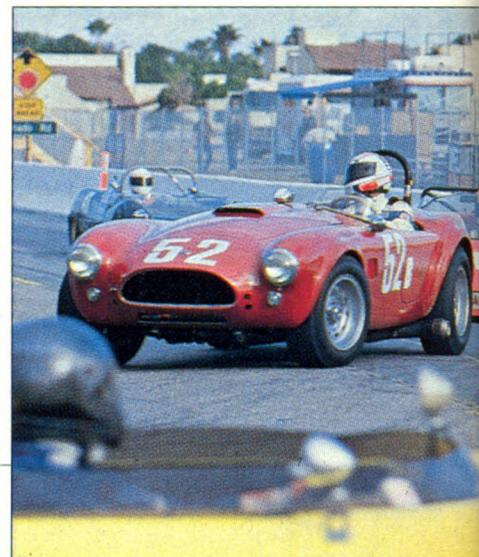
AVETE presente i box di un Gran Premio di Formula 1? Ebbene a confronto delle giornate di Palm Springs sono «terra di nessuno», dove tutto è silenzio e ombre cinesi si proiettano verso il deserto, dissolvendosi. Addirittura l'aspetto cromatico della faccenda era migliore; le nonne e le... sorelle maggiori (eh sì, Lola T70, Lotus a turbina per Indy, McLaren M8 Can Am non sono poi così decrepite) erano lustrate meglio delle Force di Alan Jones e Tambay a Monza, riflessi argentati si spandevano sulle Abarth e Frazer Nash, le gomme non avevano macchia alcuna né detriti di fanghiglia quasi fossero passate da un meticoloso lavatore pochi secondi prima. Non c'erano dubbi: sapete, le ragazzine graziose del liceo potevano dirvi poco. Ma cosa è successo quando hanno compiuto trent'anni? Vi hanno ispirato sicuramente di più, forse perché diventate donne, dalle forme definite, il passo sicuro, la conoscenza esatta delle proprie possibilità. Così sono le vecchie auto: più belle, affascinanti di quando correvano. E scusateci se il paragone donne-vetture ci scappa sempre. È una cosa comune, non credete? Poi, una volta messe in moto, hanno inondato l'atmosfera di magici suoni. Non sterile musica da discoteca, fatta al computer, ma «sound» vero, aggressivo e dolce, caldo e sensuale, negro-bianco, Steve Winwood e Ray Charles assieme. A confronto i moderni, asfittici turbo ricordano i pessimi cartoons giapponesi, precetti, privi d'anima, con i volti dei personaggi tutti uguali. Walt Disney dove sei?

IL CONTRASTO, purtroppo, è venuto dai piloti: appesantiti dagli anni, le rughe sui loro volti screpolati a dimostrare che l'esistenza sta passando. Gli eroi non esistono più. Grandi personaggi vent'anni o dieci anni. Ora solo venerabili anziani, l'adipe in abbondanza che gonfia le tute Nomex. Reliquie da museo, da mettere in uno scaffale, dunque? No, è bastato vederli dipingere le traiettorie, sentire lo scandire delle cambiate, osservare i controsterzi decisi, gli occhi fissi verso un punto preciso dell'asfalto per comprendere che al volante erano sempre gli stessi. Ringiovaniti nello spirito, che forse mai ha perduto quella competitività dell'epoca d'oro. Il misto di vetture di Formula 1, Can Am, quattro ruote pre 2. guerra mondiale, pre conflitto di Corea era un cocktail un po' folle servito da un barman spiritato. Il tracciato si snodava attraverso due isolati e, in pieno rettili-



Sul circuito californiano si sono viste vetture da sogno: sopra una Stanguellini di F. Junior del 1959. A sinistra, una Cooper della stessa categoria del 1960. Sotto la magnifica Shelby Cobra di Jim Mapson affronta la variante davanti a una Abarth 2000. Era questo il punto più difficile di tutto il percorso

neo, una strettissima variante si parava di fronte ai conduttori. Non sono mancate le uscite, le toccate. È una delle ragioni per le quali le vecchie signore del passato al termine avevano lamiere distorte. Immaginatevi la nostra confusione mentale quando siamo andati a ritirare le classifiche. Eravamo convinti di aver pilotato una Rick Cole Siata o una Lotus di Formula 1. Invece nessuno ci aveva classificati. D'altronde non eravamo mai partiti, anzi non c'eravamo mai stati. E adesso ci stiamo domandando cosa abbiamo fatto quel weekend. Ma non importa. Ci siamo divertiti tantissimo. □

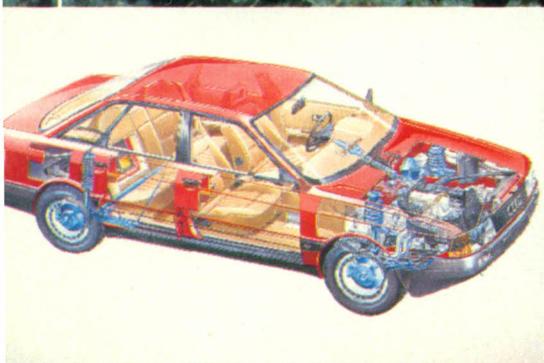


Le rarità si sono sprecate a Palm Springs. A destra, la Cooper di F. 2 del 1960 guidata da Froines. Sotto, una Allard J2X pressata da una Austin Healey. In basso, una Abarth 1000. Più a destra, la magnifica Lotus di Formula Indy mossa da un motore a turbina e la classica Lola T70



SULLA STRADA

Solo il nome è vecchio nell'A



NUOVE GEN

Rispetto al modello precedente la carrozzeria è completamente cambiata, anche sotto il profilo costruttivo. La gamma dei motori è quella a quattro cilindri della Casa di Ingolstadt. Eccellente l'aerodinamica e interessanti i prezzi che partono da sedici milioni e mezzo

di Carlo Massagrande



Audi 80 appena presentate

GENERAZIONI

FULDA — La campagna pubblicitaria tedesca che accompagnerà l'Audi 80 terza generazione la definirà semplicemente "la nuova", elencando poi, a parte, in pochi capoversi, le caratteristiche che la differenziano dalla 2. serie. Effettivamente la nuova Audi 80

rispetto alla vecchia è praticamente un'altra vettura: ne continua il nome, ma è tanto più moderna che avrebbe potuto essere battezzata dalla Casa con altra denominazione. Nata nel 1972, quindi ha già più di 15 anni,

segue



Nuove generazioni

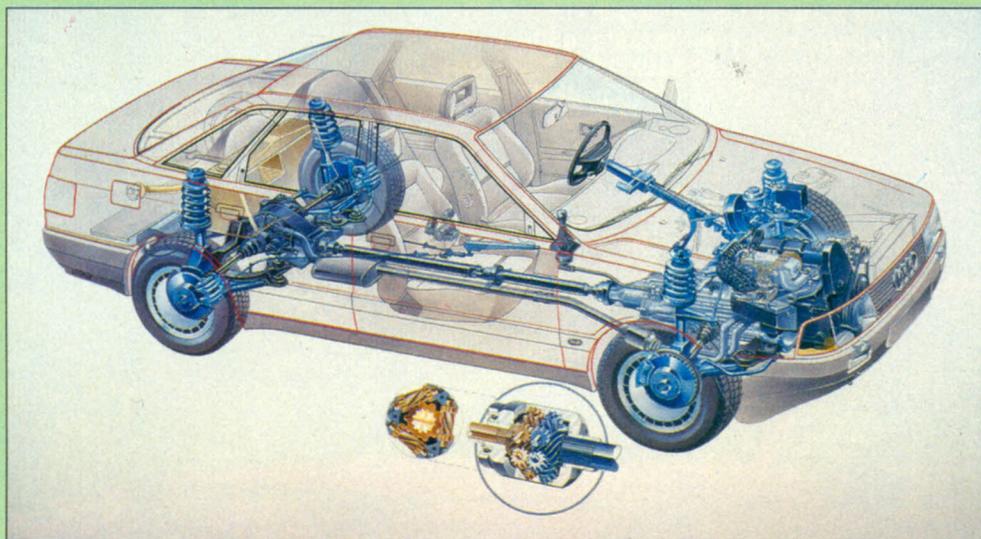
segue

venne ripresentata nella seconda veste nel 1978, questa è quindi la terza serie. È più compatta, più corta di 13 millimetri, ha un passo più lungo di 8 mm con carreggiate più larghe, di 16 mm quella anteriore e di 11 la posteriore: la carrozzeria è più tondeggiante, più moderna, più aerodinamica, tanto è vero che il suo Cx è passato a 0,29. L'abitabilità non

ne ha subito, anzi le sue dimensioni interne sono tali da renderla fra le più confortevoli della sua classe. È tutta realizzata in lamiera zincata non solo, ma riceve una zincatura totale della carrozzeria e un successivo ulteriore trattamento anticorrosivo per combattere la ruggine e conservare anche il suo valore commerciale nel tempo. Le motorizzazioni sono state affinate, meglio dire rielaborate. La meccanica soprattutto nella «quattro», presenta interessanti innovazioni, come pure su tutta la gamma sotto l'aspetto della sicurezza. Dell'altra Audi 80, che va in pensione, conser-

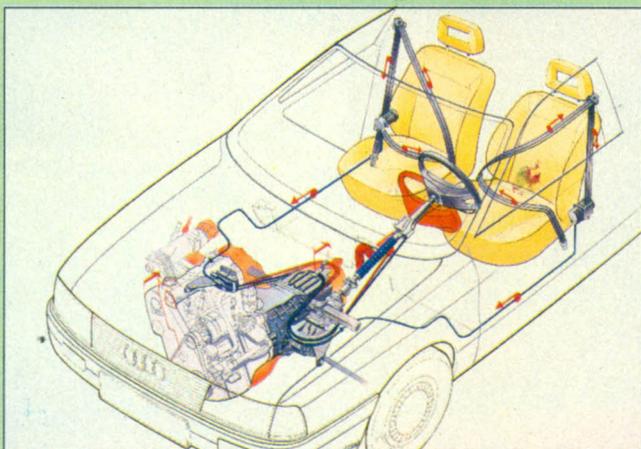
va la grande affidabilità, mentre si avvicina notevolmente, questa nuova, per caratteristiche tecniche e di design, alla sorella maggiore Audi 100.

IL TELAIO è quello precedente, ma le ruote ora sono da 14 pollici, i freni a disco (anche posteriormente nelle versioni più potenti), il volante è lo stesso dell'Audi 100 a 4 razze. Il cambio è completamente nuovo, in fusione di alluminio con anche la retromarcia sincronizzata, a quattro o cinque rapporti in Germania. Tutte le versioni che verranno importate in



Quattro integrale con il Torsen

L'AUDI 80 nella versione «quattro», a trazione integrale permanente, con tre differenziali identici (dei quali l'intermedio e il posteriore dotati di bloccaggi inseribili e disinseribili manualmente) vede, con la nuova versione, l'adozione del differenziale intermedio «Torsen», con ingranaggi a vite senza fine, che regola automaticamente la distribuzione della coppia motrice ai due assi dando per esempio maggiore coppia all'assale che ruota più lentamente. Un'altra novità è in tema di sicurezza passiva. Si tratta dell'inserimento, come optional, del sistema «procon/ten» completamente nuovo e meccanico: un cavo in acciaio imbriglia il cambio e tramite carrucole è fissato alla carrozzeria e al piantone dello sterzo in modo tale che in caso di urto frontale con arretramento del cambio, il cavo fa avanzare il piantone portando in avanti così il volante, verso la plancia, lontano dal corpo



del guidatore che viene sbalzato in avanti. Altri due cavi in acciaio sono collegati alle cinture di sicurezza e in caso di urto le «pre-tendono» riducendo così la sollecitazione sul corpo e la possibilità di slittamento sotto di esse, ancorando ancor più il corpo al sedile. □

In alto: è evidenziato lo schema della trazione integrale della Audi 80 «quattro» che ha tre differenziali, con quello intermedio Torsen. **Sopra:** il sistema di sicurezza, ottenibile come optional, denominato «procon-ten»





Italia e che saranno più accessoriate, lo avranno a cinque rapporti.

ORMAI tutte le Case automobilistiche indistintamente, pensano a migliorare il Cx in funzione del consumo carburante, della silenziosità di marcia e, a parità di motorizzazioni una più elevata velocità massima e di crociera (per esempio con il motore da 90 cv 1800 cc. la nuova Audi 80 raggiunge i 180 kmh contro i 170 del modello precedente). Così ne derivano vetture sempre più profilate, sempre più disegnate dal vento nelle apposite gallerie.

consente una velocità massima di 194 kmh (contro i 180 kmh dello stesso motore a carburatori che ha da 90 cv.) e una accelerazione da 0 a 100 kmh di 9"6 (contro gli 11"5 della versione carburatori).

IN TEMA di confort l'Audi 80 non è seconda alla concorrenza in particolare vanta sedili studiati e realizzati con diverse imbottiture, schienali di nuova forma, supporti laterali, cuscini più lunghi, ed una posizione più elevata, in grado di assicurare una migliore visibilità della strada. L'arretramento dei sedili anteriori è stato aumentato di 18 millimetri e le guide di scorrimento sono oblique. Questo significa che tirando in avanti il sedile si ha contemporaneamente una posizione più alta e invece arretrandoli si ottiene una posizione più bassa, come è logico tenendo conto delle diverse stature. Il parabrezza è molto inclinato e lascia passare in abitacolo molto sole. All'Audi si è ovviato con vetrate atermiche, con banda alta parasole sul parabrezza di tonalità verde e con un «tetto» sopra la plancia in materiale morbido, tale da creare una maggiore zona d'ombra sulle gambe. Il tergi-cristallo ha un campo di azione più vasto rispetto al modello precedente con bracci di lunghezza asimmetrica.



L'AUDI 80 si presenta in una sola versione di equipaggiamento per tutti i modelli: tuttavia con sovrapprezzo sono previsti equipaggiamenti più ricchi ed un cosiddetto pacchetto «sport», per le vetture di maggiore potenza. Comunque una lunga serie di optional, che vanno dal tettuccio apribile, agli specchietti laterali azionati elettricamente e riscaldabili, al sedile del guidatore a regolazione elettrica con memorizzatore, consente ad ogni acquirente di personalizzarla a piacere. Del bagagliaio si può dire che ha un cofano ben incernierato con portiera che si apre oltre la verticale, per una comoda sistemazione di bagagli. Questo a patto che le valige non siano tante e di non ampie dimensioni, perché lo spazio a disposizione non è molto o quantomeno non adatto a una berlina per famiglia: se poi invece di utilizzare la ruota di scorta ridotta, che può trovare alloggiamento sotto il pianale, si preferisce optare per quella di dimensioni normali (sistemata verticalmente), lo spazio utile si riduce ulteriormente. Nell'Audi 80 «quattro», il serbatoio carburante da 70 litri è realizzato con un incavo in alto al centro, che può ospitare un sacco portasci. In questa versione il bagagliaio è ancora più piccolo. La serratura del vano bagagli è integrata nel faro di retromarcia destro. Delle tante versioni prodotte per il mercato tedesco, in Italia verranno importate, con commercializzazione, a partire dal prossimo ottobre, solamente sei versioni; quelle più potenti, meglio equipaggiate e dotate di accessori divenuti di serie solamente per il nostro mercato tra cui proiettori più potenti del 20%. Per quello che riguarda le impressioni di guida è da dire che la turbodiesel con i suoi 80 cavalli si comporta bene sia in ripresa che in velocità, anzi molto bene se si considera la sua cilindrata che non raggiunge neanche i 1600 cc. Il cambio è ottimo e la silenziosità discreta. Buono il confort. La «quattro» a sua volta vale quello che costa: ed è impreziosita dal differenziale Torsen. Al volante si percepisce di disporre di una vera sportiva, che aiuta a correggere i piccoli errori. La frenata poi è veramente eccellente. □



I modelli per l'Italia

Modello	Cil. cc	Potenza cv/giri	Allestimento interno	Prezzo lire
Audi 80	1595	75/4500	Crayon	16.520.000
Audi 80 1,8 S	1781	90/5000	Serret	20.018.000
Audi 80 1,8 E	1781	112/5800	Serret	22.408.200
Audi 80 quattro	1781	112/5800	Serret	30.237.500
Audi 80 Turbodiesel	1588	80/4500	Crayon	19.440.500
Audi 80 Turbodiesel*	1588	80/4500	Serret	22.048.300

Prezzi iva compresa, franco Magazzini Generali.
* Con diverso allestimento.

A fianco si può notare la cura posta nella realizzazione dei sedili, estremamente avvolgenti oltre che adattabili nella maniera più completa alle esigenze delle singole persone, soprattutto in funzione della loro altezza. Il volante adottato è analogo a quello della serie 100. La strumentazione è di rapida e facile consultazione

L'Audi 80 si presenta con un cofano del vano motore più inclinato e più arrotondato, con parabrezza di maggiore inclinazione rispetto al modello precedente, con cristalli incollati alla carrozzeria. Le grondaie sono integrate nel tetto stesso e il Cx è così sceso a 0,29. È un poco più pesante del modello precedente (anche la zincatura pesa per esempio), ma con le nuove dimensioni, seppure contenute, si è in presenza di una più equilibrata distribuzione dei pesi. Ma anche il serbatoio carburante è più ampio, 68 litri, e tale da consentire, in considerazione dei parchi consumi, dei modelli diesel in particolare, autonomie elevate. Il turbodiesel, ora consuma meno e grazie all'intercooler, (che ha portato la potenza a 80 cv), raggiunge una velocità massima di 172 kmh. Le motorizzazioni sono state migliorate, sia quelle a benzina che quelle diesel. Il motore più potente è il 1800 cc a iniezione da 112 cavalli che

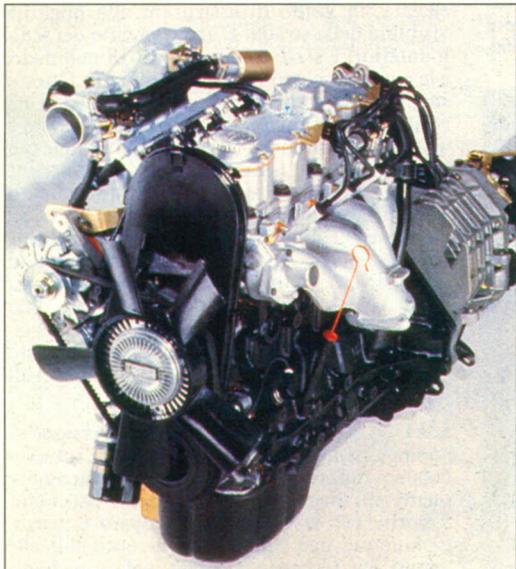


SULLA STRADA

L'Omega, a fianco, grazie anche all'andamento a goccia delle sue linee vanta un Cx record: 0,28.

Sotto: i nuovi motori a quattro cilindri con monoblocco in ghisa, testa in lega e albero a camme in testa. A centro pagina, in primo piano la coda dell'Omega è senza dubbio imponente.

Nella pagina accanto, lo schizzo evidenzia lo schema estremamente sofisticato delle sospensioni adottate dalla Opel



In arrivo l'erede della Rekord

Omega di precisione

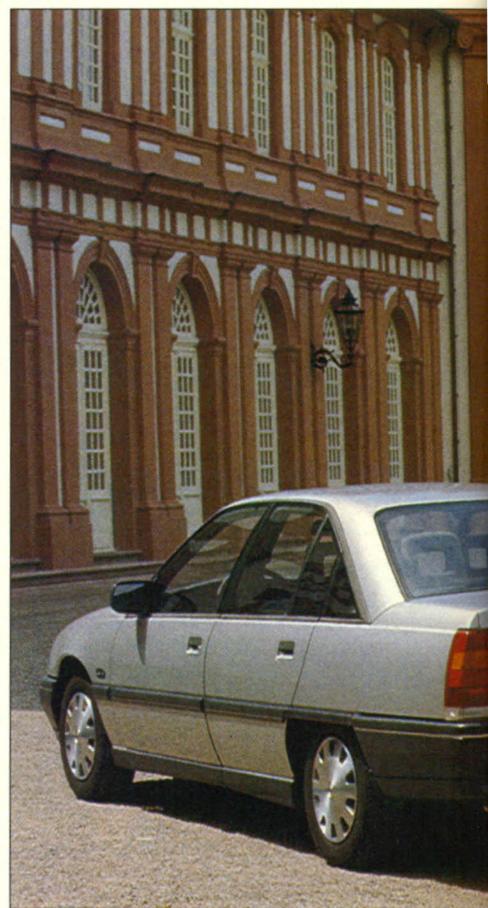
L'ultima nata della Opel si presenta con credenziali di notevole prestigio tra cui spiccano una aerodinamica di prim'ordine e una grande cura costruttiva. Buoni i consumi

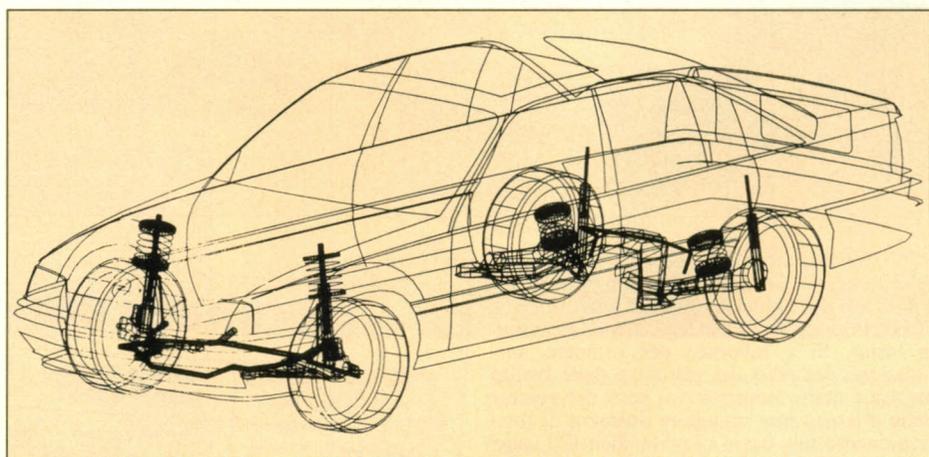
WIESBADEN — Omega, l'ultima lettera dell'alfabeto greco, ha dato il nome all'ultima nata di casa Opel. Si tratta della vettura destinata a sostituire l'ormai anziana Rekord, sulla breccia da decenni. Nata con il nome di Olympia nel 1935 (per onorare le Olimpiadi di Berlino del 1936) e poi trasformata in Rekord, in 50 anni, è stata prodotta in oltre 7.200.000 esemplari. L'Omega (con l'accento sulla O), si può dire che rappresenti un concentrato di tecnologia avanzata, sia meccanica che elettronica, dal design futuristico. E non è all'avanguardia solo quanto a progettazione, ma anche e soprattutto come metodologie costruttive. Questa nuova vettura vanta un innovativo sistema di sospensioni che garantiscono una tenuta di strada, tra le migliori in assoluto. È difficile capire mentre si guida se si è vicini al limite di aderenza o meno; di certo però la

tenuta è molto elevata. Il Cx è stato curato e portato addirittura a 0,28 nella berlina, e a 0,32 sulla station wagon. È il migliore tra quelli nel segmento delle berline medio-alte. Sono ormai lontani i tempi in cui la Opel puntava quasi esclusivamente sulla robustezza e sulla affidabilità. Ora si parla anche di design, di prestazioni, di confort e di consumi contenuti. Del resto nella realizzazione dell'Omega sono stati investiti 1500 miliardi.

NEI PROGRAMMI della Casa, due sono i modelli: berlina classica a tre volumi e station wagon entrambe con diverse motorizzazioni. Sei le versioni per il mercato italiano: 2,0 i benzina, 2,3 turbodiesel, 2,3 diesel aspirato, sia berlina che station wagon.

QUESTA NUOVA Opel ha la caratteristica linea a goccia delle vetture particolarmente





aerodinamiche. Imponente vista di coda, lo è meno nella parte frontale. Nulla è stato lasciato al caso: maniglie e tergicristalli sono a scomparsa, i paraurti hanno elementi integrati per eliminare i vortici d'aria provenienti dal sottoscocca. Parabrezza e lunotto a loro volta sono particolarmente inclinati e montati incollati al padiglione. I montanti sono arrotondati, i passaruote posteriori abbassati.

LA SOSPENSIONE anteriore è caratterizzata da un puntone con braccio a terra negativo che consente di compensare automaticamente uno sbilanciamento sullo sterzo. In altre parole, quando si presenta una situazione di aderenza non omogenea (in frenata o nel caso che una ruota finisca in una pozzanghera rimanendo improvvisamente rallentata) questo tipo di geometria della sospensione, non

necessita di interventi di correzione sul volante da parte del guidatore grazie ad una automatica sistemazione della convergenza della ruota in questione. La sospensione posteriore a ruote indipendenti a più punti di attacco, mantiene più costante l'inclinazione delle ruote e il comportamento della vettura indipendentemente dal carico. Nuovo lo sterzo, con una prontezza di risposta superiore del 24% a quella della Rekord. Il servosterzo è di serie su tutti i modelli, il volante è regolabile in altezza mentre il diametro di sterzata risulta di m. 10,8. Sono tutti elementi che indicano chiaramente la maneggevolezza di questa vettura.

L'IMPIANTO frenante è costituito da quattro freni a disco, quelli anteriori autoventilanti con servofreno di serie. L'impianto è a doppio

segue

Omega di precisione

segue

circuito con freni posteriori a circuito separato per una maggiore sicurezza, è poi possibile installare l'Abs che per altro è previsto di serie sulla versione Omega 3000 di prossima introduzione sul nostro mercato. Tre i motori che per ora, saranno disponibili in Italia: un quattro cilindri, 2000 cc a benzina con iniezione elettronica, un 2300 turbo diesel sempre quattro cilindri e un 2300 diesel aspirato.

a una campana pressofusa in lega, è stato studiato dal computer. I sincronizzatori sono stati potenziati, in relazione alla maggiore coppia da sopportare anche la retromarcia ora è sincronizzata. I rapporti sono stati tutti ravvicinati. Per quello che riguarda il cambio automatico a quattro rapporti, è stato adottato lo stesso della Senator con overdrive sulla marcia più lunga. Questo per avere una velocità elevata a regimi contenuti, con una ulteriore riduzione dei consumi. Il conducente, anche col cambio automatico, può comunque «partecipare». Ha infatti la possibilità di scegliere il tipo di guida: o sportiva, o economica o invernale, agendo semplicemente su un

apposito selettore. Per esempio inserendo la posizione inverno, per evitare slittamenti su eventuali fondi scivolosi alla partenza, l'avviamento avviene in terza marcia. Altro aspetto decisamente positivo della Opel Omega, è l'offerta agli occupanti in fatto di confort, abitabilità e sicurezza. Lo spazio, tanto nell'abitacolo e non a danno del bagagliaio, è veramente da famiglia al gran completo. In più è prevista la possibilità di carico attraverso l'abitacolo: il sedile posteriore ha lo schienale diviso e si può piegare in avanti in tre diverse posizioni con ampiezze asimmetriche. Quella centrale, più ridotta, permette carichi lunghi e stretti. Nel bagagliaio, tiranti elastici consen-



Oltre che in versione berlina la Omega è proposta anche station wagon. Questo secondo modello rispetto all'altra paga un coefficiente di penetrazione leggermente più alto: 0,32 anziché 0,28. Da qui le prestazioni leggermente inferiori della versione «familiare» rispetto a quella a tre volumi

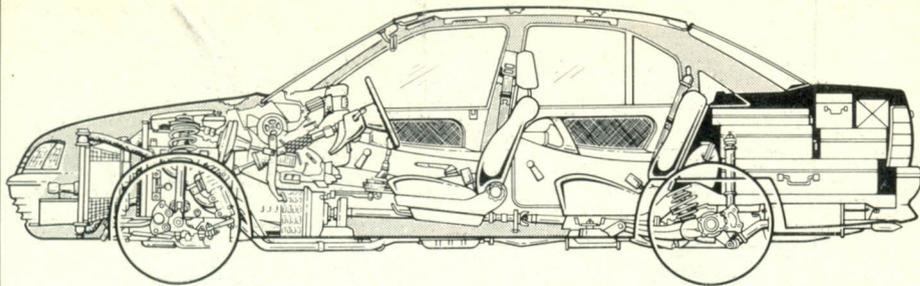
IL NUOVO motore 2,0 a benzina con iniezione elettronica Motronic, è derivato dal motore 1600/1800 delle Opel Ascona e Kadett (monoblocco in ghisa, testata in lega, albero a camme in testa). Si è lavorato per ottenere una riduzione del peso dei pistoni e delle bielle, mentre è stato aumentato il peso del volano onde ottenere una maggiore dolcezza di funzionamento alle basse velocità. Ben 122 sono i cavalli dichiarati dalla Casa. Da notare che in tutti i motori dell'Omega è applicato un dispositivo, comandato da un interruttore nel vano motore, che consente l'utilizzo di carburante con un minore numero di ottani. Ciò permette all'automobilista di «salvarsi» nei casi in cui è disponibile solo la benzina a basso numero di ottani, pur se in questo caso la combustione sarà momentaneamente meno efficiente. Inoltre è presente il cut-off (il dispositivo che blocca l'afflusso del carburante all'impianto di alimentazione al rilascio del pedale dell'acceleratore). Buoni, in ogni caso, gli interventi per ridurre i consumi. Il motore 2,0 i consuma meno, in virtù della soluzione adottata, del motore da 1800 cc.

TUTTO il sistema di trasmissione è rinnovato, dal volano al ponte posteriore. Il cambio a cinque marce è completamente nuovo. Più silenzioso rispetto a quello della Rekord grazie

Le Omega per l'Italia in sintesi

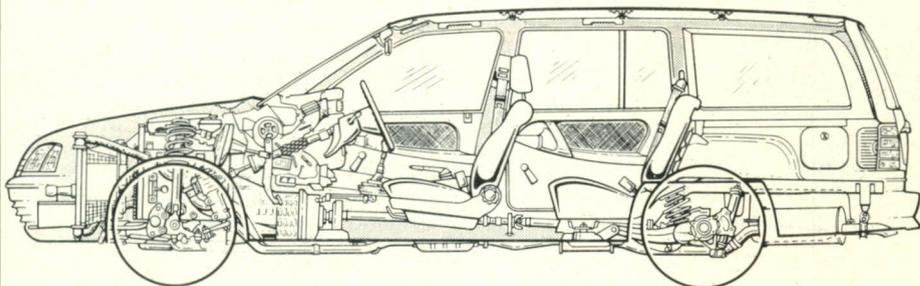
	Berlina 20i Cd (station wagon)	Berlina Turbodiesel Cd (station wagon)	Berlina Diesel (station wagon)
MOTORE	1998 cc con iniezione Motronic	2260 cc con turbocompressore	2260 cc aspirato
potenza max.	122 cv a 5400 giri	90 cv a 4200 giri	70 cv a 4400 giri
consumo a 90 kmh	17,8 kml (16,3 kml)	19,2 kml (18,1 kml)	19,2 kml (18,5 kml)
a 120 kmh	13,5 kml (12 kml)	13,9 kml (12,9 kml)	14,2 kml (13,3 kml)
urbano	9 kml (9 kml)	11,7 kml (11,7 kml)	12,1 kml (11,6 kml)
velocità max.	200 kmh (190 kmh)	176 kmh (170 kmh)	163 kmh (155 kmh)
da 0 a 100 kmh	10'' (11'')	14''5 (15''5)	19''5 (21,5'')
serbatoio	75 litri (70 litri)	75 litri (70 litri)	75 litri (70 litri)
bagagliaio	da 520 a 870 l. (da 1020 a 1870 l.)	da 520 a 870 l. (da 1020 a 1870 l.)	da 520 a 870 l. (da 1020 a 1870 l.)

(tra parentesi i dati delle station wagon)



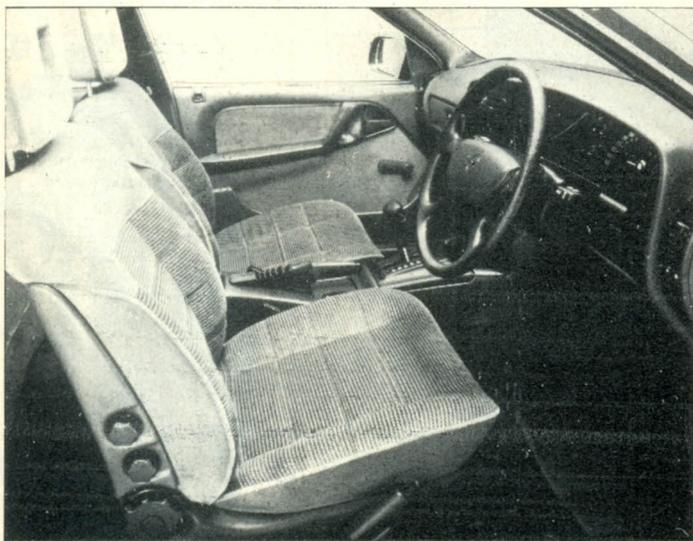
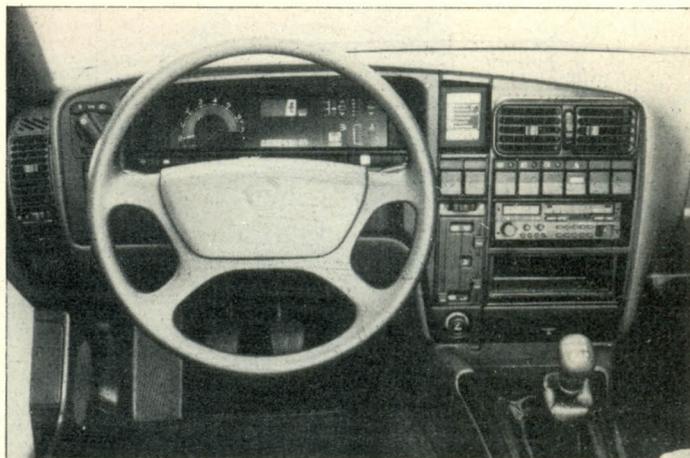
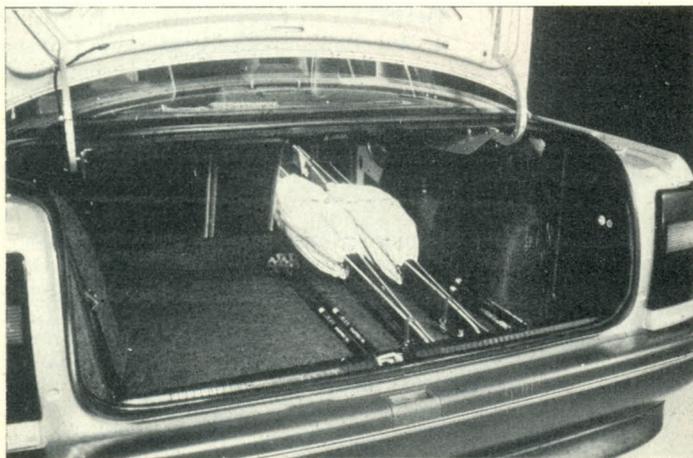
Spazio e confort non mancano

Sopra, lo spaccato della berlina, che ha una lunghezza totale di 4687 mm mentre la station wagon (sotto) è leggermente più lunga: 4730 mm. Entrambe le versioni sono larghe 1772 mm con un passo di 2730 mm. L'altezza, a pieno carico, per la tre volumi è di 1445 mm, per la station wagon 1480 mm. Le carreggiate sono, per entrambi i modelli: 1450 mm quella anteriore e 1468 mm quella posteriore



tono di fissare oggetti o valigie affinché non si spostino durante il viaggio. Cruscotto e plancia sono completamente nuovi e particolarmente armoniosi. L'impianto di climatizzazione è funzionale ed efficace e può essere integrato dall'aria condizionata, offerta come optional. Gli spruzzatori dei tergicristalli, per dare un'idea dell'accuratezza dei particolari, sono del tipo riscaldato. D'inverno impediscono che geli il liquido per pulire il parabrezza. La chiusura delle portiere è centralizzata con serratura antifurto. Cioè se sono chiuse dall'esterno, le portiere non possono essere aperte con la maniglia interna. Il volante è regolabile in altezza ed anche le cinture di sicurezza sono regolabili. Una interessante e funzionale soluzione applicata sulle Opel Omega è poi rappresentata dalla possibilità di avere l'autodiagnosi. Ad una apposita presa sistemata nel vano motore, si può applicare un tester portatile di controllo elettronico, chiamato «Tech 1», che è in grado di segnalare, sullo schermo di cui dispone lo strumento le anomalie.

IN RELAZIONE agli equipaggiamenti previsti per il mercato italiano, è da sottolineare che tanto per la Omega 2,0 quanto per la 2300 Turbodiesel, sono disponibili: il cambio a cinque rapporti, l'impianto stereo con antenna incorporata nel parabrezza, i vetri azzurrati, il servosterzo, il check-control (solamente sulla



Sopra, la plancia e il volante risultano eleganti e di ottima fattura. Si nota l'impianto hi fi previsto di serie. A fianco in alto, la grande capacità del bagagliaio posteriore è favorita dalla ripiegabilità del sedile posteriore. A fianco, gli interni oltre che molto ampi sono anche estremamente confortevoli

versione benzina), gli alzacristalli elettrici, i fari regolabili elettricamente, e gli antinebbia. Tra gli optional a richiesta rimangono invece: l'aria condizionata, il tettuccio apribile elettricamente, i sedili anteriori riscaldabili, i cerchi in lega, l'impianto Abs, il cambio automatico, il tergilavafari e le cinture di sicurezza posteriori.

LE PRESTAZIONI sono di primo piano: il motore 2,0i con i suoi 122 cv consente alla berlina una velocità massima di 200 kmh (con cambio manuale) e alla station-wagon di 190 kmh. Per accelerare da 0 a 100 kmh occorrono rispettivamente, 10" e 11" netti. Per i consumi si parla a 120 kmh di 7,4 litri per 100 km nel caso della berlina e di 8,1 litri per la station wagon. L'Omega 2,3 turbodiesel, 90 cavalli di potenza, raggiunge i 176 kmh in versione berlina e i 170 kmh in quella station wagon. Accelera da 0 a 100 kmh in 14"5 (la station wagon in 15"5) mentre a 120 kmh, consuma 7,2 litri di gasolio per 100 km che diventano 7,7 per la station wagon. □

Un'altra quattro ruote motrici in casa Lancia: la Y 10

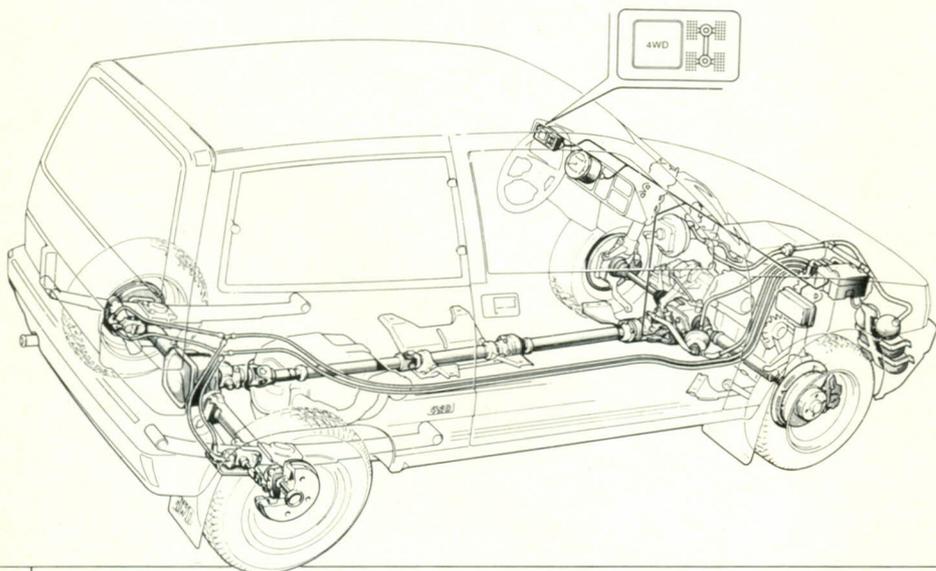
Personalità integrale

Raffinata e funzionale la versione quattro ruote motrici della piccola vettura torinese è un gioiello che può inserire o disinserire la trazione posteriore anche in movimento. Costerà 14.535.000 lire chiavi in mano e verrà commercializzata entro settembre

TRIESTE — LA Y 10 4 ruote motrici, non poteva nascere in casa Lancia se non con qualcosa di più sofisticato e diverso dalle altre 4x4 di pari categoria. Fermo restando che in una vettura di piccola cilindrata è pensabile una trazione integrale non permanente ma inseribile (considerando quindi la trazione integrale alla stregua di un accessorio da usare all'occorrenza), la Lancia con la «Y 10 4 Wd»

strumento che rappresenta uno schema stilizzato della trazione sui due assi, con due led luminosi, uno per asse. Quello relativo alla trazione anteriore è sempre acceso, l'altro si illumina a trazione integrale in funzione. L'inserimento della trazione integrale e il suo disinserimento, avvengono solamente a motore acceso con vettura ferma o in movimento (l'inserimento) a velocità inferiore ai 55 kmh. In

caso di velocità superiori, l'inserimento non entra in funzione, ma il comando viene memorizzato e con una decelerazione sotto i 50 Km/h, la trazione sulle quattro ruote si inserisce automaticamente. Per fare in modo che questo sistema ad ingranaggi non rimanga troppo tempo inattivo e confermi la sua funzionalità in ogni momento e, nel contempo, affinché sugli innesti delle ruote non si depositino elementi esterni o magari gelino d'inverno ogni volta che si spegne il motore, la trazione integrale viene inserita automaticamente. Ritorna a trazione anteriore al successivo avviamento.



DOPO LANCIA Delta HF4 Wd e Prisma 4 Wd dalle caratteristiche meccaniche originali e sportive, la Casa torinese non poteva essere da meno con la Autobianchi Y 10 4 Wd. Una vettura dalla forte personalità che ha adottato questo originale tipo di trazione integrale «a ruote libere», che garantisce tanta sicurezza in più. Diventerà la piccola di lusso da esibire nelle località turistiche invernali o estive, in grado di dare un tocco di classe in più, insieme a versatilità e comodità operativa. La Y 10 4 Wd è diversa dal corrispondente modello Y 10 4x2 nella motorizzazione (un Fire 1000 da 50 cv al posto di quello classico da 45 cv), con coppia piatta e accensione elettronica

segue

ha adottato un sistema che consente di isolare completamente, in caso di trazione posteriore disinserita, tutto ciò che è collegato a questa, cioè: semiassi, differenziale, albero di trasmissione. Questo con chiari vantaggi che vanno dal minore consumo, alla minore rumorosità, alla diminuita inutile usura di organi meccanici, anche se trascinati. Un comando elettropneumatico infatti, azionato da un pulsante sul cruscotto, arresta e allontana dalle ruote posteriori, sia i semiassi ad innesto a denti frontali, sia il differenziale posteriore e l'albero di trasmissione dall'uscita del cambio. La vettura ritorna una normale due ruote motrici, che ha l'handicap, se vogliamo, di trasportare solamente un peso maggiore: quello di questi organi e quello della trazione integrale. In tutto un centinaio di kg in più.

SUL CRUSCOTTO, figura un piccolo

Mercato in espansione

LA Y 10 dopo aver immatricolato circa 48.000 unità, in nove mesi, lo scorso anno, ne ha aggiunte 33.000 nei primi sei mesi di questo anno. Ora, con il modello 4x4 si inserisce nel mercato della trazione integrale, un segmento in netta espansione non solamente sulle spinte delle moda (come inizialmente) ma perché questo tipo di trazione incomincia ad essere capito per reale valore in termini di sicurezza. In Italia questo tipo di vetture occupano lo 0,6% del mercato. In Europa si è passati nel 1985 da 51.600 unità a 58.500, nel nostro territorio, senza considerare i fuoristrada, addirittura il salto è stato proporzionalmente maggiore: 10.790 vetture nel 1984, 12.210 nel 1985. Di Y 10 4x4 ne verranno prodotte inizialmente una trentina al giorno, mentre all'anno ne saranno realizzate circa 6.000. Da qui a fine dicembre si pensa che saranno circa 2.000 gli acquirenti per questa vettura, in funzione anche delle vacanze invernali.





Grazie alla trazione integrale, illustrata nello spaccato della pagina a fianco, la Y 10 4Wd è in grado di affrontare ogni tipo di percorso e terreno con grande facilità. In più offre una elevata sicurezza di guida in tutte le situazioni, anche nel caso di scarsa aderenza

Pirelli 4x4 gomma su misura

I PNEUMATICI asimmetrici avevano già fatto la loro comparsa sulla Delta S4, per la prima volta, in occasione della presentazione di questa vettura. Ora la Pirelli ha equipaggiato la Y10 4x4, col nuovissimo «Pirelli 4x4» con disegno battistrada asimmetrico, miscela ad alto coefficiente di attrito e carcassa appositamente studiati per una trazione sulle quattro ruote. Tutto questo però senza dimenticare che per molti mesi all'anno, la vettura può anche circolare con due ruote motrici. Come si intuisce anche dalla foto, la zona esterna tassellata dei Pirelli 4x4 è dedicata a fondi stradali veloci, mentre quella interna garantisce trazione su terreni particolarmente scivolosi.



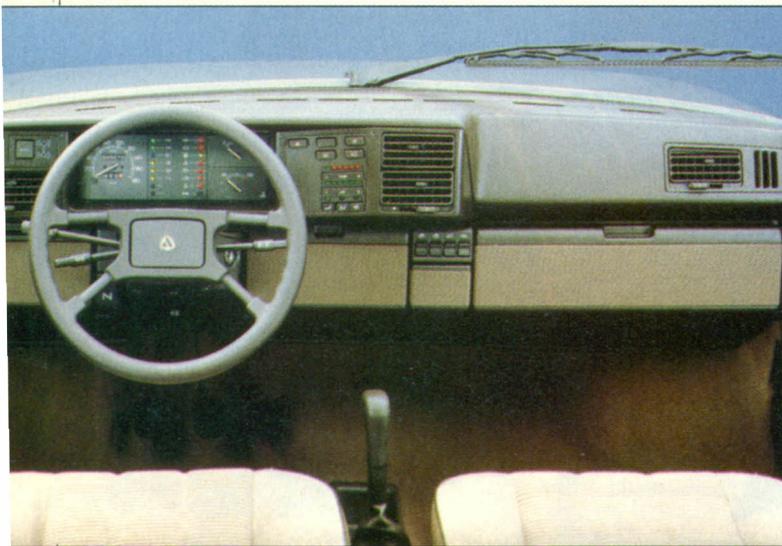
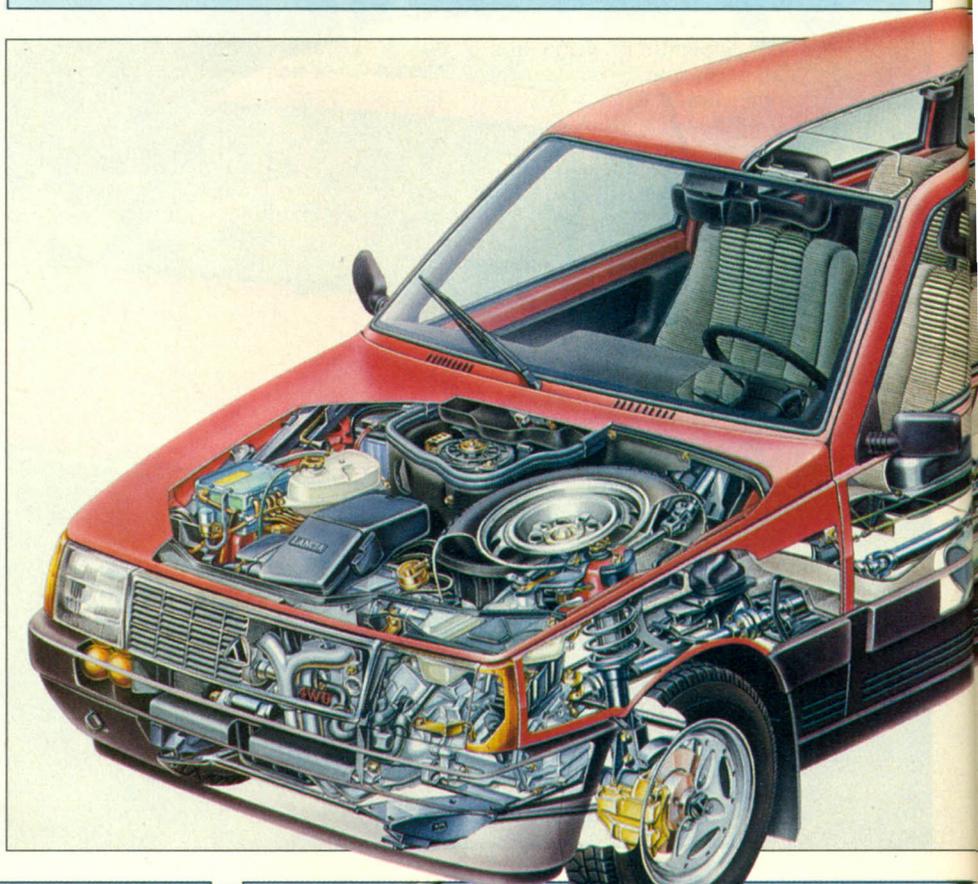
Personalità integrale

segue

senza contatti. I rapporti di trasmissione sono pure differenti: quello finale è più corto, così la 4x4 ha più spunto anche se deve trascinare un maggior peso; i rapporti del cambio sono uguali nelle prime quattro marce e diversi nella quinta, che è più lunga sulla 4x4; così la velocità massima di 145 Km/h che sulla due ruote motrici si ottiene in quarta, sulla 4 Wd la si raggiunge in quinta. I pneumatici pure sono speciali: «Pirelli 4x4» asimmetrici. La sospensione posteriore, tipica della Y 10, ha dovuto essere rimpiazzata da un assale rigido a balestre longitudinali. Differenze anche nei dettagli estetici rispetto al corrispondente modello a trazione tradizionale: volante a quattro razze, sedili reclinabili con avanzamento combinato, cristalli posteriori apribili a compasso, due specchietti retrovisori esterni regolabili dall'interno, cinture di sicurezza con arrotolatore, nuovi tessuti. All'esterno, la si può riconoscere oltre che dalle sigle, anche da passaruote supplementari, dai cerchi di disegno diverso e dai fascioni laterali inferiori in plastica. Sarà presentata ufficialmente al pubblico internazionale al Salone dell'Auto di Parigi e commercializzata immediatamente in Italia e in Francia. Costerà L. 14.535.000 chiavi in mano, quindi circa 3.350.000 lire in più rispetto al corrispondente modello Y 10 Lx. A questo punto viene spontaneo il raffronto con la Panda 4x4 dalla quale è separata da un milione e quattrocentomila lire. Non è certamente molto in rapporto a quanto offre in più la Y 10, non solamente nel tipo particolare di trazione, ma anche nell'insieme. Inoltre, mentre Panda 4x4 ha un prezzo superiore del 38% circa rispetto alla 4x2, la Y 10 4 Wd lo ha maggiore solo del 30%. (c. m.)

Gli optional chiavi in mano

OPTIONALS	Prezzo con Iva	
Tetto apribile	442.500	
Volante registrabile	35.400	
Cristalli atermici	118.000	
Predisposizione autoradio	41.300	
Tergifari	159.300	
Pneumatici maggiorati	118.000	
Sedile posteriore sdoppiato	188.800	
Vernice metallizzata	200.600	
Cinture sicurezza posteriori arrotolabili	153.400	
Alzacristalli elettrici anteriori, vetri laterali posteriori elettrici e bloccaporte elettrici + comando elettrico riscaldatore	354.000	
Alzacristallo elettrico anteriore e bloccaporte elettrico	200.600	
Check panel, contagiri, termometro olio, manometro olio	283.000	
Batteria potenziata	41.300	



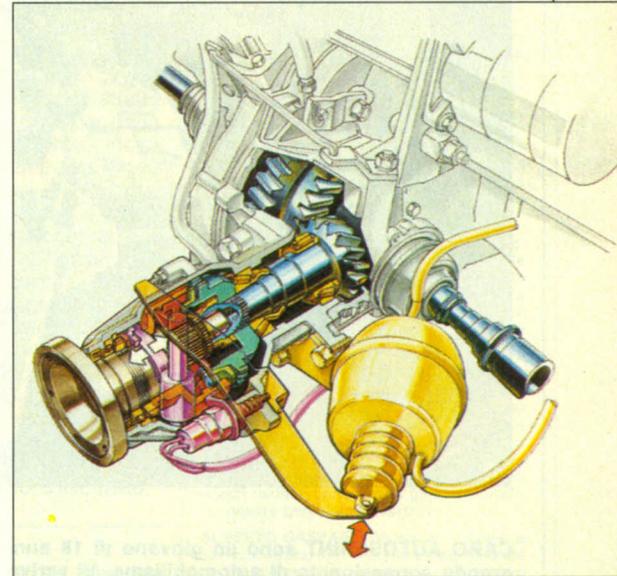
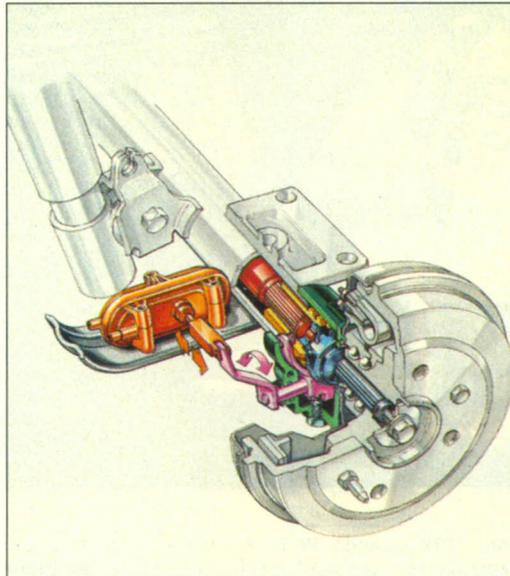


La linea della 4 Wd è praticamente la stessa della Y10 normale. I cerchi e il fascione sottoporta sono però di impostazione sportiva. Molto curati gli interni con nuovi vivaci tessuti di rivestimento. Il volante è di tipo sportivo a quattro razze. Di serie sono anche i poggiatesta anteriori, mentre i sedili sono reclinabili con un sistema combinato di ribaltamento-avanzamento

Soluzioni tecniche raffinate

PARTICOLARMENTE interessante è il sistema di inserimento-disinserimento della trazione 4x4 elettropneumatica della Y10 4 Wd. Sotto a destra, l'esploso dell'attuatore pneumatico per l'inserimento dell'innesto sincronizzato dell'albero di trasmissione all'uscita del cambio. Sempre sotto, a sinistra, è possibile invece

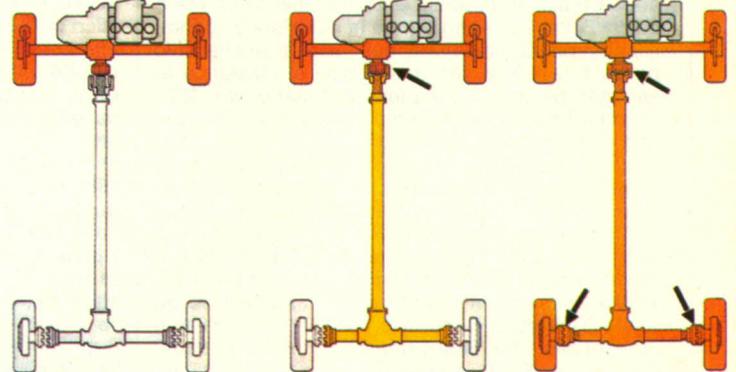
vedere lo schema della ruota libera (posteriore), sempre comandata dall'attuatore automatico. Si notano i manicotti scorrevoli a denti frontali. Lo spaccato a destra, permette di rendersi conto della disposizione dei vari organi meccanici dell'ultima piccola integrale Autobianchi Lancia.



Quattro ruote motrici di buona velocità

motore	Fire 1000 4 cilindri	
cilindrata	999 cc	
potenza max. cv	50 a 5.500 giri	
coppia	850 kgm a 3.000 giri	
peso	850 kg.	
velocità max.	145 kmh	
1000 metri da fermo	38"	
consumo	a 90 kmh	19,2 kml
	a 120 kmh	14,2 kml
	urbano	14,2 kml
pendenza max. superabile	4x4	43%
	4x2	36%
peso rimorchiabile	900 kg	

Nei disegni la sequenza dell'inserimento della trazione 4x4: l'attuatore fa scattare il meccanismo di collegamento che muove l'albero di trasmissione, questo, a sua volta, porta il moto al differenziale, da qui il moto arriva ai semiassi. Poi, grazie agli attuatori posteriori, ruote e semiassi si uniscono



Endurance da rilanciare

IN RIFERIMENTO a quanto riportato su Auto Sprint n. 31 «Imsa contro Sport Prototipi» vorrei intervenire non solo a difesa di quest'ultima categoria ma anche perché sarebbe giusto ricercare ogni via per fare di queste due categorie, ora presentate come antagoniste, un tutt'uno. In fondo questo era anche nelle intenzioni della FISA ma poi sappiamo come sia tutto naufragato di fronte

all'ostacolo consumi, che gli americani considerano un argomento inaccettabile. L'articolo però ha posto in risalto alcuni problemi che travagliano l'Endurance iridato. Aldilà di alcuni problemi interni, sollevati peraltro da un addetto ai lavori come Barilla, ne esistono altri che definirei esterni: regolamenti e calendario delle gare in testa, che penalizzano fortemente la crescita della specialità. Ed è proprio il regolamento con la regola dei consumi che impedisce una maggiore spettacolarità e sta solo alla bravura dei piloti in campo e alla

validità delle vetture presenti se le gare riescono ad avere ugualmente un buon livello qualitativo, come del resto da Voi sottolineato in riferimento alle più recenti gare, Nürburgring compresa. Questa palla al piede dei consumi impedisce l'unificazione in un solo campionato delle due categorie a tutto discapito dello spettacolo, e inoltre contribuisce ad innalzare i costi. La soluzione passa come punto obbligato proprio in questo. Sciogliere questo nodo non è impresa difficile, è solo necessaria la volontà di rilanciare questa categoria così im-

portante per l'automobilismo e anche, diciamo pure, così carica di gloria. Fatto questo e così unificati i campionati, verranno anche maggiormente gli sponsor, che porteranno forse anche le dirette TV oggi poco presenti in queste gare. E sempre in quest'ottica di una più diretta partecipazione della televisione, sarebbe opportuno affiancare alle classiche «1000 km» e alle «24 ore» o «12 ore», anche un maggior numero di corse sprint come già anticipato quest'anno, inserendo nel calendario date più blasonate come Rio, Zeltweg ed Imola. Infatti il calendario è uno dei punti deboli della categoria. Pochi appuntamenti e troppo diluiti nel tempo: è il più breve calendario iridato. Infine, sarebbe opportuno dare maggior risalto al gruppo C2, che costituisce un campionato nel campionato, molto combattuto ed interessante; ripristinare le sport Gruppo 6 e recuperare alle piste i mostri di gruppo B radiati dai rally, adattando opportunamente il regolamento «Gruppo B» dell'endurance che già esiste. Permettere a questi «gioielli della tecnica» di misurarsi in pista con le «sport», affiancando alle gare di durata classiche su pista alcune stradali esclusivamente dedicate alle «Gruppo B». Come non pensare alla Parigi-Dakar, alla Hong Kong-Pechino, alla Coppa delle Alpi e alla Targa Florio? Un campionato «Gruppo B» così strutturato unito a tutto quello già detto rilancerebbe così una categoria troppo spesso non considerata per quello che vale.

Battistin Massimo - Trieste

LA FOTO

Brancatelli lo scapigliato



CARO AUTOSPRINT sono un giovane di 18 anni grande appassionato di automobilismo. Vi scrivo perché vorrei vedere nella rubrica «La Foto» un'immagine di Gianfranco Brancatelli alla guida di una monoposto di Formula 1 e conoscere alcuni dati della sua lunga carriera di pilota

Sebastiano Vetani - Cuneo

GIANFRANCO BRANCATELLI nasce il 18 gennaio del 1950 a Torino, inizia a correre nel 1973, ma è con la F. Italia che raggiunge la notorietà vincendo il campionato nazionale nel 1974. Il successivo passo è la F.3, e con una March si classifica al secondo posto nel campionato italiano. Nel 1976 disputa il nuovo campionato europeo, e in coppia con Conny Andersson difende i colori dell'Euroracing-March. È tra i protagonisti della stagione, vince due prove classificandosi al terzo posto finale alle spalle di Patrese e Andersson. Nel 1977 Brancatelli debutta in F.2 con il team Minardi al volante della poco competitiva Ralt-Ferrari. Il motore ha problemi irrisolvibili e la stagione è un autentico fallimento. Nelle gare, installato su un telaio Chevron, il motore Ferrari sembra più competitivo, ma Brancatelli è ormai uscito dal giro. Nel 1978 riduce sensibilmente la sua attività, mentre ritorna clamorosamente a far parlare di sé

nel 1979 quando Willy Kauhzen lo chiama per correre con la macchina di sua costruzione (nella Foto Cevenini), una vettura particolarmente complessa che si segnalava per una particolare aerodinamica. I primi collaudi sono fatti dal belga Patrick Neve, poi il volante passa a Brancatelli che tuttavia, non riesce mai a qualificarsi. Alla fine della stagione, Kauhzen vende tutto il materiale ad Arturo Merzario, e Brancatelli si trova nuovamente appiedato. Deluso, abbandona lo sport motoristico per terminare gli studi in ingegneria. Ritorna alle corse nel 1982 disputando l'europeo turismo con l'Alfetta Gtv. Raccoglie solamente delle vittorie di classe, mentre nel 1984, Brancatelli, che è tornato di nuovo al professionismo a tempo pieno, ottiene la vittoria al Nürburgring e a Silverstone con una BMW in compagnia di Kelleners. Per il 1985 la Volvo ingaggia Brancatelli come pilota di punta di un programma particolarmente ambizioso e l'italiano, in coppia con Thomas Lindstrom ripaga la fiducia riposta conquistando il campionato europeo riservato ai piloti. Alla fine della stagione, Tom Walkinshaw lo chiama per difendere i suoi colori, ma questa volta l'impegno è duplice. Campionato europeo turismo con la Rover Vitesse, e mondiale prototipi con la nuova Jaguar.

IL CAMPIONATO mondiale sport prototipi fatica a trovare il fulgore di un tempo quando era considerato un'autentica alternativa ai Gran Premi di Formula 1. La regola dei consumi, in effetti, ha vincolato la spettacolarità di una serie che al contrario possiede tutti i crismi per uscire dal tunnel: le presenze di Porsche, Jaguar e Mercedes sono già una garanzia sulla validità degli appuntamenti iridati, ma vedere queste vetture procedere a vasso d'uomo nell'ultima ora di gara per non pregiudicare la possibilità di essere all'arrivo è sicuramente mortificante. Alla Fisa se ne sono accorti e stanno studiando qualcosa di alternativo anche se senza troppi clamori: dal prossimo anno si rivedranno in pista del Gruppo 6 (chiamate C3): biposto scoperte con motore di 2500 cc che potranno gareggiare senza vincoli di consumo e con un peso molto competitivo. Il ritorno all'antico (appoggiato fra l'altro dalle stesse Case) dovrebbe favorire il ritorno anche di molti piloti gentilemen che sono usciti dal giro per i costi pazzeschi che una stagione di endurance richiede. Ci sono insomma i presupposti per migliorare un campionato schiacciato dal dominio delle Porsche interrotto solo saltuariamente dalle pur preparate rivali. Non crediamo invece nell'impiego di vetture di Gruppo B vetture nettamente inferiori alle sport e che potrebbero quindi rivelarsi pericolose in pista in un impiego contemporaneo. Per l'unificazione dei campionati Sport Prototipi e Imsa, tutto dipende solo della Fisa. Ma non c'è da essere troppo ottimisti.

fermoposta

FABRIZIO LERCARI - Genova — Per trasformare la sua vettura in un Gruppo N è sufficiente dotarla degli equipaggiamenti di sicurezza: roll-bar, cinture di sicurezza a tre punti e sistema antincendio. Naturalmente questo se si vuole ridurre al minimo le spese, altrimenti è possibile lavorare sull'assetto e su alcuni dettagli del motore. Con un Gruppo N si possono correre anche gli slalom.

LUIGI MAISTO - Giugliano (Napoli) — La vicenda non è ancora del tutto chiara in tutte le sue varie sfaccettature: la Williams ha voluto chiaramente «punire» Mansell per essere andato a Maranello nel momento in cui maggior era lo sforzo verso la conquista del titolo mondiale piloti. Ma anche a Maranello non sono rimasti contenti dell'atteggiamento adottato dal conduttore inglese: Enzo Ferrari in persona ha già annunciato che dovrà fare importanti rivelazioni in merito alla sua annuale conferenza stampa. Aspettiamo noi come lei impazienti.

STEFANO BACCIOTTINI - Firenze — La Ferrari finalmente ha dato chiari segni di ripresa dopo essere stata a lungo in «coma» a Monza Alboreto ha dimostrato di poter stare dietro alle Williams senza fatica, per cui oggi si può guardare al futuro con maggiori entusiasmi. E prim'ancora che arrivi Barnard...

FERRARISTA 17 — Siamo contenti che ci abbia scoperti: siamo pienamente concordi con il suo pensiero. Abbia la stessa identità di veduta. Per gli adesivi non dovrà aspettare molto perché li abbiamo già spediti.

MARC SURER FAN CLUB - Torino — Ci associamo agli auguri di buon compleanno per Marc Surer che il 19 settembre ha compiuto i 35 anni. Ovviamente l'augurio più grosso è di rivederlo nuovamente in pista perfettamente guarito.

ERNESTO '63 - Siamo perfettamente d'accordo sul fatto che la presenza di una sola Gruppo B alla partenza non abbia certo nobilitato il parco macchine presenti a quella gara, ma non si poteva certo vietare a Evangelista di partecipare solo perché era l'unico pilota alla guida di una Gr.B. Non ti pare?

RAFFAELE A - Vicenza — Per il computo della classifica mondiale di Formula 1 non sono validi tutti i risultati: la regola dettata dalla Fisa parla chiaro: i piloti possono sommare la metà dei punteggi più tre. Quest'anno, quindi, saranno ritenuti validi undici risultati utili, mentre gli altri dovranno essere giocoforza scartati.

ALBERTO GASPARI - Vicenza — Tutte le sue considerazioni regolamentari studiate per migliorare la sicurezza in F.1 sono ormai superate dalle decisioni che la Fisa è chiamata a prendere il 3 ottobre: si riparla dei motori aspirati e delle valvole di limitazione della pressione di sovralimentazione.

BARTOLOMEO VEZZULLA - Finale Ligure (Savona) — Hai perfettamente ragione, questa volta il tuo amico deve desistere: quelle che si vedono nel posteriore della Williams di Mansell in quella fotografia non sono le fiammate del turbo, ma le scintille provocate dallo sfregamento del fondo piatto della monoposto sulla pista. Contento...

MICHELA BOLDRATI - Lugo (Ravenna) — Non abbiamo ancora pubblicato un poster di Ayrton Senna al volante della Lotus 98 T, ma potremmo farlo in futuro. Vorremmo ricordare, comunque, che non rispondiamo mai a domicilio, ma solo attraverso le colonne del giornale.

ELEONORA SURICO - Siracusa — Ci fa piacere constatare ancora una volta che i bareri di Senna fra un Gran Premio e l'altro sono molto condivisi dai lettori. Su Ayrton avevamo pubblicato un referendum che avevamo lanciato fra i lettori: Senna come Gilles? Riguardo agli adesivi non ti possiamo accontentare perché non li abbiamo, per accontentarti possiamo mandarti solo i nostri che ci auguriamo ti possano essere ugualmente graditi.

L'anno prossimo con la monogomma Goodyear potrebbe essere la Casa di gomme americana a decidere se favorire i team con i motori turbo o quelli con gli aspirati: una copertura unica, infatti non potrebbe accontentare tutti
(FotoStudio '83)

IL DITO SULLA PIAGA

Quale monogomma Goodyear?

CARO AUTOSPRINT ho letto attentamente il giornale riguardo alla rivoluzione regolamentare che sta per essere apportata in F.1. Si riparla (finalmente) di un ritorno dei motori aspirati dopo che questi erano stati banditi dai Gran Premi con un codicillo inserito nell'annuario Fisa. Ma allora cosa accadrà l'anno prossimo quando i motori turbo si troveranno a correre insieme ai motori aspirati: ci saranno rendimenti similari, e per ottenerli onde non sfavorire gli atmosferici meno potenti, che cosa sarà fatto? Ho letto varie ipotesi ma forse ci si dimentica di un aspetto importante. Con il ritiro della Pirelli annunciato per la fine della stagione la F.1 dovrebbe vivere una stagione di «monogomma» il prossimo anno. A gestire la fornitura di coperture sarà la Goodyear visto che la Michelin non ha manifestato alcun intenzione di rientrare nel giro in termini molto brevi. E veniamo allora al problema: se effettivamente venisse decisa una monogomma per chi verrebbe sviluppata? Per i team dotati dei motori turbo o per quelli che rispolvereranno l'aspirato? La domanda è meno capziosa di quanto potrebbe sembrare, perché a differenza di tutti i problemi che si stanno

facendo i costruttori con la Fisa per trovare un valore di equivalenza fra le due soluzioni, la Goodyear potrebbe smarcare tutti scegliendo lei la soluzione da appoggiare e quindi da rendere vincente. Cosa ve ne pare al riguardo?

Luciano Hertz - Treviso

LA SITUAZIONE regolamentare non è affatto chiara visto che sul tappeto delle trattative della Fisa ci sono ben nove proposte diverse, molte delle quali antitetiche. Ma siccome si parla a viva voce del grande ritorno dei motori atmosferici auspicato fra l'altro dall'ingegner Ferrari e dall'ineffabile Balestre, l'ipotesi da lei accennata è tutt'altro che trascurabile. Si tratta di un aspetto del problema che alla resa dei conti potrebbe rivelarsi determinante per fare pendere il piatto della bilancia a favore di una o dell'altra soluzione tecnica: è indiscutibile ammettere che vetture con le due motorizzazioni richiedano coperture sostanzialmente diverse. Quelle dei turbo dovrebbero sopportare accelerazioni molto violente, mentre quelle degli aspirati dovrebbero subire sollecitazioni meno forti e potrebbero essere di miscela più tenera. Il problema non va affatto trascurato.

Ci vuole il fisico

SONO un appassionato di F.1 e molto spesso mi trovo a discutere di automobilismo con alcuni amici «fanatici del calcio» i quali muovono pesanti accuse nei confronti dello sport automobilistico in quanto sottovalutano la componente fisica, e la preparazione atletica dei piloti. Al riguardo per essere sincero mi sento impreparato, ma vorrei poter controbattere adeguatamente queste deduzioni secondo me inesatte. Potete aiutarmi?

Luigi Rizzo - Maglie (Lecce)

BASTA guardare in che condizioni escono dall'abitacolo i piloti di Formula 1 al termine di un Gran Premio per capire che anche correndo in macchina lo sforzo fisico esiste, eccome. Ivan Capelli durante le prove di Monza è stato sottoposto a dei test clinici per analizzare le sue reazioni fisiche durante i giri di qualifica. I risultati parlano di un evidente affati-

camento, anche muscolare e non solo emotivo da parte del pilota. Guidare al limite una monoposto richiede una preparazione atletica curata: il corpo deve assorbire continue sollecitazioni e forze centrifughe molto forti, pur restando tranquillamente seduti nell'abitacolo. Non a caso alla fine di ogni corsa si registra una perdita di peso pari ad alcuni chili a seconda dei soggetti.

La F. 3000 dà i numeri

VISTO che alcuni piloti partecipano solo saltuariamente al campionato intercontinentale di Formula 3000 vorrei conoscere i numeri di gara utilizzati dai seguenti conduttori: Aldo Bertuzzi a Imola (sulla March dell'Equipe Dollop), Marcel Tarres a Pau, Roberto Moreno, Tommy Byrne, Ross Cheever, David Scott, Tin Davies, Alain Fertè a Birmingham e della vettura dell'Ecurie Monaco di Fulvio Maria Ballabio, usata peraltro

da Guido Daccò e, mi pare, da Pedersoli a Zeltweg.

Lorenzo Marsano-Genova

INIZIAMO... dal fondo. Oscar Pedersoli a Zeltweg ha usato la seconda March del team Sanremo di Alberto Colombo dotata del numero 18. La monoposto dell'Ecurie Monaco non ha mai corso. Si è vista solo nel primo turno di prove libere della gara di Imola. Successivamente è stata acquistata dal team una March 85B dell'anno passaggio, affidata a Guido Daccò a Mugello e Pergusa. Portava il numero 51. Aldo Bertuzzi a Imola aveva il... pettorale 30. Tarres ha usato a Paul il numero 49 e a Birmingham il 30, poiché aveva la March del team Dollop. Moreno è salito sulla Ralt del team Bromley usata in precedenza da Weidler, con il numero 16, Byrne e Cheever le due March del team Jordan numero 21 e 22, David Scott la monoposto di Peter Gethin numero 42, Tim Davies la March di Colin Bennet, usata in precedenza da McPherson, numero 23, Alain Fertè la terza March dell'Equipe Oreca numero 11.

FORMULA PANDA/Madonnini primo a Varano

Bene, bravo, bis

Il pilota della Crs replica il successo ottenuto ad aprile sulla pista parmense e va in testa al campionato

VARANO — Il trofeo di Formula Panda ha un nuovo leader. È Egidio Madonnini che, bissando a Varano una precedente affermazione ottenuta nell'aprile scorso, si è insediato al primo posto della graduatoria, tallonato però da vicino da Melgrati e dal regolare Savio. Madonnini è stato protagonista di un'ottima prestazione complessiva. Il trofeo «Unione Parmense degli Industriali» proprio con la gara di Formula Panda si è vivacizzato ed ha offerto emozioni e brividi agli spettatori. Madonnini si è imposto perché meglio di tutti gli altri ha saputo esprimersi con regolarità ed ha saputo attendere il momento propizio prima di proporre l'attacco decisivo. Fra gli altri protagonisti sono da ricordare Colciago, gli sfortunati, Ottini, Canni Ferrari e, fra i piazzati, Melgrati, Alberti e Savio. Al semaforo aveva preso la testa Ottini, ma già al primo passaggio dalla tribunetta era Madonnini a transitare davanti a tutti tallonato da Colciago e da Ottini. Colciago otteneva la prima posizione nella quarta tornata dando inizio ad un'appassionante lotta che coinvolgeva, insieme all'irriducibile Madonnini, Canni Ferrari, Caprotti e Assi. Dalle posizioni di centro si facevano luce, con una brillante serie di sorpassi, Alberti e Melgrati. Fra Madonnini e Colciago incominciava un serrato duello, mentre Alberti s'inseriva in terza posizione. Al sedicesimo passaggio Alberti (che in prova aveva ottenuto il miglior tempo assoluto) transitava al comando, seguito dal solito Madonnini, da Ottini, Melgrati, Canni Ferrari e da Assi. All'appello mancava Colciago che, incorso in un testa coda, doveva recuperare. A nove giri dalla conclusione cedevano Ottini, per un guasto al carburatore e Assi, Canni Ferrari li imitava a 6 giri dal termine. Per la vittoria la lotta era ristretta a Alberti e Madonnini, ma fra i due si infilava Melgrati. Alla penultima tornata Alberti e Melgrati erano beffati dall'attento Madonnini che non aveva poi difficoltà a contenere gli avversari con Melgrati buon secondo. Fra gli altri, da segnalare anche Perego, Peres, Vismara, Bianchi e Mercatelli.

Giorgio Robuschi

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Varano (PR) 14 settembre 1986

2. Trofeo Unione Industriali di Parma

8. prova del Trofeo Nazionale di F. Panda
Le classifiche 1. batteria: 1. Bruno Ottini (Crs) 12 giri in 11'25"52 alla media di 113.432 km/h; 2. Canni Ferrari (Tatuus) 11'34"14; 3. Caprotti (Tatuus) 11'34"25; 4. Assi (Tatuus) 11'34"55; 5. Ballabio (Tatuus) 11'38"12; 6. Mercatelli (Mig) 11'38"64; 7. Perego (Tatuus) 11'41"57; 8. Musani (Moschella) 11'42"32; 9. Nonnato (Crs) 11'44"28; 10. Sabbadini (Ellenne) 11'48"19; 11. Romagnoli (Ermolli) 11'48"65; 12. Borghetti (Crs) 11'48"74; 13. Baroncini (Tatuus) 11'56"21; 14. Taddei (Taddei) 11'56"65; 15. Pareschi (Fontana) 12'03"82; 16. Mapelli (Crs) 12'04"81; 17. Caleffi (Corsini) a 2 giri; 18. Toffoli (Tatuus) a 3 giri.

□ Giro più veloce: Romagnoli in 53"90 alla media di 120.223 Km/h.

2. batteria: 1. Egidio Madonnini (Ellenne) 12 giri in 11'27"00 alla media di 113.188 km/h; 2. Colciago (Ermolli) 11'27"39; 3. Alberti (Ermolli) 11'30"42; 4. Melgrati (Tatuus) 11'39"56; 5. Peres (Tatuus) 11'39"84; 6. Savio (Ermolli) 11'40"17; 7. Vismara (Effe) 11'42"56; 8. Moccia (Reggiani) 11'53"59; 9. Bianchi (Ermolli) 11'53"89; 10. Missaglia (Ermolli) 11'54"36; 11. Gallarotti (Dama) 12'09"84; 12. Lunghi (Ermolli) 12'09"96; 13. Nobile (Crs) 12'18"36; 14. Quartero (S. Andrea) 12'23"56; 15. Redaelli (Redaelli) a 6 giri.

□ Giro più veloce: Madonnini in 55"90 alla media di 115.921 km/h.

Finale: 1. Egidio Madonnini (Ellenne) 28 giri in 26'34"96 alla media di 113.758 km/h; 2. Melgrati (Tatuus) 26'35"84; 3. Alberti (Ermolli) 26'45"98; 4. Savio (Ermolli) 26'47"24; 5. Colciago (Ermolli) 26'49"36; 6. Perego (Tatuus) 26'49"79; 7. Peres (Tatuus) 27'00"52; 8. Vismara (B Effe) 27'00"89; 9. Bianchi (Ermolli) 27'05"09; 10. Mercatelli (Mig) 27'05"71; 11. Musani (Moschella) 27'18"79; 12. Missaglia (Ermolli) 27'29"17; 13. Sabbadini (Ellenne) a 4 giri; 14. Canni Ferrari (Tatuus) a 7 giri; 15. Ottini (Crs) a 9 giri; 16. Assi (Tatuus) a 9 giri; 17. Moccia (Reggiani) a 13 giri.

□ Giro più veloce: Melgrati in 55"82" alla media di 116.087 km/h.

Classifica Trofeo Nazionale: Madonnini 26; Melgrati, Savio 25; Ottini 22. Canni Ferrari 17; Perego 12; Mercatelli 11; Colciago, Alberti 8; Bianchi 7; Borghetti 6; Peres 5; Redaelli, Musani, Caprotti 4; De Bellis, Giordano 3; Nonnato 2; Sabbadini, Bengala 1.

GRUPPO N

Classe 1600: 1. Repetto (Peugeot 205 Gti) 28 giri in 29'40"74 alla media di 101.890 km/h; 2. Braga (Ford Escort) 29'49"54; 3. Abbandonato (Peugeot 205 Gti) 29'50"07; 4. Sabatino (Talbot) a 1 giro; 5. «Poker» (Talbot) a 1 giro; 6. Protto (Samba) a 1 giro; 7. Chiarato (Samba) a 2 giri; 8. Partito (Ford Escort) a 9 giri; 9. Antonelli (Peugeot 205 Gti) a 10 giri.

□ Giro più veloce: Repetto in 1'02"62 alla media di 103.418 km/h.

Classe oltre 2000: 1. Ederle (Alfa Romeo Gtv) 28 giri in 29'11"88 alla media di 103.569 km/h; 2. Ferraro (Ford Escort) 29'21"55; 3. Magnani (Fiat Ritmo 130) 29'29"96; 4. Cammarella (Alfa Romeo Gtv) 29'31"09; 5. Raimondi (Renault R5 Turbo Gt) 29'47"59; 6. Marangone (Renault R5 Turbo Gt) 29'51"64; 7. Angelelli (Fiat Ritmo 130) 29'55"50; 8. Pinchetti (Fiat Uno Turbo) 29'56"13; 9. Bertoloni (Renault R5 Gt Turbo) 30'15"19; 10. Balboni (Fiat Ritmo 130) a 1 giro.

□ Giro più veloce: Ferraro in 1'01"75 alla media di 104.939 km/h.

Egidio Madonnini (a destra) autore di una splendida gara alla fine è riuscito ad avere ragione di un mai domo Melgrati (nella pagina a fianco, FotoStudio'83)



GRUPPO A

1. divisione: 1. «Toby» (Alfa Romeo 33) 28 giri in 28'30"14 alla media di 106.097; 2. Lanzetti (Escort) 28'51"09; 3. Fuochi (Alfasud Sprint) 29'07"46; 4. Medico (Talbot) a 1 giro; 5. Balboni (Samba) a 2 giri; 6. Fantili (Alfasud) a 12 giri.

□ Giro più veloce: «Toby» in 59"63 alla media di 108.670 km/h.

2. divisione: 1. Giudici (Bmw) 28 giri in 26'32"00 alla media di 113.970 km/h; 2. Filippini (Bmw) 26'39"17; 3. Soli (Alfa Romeo Gtv) 27'24"30; 4. Andreoli (Alfa Romeo Gtv) a 1 giro.

□ Giro più veloce: Giudici in 56"06 alla media di 115.590 km/h.

STORICHE MONOPOSTO

Classe oltre 2000: 1. Bianchetti (Stanguellini) 16 giri in 18'26"73 alla media di 93.681 km/h; 2. Galassi (Taraschi) 18'13"47.

Classe 1450: 1. Repetto (Brabham) 18 giri in 17'17"85 alla media di 112.386 km/h; 2. Ripamonti (De Tomaso) 17'32"58; 3. Guarnieri (Lotus 22) 18'07"29; 4. Minoia (Lotus 27) a 1 giro; 5. Mapelli (Brabham) a 1 giro.

STORICHE GTS

Classe 1300 (1960): 1. Sandretto (Lotus) 18 giri in 19'55"80 alla media di 97.541; 2. Corpaci (Lotus) 20'00"16; 3. Pinchetti (Lotus) 20'01"10; 4. Scarpato (Giulietta) a 1 giro; 5. Aperi (Giulietta) a 1 giro; 6. Minoia (Giulietta) a 1 giro; 7. Ferretti (Giulietta) a 1 giro; 8. Zugliani (Lotus) a 6 giri.

Classe 1300 (1963): 1. Pisoni (Ferrari) 18 giri in 19'16"71 alla media di 100.838 km/h; 2. Ripamonti (Giulietta) a 1 giro; 3.

Mosca (Giulietta) a 1 giro; 4. Gozzo (Giulietta) a 1 giro; 5. Querini (Lancia) a 3 giri.

STORICHE SPORT

Classe Gt 1300: 1. Guarnieri 18 giri in 20'34"71 alla media di 94.468; 2. Chiapparini 20'34"86; 3. Renzo Raimondi 21'01"96; 4. Grimaldi 21'20"71; 5. Romolo Raimondi 21'42"99; 6. Garbarino a 1 giro (tutti su Alfa Romeo Giulietta Sprint).
Sport: 1. Burdisso (Giulietta Servin) 18 giri in 21'09"15 alla media di 91.904; 2. Pezzoli (Alfa Sport) 21'18"66.

Classe Gt oltre 2000: 1. Scaioi (Porsche) 18 giri in 21'07"55 alla media di 92.02 km/h; 2. Milani (Aurelia) a 1 giro; 3. Busetto (Fiat Osca) a 1 giro.

Classe Gt 2000: 1. Riccardi (Porsche) 18 giri in 20'31"46 alla media di 94.717; 2. Durante (Porsche) 20'32"45; 3. Fracastoro (Alfa Romeo Giulietta) 30'44"83; 4. Pain (Alfa Romeo Giulia) 30'48"34; 5. Lecce (Porsche) 20'49"01; Cividini (Porsche) 21'14"94; 7. Serugeri (Alfa Romeo Giulia S) 21'26"54.

Gruppo A: 1. Zigliotto (Lancia Flaminia) 17 giri in 18'53"13 alla media di 97.217 km/h; 2. Colfi (Lancia Flaminia) a 2 giri; 3. Riccardi (Porsche) 356) a 4 giri.

Gruppo B: 1. Chiapparini (Alfa Romeo Tz I) 18 giri in 18'19"62 alla media di 106.073 km/h; 2. Donzelli (Alfa Romeo Giulia Tz) 18'40"37; 3. Lado (Jaguar E) 18'44"21; 4. Brigato (Alfa Romeo Giulia Tz) 18'45"51; 5. Perego (Jaguar 38 C) a 1 giro; 6. Galli (Ferrari Gte) a 1 giro; 7. Cappelli (Osca) a 2 giri; 8. Vedovello (Porsche 356 Sc) a 2 giri.



AUTOSTORICHE

Nonne terribili in pista

VARANO — Oltre 80 concorrenti nelle gare tricolori riservate alle auto storiche, con le quali gli appassionati hanno potuto assaporare un simpatico «revival». Le gare maggiormente combattute si sono avute comunque nelle categorie monoposto dove ha vinto nuovamente Ezio Repetto con la Brabham davanti a Ripomonti con la De Tomaso. Fra le Gts 1600 e nella 1300 buon successo di Sandretto, mentre Pisoni con la Ferrari s'imponeva nella gara delle vetture nate nel 1963. Chiappardini si è imposto nella classifica assoluta delle Gts 2000. Il pilota della scuderia «Del Portello» ha offerto una grossa prestazione ponendo l'Alfa TZ I davanti a tutti. Fra le oltre 2000 ad imporsi era Paolo Lado con la Jaguar. In questo raggruppamento gara ad handicap per Perego costretto a partire in coda a tutti per il mancato avvio della vettura. Zigliotto portava la Flaminia a vincere la gara di gruppo A; mentre fra le gran turismo successo di Riccardi e Guarnieri dominava fra le GT sport 3000. Un successo che Raimondi contestava e sul quale (non contento del verdetto) decideva di appellarsi.

Due protagonisti delle gare riservate ai gruppi A e N. Qui sotto, «Toby» con l'Alfa Romeo 33 si è imposto nella prima divisione del turismo preparato. Nella pagina a fianco in basso, Ederle dominatore della classe 2000 del gruppo N con l'Alfa Gtv (FotoStudio '83)

«Ora voglio il trofeo»

VARANO — Era da tempo che sul circuito parmense la Formula Panda non offriva una gara così combattuta; soliti i protagonisti con qualche atteso ritorno. Quello di Madonnini ad esempio: «Una gara difficile, anzi, è stata veramente una vittoria molto sofferta la mia, ma che mi mette in un'ottima posizione per una possibile scalata al trofeo. All'inizio ho lottato con Colciago, poi con Alberti, ma anche Ottini e Melgrati mi hanno impegnato abbastanza». Canni Ferrari dai box altro non ha potuto fare altro se non seguire ciò che avveniva in pista. «Avrei potuto esserci anch'io — sbotta — perché la macchina andava bene e io stavo facendo una gara d'attesa, ma a otto giri dalla fine mi si è rotto il cambio ed ho dovuto così arrendermi». «Speravo tanto di fare bene a Varano — ha poi ricordato Alberti — ed il vedermi in lizza per la vittoria mi ha soddisfatto anche perché io sono partito abbastanza indietro nello schieramento». Chi recrimina un po' è Melgrati: «Con più calma, e se non avessi osato troppo... comunque sono contento perché anch'io resto nel giro-trofeo».

GRUPPI A-N/Turismo di serie infuocato

Lotta di classe

VARANO — Trentacinque concorrenti in totale al via delle gare riservate ai Gruppi A e N. Una serie di gare che hanno offerto ben poco. Nel Gruppo A sia «Toby» nella prima divisione che Giudici nella seconda hanno fatto praticamente corsa solitaria fin dalla partenza, e solamente da parte di Lanzetti e Fuochi, in prima divisione, si è vista qualche schermaglia di rilievo. Qualcosa in più lo hanno proposto le vetture del Gruppo N. Repetto con la Peugeot 205 l'ha fatta da padrone assoluto nelle classi 1300 e 1600. Una certa lotta si è intravista fra

chi inseguiva. Gli artefici di questa tenzone sono stati soprattutto Abbandonato e Braga. Braga, a metà gara, riusciva a infilarsi al secondo posto conservando la posizione fino alla fine. Il piazzamento e sub giudice perché Abbandonato interponneva reclamo e, per risolvere il problema i commissari tecnici dovevano perfino recarsi dalla concessionaria Ford, per controllare se il pezzo oggetto della contestazione era regolare o meno. Ederle non aveva poi difficoltà ad imporsi nella oltre 2000 dominando in pratica la gara. Buon secondo Ferraro e terzo Magnani.



COPPA ITALIA R5/A due gare dalla conclusione

Di Risio è campione

Imponendosi a Magione vanamente contrastato da Spinelli, il pilota di Isernia riesce ad assicurarsi il challenge Renault

MAGIONE — Ultime battute per la Coppa Italia Renault 5 Elf all'autodromo Borzacchini di Magione, dove Massimo Di Risio è riuscito a fiaccare la concorrenza di Spinelli e Conti. Aggiudicandosi la 9. prova della Coppa. Di Risio si aggiudica anche definitivamente il trofeo con due gare di anticipo. Già in batteria il giovane conduttore di Isernia passeggiava lasciando a Passeri, grintoso pilota locale, e Conti il ruolo di duellanti, mentre Romeo Muccio era la vittima illustre e accusava noie meccaniche non riuscendo a qualificarsi per la finale, nonostante avesse fatto segnare al secondo giro il miglior tempo assoluto in 1'01"79 alla media di 96,132 Km/h. Nell'altra batteria Marco Spinelli partiva a razzo facendo mordere la polvere al coriaceo Claudio Pizzi e al regolare Roberto Russo, entrambi della Scuderia Serattini Saccone di Bologna. Gibbin della Majestic, buon quarto, faceva segnare il giro più veloce al 4. in 1'01"99 alla media di 95,822 Km/h. Alla settima tornata, mentre infuocava la battaglia, «Pibo» era costretto a prematuro ritiro. Sotto un sole cocente la partenza della finale, (in prima fila Di Risio e Spinelli, poi dietro Passeri-Pizzi e Conti-Russo. Al segnale verde i migliori scattavano rabbiosi, il solo Passeri perdeva due posizioni. Alla curva dei box gran bagarre e dal polverone usciva una «mandria» più assottigliata. «Sportellate» più robuste le subivano Stefana, immediatamente costretto ad inseguire, e Del Fante, subito rientrato nella mischia. Dietro al «quartetto folle» Di Risio-Spinelli-Pizzi-Conti, Passeri e Russo facevano da tappo per il gruppo degli inseguitori che cominciava a sgranarsi. Il leader della «Poeta Rieti» allungava nei rettilinei mentre Spinelli tornava sotto nelle staccate, all'ennesima delle quali, presso il tornantino, si gettava all'interno infilando l'avversario e portandosi in testa. Pizzi accusava avarie e si doveva ritirare, Ricci tallonava Passeri e lo superava diventando quarto, con Gardelli, Roberto Russo e Pirro di rincalzo. Al vertice intanto Di Risio mordeva il freno, al traliccio il molisano tentava la traiettoria interna, fiato sospeso, manovra millimetrica e Spinelli veniva superato. Conti difendeva bene la terza piazza col coriaceo Passeri che la spuntava sugli irriducibili Ricci e Gardelli.

Giuseppe Baiocco

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Magione (Pg), 14 settembre 1986

9. prova della Coppa Italia Renault 5 Elf

La classifica

1. manche: 1. Spinelli 19 giri in 1'56"55 alla media di 94,353 km/h; 2. Pizzi 1'57"22; 3. Russo 2'02"82; 4. Gibbin 2'04"88; 5. Gardelli 2'09"53; 6. Russo 2'10"25; 7. Del Fante 2'16"25; 8. Lusuardi 2'19"71; 9. Baldazzi 2'24"22; 10. Vitale 2'25"49; 11. Giorgi 2'28"54; 12. Campani 2'35"46; 13. Della Pia 2'37"97; 14. Marco Magri 2'48"07; 15. Cupani 2'54"21; 16. Milla 2'1'00"58; 17. Meroni a 2 giri; 18. Frezza a 3 giri; Pirro a 10 giri (tutti su Renault R5Gt Turbo). Giro più veloce: Gibbin in 1'01"99 alla media di 95,822 Km/h.
2. manche: 1. Di Risio 19 giri in 1'52"99 alla media di 94,603; 2. Passeri 1'58"40; 3. Conti 1'59"76; 4. Macchi 2'05"20; 5.

Pirro 2'06"53; 6. Ricci 2'06"54; 7. Pili 2'11"68; 8. Stefana 2'15"81; 9. Santaniello 2'23"28; 10. Brancatelli 2'23"86; 11. Corsini 2'32"65; 12. Giacomello 2'37"20; 13. Muccio 2'56"13; 14. Corvasce a 1 giro; 15. Barilli a 1 giro; 16. Amici a 2 giri; 17. Kodemarc a 3 giri; 18. Palumbo a 10 giri; 19. Zaffiri a 10 giri (tutti su Renault R5 Gt Turbo). Giro più veloce: Muccio in 1'01"79 alla media di 96,132 km/h.

Finale: 1. Di Risio 24 giri in 25'08"97 alla media di 94,475 km/h; 2. Spinelli 25'10"83; 3. Conti 25'11"66; 4. Passeri 25'18"64; 5. Ricci 25'18"64; 6. Gardelli 25'20"97; 7. Russo 25'26"82; 8. Del Fante 25'27"56; 9. Pirro 25'28"98; 10. Gibbin 25'35"65; 11. Vitale 25'42"69; 12. Santaniello 25'42"99; 13. Baldazzi 25'49"70; 14. Brancatelli 25'54"95; 15. Stefana a 1 giro; 16. Macchi a 8 giri; 17. Russo a 11 giri (tutti Renault R5 Gt Turbo). Giro più veloce: Ricci in 1'02"13 alla media di 95,606 km/h.

«Meccanici, grazie»

MAGIONE — Massimo di Risio da Isernia si toglie il casco sorridente, ci tende la mano «accaldata» e dopo gli abbracci di rito confessa: «Ieri ero molto demoralizzato a causa di alcuni problemi tecnici veramente preoccupanti, ma i meccanici hanno fatto miracoli quindi tutto è andato per il meglio. La gara è stata corretta pur se ho trovato qualche ostacolo nei doppiaggi, ma ormai è fatta». Stimolato sui progetti gli sfugge: «Il prossimo anno parteciperò alla Coppa Europa Renault V6». Invece Spinelli sbuffa un po' raccontando il sorpasso decisivo: «Col motore non c'ero, mi si era accesa la spia dell'acqua. Di Risio nell'ultimo giro spingeva come un treno perché voleva passare, allora gli ho lasciato un varco puntando a conservare il secondo posto». Annino Conti ai complimenti risponde serafico con il suo accento romanesco: «Me so' arrampicato, le altre macchine vanno troppo bene. Non so come fanno. Comunque non sono assolutamente soddisfatto. La mia vettura ha fatto miracoli, non ho commesso errori di guida, ma io so' da solo... pilota e preparatore...».

F. ITALIA/Chionni, vittoria in scioltezza

Giovane leone

MAGIONE — Henry Morrogh ha scelto il percorso di Magione per insegnare l'arte della guida da competizione. Una scuderia con il suo nome fa da «chiocciola» ad un manipolo di giovani che si sono dati battaglia nella Formula Italia mettendo in pratica (non sempre) gli insegnamenti del «grande vecchio». I concorrenti sono venti e tutti agguerriti. Alla partenza Chionni, Piana, Valentino e Smecca occupano le prime due file. Via: Chionni tira come un forsennato ed è al comando, Smecca gli tiene testa, ma comincia a perdere acqua dal radiatore. Al quinto giro Piana, in seconda posizione, cerca di farsi sotto ottenendo il giro più veloce in 57"47, alla media di 103,356

km/h. Alla curva del traliccio Piana, che resisteva dignitosamente, va lungo e viene superato dalla coppia Valentino-Talin che giungeranno nell'ordine a quasi sei secondi dal solitario, ottimo Chionni.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Magione (Pg), 14 settembre 1986

Gara di Formula Italia

Gara club

La classifica

1. Chionni 15 giri in 14'35"66 alla media di 101,752 km/h; 2. Valentino 14'41"38; 3. Talin 14'47"21; 4. Ghiglione 15'03"88; 5. Piana 15'06"39; 6. Zengoni 15'11"40; 7. Cardelli 15'11"40; 8. Festante 15'12"79; 9. Rosi 15'14"90; 10. Cipriani 15'29"08; 11. Rossello a 1 giro; 13. Alagna a 2 giri; 14. Fanelli a 2 giri; 15. Smecca a 5 giri; 16. Radelli a 6 giri (tutti su Formula Italia). Giro più veloce: Piana in 57"47 alla media di 103,358 km/h.



FORMULA 2000

Vismara vince facile

MAGIONE - Sorpresa nel 7. Trofeo Fisa Formula 2000, dove Enrico De Benedetti della Scuderia del Lario, miglior tempo nelle prove e favorito d'obbligo, si è dovuto accontentare del quinto posto. Il successo è arrivato a Giacomo Vismara della Scuderia Escolette, che sulla sua Ralt Rt 3 Alfa Romeo ha vinto alla grande. Dei dieci iscritti, otto sono risultati classificati, al termine di una battaglia emozionante. Forte di un tempo di 49"91 fatto registrare in prova, De Benedetti portava subito alla corda la sua Ralt Rt 3, con alle spalle Vismara, Prodan (poco dopo ritirato) e Saccutelli. L'irrequieto Marco Gatti tamponeva rimanendo con il baffo alzato, mentre Saccutelli usciva dall'ammucchiata alla curva dei box con l'alettone posteriore piegato. Gunnella saliva al quarto posto mentre Saccutelli superava alla staccata della Branca De Benedetti per il secondo posto. Vismara era ormai solo, dietro lui Gunnella e Gatti si toccavano, nella collisione aveva la peggio Gatti che perdeva il musetto e alcune posizioni a favore di Zullo, Natol-



A sinistra, (FotoOliver), il podio della Coppa Italia R5 vinta, da Di Risio. Da sinistra, Spinelli, Di Risio e Conti. In basso, (FotoOliver), Vismara, primo in F.2000. A destra (FotoStudio83), Corradi vincitore nello Sport N



SPORT NAZIONALE

Corradi, settima vittoria stagionale

MAGIONE — Siamo a fine stagione, ma l'interesse per la undicesima prova del Campionato Italiano Sport Nazionale è sempre grande. Bruno Corradi della Scuderia Dolomiti su Lucchini SN 86 è atteso alla prova con estrema curiosità essendosi assicurato ben sei gare prima di scendere sul tracciato di Magione. Sono 31 i giri da percorrere per oltre cinquantun chilometri. La pole position non sfugge a Corradi che è affiancato da Roberto Ragazzi della Scuderia S. Marco, Ugo Merzario della Symbol Team e Antonello Costante della Piave Jolly Club. La griglia di partenza viene rispettata per i primissimi giri, dove Corradi allunga immediatamente. Ragazzi è secondo in splendida solitudine, mentre l'auto di Merzario comincia a perdere colpi. Ne approfitta Costante che lo scavalca. Si distinguono nel frattempo Ronca e Bettin. Giunti alla curva Branca, Merzario inaspettatamente esce lungo. Ronca ha cominciato la sua rincorsa, prende la scia di Costante al rettilineo d'arrivo e alla staccata del traliccio lo infila dopo una lieve collisione che risulta senza danni per entrambi. Ronca ha quindi via libera, allunga e lascia Costante al quarto posto, dando la caccia puntigliosamente a Ragazzi. Un duello appassionante nasce tra Gaetani e Bettin che giocano a superarsi, infine il traguardo, dove il veronese Ronca non riesce a coronare positivamente la sua rincorsa finendo comunque sul podio, sul gradino più basso però. Arriva il settimo successo stagionale per il formidabile Corradi, davanti ad un Ragazzi scorbuto e mai domo, nonché al battagliero Ronca, lanciatisi troppo tardi, seguono nell'ordine Costante, bella gara la sua, Gallo, Prioglio, Gaetani e Palmeri. Il giro più veloce è stato fatto registrare da Corradi in 51"49, alla media di 115,362 km/h. La classifica generale lo vede in testa con 155 punti, davanti a Ronca 134 e Costante 106. Ora non resta che il gran finale ad Imola. □

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Magione (Pg), 14 settembre 1986

11. Prova del Trofeo Sport Nazionale

La classifica

1. Corradi (Lucchini) 31 giri in 27'03"11 alla media di 113,449 km/h; 2. Ragazzi (Lucchini) 27'18"66; 3. Ronca (Lucchini) 27'20"73; 4. Costante (Lucchini) 27'21"15; 5. Gallo (Lucchini) 27'52"04; 6. Prioglio (Symbol) a 1 giro; 7. Gaetani (Lucchini) a 1 giro; 8. Palmeri (Chevron) a 1 giro; 9. Bettin (Lucchini) a 2 giri; 10. Ugo Merzario (Symbol) a 7 giri.

□ Giro più veloce: Corradi in 51"49 alla media di 115,362 km/h.

TROFEO UNO T. A PERGUSA

Vasta lanciato verso il successo finale

PERGUSA — Ancora una vittoria di Matteo Vasta nel Trofeo Uno turbo. Il pilota della Catania Corse ha vinto la decima prova disputata sul circuito di Pergusa sulla distanza di 20 giri divisi in due manche con somma di tempi per la classifica finale. Con questa vittoria Vasta consolida la sua supremazia nella classifica generale di questo campionato monomarca. La prima frazione è stata dominata da Piero Mertoli che con la vettura messagli a disposizione dalla concessionaria Musumeci, e preparata dal meccanico Pavia, ha dominato da cima a fondo insidiato però da vicino da «Bairo», Di Salvo (poi ritirato) Barbagallo, Vasta e Giorgio Mertoli. La seconda frazione sembrava un replay della prima: Piero Mertoli riprendeva il comando e lo manteneva indisturbato inseguito da Vasta, «Bairo», Ferrazzano e Giorgio Mertoli. Il colpo di scena al quinto passaggio: al comando transitava Vasta mentre Piero Mertoli procedeva lentamente con il motore «rattolante». A questo punto la lotta era tra Vasta e «Bairo». In base ai tempi della prima manche «Bairo» aveva un vantaggio su Vasta di un secondo e 49 centesimi per cui gli sarebbe stato sufficiente arrivare incollato all'avversario per vincere. Invece proprio nell'ultimo giro «Bairo» sbagliava una staccata arrivava lungo, si scomponneva perdendo però pochi metri facendogli accusare un ritardo di 35 centesimi.

Edo Murabito

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Pergusa (En), 14 settembre 1986

10. prova del Trofeo Fiat Uno Turbo

Le classifiche

1. Manche: 1. Mertoli in 21'09"5 media giri 140.420 km/h; 2. «Bairo» a 1"32; 3. Barbagallo a 1"93; 4. Vasta a 2"81; 5. Mertoli a 7"92; 6. Ferrazzano a 12"39; 7. Alba a 17"40; 8. «Gordon» a 17"91; 9. Anastasi a 20"64; 10. «Gin Fix» a 21"21; 11. «Iver» a 22"04; 12. Sottile a 24"38; 13. Mancini a 25"64; 14. «Jimmi» a 32"66; 15. Alastra a 38"78; 16. Grimaldi a 46"61; 17. Sassano a 48"24; 18. Anastasi a 48"35; 19. Di Salvo a 56"50; 20. Scaccianoce a 56"88; 21. «Nermak» a 1'02"97; 22. Finocchiaro a 1'16"28; 23. «Arriva» a 3 giri.

□ Giro più veloce: Di Salvo in 2'04"98 alla media di 142.582 km/h.

2. Manche: 1. Vasta in 21'05"03 alla media di 140.866 km/h; 2. «Bairo» a 1"84; 3. Ferrazzano a 5"92; 4. Mertoli a 7"93; 5. Anastasi a 17"69; 6. «Gin Fix» a 18"36; 7. Sottile a 21"66; 8. «Iver» a 24"09; 9. «Gordon» a 28"82; 10. Barbagallo a 32"48; 11. Alba a 35"31; 12. «Jimmi» a 35"69; 13. Grimaldi a 43"33; 14. Todaro a 45"51; 15. «Nermak» a 54"97; 17. Finocchiaro a 1'14"97; 18. Scaccianoce a 1'16"95; 19. Alastra a 1 giro; 20. Mertoli a 5 giri.

□ Giro più veloce: «Bairo» in 2'06"08 alla media di 142.468 km/h.

Finale: 1. Vasta in 42'16"89 alla media di 140.486 km/h; 2. «Bairo» a 35"; 3. Mertoli a 13"04; 4. Ferrazzano a 15"50; 5. Barbagallo a 31"60; 6. Anastasi a 35"52; 7. «Gin Fix» a 36"76; 8. Sottile a 43"23; 9. «Iver» a 43"32; 10. «Gordon» a 43"92; 11. Alba a 49"90; 12. «Jimmi» a 1'05"54; 13. Grimaldi a 1'27"13; 14. Todaro a 1'28"96; 15. Caccano a 1'40"40; 16. «Nermak» a 1'54"72; 17. Scaccianoce a 2'11"02; 18. Finocchiaro a 2'28"44; 19. Alastra a 1 giro; 20. Mertoli a 5 giri; 21. Mancini a 8 giri.

La classifica del Trofeo dopo 10 prove: Vasta 134; Mertoli 103; Todaro 92; «Gordon» 86,5; Anastasi 84,5; «Bairo» 67,5; Anastasi 65; «M. Arriva» 58,5; Latteo 51; Barbagallo 46.

li e Lusuardi. Notevole è la corsa di Saccutelli, che, pur con una aerodinamica fortemente squilibrata, riusciva a lottare caparbiamente per il podio. L'esperto Gunnella non era pago e alla curva dei box attaccava De Benedetti, ormai in crisi, passandolo di misura, era il turno, quindi, di Zullo ad effettuare il non impossibile sorpasso. Nel gran finale Vismara dimostrava di avere ancora molta birra in corpo, effettuando al 29. il giro più veloce in 50"24 alla media di 118,232 km/h. Tra le posizioni di rincalzo l'indomito Gatti braccava Lusuardi, strappandogli con le unghie il sesto posto. Vismara copriva così i trentun giri complessivi della gara in 26'21"44, alla media di 116,438 km/h con oltre trenta secondi di vantaggio sul coraggiosissimo Saccutelli. Un vero peccato per Prodan, appiedato da avarie determinanti e Natolli, anch'esso con problemi al motore. □

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Magione (Pg), 14 settembre 1986

7. Trofeo Fisa Formula 2000

La classifica

1. Vismara (Ralt RT3 Alfa Romeo) 31 giri in 26'21"44 alla media di 116,438 km/h; 2. Saccutelli (Ralt RT3 Volkswagen) 26'52"09; 3. Gunnella (Grifo Alfa Romeo) 26'56"31; 4. Zullo (Ralt Rt3 Alfa Romeo) 26'58"36; 5. De Benedetti (Ralt Rt3) 27'01"43; 6. Gatti (Ralt Rt3 Toyota) a 1 giro; 7. Lusuardi (Ralt Rt3) a 1 giro; 8. Natolli (Ralt Rt3 Alfa Romeo) a 16 giri. Giro più veloce: Vismara in 50"24 alla media di 118,232 km/h.



SALITA/Mauro Nesti ancora primo a Cefalù

Attenti al «vecio»

Il pluricampione europeo della montagna non si smentisce e anche in Sicilia mette a segno un'altra vittoria



CEFALÙ — Al quarto degli oltre dodici chilometri che formano il tracciato della salita Cefalù-Gibilmana, sulle larghe chiazze d'olio lasciate dal propulsore Bmw della Osella di Caci, si è decisa la 19. edizione della corsa siciliana disputata davanti ad almeno trentamila spettatori e valida quale undicesima prova del Campionato Italiano Assoluto della Montagna. Il marsalese Benny Rosolia, miglior tempo in prova con tre secondi di vantaggio su Mauro Nesti, ha perso qualche prezioso secondo proprio in quel punto del percorso per rimettere dritta la sua Osella così come tutti gli altri conduttori della classe maggiore del gruppo 6. Nesti invece, partendo per ultimo e avendo usufruito di qualche minuto di sosta, ha trovato il veloce tratto già cosparsa di providenziali filler. Anche lì, oltre che nella gara tutta all'attacco così da rintuzzare le ambizioni del portacolori dell'Ateneo-Banca Sant'Angelo, il plurititolato campione toscano ha guadagnato i secondi che gli hanno consentito di confermare ancora una volta che il più forte in montagna è lui. A Rosolia oltre che la piazza d'onore è rimasto il record; lo ha stabilito nel 1984 (6'22"08). Contro un duo così scatenato nulla hanno potuto il palermitano Giampaolo Ceraolo ed il bresciano Ezio Baribbi, finiti nell'ordine con oltre venti secondi di distacco. Il primo era alla seconda cronoscalata stagionale con una sport più adatta alla pista che alle salite, il secondo si cimentava per la prima volta a Gibilmanna e per giunta accusava dei problemi con la temperatura dell'acqua sempre a valori preoccupanti. Bravo è stato «Oiram», finalmente nelle zone alte della classifica, con la sua Lola che si è classificato davanti al ragusano Giovanni Cassibba rallentato da un cattivo assetto. Germano Nataloni ha vinto in Gruppo B, Marco Savioli in A e Giovanni Caruso fra le vetture di serie. Magdalena Seneberg, 26enne portaelite bavarese, prima donna straniera che ha corso in salita in Italia, ha vinto la classe 2500 del gruppo A con la Bmw 323i. A tifare per lei anche il fidanzato Franz Englester rimasto a fare lo spettatore e claudicante dopo il rovinoso impatto della sua Osella, per noie all'impianto frenante, nella seconda salita del sabato. Vettura distrutta mentre il venticinquenne, panettiere tedesco è stato medicato con otto punti di sutura sotto il ginocchio della gamba sinistra.

Dario Pennica

VELOCITÀ IN SALITA

Cefalù 14 settembre 1986

19. Cefalù-Gibilmana

valida per il Campionato Italiano della Montagna

Le classifiche

Assoluta: 1. Mauro Nesti (Osella P.A. 9/2000) in 6'26"14 alla media di 116,053 km/h; 2. Rosolia (Osella P.A. 9/2000) 6'33"50; 3. Ceraolo (Osella P.A. 8/2000) 6'49"71; 4. Baribbi (Osella P.A. 9/2000) 6'54"01; 5. «Oiram» (Lola T290/2000) 6'59"95; 6. Cassiba (Osella P.A. 9/2000) 7'02"89; 7. «Golden» (Osella P.A. 8/2000) 7'06"63; 8. Fina (Lola T294/1300) 7'18"67; 9. Spinnato (Osella P.A. 8/1300) 7'18"91; 10. Anelli (Osella P.A. 8/1300) 7'32"41.

GRUPPO N

Classe 1000: 1. Lo Bue in 9'50"39 alla media di 76,220 km/h; 2. Lombardo 9'53"15; 3. Aiello (Fiat Uno) 9'53"78; 4. Fiore 10'02"66; 5. Lombardo 10'03"88; 6. Privitera 10'11"50; 7. Grasso 10'12"01; (tutti gli altri su Fiat Panda 45).

Classe 1150: 1. Ienna in 8'54"57 alla media di 84,179 km/h; 2. Benenato 8'55"86; 3. Sciacca 8'57"46; 4. Saluto 9'03"89; 5. Giuliano 9'06"14; 6. Barilla 9'17"04; 7. Barberino (Fiat 127 Sport) 9'17"58; 8. Favazzi 9'18"57; 9. Mangano 9'34"09; 10. Cuccia 9'54"85; 11. Solafani 10'31"33 (tutti gli altri su A/112).

Classe 1400: 1. Di Stefano in 8'49"54 alla

media di 84,979 km/h; 2. Filesi 8'59"50; 3. Pandolfino 9'23"13 (tutti su Alfasud).

Classe 1600: 1. Ottavio Castro (Talbot) in 8'42"14 alla media di 86,183 km/h; 2. Esposito (Peugeot 205 Gti) 8'48"00; 3. Marra (Peugeot 205 Gti) 3'01"39; 4. Lo Burgio (Volkswagen Golf Gti) 9'02"04; 5. Baudo (Volkswagen Golf Gti) 9'03"20; 6. Incrpera (Lancia Y 10) 9'06"89; 7. Mattina (Peugeot 205 Gti) 9'14"83; 8. Battaglia (Citroën Visa Gt) 9'16"01; 9. Zummo (Alfasud) 9'55"79.

Classe 2000: 1. Caruso in 8'11"03 alla media di 91,644 km/h; 2. Batacchi 8'13"80; 3. Tramontana 8'15"16; 4. Picciurro 8'19"22; 5. Cipolla 8'36"20; 6. Mannino 8'37"15; 7. Cicero 8'52"39 (Fiat Uno Turbo); 8. Quattropiani 8'57"91; 9. Incrpera (Kadett Gsi) 8'59"56; 10. Mondello (Ritmo 130 Tc) 9'08"92; 11. Caranna (Ritmo 130 Tc) 9'13"46; 12. De Luca (Fiat Uno Turbo) 9'22"57; 13. Corio (Fiat Uno Turbo) 9'32"05 (tutti gli altri su R5 Turbo).

Classe 2500: 1. Giuseppe Saporito (Alfa Romeo GTV6) in 8'42"56 alla media di 86,114 km/h.

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Crea in 8'56"99 alla media di 83,800 km/h; 2. Scattareggia 8'58"97; 3. Prinziavalli (Opel Corsa) 8'59"29; 4. Di Sciafani (Opel Corsa) 9'22"30 (tutti gli altri su Samba Rally).

Classe 1000: 1. Forti in 9'09"71 alla media di 91,861 km/h; 2. Clemente 9'18"06; 3. Lazzara 9'18"95; 4. Bubino 9'20"20; 5. Iones

9'52"24 (tutti su Panda 45).

Classe 1150: 1. Trovatiello (Fiat 127 S) in 8'40"37 alla media di 86,476 km/h; 2. Bilardi (Fiat 127) 8'48"69; 3. Marchese (A 112 Abarth) 8'49"80; 4. Turriciano (A 112 Abarth) 8'53"31; 5. Morabito (Fiat 127 S) 8'55"32; 6. Anzalone (A 112 Abarth) 8'57"74; 7. Badalamenti (Fiat 127 S) 8'59"00; 8. Guarino (A 112 Abarth) 8'59"63; 9. Milotta (A 112 Abarth) 9'00"82; 10. Crucitti (Fiat 127 Sport) 9'05"89; 11. Farnese (Fiat 127 Sport) 9'06"84; 12. Armango (A 112 Abarth) 9'15"00; 13. Irato (A 112 Abarth) 9'19"42; 14. Provenzano (A 112 Abarth) 9'23"62; 15. Lucà (A 112 Abarth) 9'53"21; 16. Bonanno (Fiat 127 Sport) 10'06"93.

Classe 1300: 1. Vitrano (Alfasud) in 9'32"34 alla media di 78,624 km/h; 2. Gagliano (Talbot Samba) 9'35"08; 3. Pavone (Alfasud) 9'41"48; 4. Gagliano (Talbot Samba) 9'45"85.

Classe 1400: 1. «Meteora» (Alfasud) in 9'08"06 alla media di 82,107 km/h; 2. Perez (Alfasud) 9'12"81; 3. Longo (R5 Alpine) 9'18"56.

Classe 1600: 1. Grillo (Volkswagen Golf Gti) in 8'19"09 alla media di 90,164 km/h; 2. Sollano (Talbot) 8'21"22; 3. Premiati (Talbot) 8'24"31; 4. Russo (Volkswagen Golf Gti) 8'37"22; 5. Tusa (Volkswagen Golf Gti) 8'49"77; 6. Varvarà (Volkswagen Golf Gti) 9'14"81.

segue Ventura
Classe 2000: 1. Savioli (Opel GT/E) in 8'11"34 alla media di 91,586 km/h; 2. Furnari (Fiat Ritmo) 8'20"56; 3. Giuffrida (Opel Manta) 8'22"17; 4. Boccaria (Fiat Ritmo 130) 8'24"06; 5. Dalmonte (Fiat Ritmo 125) 8'25"61; 6. Palmisano (Fiat Ritmo 130) 8'29"46; 7. Castro (Fiat Uno Turbo) 8'37"31; 8. Sutura (Alfetta GTV) 8'44"24; 9. Briguliano (Opel Kadett) 8'55"14; 10. Giuliano (Opel Kadett) 9'04"93.

Classe 2500: 1. Seneberg (Bmw 323i) in 8'49"24 alla media di 85,027 km/h.
Classe 3000: 1. Lucà (Opel Monza) in 8'53"76 alla media di 84,307 km/h.

GRUPPO B
Classe 1300: 1. Cicero (Talbot) in 9'18"48 alla media di 80,575 km/h; 2. Lipari (Talbot) 10'04"01.

Classe 1600: 1. Aiuto in 8'29"87 alla media di 88,257 km/h; 2. «Sorry» (Citroën Visa) 8'42"46; 3. Miceli 8'44"84; 4. Majorini 8'56"37; 5. Guagliarolo 9'28"92; 6. Di Cristofalo 9'56"09 (tutti gli altri su Fiat X 1/9).

Classe 2000: 1. Di Benedetto (Renault R5 Turbo) in 8'20"12 alla media di 89,978 km/h; 2. Condina 8'34"54; 3. La Corte 8'43"93; 4. Palumbo 8'52"60; 5. Termini 9'22"28 (tutti gli altri su Lancia Beta Montecarlo).

Classe 2500: 1. Valenziano (Opel Ascona 400) in 8'11"86 alla media di 91,489 km/h; 2. Gambino (Talbot Lotus) 8'27"10; 3. Privitera (Talbot Lotus) 9'07"28.

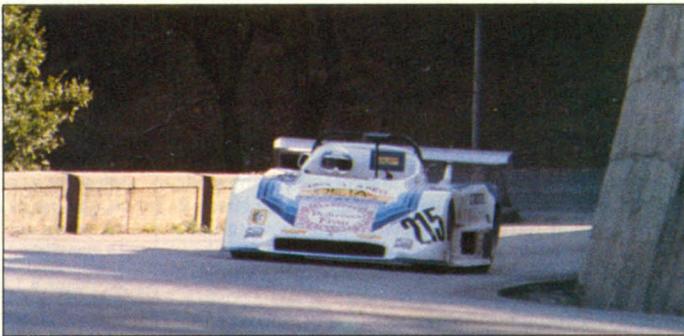
Classe 3000: 1. Nataloni (Lancia 037) in 7'38"06 alla media di 98,240 km/h; 2. Vazzana 7'50"48; 3. Pellerito 7'58"74; 4. Cannistraro 8'12"91; 5. Segret 8'22"50 (tutti gli altri su Porsche 911 SC).

Classe oltre 3000: 1. Comito (Porsche 930 T) in 8'20"02 alla media di 89,996; 2. Cataiano (Porsche Turbo) 8'48"77.

Sport
Classe 1000: 1. Di Bartolo (AMS) in 8'17"44 alla media di 90,462 km/h; 2. Giardina (Ferraris) 8'38"22.

Classe 1300: 1. Fina (Lola T 294) 7'18"67 media 102,58; 2. Spinnato (Osella Pa 9) 7'18"91; 3. Anelli (Osella Pa 8) 7'32"43.

Classe 2000: 1. Mauro Nesti (Osella P.A. 9/2000) in 6'26"14 alla media di 116,053 km/h; 2. Rosolia (Osella P.A. 9/2000) 6'33"50; 3. Ceraolo (Osella P.A. 8/2000) 6'49"71; 4. Baribbi (Osella P.A. 9/2000) 6'54"01; 5. «Oiram» (Lola T290/2000) 6'59"95; 6. Cassiba (Osella P.A. 9/2000) 7'02"89; 7. «Golden» (Osella P.A. 8/2000) 7'06"63.



Mauro Nesti (in alto) vincitore a Cefalù. Sopra, il marsalese Benny Rosolia secondo classificato (FotoPennica)

Grave incidente a Cefalù

CEFALÙ — Mauro Nesti appena sceso dalla vettura era particolarmente felice, sapeva di aver dato una lezione ad un duro avversario: «Rosolia non aveva fatto i conti con l'oste; stanotte al contrario di ieri ho riposato bene, ma soprattutto in gara sono riuscito a far andare il motore (ricavato con pezzi provenienti da ben tre propulsori n.d.r.) sfruttandolo in "alto". Impossibile battere il record; il fondo è notevolmente peggiorato». Poi si è subito preoccupato delle condizioni in cui versava il carabiniere Alfio Oti investito dalla R5 GT Turbo pilotata da Gaspare Zichichi. Coinvolti nell'incidente anche due incauti spettatori che seguivano la corsa da una zona vietata al pubblico (con tanto di cartelli ben in vista) a Spaccio Colombo, e che proprio il giovane milite (diciannovenne di San Fratello in provincia di Messina) cercava far spostare dal luogo pericoloso. Il suo generoso intervento ha evitato il peggio per i due (ognuno con prognosi di sette giorni per fratture ed escoriazioni alle gambe) mentre per Oti si è reso necessario l'intervento dell'elicottero per trasportarlo all'Ospedale di Palermo. Fortunatamente poi le sue condizioni si sono rivelate meno gravi di quanto si temeva.

SALITA/A Tambone la Pedavena-Croce d'Aune

La prima volta

Nonostante fosse all'esordio, sull'impegnativo tracciato bellunese, il pilota dell'Osella l'ha spuntata facilmente

PEDAVENA — Lassù, a Croce d'Aune, tutto il pubblico attento al cronometro «digitale». Sotto, lungo gli oltre 8 chilometri della cronoscalata, due piloti sul percorso: Giuseppe Tambone, per la prima volta al via della cronoscalata, e Romano Casasola, vincitore dell'edizione '85. Tambone non era ancora in vetta che Casasola in una di quelle rare pause che il percorso concede, ha pensato: «Troppo olio sulla strada, qui vince Tambone». E così in realtà è stato: il bresciano, alla sua terza affermazione nell'86, ha tolto ben 6" al tempo di prova, scendendo sotto i 3'50", il che vuol dire anche nuovo record, strappato a Baribbi, vincitore nell'84. Dire che Tambone è andato molto forte, salendo a 127 km/h di media, è dire tutto della gara. Non gli si è potuto opporre il torinese Franco Pilone, ancora secondo come nell'85, rallentato da una centralina capricciosa che impediva al motore di salire oltre i 9500 giri. A mezzogiorno di domenica 14 settembre Rossari, direttore di gara, dà il via alla prima vettura, una veterana. E poi tutti gli altri. Al traguardo di questa bella gara organizzata dall'Halley Team giungono in 105. Vince bene il gruppo B «Padimateo», dopo che alla sua Renault 5 Turbo, con inqualificabile gesto, qualcuno ha pensato di bucare il radiatore dell'olio con un cacciavite durante la notte. Il pilota della Renault è salito con il radiatore «isolato» e con le temperature olio alle stelle. Bene ancora Zarpellon nel Gruppo A. Nella classe fino a 1600 ancora una vittoria di Bisinelli. Ancora un arrivo nella classifica «rosa» per Delia De Florian e Nadia Galvan, due simpatiche trentine presenti ormai da anni nella 1150 del Gruppo N, vinta, a Pedavena, da Giuseppe Sfreddo. Il Gruppo N è stato vinto da De Bona.

Stefano Cossetti

VELOCITÀ IN SALITA

Pedavena (BI), 14 settembre 1986

6. Pedavena-Croce d'Aune, valida per la Coppa Nazionale CSAI della montagna
Campionato triveneto velocità in salita

Le classifiche

Absoluta: 1. Tambone (Osella PA/9) in 3'48"97 alla media di 127,353 km/h; 2. Pilone (Osella PA/10) 3'51"64; 3. Casasola (Osella PA/9) 3'52"79; 4. Caliceti (Osella PA/9) 3'53"45; 5. Curatolo (Osella PA/9) 3'54"97; 6. Aguzzoni (Osella PA/9) 3'56"50; 7. «Domingo» (Osella BMW PA/8) 4'07"81; 8. Rossetto (Lola Olmas 594) 4'13"30; 9. Castelli (Lucchini A.R.) 4'13"53; 10. «Kabibo» (Osella PA/8) 4'22"91.

GRUPPO N

Classe 1000: 1. Mecati (Uno 45) in 6'45"28; 2. Tebaldi (Panda 45) 6'46"36.

Classe 1150: 1. Sfreddo in 5'40"60; 2. Devetta 5'40"91; 3. Cescato 5'41"69; 4. Knycz (Fiat 127 Sport) 5'42"43; 5. De Florian 5'46"09; 6. Nyderyaufner 5'47"83; 7. Guffler 5'50"70; 8. Passero 5'52"16; 9. Galvan 5'53"92; 10. Molin Pradel 5'54"31; 11. Lizzio 5'54"79; 12. Fenti 5'58"08; 13. Tosini (Fiat 127 Sport) 5'58"72; 14. Tonet 5'59"26; 15. Laghi 6'02"01; 16. Cossetti 6'02"63; 17. Forato (Fiat 127 Sport) 6'07"07; 18. Zanella 6'15"61 (tutti gli altri su Autobianchi A 112 Abarth).

Classe 1300: 1. De Sabbata in 5'25"72; 2. Coselli 5'36"92; 3. De Fabris 5'44"08 (tutti su Talbot Samba rally).

Classe 1600: 1. Savoldi in 5'09"83; 2. Mozan 5'11"36; 3. Forti (Y 10 Turbo) 5'14"65; 4. Benvenuti 5'20"94; 5. Antoniazzi 5'32"12 (tutti gli altri su Peugeot 205 GTI).

Classe 2000: 1. De Bona in 4'57"57; 2. Marchiol 4'58"62; 3. Bristot (Uno Turbo) 5'00"21; 4. De Nale (Ritmo 130) 5'01"84; 5. Moret 5'06"99; 6. Dondelli 5'08"94; 7. Merzi 5'08"72; 8. Cecotti 5'08"78; 9. Di Fant (Uno Turbo) 5'08"90; 10. Tellan (Ritmo 130) 5'16"74; 11. «Brik» 5'17"68; 12. Zanini (Uno Turbo) 5'18"78; 13. Gozzi (Ritmo 130) 5'25"85; 14. Sandrini 5'28"06; 15. Breda (Ritmo 125) 5'33"85; 16. Tentonello (Ritmo 130) 5'34"32 (tutti gli altri su Renault 5 GT Turbo).

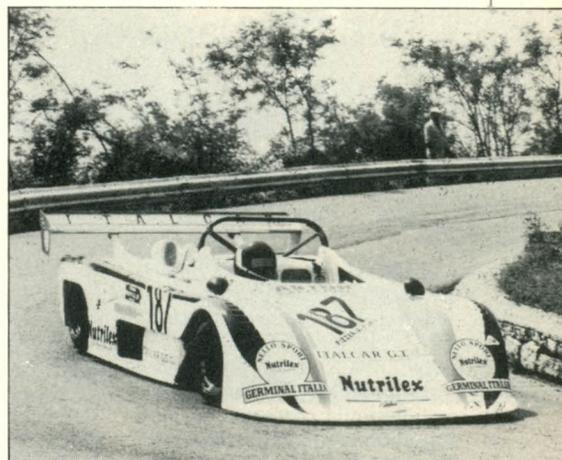
Classe 2500: 1. Di Fant in 5'10"88; 2. Casagrande 5'11"97 (entrambi su Lancia Delta HF).

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Lipparini (Nissan March) in 6'15"53.

Classe 1150: 1. Wilhelm in 5'13"16; 2. Stolfi 5'19"89; 3. Tommasi 5'21"24; 4. De Luca 5'22"82; 5. Rocco 5'23"87; 6.

Giuseppe Tambone (a destra, Attualfoto) ha avuto ragione di una qualificata concorrenza. Nulla hanno potuto gli esperti Pilone e Casasola



Mascolo 5'26"89; 7. Luciani (A 112 Abarth) 5'29"20; 8. Moret 5'30"32; 9. Turrin (A 112 Abarth) 5'30"84; 10. «Calimero» 5'35"99 (tutti gli altri su Fiat 127 Sport).

Classe 1300: 1. Serena in 5'19"84; 2. Mittersteiner (VW Polo) 5'20"75; 3. Ambrosi 5'38"32 (gli altri su Talbot Samba Rally).

Classe 1400: 1. Zotta (Alfa Romeo Alfasud) in 5'08"15; 2. Martinelli (Renault 5 Alpine) 5'16"68.

Classe 1600: 1. Bisinelli in 4'54"93; 2. Heidt 5'02"45; 3. Dan 5'13"53; 4. Carlin 5'22"11; 5. Faleschini (Talbot Sunbeam) 5'33"75 (tutti gli altri su Volkswagen Golf Gti).

Classe 2000: 1. Negrente in 4'46"86; 2. Fuganti 4'49"45; 3. Facca 4'53"40; 4. De Bortoli (Alfa Romeo GTV) 5'35"65 (tutti gli altri su Ritmo 130 Abarth).

Classe 2500: 1. Zarpellon (BMW 323) in 4'44"58.

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Accorsi in 5'22"34; 2. Schreiner 5'23"04; 3. Costa 5'24"19 (tutti su Fiat X 1/9).

Classe 2000: 1. «Padimateo» in 4'40"10; 2. Biancolin 4'42"82; 3. Maset 4'49"28; 4. Franzoni (Lancia Beta MC) 5'22"52 (tutti gli altri su Renault 5 Turbo).

Classe 2500: 1. Bietresato (Manta 400) in 4'58"96; 2. De Florian (Talbot Lotus) 5'08"56.

Classe 3000: 1. Viganò in 4'48"10; 2. Polo 4'55"12 (entrambi su Porsche 911).

Classe oltre 3000: 1. Pantaleoni (Pantera De Tomaso) in 4'56"95.

GRUPPO 6

Classe 1300: 1. Rossetto (Lola Olmas) in 4'13"30; 2. De Gan (GI-PI Cosworth) 4'24"76; 3. Degano (MDT Dallara) 4'25"69; 4. Crestagni (Dallara) 4'55"57.

Classe 1600: 1. «Domingo» (Osella BMW PA/8) in 4'07"81; 2. Mussi (Osella PA/1) 4'25"20; 3. Biasioli (Chevron B 23) 4'26"31; 4. Pellegrino (Osella Ford) 4'27"46.

Classe 2000: 1. Tambone (Osella PA/9) in 3'48"97; 2. Pilone (Osella PA/10) 3'51"64;

3. Casasola (Osella PA/9) 3'52"79; 4. Caliceti (Osella PA/9) 3'53"45; 5. Curatolo (Osella PA/9) 3'54"97; 6. Aguzzoni (Osella PA/9) 3'56"50; 7. «Kabibo» (Osella PA/8) 4'22"91; 8. Gnesato (Osella PA/9) 4'28"01.

Sport Nazionale: 1. Castelli (Lucchini) in 4'13"53; 2. Zanini (Osella PA/9) 4'27"38; 3. Panzeri (Osella PA/10) 4'30"13; 4. Ronchi (Lucchini) 4'33"37; 5. «Peer Gynt» (Osella PA/10) 4'45"28.

Gruppo 2/81: 1. Nerini (Ritmo 75) in 4'49"23; 2. Coan (Fiat 128) 5'12"86; 3. Turrin (Fiat 128) 5'20"69; 4. Feltran (Ritmo 60) 5'22"43; 5. Dalla Cà (Kadett Gte) 5'23"79; 6. Fanton (Kadett Gte) 5'35"58.

Gruppo 4/81: 1. Antolini (Fiat X 1/9) in 6'02"02.

Gruppo 5/81: 1. Sensi (A 112) 5'32"04; 2. Calore (Fiat 126) 5'33"11; 3. Bernardi (Fiat 126) 5'42"87.

AUTOSTORICHE

Gruppo A: vetture costruite prima del 31/12/54

CATEGORIA GT

Classe oltre 2000: 1. Bertipaglia (M.G. T.D. 1100) in 8'05"73.

CATEGORIA GTS

Classe oltre 2000: 1. Rizzi (Fiat Pininfarina TV) in 6'00"36.

SPORT

Classe fino a 1300: 1. Rupolo (Mardal Giannini) in 5'59"50; 2. Groff (Renault Sport 750) 6'57"95; 3. Fiorese (Fiat 508 Coppa d'Oro) 7'30"40; 4. Savioli (Lancia Aprilia) 7'36"16.

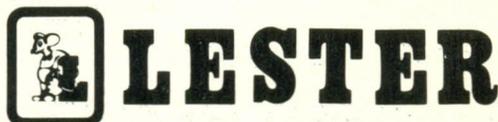
Gruppo B: vetture costruite dall'1/1/5 al 31/12/60.

Categoria GTS

Classe oltre 2000: 1. Frasson (A.R. Giulietta SZ '60) in 5'40"25; 2. Ortolani (Lancia Flaminia Z) 6'30"71.

Categoria GT

Classe oltre 2000: 1. Frasson (A.R. Giulia SP) in 5'37"46; 2. Chiminelli (Fiat Osca 1600) 6'07"11; 3. Sumap (A.R. Giulietta) 6'12"55.



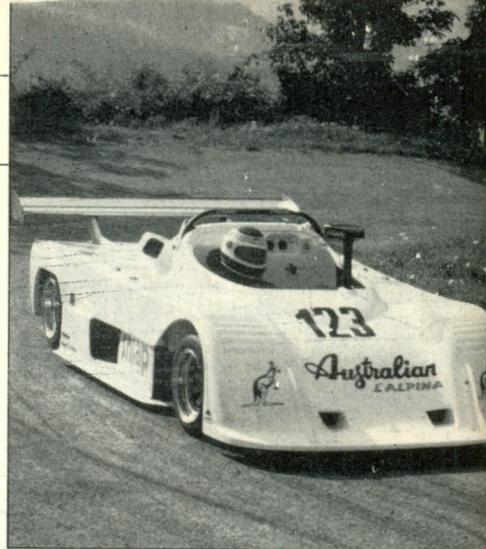
Mascherine con Fari
Spoiler con Fari
e Parafanghini per Fuoristrada
VIA NOVARA, 151 - TRECATE (NO) ITALY
TEL. (0321) 74105/74738



SALITA/Nappi out e Scola ancora vincitore

Pezzullo d'autore

A Salerno il cosentino centra l'ennesimo successo grazie anche alla sfortuna che colpisce il suo rivale



SALERNO - La sesta edizione della coppa «Gigi Pezzullo», cronocalata valida per la coppa CSAI della montagna (2. zona) è stata una vera festa dell'automobilismo. Domenica oltre diecimila persone in una splendida giornata di sole hanno fatto da cornice al percorso.

Impeccabile l'organizzazione della Salerno Corse. Già nella giornata di sabato, nel corso delle prove libere, emergevano i favoriti per la vittoria. In particolare Piero Nappi su Osella PA/8 Hart, che otteneva il miglior tempo facendo fermare i cronometri a 2'59". Al pilota della Salerno Corse si contrapponeva unicamente il cosentino Carlo Scola, che tuttavia risultava staccato di circa tre secondi. Alla partenza si presentavano 132 piloti, un numero elevato per la Campania, ma degno dell'importanza della manifestazione. Il percorso estremamente tecnico e selettivo, anche per via del fondo alquanto scivoloso, metteva in evidenza i piloti della scuderia organizzatrice: Renato Arfé, Gigi Tommasi, Carlo Cacillo, Angelo Boccia. Durante la gara si registravano alcuni non gravi incidenti. La gara raggiungeva il suo clou quando entravano in scena i piloti della classe 2000 del gruppo 6, classe in cui prendevano il via Nappi e Scola. Piero Nappi copriva la prima parte del percorso in modo brillante ma, all'uscita di una curva, la sua ruota posteriore destra urtava un cordolo e il cerchione «pizzicava» il copertone che si sgonfiava nello spazio di pochi metri. Il grande favorito per la vittoria era così costretto al ritiro; Con l'uscita di Nappi, tutto diventava

più facile per Carlo Scola, cui nessuno riusciva ad insediare la prima posizione, legittimata da uno splendido 2'56"61.

Renato Mazzoni

Cipriani (a destra, FotoLazzari) autore di un'ottima gara che lo ha portato al secondo posto

VELOCITÀ IN SALITA

Salerno, 14 settembre 1986

6. Edizione Coppa Gigi Pezzullo

Valida per la Coppa Csaì

Absoluta: 1. Carlo Scola (Osella PA/9 BMW) 2'56"61; 2. Cipriani (Osella PA/9 BMW) 2'58"51; 3. Ritacca (Osella PA/6) 3'04"17; 4. Arfé (Osella PA/10) 3'07"93; 5. Tomasi (Renault 5 Turbo) 3'13"47; 6. Brescia (Renault 5 GT Turbo) 22'29"7; 7. Varese (Porsche 911) 3'23"08; 8. Casillo (Renault 5 GT) 3'26"01; 9. Palumbo (Alfasud) 3'26"56; 10. «Giuseppe» (Opel Manta) 3'27"14.

GRUPPO N

Classe 1000: 1. Claudio Candido 4'6"63; 2. Cioffi 4'12"48; 3. Candido E. 4'24"21. (Tutti su Fiat Panda).

Classe 1150: 1. Antonio Castellano 3'46"22; 2. Medaglia 3'47"62; 3. Sessa 3'49"22; 4. Barbarulo 3'49"54; Esposito M. 3'49"83; 6. Vitolo 3'49"96; 7. Limauro 3'50"29; 8. Mazza 3'50"36; 9. Mirante 3'50"67; 10. Rotundo 3'51"20; 11. Ruocco 3'51"64; 12. Fichera (Fiat 127) 3'51"92; 13. Rotundo S. 3'52"25; 14. Pignuolo 3'52"49; 15. Msnzi 3'52"80; 16. Scalesia 3'53"36;

17. Maiorino 3'53"89; 18. Del Santo 3'52"90; 19. Sessa 3'54"30; 20. Carratù 3'54"47; 21. Testa 3'55"77; 22. Civile 3'56"48; 23. D'Amare 3'57"47; 24. Pauciolo 3'57"88; 25. Iagovino 3'59"05; 26. Savastano 3'59"79; 27. Celentano 4'1"59; 28. Capobianco 4'1"94; 29. D'Amato (Fiat 127) 4'16"26; 30. De Angelis 4'20"12. Gli altri su A 112.

Classe 1300: 1. Mona 3'39"38; 2. Dipoletta 3'42"31; 3. Rea 3'44"10; 4. Del Pezzo 3'45"56 (tutti su Samba Rally).

Classe 1400: 1. Francesco Gervasi (Alfasud TI) 3'55"12.

Classe 1600: 1. Salvatore Della Rocca 3'35"18; 2. Laudato M. 3'36"98; 3. Muollo 3'39"12; 4. Tortora (Talbot TI) 3'41"66; 5. Brienza 3'41"96; 6. Cuomo (Alfasud QV) 3'42"57; 7. Milano (Ford Escort) 3'48"32; 8. Palumbo (Alfasud) 3'52"03; 9. Cappelli (Alfa 33) 3'52"15; 10. Bonanni (Alfa 33) 3'57"01; 11. Aliberti (Alfa 33) 3'58"79; 12. Esposito C. 4'00"08; 13. Graziano (Alfasud) 4'4"30. (Gli altri su Volkswagen Golf Gti).

Classe 2000: 1. Angelo Boccia 3'22"29; 2. Casillo 3'26"01; 3. Icuchi 3'29"60; 4. Insigne 3'30"08; 5. Santulli 3'31"82; 6. Fiordelisi 3'32"53; 7. Alagia 3'33"95; 8.

Amendola 3'34"43; 9. Marino 3'38"15; 10. Gisonte (Fiat Ritmo) 3'40"39 (gli altri su Renault 5 GT).

Classe 2500: 1. Bova (Alfa Romeo GTV 6) 3'37"08.

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Antonio Marzaiuolo (Fiat Panda) 3'50"42.

Classe 1150: 1. Gerardo Pepe 3'31"59; 2. Sileo 3'35"9; 3. Iantorno 3'35"64; 4. D'Antuono 3'37"90; 5. Caiazza 3'39"18; 6. Rapuano (A 112) 3'39"18; 7. Calce 3'39"71; 8. Giordano 3'41"45; 9. Cesarano (A 112) 3'44"19; 10. Filice 3'51"86; 11. Franzese 3'55"26; 12. Fezza (A 112) 3'56"97; 13. Colonnese 4'15"51 (gli altri su Fiat 127).

Classe 1300: 1. Giovanni Quarantino (Samba rally) 3'42"05; 2. Avagliano 3'48"71; 3. Fiorillo 3'54"65; 4. Bilotti (Opel Corsa) 3'55"28; 5. Avitabile 4'25"78 (gli altri su Mini De Tomaso).

Classe 1400: 1. Abate Francesco (Alfasud) 3'36"40; 2. Concilio (Renault 5 TS) 4'22"19.

Classe 1600: 1. Enrico Palumbo (Alfasud) 3'26"56; 2. Sellitti (Alfa Romeo 33) 3'28"37; 3. Amendola (VW Golf) 3'31"33; 4. Castellano (Volkswagen Golf Gti) 3'31"55; 5. «Pado» (Alfasud) 3'32"27.

Classe 2000: 1. «Giuseppe» (Opel Manta) 3'27"14; 2. Belmonte (Ritmo 130) 3'30"18; 3. Cormidi (Renault 5 GT) 3'30"85; 4. Franzese (Ritmo 130) 3'32"93; 5. Maddaloni (Renault 5 GT) 3'39"18.

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Benedetto Fusco 3'27"62; 2. Laudato G. 3'34"06; 3. Magni 3'34"26; 4. Candida 3'36"68; 5. Gaizo 3'49"56; 6. Vecchietti 3'54"69; 7. Montenera 3'56"92 (Tutti su Fiat X 1/9).

Classe 2000: 1. Gigi Tommasi (Renault 5 Turbo) 3'13"47.

Classe 3000: 1. Francesco Varese 3'23"08; 2. Vecchione 3'36"68. (entrambi su Porsche 911).

GRUPPO 6

Classe 1000: 1. Gerardo Guadagno (Lola) 3'41"42.

Classe 1300: 1. Antonio Ritacca (Osella PA/6) 3'04"17.

Classe 1600: 1. Renato Arfé (Osella PA/10) 3'7"93.

Classe 2000: 1. Carlo Scola (Osella PA/9 BMW) 2'56"61; 2. Cipriani (Osella PA/9 BMW) 2'58"91.

Sono sempre il migliore

SALERNO — Si può vincere in tanti modi quello con cui Carlo Scola si è aggiudicato la sesta edizione della coppa «Gigi Pezzullo» ha lasciato un po' l'amaro in bocca al cosentino: «**Tutti dicono che ho vinto solo perché Nappi è uscito di scena — esordisce Scola — Io non sono in grado di dire cosa sarebbe successo con Nappi in gara, ma vorrei far notare che il mio avversario nella giornata di sabato ha ottenuto il miglior tempo salendo in 2'56. Io oggi ho vinto in 2'56. Agli altri lascio le conclusioni, ma tre secondi in un percorso di quattro chilometri e mezzo non sono pochi**». Ottimo secondo assoluto, Federico Cipriani si dichiara abbastanza soddisfatto: «**È andata bene, ma sono convinto che avrei potuto fare qualcosa di più — afferma il pilota del team Balestrero — ma purtroppo il fondo non era dei migliori. La cosa importante per me — continua Cipriani — è che finalmente comincio ad affiatarmi con la vettura dopo non pochi problemi di inserimento**». Visibilmente soddisfatto di come sono andate le cose, il direttore di gara Giacomo Rescigno. A chi si complimentava con l'organizzazione della Salerno Corse, rispondeva umoristicamente: «**Qualcosa non ha funzionato: la prima vettura è partita con sessanta secondi di ritardo**». □

CARLO NOCE annuncia il trasferimento della **SPORTWAGEN s.r.l.**

di Sassuolo
nella nuova sede
di BRESCIA:

SPORTWAGEN s.r.l.

Via Triumplina, 25 - BRESCIA - Tel. 030/2000001

SLALOM/Un primato di successi per Barbero

Luigi... undicesimo

Vince a Bardinetto e conquista la coppa Csai 1. zona dopo aver fatto suo il titolo italiano la settimana precedente

BARDINETTO — Luigi Barbero superstar! È proprio il caso di dirlo. Lo slalomista di Poirino a bordo della sua X 1/9 ha portato a undici le affermazioni stagionali conquistando la prima piazza anche sulle rampe della Bardinetto-Scravajon. Dopo essersi assicurato già da una settimana il campionato italiano è così riuscito anche ad aggiudicarsi il primato nella classifica assoluta di Coppa Csai prima zona e a vincere il trofeo «Superslalom» (gruppo speciale) messo in palio dagli Amici del Moscato di Alba. Un 1986 ricco di affermazioni per il piemontese che, ironia della sorte, non era certo della sua partecipazione al campionato di quest'anno sino a pochi giorni dalla partenza. Barbero a parte, nella prova savonese (entusiasmante sino alla fine) non sono mancati i colpi di scena. Sui «dritti» e le velocissime tornate del celebre colle, che ricalca il percorso di una delle più avvincenti speciali del Rally di Sanremo, se ne son viste di tutti i colori: sono volati a decine i birilli, sono usciti di scena molti fra i favoriti. Antonellina Boeris ad esempio è fra quei piloti che a Bardinetto non si può dire abbia avuto fortuna. Due penalità e una prima manche non fra le più «fulminanti» l'hanno relegata all'undicesimo posto in classifica assoluta. Così pure Alberto Davide (Golf Gti) leader del gruppo A, ha dovuto fare i conti con il muretto di un ponte nella seconda prova lasciando via libera ad un agguerritissimo Celestino Morisi (Fiat 127 sport), primo di gruppo e dodicesimo assoluto. Ma ritorniamo ai vertici. Alle spalle di Barbero è da segnalare la formidabile prestazione di Comello (Dallara ex Cesari), uscito però nel corso della seconda manche e quella di Gian Pasquale De Micheli (Abarth X 1/9) al terzo posto distanziato dal leader di quasi tre secondi.

Natalino Fama

SLALOM

Bardinetto (Sv), 14 settembre 1986

Bardinetto-Scravajon (Trofeo Latte Fraschiero)

Gara valida per la Coppa Csai 1. zona.

Le classifiche

Absoluta: 1. Barbero (Abarth X 1/9) 159,45; 2. Comello (Dallara) 160,26; 3. De Micheli (Abarth X 1/9) 163,51; 4. Patete (Fiat X 1/9) 167,65; 5. Mozzone (Gmg prototipo) 168,41; 6. Chirio (A 112) 169,20; 8. Grassino (Renault R 5 Gt Turbo) 170,39; 9. Scursatone (A 112 Abarth) 170,53; 10. Giuliano (Simca R 2) 171,17;

11. Gramaglia (A 112 Abarth) 172,98.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Bifano 178,81; 2. Bosetto 180,43; 3. Gallarotti (180,87); 4. Savio (182,07); 5. Gnan 182,25; 6. Buzzese 187,01; 7. Gasseni 189,70; 8. Rivi 190,23; 9. Lanza (Fiat 127) 190,63; 10. Podestà 198,63; 11. Cubitto 221,56 (Tutti gli altri su A 112 Abarth).

Classe 1300: (non costituita): 1. Sarti (Samba Rally) 191,53; 2. Raspani (Opel Corsa) 204,52.

Classe 1600: 1. Scorcione (Peugeot 205 Gti) 180,12; 2. Saracco (Talbot Ti) 181,68; 3. Garibaldo (205 Gti) 183,63; 4. Simoletto (205 Gti) 188,52; 5. Bianchi (205 Gti) 188,77.

Classe oltre 1600: 1. Grassino (Renault R 5 Gti Turbo) 170,39; 2. Gariglio (Uno Turbo) 178,56; 3. Bonino (R 5 Gti Turbo) 183,41.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Morisi (Fiat 127 S) 173,83; 2. Morello (Fiat 127 S) 174,59; 3. Guidotti (A 112 Abarth) 179,83; 4. Sanguinetti (A 112 Abarth) 179,87; 5. Camporese (A 112 Abarth) 183,86; 6. Avellino (Fiat 127 S) 187,09; 7. Tauro (A 112 Abarth) 190,06; 8. Zerbino (A 112 Abarth) 194,68.

Classe 1600: 1. Davide (Volkswagen Golf Gti) 174,45; 2. Roero (Peugeot 205 Gti) 176,06; 3. Giordano (Peugeot 205 Gti) 178,76; 4. «Fajette» (Peugeot 205 Gti) 180,23; 5. Frione (Talbot Ti) 183,24; 6.

Luigi Barbero (a destra, fotoFama) alla partenza della slalom Bardinetto-Scravajon con la sua Fiat X1/9



Masone (Mini De Tomaso) 197,21; 7. Lanteri (Alfasud Ti) 198,80; 8. Dell'Utri (Volkswagen Golf Gti) 201,51.

Classe oltre 1600: 1. Saldi (Fiat Ritmo 130) 196,02; 2. Noris (Opel Manta) 196,61; 3. Ricotta (Fiat 131 Racing) 203,18; 4. Milani (Fiat 131 Racing) 218,89.

GRUPPO SPECIALE

Classe 1000: 1. Fracasso (Fiat 700) 175,47; 2. Rossetto (Fiat 700) 179,41; 3. Mombellardi (Fiat 700) 181,16; 4. Salino (Fiat 126) 182,52; 5. Rivetti (Fiat 700) 188,17; 6. Peretto (Fiat 700) 189,26; 7. Gnan (Fiat 700) 190,37.

Classe 1150 (non costituita): 1. Scursatone (A 112 Abarth) 170,53; 2. Marengo (A 12 Abarth) 174,22; 3. Saccone (A 112 Abarth) 175,38.

Classe oltre 1150: 1. Chirio 169,20; 2. Gramaglia 172,98; 3. Gugnali 173,79; 4. Bovolente 196,23 (tutti su A 112 Abarth).

Classe 1300: 1. Patete (Fiat X 1/9) 167,65; 2. Giuliano (Simca R 2) 171,17; 3. Zunino

(Fiat X 1/9); 4. Poletti (Fiat X 1/9) 177,81; 5. Rovella (Fiat 128) 180,50; 6. Vigo (Mini 120) 189,95; 7. Bordanzi (Fiat 128) 191,94.

Classe 1600 (non costituita): 1. Barbero (Abarth X 1/9) 159,45; 2. De Micheli (Abarth X 1/9) 163,51.

Classe 2000: 1. Comello (Dallara) 160,26; 2. Cumino (Ford Escort) 179,87; 3. Corio (Renault R 5 Gti Turbo) 181,56; 4. Gastaldi (Kadett Gte) 181,72; 5. Gavotto (Lancia Montecarlo) 182,59.

Classe oltre 2000 (non costituita): 1. Nebiolo (Porsche 911) 191,30; 2. Mangogna (Talbot Lotus) 200,66.

PROTOTIPI

Classe oltre 1000: 1. Gentile (Fiat 500-A 112) 178,82; 2. Rosso (500 DKW) 179,16; 3. Gallo (500-A 112) 179,24; 4. Cataldo (500-A 112) 182,77; 5. Vignale (Abarth 1000) 190,93; 6. Roero (500-A 112) 204,70.

Classe 2000: 1. Mozzone (Gmg prototipo) 168,41; 2. Boeris (Abarth X 1/9) 173,46; 3. Carena (500-A 112) 200,33.

SLALOM/Con la fortuna dalla sua batte finalmente Edmondo

Il gran giorno di Rossi

PISTOIA — Eberto Rossi finalmente ce l'ha fatta. Dopo anni di tentativi è riuscito a mettere dietro, e con pieno merito, la sua bestia nera: Rino Edmondo. Con due perfette salite il baffuto pilota-preparatore, torinese di nascita e ligure di adozione, si è infatti aggiudicato la vittoria nel 2. slalom delle Colline Pistoiesi, gara organizzata dalla Confesercenti di Pistoia con la collaborazione della Pistoia corse. Rossi, ha chiaramente dimostrato di essere il più forte, sull'insidioso tracciato di questo slalom toscano, ottenendo in entrambe le manche il miglior tempo assoluto, ma ha anche avuto dalla

sua il concorso di alcune circostanze favorevoli che lo hanno aiutato nella scalata al primo posto. Prima fra tutta la sfortuna che ha perseguitato Edmondo già alle prese, nella prima manche, con un pneumatico che si sgonfiava e quindi rallentato nella seconda da uno spettacolare testa-coda. Stesso discorso anche per la gara di Aghini, uno dei favoriti della vigilia, in testa-coda con toccata per lo scoppio di un tubo dei freni della sua Porsche già nella prima manche e poi «andato a birilli» nella seconda.

Luca Bartolini

SLALOM

Pistoia, 14 settembre 1986

2. Slalom Colline Pistoiesi

Valevole 2. Challenge Confesercenti

Le classifiche

Absoluta: 1. Rossi (Fiat X1/9) 162,70; 2. Edmondo (Beta Montecarlo) 163,35; 3. Perini (Fiat X1/9) 164,38; 4. Pagliari (Abarth 2000) 166,39; 5. Peccianti (Lancia Stratos) 166,72; 6. Battolla (Alpine A110) 167,31; 7. Cappellini (Fiat X1/9) 170,33; 8. Sorini Dini (Alpine A110) 170,42; 9. Guarducci (Renault R5 GT Turbo) 171,90; 10. Lavorini (Fiat 500) 174,06.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Nerini 180,22; 2. Mani 182,99; 3. Renucci 184,56; 4. Ricci 184,62; 5. Bruzzo 193,24; 6. Falco 195,73; 7. Andolina 196,90 (tutti su A112 Abarth).

Classe 1300: 1. Banchieri (Fiat X1/9) 189,91.

Classe 1600: 1. Pollio (Fiesta XR 2) 177,17; 2. Bogi (Fiat X1/9) 206,23.

Classe 2000: 1. Guarducci (Renault R5 Gt Turbo) 171,90; 2. Sanesi (Renault R5 Gt Turbo) 183,18; 3. Vescovi (Kadett GS1) 184,72; 4. Vannucchi (Renault R5 Gt Turbo) 192,24.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Draghetti (A112 Abarth) 178,91; 2. Barni (A112 Abarth) 183,11; 3. Versari (Fiat 127) 184,36; 4. Rafanelli (A112 Abarth) 186,88; 5. Di Domenico (Fiat 127) 192,86.

Classe 1600: 1. Berti (Alfasud Ti) 178,97; 2. Scarpellini (Talbot Ti) 181,77; 3. Cecchi (Samba Rally) 186,69; 4. Milà (Renault R5 Alpine) 185,56; 5. Galli (Talbot Ti) 188,99.

Classe 2000: 1. Benifei (Opel Ascona) 177,87; 2. Togni (Alfa Romeo Gtv) 179,65; 3. Valaperti (Fiat Uno Turbo) 180,28; 4. Priami (Alfa Romeo GTV 6) 183,37; 5. Passatempo (Fiat Ritmo 130) 192,24; 6. Giovannelli (Renault R5 GT Turbo) 209,40.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Cappetti (Fiat 500/700) 175,85; 2. Brunori (Fiat 700) 181,08; 3. Gargani (Fiat Giannini 700) 185,13; 4. D'Anna (Fiat 500/700) 203,66.

Classe 1000: 1. Lavorini (Fiat 500) 174,06; 2. Pegni (A112 Abarth) 187,64; 3. Mastromosi (Fiat 127) 198,20.

Classe 1150: 1. Batoni (Fiat 127) 174,29; 2. Baldini (A112) 176,38; 3. Macchi (Fiat 128) 183,83; 4. Gallino (A112) 185,24; 5. «Adhara» (A112) 199,42; 6. Pacini (Fiat

128) 225,61.

Classe 1300: 1. Rossi (Fiat X1/9) 162,70; 2. Perini (Fiat X1/9) 164,38; 3. Mantovani (Fiat X1/9) 179,92; 4. Buccì (Simca Rally 2) 180,29; 5. Pettinato (Fiat X1/9) 190,07; 6. Del Santo (Fiat X1/9) 191,34; 7. Petriella (Mini Cooper) 193,22; 8. Grotti (Fiat X1/9) 201,78.

Classe 1600: 1. Battola (Alpine A 110) 167,31; 2. Cappellini (Fiat X1/9) 170,33; 3. Sorini (Alpine A10) 170,42; 4. Orlati (Alfa Romeo GT) 183,18.

Classe 2000: 1. Edmondo (Beta Montecarlo) 163,35; 2. genovesi (Fiat 124 Carint) 176,09; 3. Bindi (Ascona 2000) 178,93; 4. Sportelli (Alfa Romeo Gt) 179,13; 5. Pillero (Escort Rs) 185,19; 6. Cecere (Kadett Gte) 185,43; 7. Biagini (Kadett Gte) 191,89; 8. Achilli (Alfa Romeo 75) 208,79; 9. Stefani (Alfa Romeo Gt) 230,94.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Musso (Fiat 500/1000) 187,70.

Classe oltre 1000: 1. Pagliari (Abarth 2000) 163,35.

Classe 3000: 1. Peccianti (Lancia Stratos) 166,72; 2. Ferrali (Talbot Lotus) 191,84; 3. Aghini (Porsche Carrera) 194,07.

RALLY 1. SERIE/II Valtellina è di Bossini

A mani basse

L'equipaggio della Lancia Rally numero 1 si aggiudica la 32. edizione della coppa dominando dall'inizio alla fine

CHIURO — Come era facilmente pronosticabile Bossini e Pasotti con la Lancia Rally ha dominato la «32. Coppa Valtellina» e, nonostante alcuni problemi al loro mezzo, sono riusciti ad arrivare al traguardo con circa tre minuti di vantaggio sull'equipaggio che si è classificato al secondo posto. La gara si presentava interessante dal punto di vista tecnico e ha richiamato a Chiuro un buon numero di equipaggi. Fra i centotrentuno partenti all'ultimo momento si è unita anche la campionessa europea Pierangela Riva con una Y10 Turbo che, grazie alla priorità internazionale, è partita fra i primissimi. Particolarmente apprezzato da tutti i piloti è stato il percorso di questo rally, studiato minuziosamente dallo staff dello Sporteam Ciapparelli di Chiuro, che prevedeva diciassette prove speciali, compresa la ripetizione per tre volte di una «ronde» molto spettacolare. Il percorso si è rivelato veramente selettivo tanto che del folto lotto dei partenti solo quarantaquattro sono riusciti a portare a termine la gara. Fin dalla prova speciale d'apertura i bresciani Bossini e Pasotti avevano cominciato la loro cavalcata vincente lungo le impervie stradine della Valtellina. Le prime «vittime» illustri di questo rally sono state la Riva e Maneo. Al primo passaggio sulla ronde a causa di una toccata la Y10 della Riva si intraversava e Maneo, che sopraggiungeva a forte velocità, non riusciva ad evitare l'impatto che costava il ritiro ad entrambi i concorrenti usciti illesi dalle vetture. Il dominio di Bossini, che doveva fare i conti con noie alla vettura, terminava alla settima speciale dove Perego staccava il miglior tempo. Anche Bertone recuperava bene e durante la seconda parte della gara si aggiudicava ben sei prove. Bossini, rallentando un po' il ritmo, nel finale concludeva al primo posto, mentre per il secondo la direzione di gara ha dovuto prendere in considerazione le prestazioni sulla prova discriminante, la prima, per decidere chi tra Bertone e Perego, che hanno concluso con lo stesso tempo, dovesse aggiudicarsi la piazza d'onore poi toccata a Bertone.

Mario Reduzzi

RALLY 1. SERIE

Chiuro (So), 14 settembre 1986

32. Coppa Valtellina

Valido per il campionato italiano (coeff. 2), Trofeo Italia e Valmalenco Challenge Trophy 86

Le classifiche

Assoluta: 1. Bossini-Pasotti (Lancia 037) 2'01"07; 2. Bertone-Ardizzola (Lancia 037) a 2'52"; 3. Perego-Cotelli (Lancia 037) a 2'52"; 4. Colombi-Lucini (Opel Manta 400) a 4'27"; 5. Rossi-Girotti (Porsche 911 Sc) a 5'48"; 6. Stagni-Marconi (Opel Gsi) a 7'12"; 7. Botticini-Vinzioli (Alfa Romeo) a 9'43"; 8. Finiguerra-Pellicioni (Toyota Corolla) a 11'28"; 9. Lenzi-Farnocchia (Renault R5 Gt-Turbo) a 11'38"; 10. Rossi-Bianchi (Renault R5 Gt-Turbo) a 13'10".

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Schena-Speziali (Opel Corsa Gt) 2.32'38"; 2. Dabbeni-Tagliaferri (Opel Corsa Gt) a 1'02"; 3. Bormolini O.-Bormolini (Talbot-Samba) a 4'14"; 4. Bormolini M.-Bormolini (Talbot Samba) a 2'50".

Classe 1600: 1. Pozzi-Scherini (Toyota Corolla) 2.22'16"; 2. Corvi-Miotti (Peugeot 205 Gti) a 2'15"; 3. Pillon-Ferrari (Peugeot 205 Gti) a 4'21"; 4. Besta-Gianesini (Peugeot 205 Gti) a 4'43"; 5. Rivardo-Casazza (Peugeot 205 Gti) a 11'09".

Classe 2000: 1. Lenzi-Farnocchia (Renault R5 Gt Turbo) 2'12'45; 2. Gallio-Zangrandi (Renault R5 Gt Turbo) a 1'32"; 3. Rossi-Bianchi (Renault R5 Gt Turbo) a 1'41"; 4. Dal Gal-Cutter (Fiat Uno Turbo) a 3'34"; 5. Furigo-Biotti (Renault R5 Gt Turbo) a 5'18"; 6. Cappi-Scorcioni (Renault R5 Gt Turbo) a 7'01"; 7. Binda-Cavallini (Renault R5 Gt Turbo) a 7'33"; 8. Marini-Sala (Fiat Ritmo 130) 8'04"; 9. Coatto-Rodogna (Renault R5 Gt Turbo) a 9'22"; 10. Ferraguti-Jolita (Fiat Ritmo 130) a 17'22".

Classe 2500: 1. Silva-Pina (Ford Escort) 2.19'53".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Bertazzini-Fumasoni (A112 Abarth) 2.32'11"; 2. Varisto-Della Marianna (A112 Abarth) a 57"; 3. Nussio-Oberti (Fiat 27 Sport) a 2'53"; 4. Caroli-Giumelli (A112 Abarth) a 6'44"; 5. Magoni-Tiraboschi (A112 Abarth) a 8'28"; 6. Caravelli-Furigo (Fiat 127 Sport) a 9'02".

Classe 1600: 1. Finiguerra-Pellicioni (Toyota Corolla) 2.12'35"; 2. Bosio-Mengoli (Alfa 33) a 6'28"; 3. Calabrin-Furlanetto (Fiat Ritmo 105) a 12'44"; 4. Peri-Sala (Alfasud Ti) a 12'56"; 5. Negretti-Meloni (Alfasud Ti) a 18'15"; 6. Leusciatti-Sbalanca (Volkswagen Golf Gti) a 20'11".

Classe 2000: 1. Stagni-Marconi (Opel Gsi) 2.08'19"; 2. Bordon-Pagano II (Opel Manta Gte) a 14'33"; 3. Dordi-Montani (Opel Manta Gte) a 16'33"; 4. Pilchard-Sormani (Opel Manta Gte) a 22'02"; 5. Zandanel-Baracchetti (Opel Manta 2000) a 22'54".

Classe 2500: 1. Botticini-Vinzioli (Alfa Romeo 75) 2.10'50".

GRUPPO B

Classe oltre 2000: 1. Bossini-Pasotti (Lancia 037) 2.01'07"; 2. Bertone-Ardizzola (Lancia 037) a 2'52"; 3. Perego-Cotelli (Lancia 037) a 2'52"; 4. Colombi-Lucini (Opel Manta 400) a 4'27"; 5. Rossi-Girotti (Porsche 911 Sc) a 5'48"; 6. Galimberti-Togni (Porsche 911) a 19'35".

Bossini e Pasotti con la Lancia Rally
(FotoStudio 83)
hanno dominato in Valtellina staccando il secondo di ben tre minuti



«Sono contentissimo»

CHIURO — «Sono soddisfatto del mio secondo successo consecutivo in Valtellina». Con queste parole il bresciano Giacomo Bossini ha commentato a caldo il suo ennesimo successo. «Soddisfatto anche perché la vittoria me la sono sudata, non tanto per gli avversari, quanto per la mia macchina che dalla quarta prova speciale ha cominciato ad accusare non pochi problemi. Il motore tendeva a spegnersi ed a singhiozzare non riuscendo così a liberare tutta la potenza; in parecchie occasioni ho creduto di non riuscire a terminare la gara. Sull'ultimo passaggio nelle prove del Mortirolo e dell'Aprica è scesa la nebbia ed io ne ho approfittato, visto che gli altri equipaggi in lizza per l'assoluto sono andati molto cauti». Il secondo arrivato Bertone è felicissimo per il risultato conquistato. «Una foratura sulla quarta prova speciale mi aveva un po' demoralizzato, ma la rimonta mi ha caricato. Sul Mortirolo e sull'Aprica in discesa ammetto di avere avuto paura della nebbia. Mi dispiace per Perego, anche lui meritava la seconda posizione, ma purtroppo non si può dividere il piazzamento».

SLALOM/Risultato a sorpresa a Ponte Bormida con merito

PONTE — Il «monopolio», in fatto di vittorie, di Giovanni De Luca, lo slalomista campano del momento, è stato interrotto nel terzo slalom «Città di Ponte», gara valida per la coppa Csaì-4. zona. Ad aggiudicarselo è stato il piemontese Giovanni Bormida su Alpine A110, seguito da Fausto Zandonà di Verona, mentre De Luca si è classificato «solo» terzo. Già la prima manche riservava parecchie emozioni al numeroso pubblico. Bruno Mauro, che partiva col numero uno finiva «a ruote all'aria» in una curva. A render più difficile il lavoro degli organizzatori della Caserta Corse contribuiva poi la rottura della coppa dell'olio di una delle vetture in gara. De Luca si buttava all'attacco nella 2. manche ma ciò non era sufficiente per avere la meglio sul veneto. Ma ancor meglio dei due faceva Giovanni Bormida.

Renato Mazzoni

SLALOM

Ponte (Ce), 14 settembre 1986

3. Città di Ponte

Gara valida per la Coppa Csaì 4. zona

Le classifiche

Assoluta: 1. Bormida (Alpine A110) 154,25; 2. Zandonà (Fiat 850) 155,67; 3. De Luca (Porsche 911 SC) 155,81; 4. De Rosa (Simca R2) 161,29; 5. Laurenz (Simca R2) 164,18; 6. Vinaccia (A112) 165,47; 7. Palomba (Fiat 600) 166,95; 8. Turco (Fiat 127) 168,79; 9. Mastrocola (Fiat 500/1000) 168,80; 10. Turco R. (Fiat 500/700) 169,14.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Maresca 181,25; 2. Porzio 187,15; 3. Mauro 188,63; 4. Manganiello 191,73; 5. Padula 191,90; 6. Scala 192,72; 7. D'Angelo 194,61; 8. Ciampa 196,54. (tutti su A112).

Classe 1300: 1. Longobardi pen. 178,54; 2. Scarfato 186,32; 3. Massaro (Fiat X1/9) 194,95 (gli altri su Simca R2).

Classe 1600: 1. Procope (Fiesta XR2) 178,45; 2. Zaccaro (Escort XR 3) 179,20; 3. Esposito (Alfasud) 180,11; 4. Fusco 184,11; 5. Visconti 193,68 (gli altri su Fiat X1/9).

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Santini 175,41; 2. Dervise 175,72; 3. Ciampa 176,42; 4. Crolla 194,79. (tutti su A112).

Classe 1600: 1. Vetto (Alfasud) 181,34.
Classe oltre 1600: 1. Giancola (O. Manta) 180,75; 2. Ruggiero (Fiat Racing) 183,81.

RALLY INTERNAZIONALE/Il ritorno di Luky-Pons

Coppia vincente

A Bassano l'equipaggio principe ai tempi della Quattro Rombi si riunisce e, dopo una dura lotta con Tolfo, trionfa

BASSANO DEL GRAPPA

Dopo un anno e mezzo di inattività torna alla grande «Luky», alla guida di una Lancia Rally, con a fianco Fabrizia Pons. Le due star si sono aggiudicate, da veri campioni, la terza edizione della rally Città di Bassano che vedeva al via 167 equipaggi, tra cui 19 stranieri provenienti da Germania Federale, Austria, Cecoslovacchia e Ungheria. Tra i piloti italiani protagonisti della gara bisogna citare Baggio, Dalla Pozza, Cunico, Zordan, Pianezzola, Zenere e Cecchele con l'unica Ferrari, una 308 GTB quattrotavole in gara. Alla prima P.S. è stato infatti Tolfo a segnare il miglior tempo, stabilendo anche il record della prova che dal 1985 apparteneva a Baggio. Dietro a lui si accendeva una «rissa» tra Baggio, Pasetti e Luky, mentre Cecchele che aveva problemi al manico dell'acqua era il primo dei «non Lancia». In gruppo «A» era subito Farina ad andare al comando, mentre il tedesco Schwarz spingeva a più non posso. Continuava, intanto, la lotta tra Baggio e Pasetti men-

tre uscivano di scena la Ferrari di Cecchele e la Lancia di Cunico. In testa c'era già «Luky» che prova dopo prova aveva roscchiato a Tolfo tutto il vantaggio accumulato. Gran bagarre anche per la Mitropa Cup, tra Moosletner e Schwarz, che si giocavano sulle nostre strade la «oro» coppa. Proseguiva, intanto, lo show di Luky, che, non contento di guidare la corsa, abbassava di ben 15" il tempo della 5. speciale. Al giro di boa era di nuovo Tolfo a scattare davanti a tutti nella speciale di Valstagna. Luky ripartiva all'attacco alla prova del «Corno» mangiando 6" a Tolfo. Nelle ultime prove, Luky tirava fuori tutta la sua esperienza e superava Tolfo infliggendogli ben quaranta secondi di distacco.

Giovanni Bevilacqua

RALLY INTERNAZIONALE

Bassano del Grappa (VI), 14 settembre 1986

3. Rally Città di Bassano

Valido per la Mitropa Cup

Le classifiche

Assoluta: 1. «Luky»-Pons (Lancia 037) 1.47'19"; 2. Tolfo-Zami (Lancia 037)

1.47'59"; 3. Baggio-Zanella (Lancia Rally) 1.49'37"; 4. Zenere-Cazzaro (Lancia Rally) 1.53'55"; 5. Zordan-Marchetti (Porsche RS) 1.54'42"; 6. Pianezzola-Bisol (Porsche RS) 1.55'24"; 7. Moosletner-Tuchler (Opel Manta 400) 1.56'51"; 8. Farina-Guerretti (Ritmo 130) 1.59'12"; 9. Baso-Fornaser (Lancia Rally) 2.00'07"; 10. Schwarz-Hosch (Audi 80 Quattro) 2.00'49".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Breda-Broggiato (A 112 Abarth) 2.18'16"; 2. Vicario-Schneider (A 112 Abarth) 2.18'17"; 3. De Valier-Giaion (A 112 Abarth) 2.18'42"; 4. Manera-Tumaini (A 112 Abarth) 2.22'59"; 5. Bertazzon-Alessio (A 112 Abarth) 2.23'29"; 6. Kurdi-Azzino (A 112 Abarth) 2.23'44"; 7. Castioni-Ramponi (A 112 Abarth) 2.25'24"; 8. Montagna-Marzotto (A 112 Abarth) 2.29'44".

Classe 1600: 1. Muner-Gaiotti (Peugeot 205 Gti) 2.10'44"; 2. Pasa-Ongaro (Golf Gti) 2.14'09"; 3. Regretti-Castellani (Peugeot 205 Gti) 2.14'17"; 4. Bevilacqua-Ravarotto (Golf Gti) 2.17'06"; 5. Silvierio-Fior (Talbot Samba) 2.17'23"; 6. Bianco-Vicardi (Talbot Samba) 2.17'49"; 7. Guadagnini-Orler (Golf Gti) 2.18'13"; 8. Zampieri-Treo (Toyota Corolla) 2.19'01".

Classe 2000: 1. Salvan-Condotta (Fiat Uno Turbo) 2.05'11"; 2. Baggio-Soranzo (Fiat Uno Turbo) 2.05'28"; 3. Brunello-Contardi (Renault R5 Gt Turbo) 2.05'39"; 4. Oriet-Rattin (Fiat Ritmo 130) 2.09'49"; 5. Tondello-Gottardo (Fiat Ritmo 130) 2.09'53"; 6. Tagliapietra-Piccoli (Renault R5 Gt Turbo) 2.11'39"; 7. Franzoso-Bortolani (Fiat Ritmo 130) 2.12'09"; 8. Tassarolo-Monsutti (Fiat Uno Turbo) 2.12'17"; 9.

Tullio-Maranzano (Fiat Ritmo 130) 2.12'47"; 10. Zonta-Celi (Fiat Ritmo 130) 2.13'14"; 11. Dalla Serra-Biasia (Alfetta Gtv) 2.13'35"; 12. Saladini-Laganà (Fiat Ritmo 130) 2.14'06"; 13. Bizzotto-Fantinato (Fiat Ritmo 130) 2.15'16"; 14. Posenato-Posenato (Fiat Ritmo 130) 2.15'54"; 15. Frisiero-Casa (Fiat Ritmo 130) 2.16'44"; 16. De Marco-Segat (Golf Gti) 1"; 2.18'36"; 17. Brisech-Husu (Fiat Ritmo 130) 2.18'40"; 18. Melato-Faretra (Fiat Ritmo 130) 2.18'44"; 19. Rado-Pettenello (Fiat Ritmo 130) 2.22'03; 20. Freschi-Nervo (Fiat Ritmo 125) 2.22'36".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Ongaro-Trevisan (A 112 Abarth) 2.21'12"; 2. Cerat-Cerato (A 112 Abarth) 2.21'26"; 3. Carlotto-Casarotto (A 112 Abarth) 2.25'39"; 4. Zotta-Destro (Fiat 127 Sport) 2.27'43".

Classe 1600: 1. Bau-Frezza (Fiat Ritmo 105) 2.10'26"; 2. Corrà-Innocenti (Renault 5 Alpine) 2.11'02"; 3. Sentinelli-Manté (Golf Gti) 2.11'10"; 4. Sontheimer-Sontheimer (Toyota Corolla) 2.11'11"; 5. Barzon-Barzon (Alfasud Ti) 2.12'29"; 6. Amati-Venerus (Golf Gti) 2.13'04"; 7. Stevan-Mion (Ford Escort Xr3) 2.14'11"; 8. Cimentini-Peruzzo (Talbot) 2.14'35"; 9. Scroccaro-Favaretto (Golf Gti) 2.15"; 09; 10. Galli B.-Cesena (Ford Fiesta Xr2) 2.16'18"; 11. Fiorini-Salvo (Talbot) 2.17'02"; 12. Trojan-Sleemin (Skoda 130 Lr) 2.19'30"; 13. Micheletto-Battaglin (Golf Gti) 2.20'21"; 14. Pierobon-Sansoni (Fiat Uno 70 S) 2.23'00"; 15. Rosso-Magagnino (Fiat Uno 70 S) 2.23'25"; 16. Broetto-Broetto (Talbot) 2.32'05"; 17. Simon-Kassai (Lada Mtx) 2.44'01".

Classe 2000: 1. Farina-Guerretti (Fiat Ritmo 130) 1.59'12"; 2. Basso-Andriollo (Opel Manta 2.0) 2.04'41"; 3. Pellizzari-Dal Ben (Opel Manta Gte) 2.05'05"; 4. Gassner-Gassner (Opel Manta Gte) 2.09'21"; 5. Greselin-De Bernardini (Opel Manta Gte) 2.09'26"; 6. Lucchetta-Pozzebon (Opel Manta 2.0) 2.09'34"; 7. Bernreuther-Hartl (Opel Ascona 2000) 2.13'31"; 8. Rossi-Gasparini (Opel Manta 2.0) 2.13'56"; 9. Zaupa-Corradini (Opel Ascona 2.0) 2.16'37"; 10. Zanetti-Varago (Opel Manta 2.0) 2.20'38"; 11. Carraro-Mazzuccato (Opel Ascona 2.0) 2.21'32"; 12. Zilio-Alloro (Opel Ascona 2.0) 2.27'16".

Classe oltre 2000: 1. Schwarz-Hosch (Audi 80-4) 2.00'49"; 2. Viscidi-Bordignon (Mercedes 190 2.3) 2.05'39"; 3. Mayer-Meditz (Ford Capri 2.0) 2.07'30".

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Polasek-Mrkvan (Skoda 130 Lr) 2.06'56"; 2. Lank-Tyce (Skoda 130 Lr) 2.08'08"; 3. Tremonti-Ricevuto (Talbot Samba) 2.13'32"; 4. Topor-Szentgyorgyi (Lada VFTS) 2.14'15"; 5. Hedej-Sipos (Lada VFTS) 2.24'15".

Classe 2000: 1. Cosmo-Veller (R5 Turbo) 2.00'32"; 2. Chimentin-Danieli (R5 Turbo) 2.03'39"; 3. Barell-Lozzo (R5 Turbo) 2.05'28"; 4. Molo-Rossi (R5 Turbo) 2.07'41; 5. Mastellotto-De Tofol (Opel Manta 200) 2.12'10".

Classe oltre 2000: 1. «Luky»-Pons (Lancia Rally) 1.47'19"; 2. Tolfo-Zami (Lancia Rally) 1.47'59"; 3. Baggio-Zanella (Lancia Rally) 1.49'37"; 4. Zenere-Cazzaro (Lancia Rally) 1.53'55"; 5. Zordan-Marchetti (Porsche RS) 1.54'42; 6. Pianezzola-Bisol (Porsche RS) 1.55'24; 7. Moosletner-Tuchler (Opel Manta 400) 1.56'51"; 8. Baso-Fornaser (Lancia Rally) 2.00'07"; 9. Bariani-Castenetto (Opel Ascona 400) 2.01'10; 10. Sossella-Stella (Lancia Rally) 2.03'26.



«Luky» e Fabrizia Pons (in alto) sono tornati a correre insieme, per la prima volta con una Lancia Rally, ed è stata subito vittoriosa nonostante un irriducibile Tolfo (sopra, FotoStudio'83)

«La Lancia è favolosa»

Era la prima volta di «Luky» sulla Lancia, ecco le sue confessioni: «Si è la prima volta che salgo sulla Lancia Rally e la trovo, forse in ritardo, eccezionale, sotto tutti i punti di vista. Io, quando correvo con la Ferrari ho spesso lottato contro questa vettura, e mi accorgo solo ora, dopo averla condotta in gara, di quanto inutili fossero i miei attacchi ad una macchina progettata e costruita per vincere». Quattro Rombi-Luky-Pons, sembra di essere tornati indietro nel tempo: «Quello di oggi — ha continuato Luky — credo sia proprio l'ultima volta per Fabrizia, che parla di ritirarsi definitivamente. Io rimarrò quindi solo e volendo continuare, come vorrei fare, dovrò trovare un navigatore all'altezza di Fabrizia». □

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Turco (Fiat 500/700) 169,14; 2. Liguori 172,25; 3. Pace 174,62; 4. Medaglia 180,43; 5. Coppola 181,03. 6. Esposito 184,35; 7. Pellicchia 195,56 (gli altri su Fiat 126).

Classe 1000: 1. Michele Turco (Fiat 126) pen. 168,79; 2. Insignito (Fiat 500/1000) 196,72.

Classe 1150: 1. Vinaccia (A112) 165,47; 2. Palco (Fiat 128) 169,92. 3. Amoroso (Fiat 127 S); 4. Aulisio (Fiat 128) 181,91; 5. Impesi (A112 Abarth) 185,29. 6. Centracchio (Fiat 127 S) 109,57; 7. Borzacchiello (Fiat 127 S) 205,60.

Classe 1300: 1. De Rosa (Simca R2) 161,29; 2. Castaldi (Fiat 128) 180,61; 3. Di Vaio (Simca R2) 181,31; 4. Della Mua (Alfasud) 186,63. 5. Pacifico (Alfasud) 194,40; 6. Olivieri (Fiat 128) 200,08; 7. Di Palma (Fulvia Coupé) 201,85.

Classe 1600: 1. Bormida (Alpine A110) 154,25; 2. Ciampi 16,61. 3. Pulzella (Alfasud) 176,89; 4. Marzo 178,48; 5. Scolaro (Fiat 1287 181,17. 6. Cappa 185,70; 7. D'Amico (Fiat 128) 223,33. 8. Esposito (Fiat Ritmo) 241,49 (gli altri su Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. Guida (Opel GT) 187,97; 2. Imparato (Kadett Gte) 188,54; 3. Grasso (Kadett Gte) 192,70.

Classe 3000: 1. De Luca (Porsche 911 SC) 155,81. 2. Arduini (Porsche 914) 170,58. 3. Rossi (Porsche 911) 177,88; 4. Mainolfi (Alfa Romeo) 193,99.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Palomba (Fiat 600/1000) 166,95; 2. Mastrocola 168,80; 3. D'Urzo 172,54. 4. Di Martino (Fiat 126) 188,19 (gli altri su Fiat 500/1000).

Classe oltre 1000: 1. Zandonà (Fiat 850) 155,67; 2. Laurenza (Simca R2) 164,10. 3. Tufino (Simca R27 172,62. 4. Pistone (Fiat X1/9) 179,78.



F. INDY/Rinviato Elkhart Lake

Ha vinto la pioggia

Ci si attendeva il duello tra Bobby Rahal e Danny Sullivan. Invece sulla bella pista americana il maltempo ha costretto gli organizzatori a rinviare la corsa, dopo che al secondo giro uno spettacolare incidente ha coinvolto Boesel e Al Unser jr. Il recupero è previsto il 4 ottobre

di **Giancarlo Cevenini**

ELKHART LAKE — Il tredici nei paesi anglosassoni è considerato uno dei portafortuna per eccellenza. Questa volta, almeno per Elkhart Lake, il numero ha avuto una funzione più latineggiante, visto che la tredicesima tappa del campionato di Formula Indy peggiore sorte non poteva avere. Nonostante l'indiscutibile bellezza del circuito Road America a Elkhart Lake è accaduto veramente di tutto. Il maltempo ha costretto gli organizzatori ad annullare le prove del venerdì. Dopo un sabato relativamente tranquillo, la pioggia ha ripreso la propria opera proprio la domenica, non prima di essersi annunciata sotto forma di una nebbia da far invidia alla Val Padana. Contrariamente a quanto si crede negli Usa si corre anche con condizioni atmosferiche bagnate, almeno su quei percorsi tradizionali che non siano ovali. Alle 13,40 del 21 settembre il nugolo di venti-

MERCATO/Non sono esclusi i grandi colpi di scena

Rahal verso Penske

ELKHART LAKE — La conferma che la Ferrari non parteciperà l'anno prossimo al campionato di Formula Indy ha sortito come primo effetto la corsa al rinnovo dei contratti da parte dei tre piloti in predicato di passare al team del cavallino. Così Emerson Fittipaldi, spinto dalla Marlboro per trovare un posto in Ferrari, ha rinnovato la firma con la squadra di Pat Patrick mentre Mario Andretti, il conduttore preferito dal «Gran Vecchio» di Maranello, ha confermato la sua presenza nel team di Carl Hass. Il solo Bobby Rahal, gradito in Ferrari soprattutto da Marco Piccinini, è in stato di quiescenza. Il vincitore della 500 Miglia di Indianapolis e di altre tre corse nell'attuale campionato ha al momento il 50 per cento di possibilità di restare con il Truesport. Il restante 50 per cento è invece coperto da altre possibilità. Anche se Bobby non lo dice espressamente ha contatti avviati con Roger Penske, nel caso che Danny Sullivan se ne vada alla fine del 1986 da questa squadra per approdare al team Shierston in coppia con Al Unser jr. Se invece Sullivan dovesse restare con Penske anche Rahal potrebbe rimane-

re legato al Truesport. Per quanto riguarda gli altri prim'attori della categoria Rick Mears ha rinnovato l'accordo con Penske e Al Unser sr proseguirà a fare da jolly del team, collaudando la Pc15 e il motore Chevrolet prodotto da Illmor.

NEL TEAM Patrick, confermato Fittipaldi, non è sicura la presenza di Kevin Cogan cosiccome quella di Roberto Moreno nel Galles che ha il suo punto di forza in Geoff Brabham e nella potenzialità del propulsore Honda turbo. Rick Galles a questo proposito sta dandosi da fare per mettere in piedi un ambizioso progetto. Ha infatti commissionato a Gary Anderson la costruzione di un telaio inedito che darà vita alla Galles Rg4. Un modellino della monoposto sta espletando alcuni test in galleria del vento a Albuquerque nel New Mexico. La Kraco, che ha rinnovato il contratto con Michael Andretti, è al momento indecisa se far scendere in pista un secondo pilota ma, secondo gli umori che circolavano nella squadra in questi giorni, i responsabili avrebbero deciso negativamente, per via degli eccessivi costi dell'operazione. □

Questo il desolante panorama che la pioggia ha offerto agli spettatori di Elkhart Lake (FotoCevenini). A destra, Moreno uno dei possibili vincitori della corsa del 4 ottobre. Al momento dell'interruzione era terzo (Photo4). Sotto, Unser jr finito in ospedale dopo una collisione con Boesel (FotoManocchia)



quattro vetture ha preso la partenza sull'asfalto viscido. Dopo aver percorso due giri a velocità ridottissima è accaduto il finimondo. Nel centro del gruppo, proprio nel momento di maggiore intensità del fortunale, le due monoposto di Raul Boesel e Al Unser jr si sono toccate violentemente. Unser jr è partito in testacoda, finendo per cozzare duramente contro il guard-rail mentre la Lola del brasiliano aveva la fortuna di terminare la propria corsa sul prato. Subito interveniva l'ambulanza e nel contempo venivano esposte le bandiere rosse che sospendevano la corsa.

IN UN primo momento si è temuto che le condizioni dei due conduttori fossero abbastanza gravi. Raul Boesel e Al Unser jr sono stati trasportati nella clinica mobile. Il primo è stato subito dimesso mentre,

segue

LE PROVE/La pioggia fa saltare una sessione

Bobby dimezzato

Il pilota del Truesport ha battuto in extremis Sullivan, rallentato dal traffico negli istanti decisivi. Ottimo terzo tempo di Moreno

ELKHART LAKE — Non c'è pace per la Formula Indy. A Elkhart Lake, sede della 13. tappa del campionato, è infatti accaduto di tutto durante le prove che sono state accorciate di... una giornata perché l'abbondante pioggia caduta il venerdì ha reso indisponibile questo tracciato magnifico, sicuramente uno dei migliori incontrati durante la stagione. Pioggia o non pioggia, comunque, Bobby Rahal ha avuto modo di confermare il proprio stato di forma ottenendo la pole position davanti a Danny Sullivan, conquistando il tempo di 1'55"829 alla media di 200,082

km/h, non eccezionale se si pensa che l'anno scorso Sullivan ottenne il record del percorso girando a oltre 206 km/h. Sino a dieci minuti dal termine è stato proprio Sullivan il detentore della pole position al volante della seconda March del team di Roger Penske. Purtroppo è stato battuto in extremis da Rahal e quando si è lanciato in pista per migliorare e cercare di riparare... ai danni è stato ostacolato da alcuni concorrenti più lenti. Alle spalle dei mattatori della giornata di sabato si è piazzato, inizialmente, un duo tutto sudamericano composto dal brasiliano Roberto Moreno sulla Lola T8600

e dal colombiano Roberto Guerrero, su March, entrambi velocissimi a Road America. Guerrero, però, al termine è incappato in una antipatica squalifica che ha annullato tutti i suoi sforzi. L'ex pilota del team Theodore di Formula 1, infatti, è incorso nelle ire dei commissari tecnici che hanno giudicato troppo bassa la sua March. Guerrero ha detto che la causa del provvedimento, che l'ha costretto a partire dall'ultimo posto della griglia, non era da ricercarsi nell'altezza della monoposto, bensì dall'irregolarità dell'asfalto. Per questa ragione la sua March è andata spesso a e volentieri a toccare il



manto spacciando. La differenza regolamentare, comunque, è stata minore di un centimetro. Il suo posto in griglia è stato preso così dal primo pilota del team di Pat Patrick, Kevin Cogan che ha preceduto il compagno Emerson Fittipaldi e Mario Andretti, in crisi con la sua vettura. Per aiutare l'ex campione del mondo è venuto a Elkhart Lake il proprietario della Lola Eric Broadley, il quale ha portato delle pance nuove che, visto il risultato delle qualifiche, non hanno apportato alla monoposto grandi miglioramenti. Peggio del padre è andato Michael Andretti, costretto spesso ai box per avere rotto ben due motori, uno nella sessione libera, l'altro in quella ufficiale.

DIGNITOSAMENTE sono andate le due monoposto mosse da motori non Cosworth. La Penske-Chevrolet di Rick Mears è stata a lungo al secondo posto ed è retrocessa per guai elettrici all'ottavo posto mentre la Lola mossa dal propulsore Honda di Geoff Brabham ha conquistato la sesta fila, nonostante l'eccessivo surriscaldamento della turbina. Da segnalare infine l'exploit di Desire Wilson, rientrata in gara, che si è permessa il lusso di mettere dietro sé ben otto colleghi. □



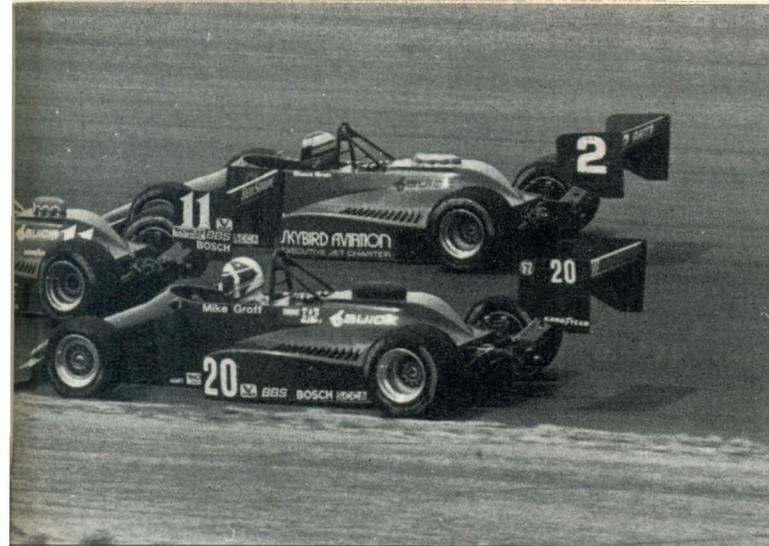
Ha vinto la pioggia

segue

su consiglio del dottor Steve Olvey, Unser jr è stato inviato al vicino St. Nicholas Hospital di Sheboygan per essere sottoposto a una visita più approfondita. Nell'urto contro il rail, infatti, il bravo pilota della Lola ha riportato una forte contusione nella regione parietale destra. L'esame radiologico ha comunque escluso ogni complicazione e frattura e dopo le medicazioni del caso anche Unser jr ha potuto tirare un sospiro di sollievo. Al momento dell'interruzione della corsa la zona alta della classifica stava rispecchiando l'anda-

mento delle prove con Bobby Rahal al comando davanti a Danny Sullivan, Roberto Moreno, Michael Andretti, Emerson Fittipaldi, Jacques Villeneuve, Kevin Cogan, Mario Andretti, Rick Mears, Derek Daly, Geoff Brabham e il gruppone retrostante in bagarre. Saranno questi i conduttori che prenderanno la partenza nelle prime file dello schieramento di sabato 4 ottobre, quando, tempo permettendo, la corsa prenderà il via alle ore 12 locali. Sarà uno degli appuntamenti clou della stagione, decisivo per l'assegnazione del titolo che ancora oggi vede in lizza almeno cinque conduttori, Rahal, Sullivan, i due Andretti e Unser jr in grado di diventare campione di F. Indy. □





A sinistra, Mike Groff, vincitore in Mini Indy doppia Bren e Swindell (FotoSutton). Nell'altra pagina, Rahal e Sullivan, protagonisti delle prove e del mercato piloti. Sotto, Guerrero squalificato perché la sua March è stata trovata più bassa del dovuto (Photo4)

MINI INDY/Le forature rallentano Barbazza

Groff senza rivali

Il pilota americano è stato in testa dal primo all'ultimo giro. Bella la corsa di Jeff Andretti, ottimo secondo

ELKHART LAKE — Nonostante la battuta d'arresto dovuta a un problema ai pneumatici che l'hanno costretto ai box due volte mentre si trovava in terza posizione, Fabrizio Barbazza continua a condurre la classifica della mini-Cart, la formula scuola derivata dalla Formula 3000 europea che ha il compito di lanciare i giovani talenti nella Formula Indy. La corsa di Elkhart Lake, imperniata su 19 giri del percorso pari a 122,314, è stata vinta da un superbo Mike Groff che ha dominato la gara dall'inizio alla fine. Con questa magnifica vittoria Groff si è installato al terzo posto nella classifica del campionato a soli tre punti da Jeff Andretti e sei da Barbazza. Scattato dalla prima fila, nella quale si trovava affiancato dall'argentino Jaun Manuel Fangio jr, autore della pole position, Groff è andato subito al comando prendendo un margine notevole che gli ha permesso di tagliare per primo il traguardo. Onore al merito, comunque, per Jeff Andretti che è partito dall'ultimo posto, perché senza tempo di qualificazione, ed ha compiuto una rimonta mozzafiato che alla fine gli ha permesso di agguantare la seconda piazza. «Avevo una vettura perfetta come bilanciamento — ha detto Jeff al termine — e se ci fossero stati altri tre o quattro giri avrei potuto giocarmi la vittoria con Groff. In media, infatti, gli guadagnavo circa 3" al giro».

ALLE spalle del duo Groff-Andretti si è classificato l'irlandese Tommy Byrne, ex campione inglese di Formula 3 e pilota di Formula 1 con la lenta Theodore, che ora è risalito al quinto posto nella classifica del campionato a cinque punti dallo statunitense Steve Millen, assente a Elkhart Lake, perché impegnato in un'altra corsa americana. Il campionato si sta avviando al termine e la lotta per la prima piazza si sta facendo entusiasmante. □

MINIINDY

Elkhart Lake, 20 settembre 1986
7. gara del campionato Wildcat

La classifica: 1. Mike Groff 19 giri in 41'23"380 alla media di 177,310km/h; 2. J. Andretti; 3. Byrne; 4. R. Cheever; 5. Rubio; 6. Boay a 1 giro; 7. Barbazza a 1 giro; 8. Fornoro a 2 giri; 9. Swindell a 5 giri. □ Giro più veloce: Fabrizio Barbazza in 2'07"945 alla media di 181,134 km/h.

Classifica del campionato: Fabrizio Barbazza 83; J. Andretti 80; M. Groff 70; S. Millen 58; Byrne 53; Boat 43; C. Bren 38; Rice 37; Swindell 36; Murphey 26.



200 MIGLIA DI ROAD AMERICA

Elkhart Lake (Usa), 21 settembre 1986
13. gara del campionato di Formula Indy

Così al via

Bobby Rahal (March 86C-Cosworth) 1'55"082	Danny Sullivan (March 86C-Cosworth) 1'55"872
Roberto Moreno (Lola T8600-Cosworth) 1'55"895	Kevin Cogan (March 86C-Cosworth) 1'57"266
Emerson Fittipaldi (March 86C-Cosworth) 1'57"288	Mario Andretti (Lola T8600-Cosworth) 1'57"324
Michael Andretti (March 86C-Cosworth) 1'57"332	Rick Mears (March-Chevrolet) 1'57"421
Al Unser jr (Lola T8600-Cosworth) 1'57"808	Jacques Villeneuve (March 86C-Cosworth) 1'57"814
Raul Boesel (Lola T8600-Cosworth) 1'58"885	Tom Sneva (March 86C-Cosworth) 1'58"955
Geoff Brabham (Lola T8600-Honda) 1'59"938	Arie Luyendyk (March 86C-Cosworth) 2'00"823
Derek Daly (March 86C-Cosworth) 2'01"367	Jeff MacPhersons (March 86C-Cosworth) 2'01"657
Desire Wilson (March 86C-Cosworth) 2'03"312	Randy Lewis (Lola T8600-Cosworth) 2'03"361
Rocky Moran (March 86C-Cosworth) 2'04"611	Dominic Dobson (March 86C-Cosworth) 2'06"077
Johnny Rutherford (March 86C-Cosworth) 2'08"689	Dale Coyne (Coyne Dcl-Chevrolet) 2'10"895
Ian Ashley (Lola T8600-Cosworth) 2'15"818	* Roberto Guerrero (March 86C-Cosworth) s.t.

N.B.: Roberto Guerrero al termine delle prove è stato squalificato perché la sua March è persa ai commissari tecnici più bassa di quanto disposto dai regolamenti. Per questa ragione il conduttore colombiano è partito in ultima posizione.

TECNICA/Eric Brodley sta progettando una nuova vettura

Lola all'offensiva

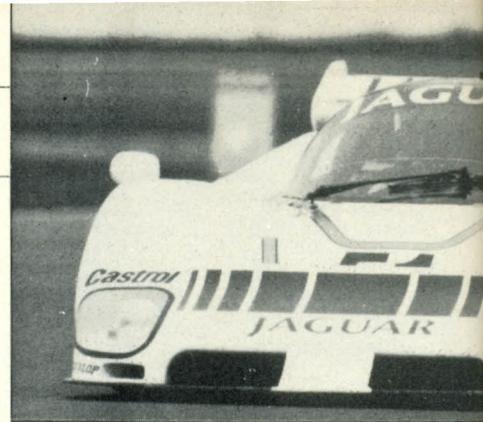
ELKHART LAKE — Mancano 5 gare alla fine del campionato di F. Indy, e la lotta fra i telai March e Lola è ancora aperta. La Lola è indiscutibilmente inferiore alla March e deve solo all'abilità e alla forza di volontà di quel grande campione che è Mario Andretti se si trova ai vertici della classifica. Così si sta pensando ai telai per il prossimo anno, anche in vista dell'arrivo delle monoposto Porsche, Ferrari, McLaren, Galles e del già conosciuto anche se «acerbo» Penske PC15. Lola e March sentono che il «business» sta sfuggendo di mano, così affilano le armi per poter dare ai team un prodotto valido e tecnicamente all'avanguardia come ricerca aerodinamica. Qui a Elkhart Lake a vedere i suoi telai (che sono venduti in Usa da Carl Haas) è venuto il progettista della Lola Eric Brodley che si è reso conto di come la sua vettura sia inferiore, nonostante le tante modifiche apportate, a quello della rivale March. Così Eric Brodley ha annunciato

che alla fine di novembre sarà pronta la nuova macchina 87 che inizierà subito i collaudi in Inghilterra e in Usa oltre che alla galleria del vento dell'Imperial College a Londra per controbattere la supremazia attuale della March e per essere pronto contro le altre macchine quando arriveranno. La nuova Lola 87 sarà molto leggera, al limite del regolamento, molto affilata e aerodinamicamente all'avanguardia con un CX molto basso per essere ancora più competitiva sugli ovali. Alla March, visto il business, ovviamente non si dorme e anche la Casa di Bicester è pronta con la macchina modello 87, vettura che sarà venduta qui negli Usa a 210.000 dollari vale a dire quasi 300 milioni di lire (scusate se è poco...). Le prime vetture March '87 saranno pronte verso metà novembre e subito inizieranno i test per essere competitive già all'inizio della stagione 1987, in vista anche di un paventato cambiamento di regolamento. □

GRUPPO C/Jaguar batte Porsche al «Ring»

Cheever si vendica

Nella corsa finale della Supercoppa l'italo americano ha battuto in volata Stuck. Ottimo quarto posto di Giacomelli



NÜRBURGRING — Tremenda vendetta Jaguar nei confronti della Porsche nell'ultima corsa valida per la Supercoppa, disputatasi il 21 settembre al Nürburgring. Ha vinto Eddie Cheever davanti alla Porsche 962 di Hans Stuck. La settimana precedente la Jaguar di Warwick-Lammers era stata beffata per 0,80" dalla 962 di Boutsen-Jelinski a Spa. I conti, ora, sono alla pari. Stuck avrebbe dovuto portare all'esordio la Porsche ufficiale dotata del sistema antibloccaggio Abs. Purtroppo il campione del mondo endurance è incappato nelle prove in un incidente e ha dovuto utilizzare un «vecchio» telaio 962, naturalmente sprovvisto dell'artificio. Partito dalla terza fila dello schieramento il tedesco ha ben presto preso il comando delle operazioni, superando all'8. passaggio la Porsche 962 del team Liqui Moly di Bob Wollek che successivamente è stato costretto al ritiro per problemi con la pressione di sovralimentazione, bloccata oltre i 2 bar. Stuck ha iniziato l'ultimo giro con un vantaggio di 1"6 nei confronti

della Jaguar di Eddie Cheever. Si sapeva, comunque, che avrebbe avuto guai con il consumo di carburante. Così la sua Porsche si è fermata proprio davanti al traguardo, permettendo all'italoamericano di strappargli l'affermazione. «Oggi Stuck e la sua Porsche — ha detto Eddie — sono senz'altro più veloci di noi ma ho fatto di tutto per fargli tenere un ritmo molto elevato, tale da crearli problemi di consumo. Probabilmente avrei potuto superarlo prima ma a metà corsa ho avuto qualche guaio d'alimentazione, simile a quello capitato a Monza. Poi a cinque giri dalla fine la vettura ha iniziato a balbettare per surriscaldamento del carburante. Ma battere Stuck a casa sua è una soddisfazione enorme, considerando anche che lui è stato il mio maestro quando; agli esordi, correvi con lo Junior Team Bmw». Dietro a Stuck, che ha vinto la Supercoppa, si è classificato Klaus Ludwig davanti al sorprendente Bruno Giacomelli sulla Lancia privata dello Sponsor Gest: «Ho avuto qualche guaio d'assetto — ha det-

to il bresciano — ma il motore è andato veramente bene». Sul finire Bruno ha rotto lo scarico della sua vettura, sempre assillato da un eccessivo sovrasterzo. Oscar Larrauri, sulla Porsche del team Brun, è giunto solo ottavo. Colpa di un motore che non superava i 7400 giri al minuto.

Thomas M. Imhof

SUPERCOPPA

Nürburgring, 21 settembre 1986
Ultima gara di campionato

La classifica: 1. Eddie Cheever (Jaguar Xjr6) 39 giri in 1.00'45"45 alla media di 174.929 km/h; 2. Stuck (Porsche 962-Pdk) 1.00'45"99; 3. Ludwig (Porsche 956 Joest) 1.01'28"18; 4. Giacomelli (Lancia Lc2/85) 1.02'13"57; 5. Jelinski (Porsche 956 Brun) a 1 giro; 6. Weidler (Porsche 962 C Kremer) a 1 giro; 7. Brun (Porsche 962 Brun) a 1 giro; 8. Larrauri (Porsche 962 Brun) a 1 giro; 9. «John Winter» (Porsche 956 Joest) a 1 giro; 10. Schuster (Porsche 936) a 4 giri.

□ Giro più veloce: Klaus Ludwig in 1'31"00 alla media di 179.683 km/h.

1Classifica della Supercoppa: 1. Hans Stuck 45.800; 2. Klaus Ludwig 36.000; 3. Franz Jelinski 26.050; 4. Walter Brun 21.000; 5. «John Winter» 17.400; 6. Volker Weidler 15.700.

Classifica per team: 1. Joest Blaupunkt 47; 2. Porsche ufficiale 41; 3. Brun Memorex 28; 4. Kremer Sat 26; 5. Liqui Moly 18; 6. Brun Motosport 16.

Eddie Cheever, sopra, ha vinto al Nürburgring la gara della Supercoppa gr. C (FotoDppi). Sotto il motociclista Wimmer, quarto nella coppa 944 (Bock)



GERMANIA

COPPA 944 TURBO WINKELHOCK RINGRAZIA

NÜRBURGRING - Joachim Winkelhock ha vinto la prima edizione della Coppa Porsche 944 Turbo, vincendo l'ultima corsa disputata al Nürburgring. Si è trattata di un'affermazione abbastanza fortunata visto che Jorg Van Ommen, il giovane cognato di Mike Thackwell, stava per vincere corsa e titolo fino a pochi giri dal termine. Purtroppo Van Ommen è incorso in un errore che l'ha costretto a retrocedere permettendo al fratello minore del pilota tragicamente scomparso a Mosport nel 1985 di piazzare la botta vincente. «Volevo dimostrare — ha detto il vincitore — di essere qualcosa in più del fratello piccolo di Manfred». Il terzo candidato al titolo, Roland Asch ha compiuto il giro più veloce ma a causa di problemi a un cambio è arrivato solo venticinquesimo. Harald Grohs è giunto terzo davanti al campione del mondo di motociclismo Martin Wimmer, vera sorpresa della serie. «Ha tanto talento — ha detto al proposito Grohs — che dovrebbe darsi definitivamente alle auto da corsa».

COPPA 944 TURBO

Nürburgring, 21 settembre 1986

Ultima gara della Coppa Porsche

La classifica: 1. Joachim Winkelhock 15 giri in 30'40"34 alla media di 133.273 km/h; 2. Van Ommen 30'41"06; 3. Grohs 30'44"01; 4. Wimmer 30'45"10; 5. Thim 30'52"60; 6. Becker 31'00"91; 7. Doeren 31'05"93; 8. Wolf 31'06"73; 9. Richter 31'07"51; 10. Froehlich 31'07"77.

□ Giro più veloce: Roland Asch in 21'01"20 alla media di 134.910 km/h.

Classifica della Coppa: 1. Joachim Winkelhock 271; 2. Jorg Van Ommen 262; 3. Harald Grohs 224; 4. Roland Asch 215.

FRANCIA

FORMULA 3/FINALMENTE ALESI

ALBI — La stellina dell'automobilismo francese Jean Alesi (nella foto Dppi) ha ricevuto la definitiva consacrazione vincendo la sua prima corsa di Formula 3 sull'autodromo di Albi. Al volante della Dallara 386 mossa dal motore Alfa Romeo Novamotor Alesi ha dominato senza nessun problema la corsa ed ora si è riportato alle calcagna dei primissimi del campionato, nel quale ha la concreta possibilità di giungere in seconda posizione dietro al virtuale vincitore Yannick Dalmas. Quest'ultimo è giunto a Albi in pessime condizioni fisiche. Mentre provava la March 86B dell'Equipe Oreca con la quale la settimana prossima esordirà in Formula 3000, Dalmas è uscito di pista sul circuito Bugatti di Le Mans e durante il week end non ha potuto opporsi validamente a Alesi. È comunque giunto terzo assoluto, preceduto oltre che dalla Dallara anche dalla Ralt di Frederic Delavallade, secondo. Sfortunato, invece, l'altro pilota del team Oreca Michel Trollé, costretto al ritiro. Al termine della

gara Alesi ha dichiarato: «Sono felice di questa prima affermazione in Formula 3 soprattutto per l'ingegner Gian Paolo Dallara che mi ha sostenuto efficacemente dall'inizio dell'anno. Qui motore e telaio hanno funzionato perfettamente. Al termine del campionato restano solo tre corse da disputare. Il mio desiderio è quello di classificarci tra i primi tre del campionato».

FORMULA 3

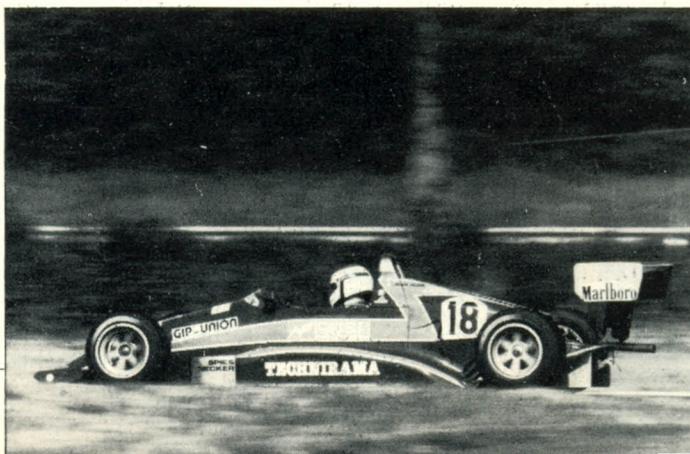
Albi, 21 settembre 1986
Terz'ultima corsa del campionato

La classifica: 1. Jean Alesi (Dallara 386-

Alfa Romeo) in 3'00"12 alla media di 177.880 km/h; 2. Delavallade (Ralt R130/86-Volkswagen) a 9"48; 3. Dalmas (Martini Mk49-Volkswagen Spiess) a 10"03; 4. Bernard (Martini Mk49-Volkswagen) a 15"81; 5. Gache (Duqueine Vg4) a 23"87; 6. Bellefroid (Martini Mk49-Volkswagen) a 27"26; 7. Morin (Reynard 863-Volkswagen) a 27"63; 8. Lanctuit (Martini Mk49-Volkswagen) a 32"63; 9. Guignard (Martini Mk49-Alfa Romeo) a 33"80; 10. Giroix (Reynard 863-Volkswagen) a 35"15.

□ Giro più veloce: Jean Alesi (Dallara 386-Alfa Romeo) in 1'11"23 alla media di 178.430 km/h.

Classifica del campionato: Dalmas 101; Delavallade 73; Alesi 58; Trollé 53; Bernard 40; Bellefroid 35; Giroix 25; Morin 24; Petit 23; Huysman 19.





GERMANIA AUTOCROSS ITALIA PARADE

NORDRING — Per la seconda volta consecutiva due italiani hanno dominato la terza divisione in campionato europeo! Tamburini sta esprimendo una superiorità schiacciante, assecondato da un mezzo ormai perfettamente a punto, e Montagna, dietro a lui, è ritornato il grande pilota di qualche anno fa. Per le prime due posizioni, fin dalle batterie, non c'è stata storia, con i due italiani sempre insieme e sempre largamente al comando, con posizioni subito acquisite. Solo Wöber, pilota di casa, da anni fra i migliori d'Europa, ha cercato in semifinale di inserirsi; ma quando — a due giri dal termine — dai box è giunto a Montagna il segnale d'attacco, il parmense ha impiegato meno d'un giro per accodarsi a Tamburini e ristabilire la situazione. Finale anch'essa senza storia, con Tamburini che protegge Montagna da un tentativo di scorrettezza di Wöber alla prima chicane, e che poi se ne va via indisturbato; piccola emozione ad un giro dalla fine con il pilota bresciano rallentato da una foratura, protetto da Montagna fino all'arrivo in parata. Grande battaglia invece nella seconda divisione. Ben quattro Porsche di quattro nazionalità diverse hanno fatto corona alla Fiat X1/9 di Rosella, autore di una «pole» perentoria (ben due secondi meglio della Porsche più veloce), nello schieramento finale. Pfeiffer anticipa la partenza e si installa davanti a Rosella e Felix nell'ordine. Pur penalizzato, l'austriaco costringe Rosella ad una traiettoria assurda, offrendo un varco a Felix che se ne va, mentre il tedesco Derber tampona il nostro pilota. Rosella è riuscito a districarsi arrivando 2. Un secondo posto per l'italiano, che conferma il suo buon diritto al titolo continentale.

AUTOCROSS

Nordring, 14 settembre 1986

Gara del campionato europeo

Le classifiche

2. DIVISIONE: 1. Felix; 2. Rosella; 3. Derber; 4. Apostoli; 5. Oter; 6. Kirchof; 7. Kacirek; 8. Parro; 9. Letofsky; 10. Pfeiffer.
3. DIVISIONE: 1. Tamburini; 2. Montagna; 3. Wober; 4. Uher; 5. Rammel; 6. Teufer; 7. Bartos; 8. Hellinger; 9. Havel; 10. Braunstungl.

FRANCIA

PRODUZIONE/CUDINI-LAPEYRE ALL'ULTIMA SFIDA

ALBI — A Nogaro aveva vinto la Peugeot 505 Turbo di Jean Pierre Jabouille e la Mercedes di Cudini, col terzo posto conquistato, era passata al comando del campionato. Ma a Albi l'Audi 200 Turbo di Xavier Lepeyre si è presa una prona rivincita e, trionfando nelle due manches, ha riportato il suo conduttore al comando della classifica provvisoria di questo incerto e appassionante campionato di produzione, al termine del quale mancano solo tre gare.

PRODUZIONE

Nogaro, 14 settembre 1986

14. gara del campionato francese

La classifica: 1. Jean Pierre Jabouille (Peugeot 505 Turbo) 36'30"88 alla media di 133,294 km/h; 2. Ragnotti (Renault 5 Turbo); 3. Cudini (Mercedes 190E 2.5 16); 4. Snobeck (Mercedes 190E 2.5 16); 5. Bousquet (Renault 5 Turbo); 6. Ballot Lena (Audi 200 Turbo); 7. Almeras (Porsche 944 Turbo); 8. Sourd (Bmw M5); 9. Lapeyre (Audi 200 Turbo); 10. Beguin.

Albi, 21 settembre 1986

15. gara del campionato

La classifica: 1. Xavier Lapeyre (Audi 200 Turbo Quattro) 36'53"61; 2. Beltoise (Peugeot 505 Turbo) 39'00"11; 3. Bousquet (Renault 5 Turbo) 39'08"11; 4. Jarier (Pontiac) 39'19"23; 5. Ballot Lena (Audi 200 Turbo Quattro) 39'50"52; 6. Grouillard (Bmw M5) 39'37"81; 7. Ragnotti (Renault 5 Turbo) 39'37"94; 8. Freuquelin (Opel Senator) 39'50"98; 9. Cudini (Mercedes 190E 2.5 16) 4'41"97; 10. Almeras (Porsche 944 Turbo) 4'51"63.

A cura di **Guido Schittone**
Hanno collaborato: **Renè Alezra**
Thomas M. Imhof, Eddi Laumans

OLANDA

EUROPA CUP/SIGALA RIENTRA IN GIOCO

ZANDVOORT — Massimo Sigala è riproposto prepotentemente candidato alla vittoria finale nell'Europa Cup Alpine V6 Gt Turbo, dominando la corsa disputata a Zandvoort. Il milanese ha poi avuto la fortuna di non trovare al traguardo il suo più accanito rivale Wolfgang Schutz che è stato coinvolto in uno spettacolare incidente alla curva Tarzan. Nell'urto che ha visto protagonisti molte vetture ci ha rimesso anche l'altro tedesco Becker. Sigala è passato al comando al quinto passaggio infilando il francese Gouhier. Al termine il milanese ha preceduto Gouhier, l'olandese Bleekemolen e il tedesco Altfred Heger.

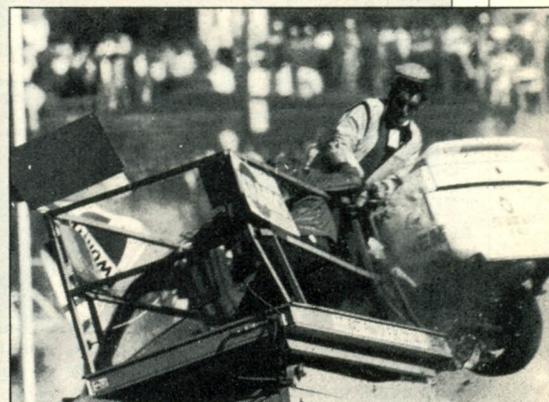
EUROPA CUP

Zandvoort, 21 settembre 1986

Gara della Coppa

La classifica: 1. Massimo Sigala 20 giri in 36'01"05 alla media di 141,664 km/h; 2. Gouhier a 1'17"; 3. Bleekemolen a 4'48"; 4. Hager a 10'83"; 5. Gonin a 15'81"; 6. Fuchs a 17'02"; 7. Ketterer a 17'49"; 8. Pareja a 19'76"; 9. Van Kouwen a 27'97"; 10. Jaeger a 29'92".

□ Giro più veloce: Massimo Sigala in 1'46"78 alla media di 143,353 km/h.



Commissari nati con la camicia

NELLA SEQUENZA di Eddi Laumans che potete vedere in questa pagina è documentato il più grave incidente mai accaduto nella storia del campionato europeo di rallycross. Nella gara norvegese di Drammen la Ford Escort Rs Turbo Gruppo A di Sandberg è rimasta coinvolta in una spettacolare collisione al via della seconda manche. La vettura è letteralmente volata andando a cozzare contro una postazione sopraelevata di commissari di percorso che sono stati centrati in pieno dalla vettura. Fortunatamente la vettura ha colpito solo di lato la postazione, sorretta da una gru, e nonostante la caduta i commissari se la sono cavata egregiamente senza nemmeno un graffio. Ma sarà un'avventura che racconteranno per lungo tempo.



VELOCITÀ/Formula 2000

A Vismara gara e trofeo

MONZA — Aggiudicandosi anche la gara di Monza, Giacomo Vismara ha così conquistato il titolo nel Trofeo di F. 2000. Alle sue spalle, Saccutelli ha preceduto Gimax jr e Prodan, autori questi ultimi di un finale tiratissimo.

Monza, 21 settembre 1986
Classifica assoluta: 1. Vismara (Ralt Rt3) 14 giri in 26'46"07 alla media di 182,009 kmh; 2. Saccutelli (Ralt Rt3) a 10"10; 3. Gimax (Martini Mk45) a 16"42; 4. Prodan (Dallara 385) a 16"44; 5. Gitto (Ralt Rt3) a 16"45.

VELOCITÀ/Formula Panda

Melgrati quasi... cadetto

MONZA — Doppia partenza nell'8. prova del Trofeo Cadetti Agip per via di un incidente che ha coinvolto otto vetture. Alla fine la vittoria è andata a Luca Melgrati, che ha così consolidato la sua posizione di leader del trofeo.

Monza, 21 settembre 1986
Classifica assoluta: 1. L. Melgrati (Tatuus) 11 giri in 25'22"13 alla media di 150,893 kmh; 2. Perego (Tatuus) a 0"22; 3. Madonnini (Elienne) a 0"46; 4. Canni Ferrari (Tatuus) a 0"68; 5. Colciago (Ermolli) a 0"90.

VELOCITÀ/Gruppo A

Giudici come al solito

MONZA — Gianni Giudici su Bmw 635 Csi ha fatto sua la «Coppa Carri», con oltre 46" di vantaggio su Soli giunto secondo. Terzo, a completare il podio Pedol, mentre Ederle, sfortunato è stato costretto al ritiro.

Monza, 21 settembre 1986
Classifica assoluta: 1. Giudici (Bmw 635 Csi) 16 giri in 35'10"60 alla media di 156,280 kmh; 2. Soli (Alfa Romeo Gtv6) a 46"24; 3. Pedol (Bmw 635 Csi) a 1'07"31; 4. Fortina (Bmw 528) a 2'36"66; 5. Pedala (Vw Golf Gti) a 2'37"98.

VELOCITÀ/Gruppo N

Caramatti solitario

MONZA — Giuseppe Caramatti, al volante della Alfetta Gtv, ha vinto la classe e la classifica assoluta del gr. N. Ottima la prova di Marchiol e Percivale, con le Renault 5 Turbo, secondo e terzo assoluti.

Monza, 21 settembre 1986
Classifica assoluta: 1. Caramatti (Alfetta Gtv) 16 giri in 38'28"04 alla media di 144,746 kmh; 2. Marchiol (Renault 5 Turbo) a 17"14; 3. Percivale (Renault 5 Turbo) a 19"81; 4. Daminato (Ritmo 130) a 33"79; 5. Repetto (Peugeot 205 Gti) 35"37.

SALITA/Monte Erice

Rosolia in surplace

ERICE — Vittoria facile di Benny Rosolia nella 29. edizione della Monte Erice. Dopo il forfait di Grimaldi, Cassibba ha ottenuto tranquillamente la seconda piazza, staccato di oltre 6", mentre alle sue spalle ha concluso «Oiram».

Erice (TP), 21 settembre 1986
Classifica assoluta: 1. Rosolia (Osella PA/9) 3'33"70; 2. Cassibba (Osella PA/9) 3'40"14; 3. «Oiram» (Lola T290) 3'50"05; 4. Fina (Lola) 3'52"88; 5. Anelli (Osella) 3'53"31.

SALITA/Roseto

Papà non correre pensa a me

ROSETO DEGLI ABRUZZI — Carlo Scola ha dominato la 1. edizione della cronoscalata Roseto-Montepagano, segnando i migliori tempi in entrambe le manche. Alle sue spalle si sono classificati il padre Domenico e Giovanni Pagannucci.

Roseto degli Abruzzi (TE), 21 settembre 1986
Classifica assoluta: 1. Carlo Scola (Osella Pa/9) in 6'18"16; 2. D. Scola (Osella Pa/10) 6'22"80; 3. Paganucci (Osella Pa/9) 6'24"72; 4. Bormolini (Osella Pa/10) 6'31"41; 5. Bernasconi (Ams) 6'32"82.

SALITA/San Giustino

Nesti batte se stesso

SAN GIUSTINO — Mauro Nesti, abbattendo anche il record che gli apparteneva fin dal lontano 1974, si è imposto nella San Giustino-Bocca Trabaria. Paura per «Padimatteo» che con l'auto distrutta è uscito illeso da un incidente.

San Giustino (PG), 21 settembre 1986
Classifica assoluta: 1. Nesti (Osella-Bmw) in 5'43"42; 2. Baribbi (Osella Pa/9) 5'47"09; 3. Pilone (Osella Pa/9) 5'52"33; 4. Braconi (Osella Pa/9) 6'12"58; 5. Canneori (Lola) 6'21"61.

RALLY 1. SERIE/Gargano

Fontana in trasferta

FOGGIA — L'equipaggio milanese Fontana-Vitali ha vinto l'11. edizione del Rally del Gargano. Alle loro spalle i coniugi Volonnino, vincitori di 5 prove speciali, ma penalizzati di 2'. Buon terzo Iannochi su Renault 5 Turbo.

Foggia, 21 settembre 1986
Classifica assoluta: 1. Fontana-Vitali (Lancia Rally) in 1.27'48"; 2. Volonnino-Marccone (Opel Ascona 400) a 1'59"; 3. Iannochi-Trisciugli (Renault 5 Turbo) a 3'59"; 4. Ferrari-Fontana (Lancia Rally) a 5'08"; 5. Cascone-Leone (Opel manta) a 5'35".

RALLY 1. SERIE/Conero

Fuori Burzi vince Martinelli

ANCONA — Luigi Martinelli e Aurelio Gorla su Lancia Rally, hanno vinto il Trofeo del Conero. Secondo è giunto Merighi dopo che il favorito di questa edizione, Burzi, si era dovuto ritirare.

Ancona, 21 settembre 1986
Classifica assoluta: 1. Martinelli-Gorla (Lancia Rally) in 1.10'15"; 2. Merighi-Giacometti (Alfa Romeo Gtv6) a 1'56"; 3. Arletti-Julli (Peugeot 205 Gti) a 1'59"; 4. Fedeli-Seneci (Porsche 911) a 2'56"; 5. Cerato-Cerrato (Fiat Ritmo 130) a 3'17".

RALLY 1. SERIE/111 Minuti

Bigo quinto ma campione di zona

NOVARA — Vittoria per Bertone-Ardizzola nella 10. edizione del Rally 111 Minuti. La Coppa Italia 1. zona ha designato il suo vincitore, Alberto Bigo, giunto quinto assoluto e primo del Gruppo A davanti a Biasuzzi su Lancia Rally.

Novara, 21 settembre 1986
Classifica assoluta: 1. Bertone-Ardizzola (Lancia Rally) in 1.24'59"; 2. Lampo-Pria (Lancia Rally) a 1'20"; 3. Gattone-Poletti (Lancia Rally) a 2'08"; 4. Zucchetti-Cerelli (Porsche 911 Rs) a 4'10"; 5. Bigo-Barbotti (Toyota) a 4'36".

SLALOM/Lucca

Perini su un concittadino

MONSAGRATI — Una sola manche è bastata al livornese Franco Perini, su Fiat X1/9, per aggiudicarsi il 2. Slalom Coppa Balestrero. Alle sue spalle è giunto il concittadino Walter Peccianti su Stratos che ha a sua volta preceduto Righi su Porsche.

Lucca, 21 settembre 1986
Classifica assoluta: 1. Perini (Fiat X1/9) in 1.44'53; 2. Peccianti (Lancia Stratos) 1.45'98; 3. Righi (Porsche 911) 1.46'49; 4. Rossi (Fiat X1/9) 1.50'48; 5. Sorini Dini (Alpine A110) 1.50'89.

SLALOM/Volta Mantovana

Zandonà ancora una Volta

VOLTA MANTOVANA — Lo slalom di Volta Mantovana valido quale 7. prova del campionato regionale lombardo della specialità è stato vinto dal veronese Zandonà, su Fiat 850 monoposto, che ha così consolidato la sua posizione di leader del campionato.

Goito, 21 settembre 1986
Classifica assoluta: 1. Zandonà (Fiat 850); 2. Mazzola (Fiat X1/9); 3. Bernazzoli (Vw Golf Gti); 4. Baldini (A112 Abarth).

SLALOM/Vico Equense

Una sola manche basta a Meluzzo

VICO EQUENSE — Maurizio Meluzzo si è aggiudicato la 3. edizione dello slalom Città di Vico Equense, precedendo Benedetto Fusco e Luigi Vinaccia. Una serie di incidenti nella 1. manche ha costretto gli organizzatori a annullare la seconda.

Salerno, 21 settembre 1986
Classifica assoluta: 1. Meluzzo (Fiat X1/9) in 1.18'17; 2. Fusco (Fiat X1/9) 1.18'26; 3. Vinaccia (A112) 1.18'58; 4. Iovino (Fiat 131 Racing) 1.19'51; 5. Laurenza (Simca R2)

SLALOM/Ceranesi

Rivera sulle strade di casa

CERANESI — Aldo Rivera non ha smentito il pronostico che lo voleva vincitore alla Ceranesi-Praglia, sulle strade di casa sua. Mozzone, Edmondo, Pennacchio e un sorprendente Balestrero si sono piazzati nell'ordine alle sue spalle.

Genova, 21 settembre 1986
Classifica assoluta: 1. Rivera (Fiat X1/9) 1.80'90; 2. Mozzone (Dmg) 1.82'35; 3. Edmondo (Beta Montecarlo) 1.88'46; 4. Pennacchio (Ams 1000) 1.86'22; 5. Balestrero (A112) 1.89'27.

AUTOCROSS/Vittorio Veneto

Poker di Susan

VITTORIO VENETO — Luigi Susan, su Alfa Romeo Montreal 4x4, si è imposto nella prova valevole per il campionato Triveneto e per l'assegnazione del trofeo Chiesa con il tempo di 7'32"63, conquistando anche la sua 4. vittoria stagionale.

Vittorio Veneto (TV), 21 settembre 1986
Classifica assoluta: 1. Susan (Alfa Romeo Montreal 4x4) 7'32"63; 2. Stecca (Lancia Stratos) 7'56"49; 3. Zantomasi (Lancia 2000) 8'01"11; 4. Cosmo (Bmw-Vw) 8'04"64; 5. Carron (Fiat X1/9) 8'04"68.

AUTOCROSS/Latina

Rosella profeta in patria

LATINA — Ancora una volta il campione italiano Enzo Rosella con la Fiat X1/9 ha vinto davanti al suo pubblico nell'ultima prova del trofeo Acì-Bodema. Buone anche le prove di Consoli e Pavanelli finiti nell'ordine nella classe 3500.

Latina, 21 settembre 1986
Classifica assoluta: 1. Rosella (Fiat X1/9) 12 giri 7'40"2; 2. Consoli (Fiat X1/9) 7'58"6; 3. Pavanelli (Porsche) 8'02"0; 4. Barzi (Renault 5) 8'08"7; 5. Di Veroli (Porsche) 8'09"2.

**MONDIALE
RALLY**

SFIDA TODT-FIORIO/P

STRIP

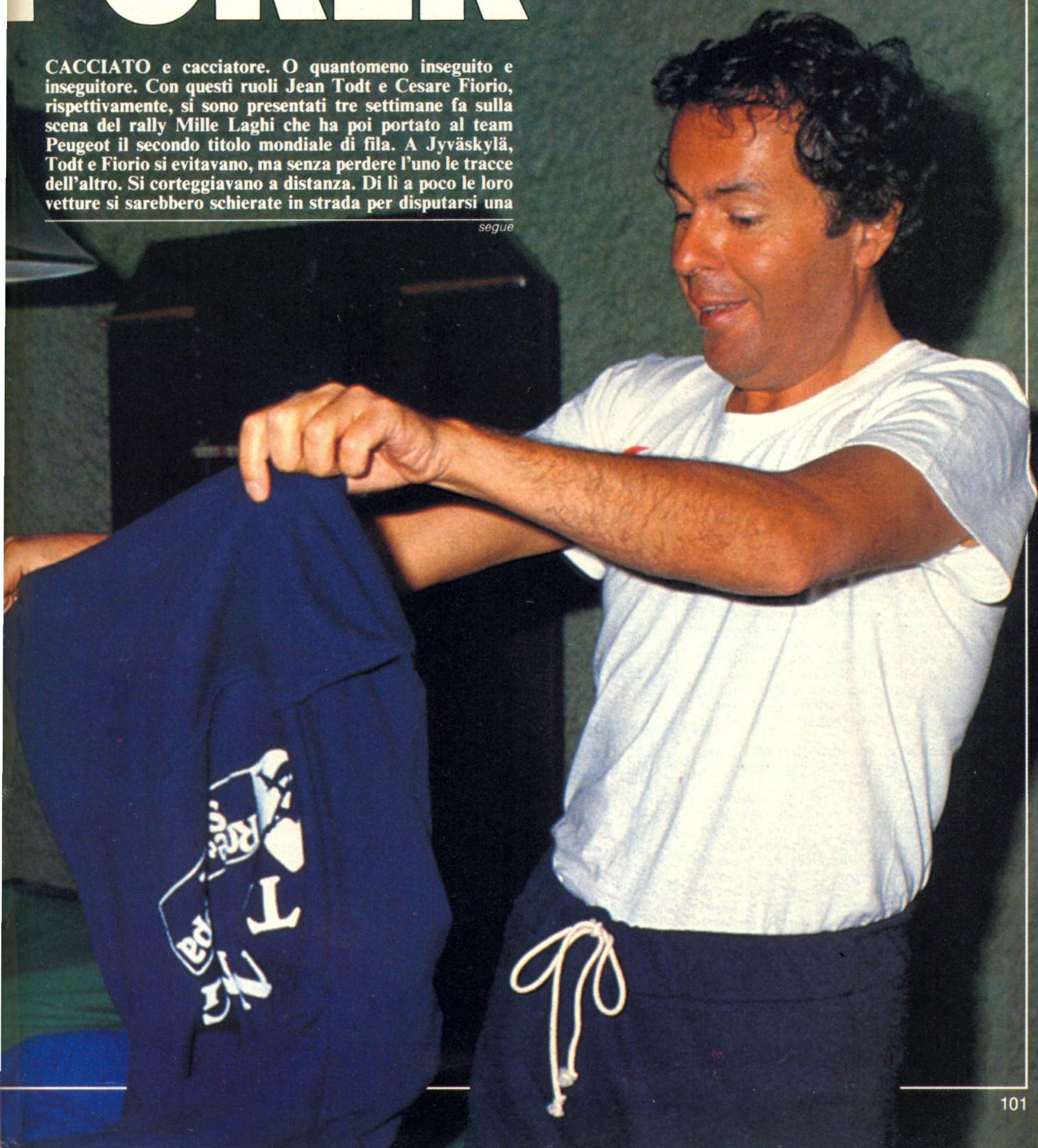
Per non restare spogliato di tutto, il diesse della Lancia conta su carte decisive per ribaltare la partita con il rivale della Peugeot. Nell'87 ci saranno nuovi regolamenti e il vento potrebbe tornare a soffiare per il team Martini
di Roberto Boccafogli

me due mani al francese

POKER

CACCIATO e cacciatore. O quantomeno inseguito e inseguitore. Con questi ruoli Jean Todt e Cesare Fiorio, rispettivamente, si sono presentati tre settimane fa sulla scena del rally Mille Laghi che ha poi portato al team Peugeot il secondo titolo mondiale di fila. A Jyväskylä, Todt e Fiorio si evitavano, ma senza perdere l'uno le tracce dell'altro. Si corteggiavano a distanza. Di lì a poco le loro vetture si sarebbero schierate in strada per disputarsi una

segue



Strip poker

segue

vittoria che valeva una stagione: tre missili da una parte e tre dall'altra, sparati con precisione dai due direttori sportivi arroccati nelle loro centrali operative. E pensare che un paio di settimane prima si erano incontrati e avevano trascorso insieme qualche ora di vacanza. Un qualche porto della Costa Azzurra li aveva visti convergere con diabolica casualità: Fiorio con la sua imbarcazione personale e Todt ospite del trimarano di un amico. Ma i discorsi vacanzieri intrecciatisi in quelle ore di mare, a Jyväskylä non erano più nemmeno un ricordo. In Finlandia tutto era rally, tutto era campionato mondiale che alla fine si è deciso a favore della Peugeot ma che avrebbe potuto riaprirsi a favore della Lancia se Alen non fosse uscito di strada l'ultimo giorno. Con Todt e Fiorio in Finlandia è stato possibile condurre un'intervista parallela: dieci domande poste all'uno e all'altro sul «succo» di questa stagione iridata, sul futuro prossimo e meno prossimo; sulle aspirazioni e sui rimpianti. Ne è venuto fuori un quadro del rallismo attuale vissuto dai suoi due maggiori responsabili operativi.

— **Una vittoria della Lancia al Mille Laghi avrebbe riaperto il campionato e l'appuntamento decisivo lo si avrebbe avuto o al Sanremo o al Rac. All'inizio dell'anno quanto diversa avevate immaginato questa ultima parte di stagione per le vostre due squadre?**

TODT. «Innanzitutto non ho mai pensato che sarebbe stato un campionato di un tipo invece che di un altro. Sapevo che sarebbe stato un campionato molto difficile, e lo è stato. Dopo la nostra vittoria in Nuova Zelanda sapevo che avremmo avuto bisogno di una vittoria e di un terzo posto per la certezza matematica del titolo: il terzo posto è arrivato in Argentina, in Finlandia abbiamo vinto. Ma dopo il Mille Laghi restavano, comunque, altri due rally a disposizione: se non avessimo vinto qui, ci sarebbe bastata una vittoria in una qualsiasi delle prossime due gare. In fondo eravamo noi in ogni caso, i favoriti: ci era sufficiente un successo, mentre i nostri avversari dovevano vincere sempre; mancare un risultato sarebbe stato come buttare ogni spranza».

FIORIO. «Me lo immaginavo diverso perché dopo le vittorie al Rac '85 e a Montecarlo dopo l'iniziale dominio in Portogallo e quello del Tour de Corse, pensavamo che il titolo sarebbe stato nostro. Non dico con facilità, perché la Peugeot è una grande squadra. Ma pensavo che avremmo affermato il nostro predominio. Poi è arrivata la maledetta Corsica...».

— **C'è qualche errore particolarmente grave che il vostro team si deve rimproverare fra quelli commessi quest'anno?**

TODT. «Si fanno errori in ogni occasione. Ovviamente ne abbiamo fatti anche noi. Ma i campionati sono vinti da chi fa meno errori degli altri, come ci è riuscito un anno fa. E se oggi siamo in questa situazione, che ci vede al comando della classifica, è comunque perché abbiamo commesso un numero minore di sbagli di quanti ne abbiano fatti i nostri avversari. No, non penso di potere recriminare su qualcosa di particolare, ma non penso nemmeno che sia necessario entusiasinarsi troppo per la fortuna avuta in certe occasioni. I rally sono fatti così e l'unico modo per coprirsi le spalle è lavorare al meglio così da avere la certezza di avere fatto tutto il possibile per evitare eventuali errori».

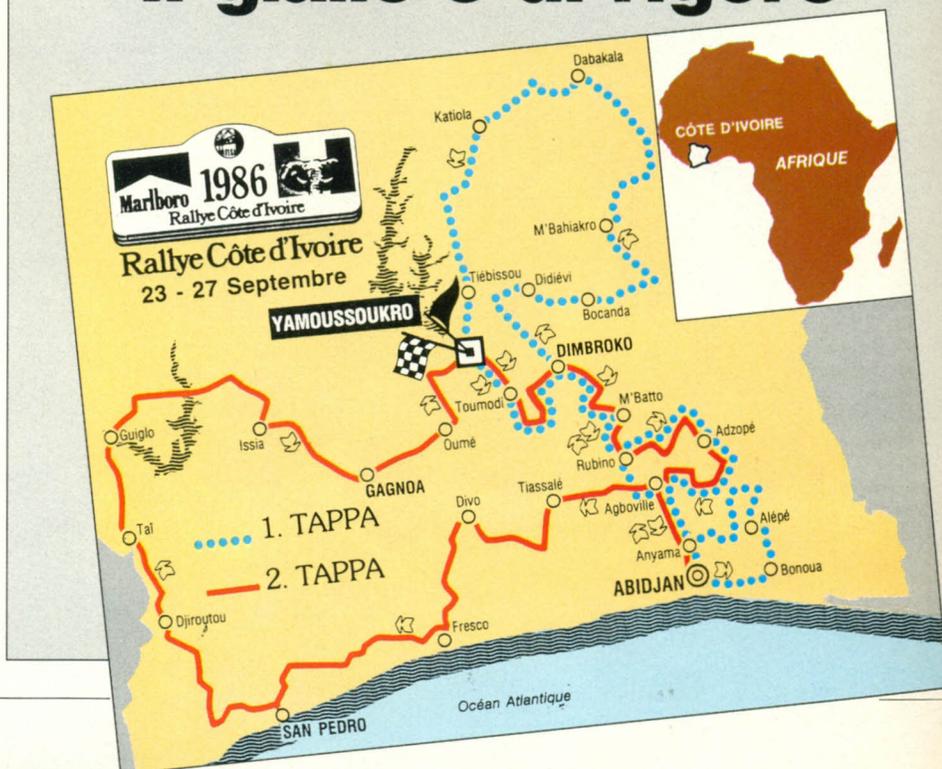
FIORIO. «È chiaro che nell'arco di tante gare, con il senno di poi balzano all'occhio

Due immagini esclusive dello spettacolare cappottamento della Peugeot T16 di Stig Blomqvist. Nel corso della 16. ps della seconda tappa la vettura dello svedese si è capottata due volte, concludendo la piroetta sulle quattro ruote, potendo così ripartire senza danni (FotoDPPI)



COSTA D'AVORIO/Toyota unica Casa ufficiale

Il giallo è di rigore



tante scelte che si sarebbero potute fare diversamente. Ma non ho cose particolari da recriminare: non avremmo potuto fare cose molto diverse da quelle fatte. Sul fronte dei piloti, prima della tragedia di Toivonen in Corsica certamente avevamo la squadra più

forte che si potesse immaginare. Nel dopo-Toivonen le scelte erano praticamente obbligate. I migliori piloti erano già sotto contratto con altri team e le gare da affrontare erano di tipo nordico, per le quali ci vogliamo piloti con determinate caratteristiche. Nel momento in cui ci trovavamo abbiamo ritenuto che la scelta di Ericsson sarebbe stata il minor male».

— Qual è il fatto che più vi ha colpito di questo campionato mondiale? Nel bene e nel male: la vettura o il pilota o la coincidenza. Cosa non vi sareste aspettati e invece è accaduto?

TODT. «Beh, più di una cosa. Potrei dire che mi ha colpito la professionalità di Kankkunen, un giovane di appena ventisei anni, ma già tanto maturo. Mi ha sorpreso il grande progresso di Biasion, fino alla vittoria in Argentina, dove mi ha stupito moltissimo la grossa gara di Recalde. Sì, è vero: in maggio rimasi stupefatto di fronte all'atteggiamento della Lancia che appoggiò le decisioni Fisa sui regolamenti. Fu sorprendente il modo in cui un giorno fu detto «questo è buono» — si riferisce al Gruppo S, ndr — e il giorno dopo fu detto «questo è negativo». Pensai che era incredibile non avere una linea di atteggiamento costante su questo problema. E comunque non ne voglio

parlare più di tanto».

FIORIO. «Vorrei metterne una positiva: l'evoluzione vincente di Miki Biasion, che quest'anno è sicuramente inserito al massimo livello della specialità. Poi non dimentichiamo che la nostra Delta S4, al primo anno di attività, è la vettura che nelle otto gare disputate finora ha vinto più prove speciali e che ha portato più piloti al traguardo. Nonostante la certezza di avere la vettura potenzialmente vincente, di fronte a una palese situazione di non-sicurezza della attuale scena rallistica abbiamo fatto il grosso sacrificio di accettare di buttare via tre anni di lavoro in favore di una situazione che garantisca un futuro al rallismo. Accettare il Gruppo S, che avrebbe solo ricalcato le prestazioni attuali delle attuali Gr.B, voleva dire uccidere i rally. Questo non è nel nostro interesse: siamo nei rally da vent'anni e contiamo di rimanerci ancora molto a lungo. Non riesco a capire chi, per difendere interessi personali — l'accento alla Peugeot è chiaro, ndr — non tiene l'occhio aperto su queste realtà. Il Gruppo S sarebbe stato una scelta intelligente, ma solo nelle misure in cui fu pensato inizialmente. Poi, per andare incontro alle diverse esigenze di una Casa o di un'altra, era venuto fuori un Gr. S che nel giro di sei mesi avrebbe dato le stesse prestazioni del Gr. B. È inutile nascondersi dietro il paravento. Non era questo lo spirito con cui nacque la prima idea del Gr. S: si volevano limitare le prestazioni e ci si sarebbe riusciti soltanto se ognuno avesse rinunciato al materiale che già aveva in casa. Senza la tragedia del Tour de Corse, forse il Gr.S sarebbe andato in porto. Ma per quanto riguarda la Lancia, nessuno ci può sinceramente accusare di non avere urlato a tutti e in tutte le occasioni che il Gr.S definito dalla Fisa alla vigilia della Corsica non era assolutamente quello che noi avevamo sostenuto in sede di definizione dei regolamenti».

— Dal punto di vista della competizione, vi aspettavate qualcosa di più — o di meno — dal vostro team avversario?

TODT. «La Lancia gareggia nel mondiale rally da tanti anni ed è certamente il team con la maggiore esperienza. E poi ha un'ottima organizzazione, una bella vettura e grandi piloti: per noi è stato molto importante vedere che il nostro giovane team ha potuto combattere alla pari con loro. È difficile dire quanto mi aspettavo dalla Lancia: certo non mi aspettavo meno di quanto hanno fatto».

FIORIO. «La Peugeot è una grande squadra, che dispone di mezzi adeguati, di professionisti preparati e di una vettura nata bene. In più, rispetto a noi, hanno il vantaggio di gareggiare con questa macchina per la seconda stagione completa, oltre a quasi metà stagione nell'84. Il nostro anno «top» avrebbe dovuto essere il 1987 e pertanto abbiamo qualche difficoltà a batterci con la Peugeot. In sostanza loro si sono mossi al livello che ci aspettavamo. Ma non ci hanno mai preso in contropiede. In nessuna gara».

— Perché il campionato mondiale ha così velocemente mostrato di combattersi soltanto fra Lancia e Peugeot?

TODT. «Bisogna considerare molte cose. La Ford, ad esempio, non voleva partecipare a tutte le gare: voleva fare pratica in vista di un impegno completo nel 1987. L'Audi voleva ridurre la sua presenza a quattro, cinque gare. In fin dei conti fin dall'inizio dell'anno si

segue



SARÀ ANCORA TOYOTA? È difficile infatti pensare che il team giapponese non centerà in Costa d'Avorio la quarta vittoria africana consecutiva, dato che, oltre alla squadra del Sol Levante, il rally Costa d'Avorio non vedrà in gara squadre ufficiali. Tre Toyota Celica Twincam per Torph, Waldegaard e Weber: come potrà il rally africano, decima prova dell'iride piloti, in programma da mercoledì 24 a sabato 27 settembre, scrollarsi di dosso l'annunciato dominio dell'équipe di Ove Andersson? Dopo i successi africani di Safari e Costa d'Avorio 1985 con Kankkunen e al Safari di quest'anno con Waldegaard, la Toyota rincorre così il poker. A combattere contro Torph, Waldegaard e Weber ci sarà infatti una Audi Quattro affidata all'austriaco Wiedner, una Nissan per il locale Ambrosino, una Opel Manta 400 per l'ivorienne Assef e un'altra Quattro per il privatissimo — e sconosciutissimo — Choteau. Per il resto sarà la fiera delle Gruppo A: a partire dalla Subaru Turbo del nostro Molino; alla Mistubishi Starion Turbo di Tauziac fino alla Audi Coupé Quattro di Stöhl, che approfitterà dell'assenza della Golf Gti di Ericsson per giocarsi tutte le residue cartucce nella rincorsa a un ormai quasi impossibile successo nel mondiale piloti Gr. A. Due le tappe del rally, ridotto come da volere Fisa, entrambe con partenza e arrivo a Yamoussoukro e due passaggi nella capitale Abidjan. Il tutto con la sola validità per il solo titolo piloti, che non vedrà in gara in Costa d'Avorio né il capolista Kankkunen né gli inseguitori Alen e Biasion.

I «top» al via

N. EQUIPAGGIO	VETTURA	GR.
1 Torph-Thorszelius	Toyota Celica Turbo	B
2 Wiedner-Zehetner	Audi Quattro	B
3 Waldegaard-Gallagher	Toyota Celica Turbo	B
4 Ambrosino-Le Saux	Nissan 240 Rs	B
5 Weber-Wanger	Toyota Celica Turbo	B
6 Molino-Dotti	Subaru Rx Turbo	A

N. EQUIPAGGIO	VETTURA	GR.
7 Salim-Konan	Opel Manta	A
8 Choteau-Claverie	Audi Quattro	B
9 Assef-Boy	Opel Manta 400	B
10 «Pdg»-Olinger	Toyota Celica	A
11 Tauziac-Papin	Mitsubishi Starion	A
12 Stohl-Kaufmann	Audi Coupé Quattro	A

Il rally giorno per giorno

MERCOLEDÌ 24	Partenza 1. tappa	ore 9.00
	Riordino (2 ore) ad Abidjan	15.00
GIOVEDÌ 25	Riordino (2 ore) a Dimbokro	0.30
	Arrivo 1. tappa	12.30
	Percorso: km 1805,07 con 37 controlli orari	
VENERDÌ 26	Partenza 2. tappa	5.00
	Riordino (2 ore) ad Abidjan	11.00
	Riordino (3 ore) a San Pedro	20.15
SABATO 27	Riordino (1.30') a Gagnoa	9.15
	Arrivo finale	11.00
	Percorso: km 1941 con 40 controlli orari	
	Percorso totale: km 3746,26 con 77 controlli orari	
	Partenza e arrivo di ogni tappa avranno luogo a Yamoussoukro	
	Per ottenere il corrispondente orario italiano aggiungere un'ora	

Così il mondiale dopo nove gare

IL RALLY Costa d'Avorio è valido quale decima prova per il campionato mondiale piloti e anche per il mondiale piloti di Gruppo A. Ecco le rispettive classifiche dopo nove prove.

PILOTI: 1. Kankkunen 91; 2. Alen 69; 3. Biasion 47; 4. Salonen 43; 5. Saby 38; 6. Ericsson 28; 7. Eriksson 25; 8. Blomqvist 22; 9. Toivonen, Moutinho, Waldegaard 20.

PILOTI GRUPPO A: 1. Ericsson 75; 2. Stohl 37; 3. Wittmann 32; 4. Oreille, M. Ericsson, Del Zoppo, Kirkland, Loubet, Lampi 13; 10. Ragnotti, Millen 11.

Strip poker

segue

sapeva che solo la Lancia e la Peugeot si sarebbero scontrate con l'intenzione di disputarsi fino in fondo il mondiale. Se mi si chiede cosa penso dell'avventura del mondiale rally di team come Austin o Citroën, non mi sento di rispondere: siamo qui per vincere le gare e non per giudicare l'operato degli altri. E comunque siano andate le cose sui campi di gara, io so perfettamente quanto difficile sia condurre un team nel campionato mondiale. Difficile sotto tutti i punti di vista: da quello dell'organizzazione del team, ma anche da quello della complessità dei rapporti fra chi segue la squadra e i vertici della Casa che si rappresenta e che si deve convincere delle scelte fatte».

FIORIO. «L'Audi si è tolta dalla mischia quando ha visto che non era più competitiva. Sicuramente. Diciamo che la lotta "vera" a due è da sempre una costante dell'automobilismo: non solo nei rally, anche in Formula 1, in Endurance. A inizio stagione ognuno pensa di avere lavorato bene e di essere competitivo. Poi, per molti team, il contatto con la realtà è diverso. In F. 1 le squadre gareggiano lo stesso perché hanno obblighi contrattuali; nei rally bisogna addirittura pagare l'iscrizione e quindi nessuno vuole farsi bastonare in giro per il mondo perdipiù spendendo. È il caso dell'Audi, della Citroën; in una certa maniera della Austin Rover e in parte anche della Ford».



— **Indipendentemente da come è andato a finire, come ricorderete il mondiale rally di quest'anno?**

TODT. «Come un campionato molto difficile, come del resto fu un anno fa. Nel 1985 non conoscevo sei delle undici gare del mondiale e soprattutto a metà stagione perdemmo Ari Vatanen di cui il team aveva grande bisogno. Fu difficilissimo. Quest'anno si era partiti con un campionato apertissimo: c'erano Lancia, Audi, Ford e altri team con vetture 4x4, oltre a noi. Sfortunatamente due team come Audi e Ford si sono presto ritirati: se non lo avessero fatto sarebbe stato difficilissimo batterli, almeno in certe gare. Si è arrivati così alla situazione che se non vince Peugeot si sa che vince Lancia, e viceversa. Avrei preferito che la competizione avesse compreso più squadre. Ma certo, da un punto di vista di vantaggio personale, la lotta sviluppata solo con la Lancia è stata tremendamente difficile perché la loro vettura è certamente la più vicina alla nostra, quella che ci avrebbe impensierito di più. La paura di mancare un risultato, attribuendo



lo quindi matematicamente ai nostri avversari, è stata molto pesante dal punto di vista dello stress».

FIORIO. «Lo ricordo confermando che il team Lancia è sempre il team Lancia. È un team che quando si presenta fa veramente paura agli avversari. È quest'anno, con tutta la sfortuna che abbiamo avuto, chi è riuscito a vincere il mondiale si è trovato a doversi misurare con noi».

— **Il Gruppo B è finito e dal prossimo anno sarà il Gruppo A il grande protagonista dei rally. È la fine di un'era?**



TODT. «Certamente. È la fine del rally al massimo livello. Ora questo livello scenderà parecchio. Ora i rally scenderanno di interesse e lentamente si butteranno via tutti i progressi fatti in questi ultimi anni dalla specialità a livello di immagine. Su questo non ho alcun dubbio».

FIORIO. «Per noi, direi proprio di no. Ma nemmeno per gli altri. La storia delle corse insegna che la tecnologia arriva sempre, prima o poi, a oltrepassare i regolamenti. L'evoluzione sviluppa le vetture fino a renderle di nuovo eccessivamente veloci e allora i regolamenti pongono un nuovo limite. È un inseguirsi costante senza il quale oggi si avrebbero vetture capaci di prestazioni abnormi non solo per la strada, ma anche per la pista. Ecco che il potere sportivo interviene periodicamente per riequilibrare questi contenuti. Questa è una delle tante tappe che si susseguiranno nel futuro del rally. Ed ecco perché non penso sia la fine di un'era».

— **Quale futuro tecnico vorreste per la specialità rallistica?**

TODT. «Si parla di un Gruppo S «riveduto». Ma perché? Il Gr. S era una scelta tecnica ottima, accettata da tutte le squadre coinvolte nei rally e anche da altre che vi sarebbero entrate. Era stato accettato dalla Fisa. Poi qualcuno ha deciso di cancellarlo con un colpo di spugna e c'è chi si è subito accodato alla decisione. Il Gruppo S è la migliore scelta tecnica che si possa fare per il futuro dei rally. Tutto il resto sono chiacchiere».

FIORIO. «La soluzione attuale del Gruppo A può essere considerata assolutamente valida. Anche perché consente di non mistificare presso il pubblico, che segue i rally per valutare il valore tecnico della vettura da comprare, i reali contenuti. Attualmente si definiscono «di serie» vetture che con la serie non hanno che una somiglianza esterna. Con il Gr. A questa mistificazione sarà estremamente ridotta, nel caso del Gr. N addirittura annullata. Soprattutto con il divieto delle evoluzioni non ci si potrà allontanare dal modello base. Per contro il regolamento del Gr. A ha un grosso punto debole nella difficoltà di tenere sotto controllo le vetture durante la gara, prestandosi, la corsa stradale, a manipolazioni di ogni tipo».



E comunque non sarei certo contrario a un ritorno al Gr. S, ma solo e si riuscisse a confermare alcune direttive tecniche verso una effettiva riduzione delle potenze. Ma senza più pensare alla tecnologia che ogni costruttore ha già realizzato: ripartendo da zero. Solo così si può evitare il ritorno agli attuali «mostri».

— **Quale tipo di calendario vorreste per il futuro campionato mondiale?**

TODT. «Dodici gare sono troppe. Per me il numero ideale sarebbe di otto o nove rally per stagione, ma senza nemmeno parlare di obbligo per le squadre di partecipare a tutte per potere raccogliere i punti iridati. Solo in Formula 1 i vari team possono correre dovunque, perché Ferrari, McLaren e soci prendono denaro solo per le gare a cui partecipano. Ma noi spendiamo soldi per gareggiare e nessuno ce ne dà. Non si può costringere una Casa a correre in un rally per il quale non ha interesse. Gli spettatori dei rally non pagano, quelli dei Gran Premi sì: ecco la differenza per cui nei rally non si può creare un'organizzazione che paga le squadre, assicurando quindi una partecipazione continuativa di tutti i team all'intero campionato».



FIORIO. «Sono convinto che la mancanza di più Case coinvolte nel mondiale rally sia da attribuirsi anche all'eccessivo numero di gare in una stagione. Penso che con un mondiale su otto corse molte più case parteciperebbero fino alla fine. È questa la soluzione ideale. Eventualmente anche con l'obbligo di partecipare, ma creando una serie di misure per le quali non siano più le squadre a dovette pagare per correre, avendo poi anche l'obbligo di attaccare alla carrozzeria delle vetture il nome degli sponsor della gara».

Qual è il rimpianto maggiore di questa stagione?

TODT. «Quando tu impieghi ogni tua possibilità per realizzare qualcosa, in questo caso un team vincente in un'impresa complessa come il mondiale rally, è tremendo venire spiazzati da una decisione che ti dice che tutto è finito. So di usare un termine forte, ma mi sembra che sia criminale dire a una squadra "I regolamenti cambiano improvvisamente: dovrete disfare tutto ciò che avete progettato per il futuro e adattarvi a queste nuove regole". Ma cosa ci possiamo fare? Possiamo solo accettare queste nuove leggi perché chi le ha decise è l'autorità che regola l'automobilismo. E possiamo solo volgere il nostro interesse verso nuove specialità per noi più interessanti. Ma con la morte nel cuore».

FIORIO. «Il più grande rimpianto è Henri Toivonen. Non aggiungerei altro. Henri: il rimpianto è non averlo più con noi». □





RALLY CIR/Alla Coppa Liburna domina Busseni ma...

Chiti pesca il Jolly

Con la Lancia di Piombanti il bresciano fa quasi gara a sé nelle prime speciali ma poi rompe il cambio e lascia al pilota Totip la vittoria a coefficiente 2, la prima della sua carriera. Stessa storia in Gr. A, sbaragliato da Caneva poi fermo a vantaggio di Ciraci

di Luca Bartolini

LIVORNO — Venti anni di vita, un percorso impegnativo, un fascino mai sopito che riesce ad attrarre al via un lotto di piloti di tutto rispetto nonostante il coefficiente basso. Questa è la Coppa Liburna che nell'edizione del ventesimo compleanno ha visto sul palco di partenza piloti come Chiti, su Lancia 037 del Jolly Club-Totip, Busseni, Caneva, con la Ford Escort-Turbo Gr. A sempre velocissima ma ancora una volta poco affidabile, Tulini, rivelazione del campionato in gruppo A, e la Cambiaghi. Un parco partenti di tutto rispetto che poteva essere ancora più pingue senza le defezioni dell'ultimo momento di Bentivogli, a lui il team Audi italiano non è riuscito a trovare una macchina; di Verini, iscritto con l'Alfa 75, di Alessandrini e della De Martini. Il rally particolarmente duro e selettivo (al traguardo sono giunte 41 delle 82 vetture partite) ha visto la vittoria di Chiti-Montenesi. Il giovane pratese, al suo primo successo assoluto e alla sua quarta

gara con la 037, è stato senza dubbio favorito dal ritiro di Busseni, che con la Lancia 037 preparata da Piombanti aveva dominato le prime 8 prove e che è stato fermato dalla banale rottura di un rinvio del cambio. Per il giovane pilota del Jolly, fino ad oggi molto in credito con la dea bendata, si è trattato comunque di un successo meritato, come dimostrano le dodici prove speciali vinte. Alle sue spalle si è inserito Berti, al debutto con una Lancia 037, che ha sfruttato pieno la perfetta conoscenza del percorso. Nel Gruppo A l'assenza di Bentivogli sembrava favorire Tulini. La sfortuna ha però caratterizzato il week-end del toscano, partito in pessime condizioni fisiche e poi subito fermo per la rottura di una valvola del motore della sua Manta. A dominare la gara è stato quindi Caneva ma, come spesso gli è successo in questa stagione, la sua Ford lo ha tradito con il cedimento del cambio proprio in vista del traguardo. A vincere il Gruppo è stato

quindi il pugliese Ciraci, con la Opel Gsi della Chieri Corse, classificatosi alla fine terzo assoluto. La vittoria del Gruppo N è stata invece decisa a tavolino, con la squalifica delle Renault 5 Gt Turbo di Fruzzetti, Frugoli, e Salvadori, e con la conseguente vittoria di Picciurro. Un atto inqualificabile ha tolto di gara Trombi (Lancia 037) bersagliato da un gruppo di teppisti con una fitta sassaiola culminata con il lancio di un cubo di cemento che gli ha spaccato il vetro anteriore. Per il lucchese è comunque arrivata a tarda sera, per la squalifica di Fruzzetti, la notizia della matematica vittoria nel trofeo Centro-Sud.

LA CRONACA della gara è subito ricca di annotazioni. Nelle classiche speciali di apertura Busseni e Chiti danno spettacolo abbassando ripetutamente i tempi ottenuti nella scorsa stagione da Tabaton. Busseni sembra incontentabile: dopo aver vinto la 1. speciale con 7" di vantaggio su Chiti,



Primo successo per Chiti, a lato, vincitore con la 037 del Jolly Club dopo il ritiro di Busseni, in basso, che aveva dominato la prima parte di gara (Photo4). Anche Caneva, sotto, aveva fatto il bello e il cattivo tempo in Gr. A con la Ford Escort Turbo, ma si è ritirato e ha vinto la Kadett Gsi di Ciraci (FotoStudio'83)



ottiene il primo posto anche nella seconda, a pari merito con lo stesso Chiti, nonostante un clamoroso testa-coda a metà prova. Il bresciano fa sue le prime otto prove presentandosi al riordino con un vantaggio di 44" sulla Lancia del Jolly. Le prime prove speciali si dimostrano un calvario per i possibili protagonisti del Gruppo A. Se Caneva infatti domina davanti a tutti, dietro si devono fermare Tulini, Grassini, Manasia, Hunt e Savioli. Tra i ritiri importanti, quello di Trombi, in quel momento quarto assoluto. La prima prova dopo il riordino è decisiva. Non esce infatti Busseni, con il cambio della sua 037 inutilizzabile e al comando si installa Chiti con oltre due minuti di vantaggio sul secondo. Dopo non succede più nulla tranne il ritiro di Caneva, che per rottura del cambio ha lasciato a Ciraci la vittoria nel Gruppo e il terzo posto assoluto, e quello di Galleni (Ascona 400) che in quel momento era al quarto posto.

LE INTERVISTE/Il vincitore ringrazia

«Ero in credito con la fortuna»

LIVORNO — Tiziano Chiti è particolarmente soddisfatto per il suo primo successo assoluto. «Sono particolarmente contento — dice — anche se riconosco di avere avuto fortuna. Ben difficilmente avrei potuto prendere Busseni, ma d'altra parte la fortuna ultimamente non era mai stata dalla mia parte. All'inizio della gara ho avuto dei problemi con l'assetto della macchina, forse un po' alta davanti e molto difficile da guidare». Berti è contento del secondo posto anche se ha qualcosa da recriminare sull'andamento della gara: «Era la prima volta che guidavo in gara la 037. Sono partito con delle gomme Michelin, perdendo molto nelle prime prove. Poi, ritiratosi Busseni, ho usato le sue Pirelli migliorando molto rispetto alle prime prove». Trombi a fine gara ha presentato una denuncia contro i teppisti che hanno rovi-

nato la sua corsa e danneggiato quella di molti altri. «È una cosa incredibile — racconta — così si rischia la vita». □

RALLY CIR

Livorno 19-20 settembre 1986

20. Coppa Liburna
Valido per il Cir (coefficiente 2) e per il Trofeo Italia Centro-Sud

Le classifiche

Absoluta: 1. Chiti-Montenesi (Lancia 037) in 2.04'36"; 2. Berti-La Corte (Lancia 037) a 5'12"; 3. Cirari-Lerva (Kadett Gsi) a 12'36"; 4. Tacchinardi-Borgo (Renault Gt Turbo) a 13'41"; 5. Ferrara-Gorani (Peugeot 205 Gti) a 14'55"; 6. Picciurro-Granata (Renault Gt Turbo) a 15'22"; 7. Canini-Gigala (Audi 80 Coupé) a 15'55"; 8. Rossi-Barsaglini (Opel Manta) a 18'15"; 9. Romagnoli-Pacini (Peugeot 205 Gti) a 18'23"; 10. Vescovi-Giannini (Opel Kadett Gsi) a 18'28".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Bacci-Ceccarini (A112 Abarth) in 2.41'16"; 2. Casini-Casini (A112 Abarth) 2.49'35"; 3. Papini-Berellini (A112 Abarth) 2.52'32"; 4. Paoletti-Macelloni (A112 Abarth) 2.56'52".

Classe 1600: 1. Ghelli-Noti (Citroën Visa Gt) in 2.36'25"; 2. Patrone-Guerzoni (Peugeot 205 Gti) 2.40'21"; 3. De Luise-Finatti (Peugeot 205 Gti) 2.45'47"; 4. Tanzini-Ascani (Alfasud Ti) 2.59'25".

Classe 2000: 1. Fruzzetti-Morelli (Renault 5 Gt Turbo) in 18'01"; 2. Picciurro-Granata (Renault 5 Gt Turbo) 2.19'58"; 3. Frugoli-Paroli (Renault 5 Gt Turbo) 2.20'13"; 4. Porcellana-Porcellana (Fiat Uno Turbo) 2.25'58"; 5. Salvadori-Salvucci (Renault 5 Gt Turbo) 2.26'21"; 6. Gesess-Pogliano (Fiat Uno Turbo) 2.27'25"; 7. Pierotti-Andreucci (Fiat Ritmo 130) 2.30'02".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Sarti-Galantuomini (Fiat 127 Sport) in 2.34'56"; 2. Marchetti-Nassi (Fiat 127 Sport) 2.35'24"; 3. Paoletti-Bassani (A112 Abarth) 2.35'54"; 4. Mari-Invernali (A112 Abarth) 2.37'14"; 5. Corio-Raffaele (A112 Abarth) 2.42'21"; 6. Nario-Bartoli (A112 Abarth) 2.44'00"; 7. Ghelli-Piccioli (A112 Abarth) 2.47'04"; 8. Tondini-Quochi (A112 Abarth) 2.49'55".

Classe 1600: 1. Ferrara-Gorani (Peugeot 205 Gti) in 2.19'31"; 2. Romagnoli-Pacini (Peugeot 205 Gti) 2.22'59"; 3. Cellisilacuzzi (Alfa Romeo 33 4x4) 2.23'26"; 4. Cambiagli-Vittadello (Peugeot 205 Gti) 2.23'58"; 5. Benini-Liberato (Vw Golf Gti) 2.30'02"; 6. Bardi-Micarelli (Alfasud Ti) 2.30'05"; 7. Venturi-Battini (Talbot Ti) 2.32'32"; 8. Ceccoli-Pecchioli (Fiat Uno) 2.58'56".

Classe 2000: 1. Ciraci-Lerva (Opel Kadett Gsi) in 2.17'12"; 2. Rossi-Barsaglini (Opel Manta Gsi) 2.22'51"; 3. Vescovi-Giannini (Opel Kadett Gsi) 2.23'04"; 4. Stefanacci-Migliorati (Opel Ascona 2.0) 2.26'37".

GRUPPO B

Classe oltre 2000: 1. Chiti-Montenesi (Lancia 037) in 2.04'36"; 2. Berti-La Corte (Lancia 037) 2.09'48"; 3. Tacchinardi-Borgo (Renault R5 Gt Turbo) 2.18'17"; 4. «Crazy Snoopy»-Lippi (Lancia 037) 2.23'11".

Così il Cir (dopo questa gara)

Absoluta: 1. Cerrato p. 370; 2. Zanussi 360; 3. Bossini 245; 4. Trombi 135; 5. Runfolia e Poli 112; 7. Bentivogli 104; 8. Chiti 102; 9. Tabaton 100; 10. Galleni 86.

Gruppo N: 1. Folco Zambelli p. 353 (già campione); 2. Cacciami 130; 3. Fruzzetti 120; 4. Compierschio 118; 5. Sottosanti 116.

Gruppo A: 1. Bentivogli 344; 2. Tulini 262; 3. Moscato 246; 4. Milanese 225; 5. Fabbri 192; 6. Marini 141.

Femminile: 1. Galli p. 216; 2. De Martini 196; 3. Cambiagli 152; 4. Pilchard 144; 5. Taruffi 80.

Così il Trofeo Italia Centro-Sud (dopo questa gara): 1. Trombi p. 135 (già campione); 2. Compierschio 94; 3. Galleni 90.

Si sono rivisti i teppisti **Sassi criminali**

LIVORNO — Il pubblico livornese è senz'altro uno dei più esperti e dei più appassionati d'Italia. Anche quest'anno le speciali di questa splendida gara erano state letteralmente prese di assalto da un pubblico definito da molti piloti appassionatissimo ma estremamente corretto. Purtroppo, mischiati fra i veri sportivi c'era un gruppo di teppisti, che ha scelto la parte meno frequentata della prova speciale Vaiolo-Traversa per dare un esempio di stupidità e pazzia. Armati di cubi di cemento di circa 20 centimetri di lato, non certo trovati sul posto ma portati con il chiaro intento di colpire le vetture, si sono appostati lanciando alcuni di essi contro le macchine in gara. Particolarmente presi di mira sono stati Trombi, Berti, Lenci e Galleni, quest'ultimo idolo locale a riprova che chi agiva non lo faceva certo per una forma, per quanto patologica, di tifo. La peggior l'ha avuta Trombi, che si è ritrovato uno di questi cubi in macchina, mentre Berti, terminato poi secondo, si è trovato di fronte due di questi teppisti che avevano appena sistemato dietro la curva altri cubi e pietre, e ha evitato gli uni e gli altri per pochi centimetri. Non è certo possibile analizzare i motivi che possono spingere dei delinquenti ad agire. Certo è che questa volta il tentativo già verificato in altri luoghi di danneggiare una gara, e quindi di conseguenza anche tutto lo sport automobilistico, è andato troppo oltre. Alcuni tifosi hanno dichiarato di aver letto le targhe delle moto e delle auto dei teppisti. È quanto mai necessario che essi si presentino alle autorità per dare la loro testimonianza. I rally non hanno certo bisogno di questi criminali per essere emozionanti... □

In Toscana con la Turbo 16 «evoluzione 2». Gareggerà al Rac? **Vatanen ha provato sul serio!**

STAVOLTA ha provato sul serio. Ari Vatanen ha deciso la scorsa settimana di raggiungere il team Peugeot impegnato nelle prove del Sanremo ed è salito sulla vettura per una prova vera e propria, con tanto di rendiconto telefonico immediato con Jean Todt che a Parigi aspettava la sua chiamata. Ari — nella foto — è andato per circa un'ora su e giù per la durissima prova speciale della Selva, sullo sterrato senese, prima da solo e quindi affiancato da Claudio Berro in veste di navigatore. La vettura era la Turbo 16 «evoluzione 2» che la squadra utilizza per i test su terra e con la quale Saby ha continuato a provare nel pome-



riggio di quel giorno, giovedì 18 settembre. E alla fine il test è stato tanto positivo da esaltare Vatanen, che ora sostiene di non avere più dubbi sul suo prossimo ritorno alle corse per il quale intende anzi accelerare i tempi il più possibile. «**Le mie condizioni sono ormai perfette** — ha raccontato il pilota — **: il piede sinistro è quasi del tutto guarito e la mia voglia di tornare a gareggiare nei rally è ritornata grandissima**». Magari già dal prossimo Rac, dove il team non avrebbe alcun problema a mettergli a disposizione una vettura. E su questa ipotesi, Vatanen non ha ammesso niente. Ma nemmeno smentito...

Doppio tricolore e niente Open per il Cir 1987

VA ASSUMENDO un aspetto più preciso il quadro dei rally per il 1987. Innanzitutto le vetture Gr. B potranno ancora gareggiare e prendere punti: lo ha deciso la Csaì, riunitasi lo scorso fine settimana a Imola. Le Gr. B prenderanno punti per quello che si chiamerà campionato italiano assoluto e che rimarrà per accontentare le richieste tanto del Gruppo Fiat quanto dei numerosi piloti privati possessori di una Lancia Rally. Ma il titolo italiano assoluto non sarà l'unico: ci sarà infatti anche uno speciale titolo tricolore per i piloti e le vetture Gr. A, che competeranno insieme alle Gr. B ma che avranno classifica e punti a parte. Scomparirà quindi definitivamente l'Open, ma i piloti stranieri con esso richiamati — e non venuti — potranno gareggiare e prendere ugualmente punti per il titolo tricolore. Nemmeno i rally di Coppa Italia chiuderanno poi le porte alle vetture Gr. B, che anche nell'87 potranno corrervi — ma per l'ultima stagione — pur senza prendere punti, come già quest'anno. Il campionato Promotion sarà quindi declassato al rango di trofeo, ma l'ultima novità interessante verrà dall'assegnazione di coefficienti. Il solo Sanremo — valido per il mondiale e quindi proibito alle Gr. B — avrà coeff. 6; inoltre ci saranno quattro gare a coeff. 4 — quasi certamente Costa Smeralda, Targa Florio, Elba e Lana —, sei a coeff. 3 e 12 fra coeff. 2 e 1.



Hong Kong-Pechino a Blomqvist

WALDEGAARD ha dovuto rinunciare proprio quando iniziava a sperare nel colpaccio. Il differenziale della sua Toyota Celica lo ha abbandonato quando già il lunghissimo rally Hong Kong-Pechino era a più di due terzi di strada e quando la lotta lo vedeva ancora con un lieve vantaggio sulla Audi Quattro di Blomqvist, che aveva passato verso metà gara anche in seguito ad alcuni problemi elettrici della 4x4 tedesca. Ecco quindi che Blomqvist, tornato per una sola gara al volante di un'Audi — nella foto — ha vinto il rally concludendo, con la Quattro nei colori dello sponsor 555, in 8.19'58", più di un'ora e mezzo davanti alla Mitsubishi Starion Turbo Gr. A dei cinesi Ningjun-Yanxiang, secondi in 9.53'17" e in chiaro vantaggio sulle due Toyota Corolla Gr. A dei giapponesi Satoh e Jimejo, terzo e quarto a soli 13" di distanza l'uno dall'altro. La disfatta del team Toyota ufficiale è stata totale: anche la Celica di Torph ha infatti abbandonato con il differenziale rotto.

Peugeot farà il Gr. A sulla 405

QUALCOSA si muove alla Peugeot. Il progetto della negatissima Gr. A Peugeot ha tornato a far parlare di sé. Pare infatti che a Parigi si sia deciso di dare vita a una nuova vettura Gr. A che farà alcune gare nell'87 per poi gareggiare ufficialmente nel mondiale 1988. Una cosa è certa: sarà basata sul telaio della 405 che debutterà sul mercato a inizio '87 e sulla quale si era già progettata l'abolita Gruppo S. Questo programma dovrebbe essere approvato già il prossimo ottobre.



■ **FIORI D'ARANCIO.** Momento di fiori d'arancio per gente del giro-rally. A Brescia Aldo Malchiodi ha portato all'altare Maria mentre a pochi giorni di distanza i cugini Rancati, Massimo e Stefano, hanno sposato a Piacenza le loro rispettive... Gabrielle. Alle tre fresche coppie la redazione di Autosprint augura tutta il bene possibile dopo il periodo di prova (speciale) felicemente trascorso.

■ **ITALIANI.** Italiani all'assalto dei rally «esotici» di campionato mondiale. L'equipaggio milanese Tosca-Romanelli è in questi giorni in gara nel rally Costa d'Avorio. Tosca, che in Costa d'Avorio ha già partecipato altre due volte, guiderà una Range Rover Gr. A.

■ **GRANDI RITROVI.** Si chiuderanno il 28 settembre le iscrizioni al 12. Trofeo Grandi Ritrovi, rally di 2. serie valido per il campionato Triveneto e per quello Emiliano Romagnolo. La gara si correrà il 5 ottobre su un percorso di 98,800 chilometri, con quattro prove speciali su asfalto da ripetersi due volte. Per informazioni e iscrizioni rivolgersi alla Scuderia San Giorgio, tel. 0532/37850-52723.

■ **MAREMMA.** Sette prove speciali da ripetersi due volte, tutto alla luce del giorno per un totale di 146 chilometri tutti su asfalto. Questo il programma del 10. rally Trofeo Maremma, valido per la Coppa Italia e in programma il 26 ottobre.

■ **ICKX.** È ormai certa la partecipazione del pilota belga Jacky Ickx alla Baja 1000, la ormai classica gara fuoristrada sudamericana. Ickx vi correrà con una Porsche 959.



Tabaton vince il Principe de Asturias e non va a Cipro

TABATON aveva ragione. Ha scelto di disertare il rally Manx (coeff.4) di due settimane fa e ha preferito andare a gareggiare nel Principe de Asturias disputatosi lo scorso fine settimana in Spagna e valido per l'europeo con coefficiente 2. Con la Lancia Delta S4 della Grifone Tabaton — nella **fotoStudio'83** — ha avuto facilmente ragione della concorrenza locale — Sainz e Zanini in testa — vincendo 15 delle 24 prove speciali e imponendosi alla fine con il tempo di 3.01'17, con 2'01" di vantaggio su Sainz e 4"14 su Zanini, il primo con la Renault Maxi 5 Turbo e il secondo con la Ford Rs 200. Con questa vittoria Tabaton si è portato a quota 345 punti nell'europeo, davanti a Snijers che ne ha 265, a Fernandez (quarto in questa gara) con 229, a Cerrato con 228 e a Zanussi con 221. Tabaton non parteciperà quindi al coeff. 4 di Cipro, dove il prossimo fine settimana saranno in gara le due Lancia 037 delle Tre Gazzelle con Snijers e Panontin. Se necessario, tornerà per il Rally di Antibes.

Qualche gara del mondiale '87 per la Kadett Gsi 2000

GROSSISSIME novità in casa Opel. Innanzitutto gli uomini del reparto corse gestito da Tony Fall hanno deciso di partecipare a quattro-cinque gare del mondiale '87 con una Kadett Gsi con il nuovo motore 2000, in grado di erogare quasi 200 cavalli contro i circa 160 della vettura attuale. Sarà poi anche approntata la versione con motore 16 valvole, che non vedrà il debutto in gara prima del 1988. Grossi lavori anche sul fronte della Omega, la nuova berlina della Casa che sarà preparata per i rally e che nell'88 dovrebbe esordire con trazione integrale.

**ANCHE
A 320 km/h, UN SECONDO
E' UN SECONDO.
ESATTO.**

NUOVO FORMULA 1: la novità vincente di casa TAG-Heuer.

● Orologio sportivo professionale ● Impermeabile fino a 200 m. ● Cassa in acciaio inossidabile pregiato rivestito di fibra di vetro ● Swiss Quartz ● Lunetta girevole unidirezionale a scatti, per una sicurezza totale ● In 6 brillanti colori.



TIME FOR ACTION.
I Professionisti del Tempo.

TECHNIQUES D'AVANT-GARDE



DOVE CORRIAMO

DAL 23 AL 28 SETTEMBRE 1986

23-27 settembre

Rally Costa d'Avorio
(CECR-coeff.4) ●●● N-A-B
F.I.S.A.-BP 3883 - ABDIJAN 01
(Costa d'Avorio)

26-28 settembre

Rothmans Cyprus Rally
(CECR-coeff.4) ●●● N-A-B
Cyprus Automobile Association - 30
Homer Av. - NICOSIA (Cipro)

27-28 settembre

Corse a Albi
(VC) ●●● S6-FR
ASA Albi - Circuit - Route de
Toulouse - 81000 ALBI (Francia)

Corse a Shah Alam
(VC) ●●● N-A-B
Shah Alam MRA - Circuit - Batu
Tiga - SELANGOR (Malaysia)

Trans Am a Sears Point
(VC) ●●● Trans Am
SCCA - 6750 South Emporia Street -
ENGLEWOOD Col. 80112 (USA)

Rally d'Aubel
(Ri) ●●● N-A-B
AMC Basse Meuse - 5 Côte
d'Hagelstein - 4580 AUBEL (Belgio)

Rally Ain Jura-Ici France
(Ri) ●●● N-A-B
ASA ESCA - Ets Beque Z.I.Nord -
01100 OYONNAX (Francia)

Rally T.T. de Mauléon
(Ri) ●●● N-A-B
ASA des Montagnes de Soule - 18
rue Victor Hugo - 64130 MAULEON-
SOULE (Francia)

Rally del Carso
(Ri) ●●● N-A-B
A.C. Trieste - Via Cumano 2
(Montebello) - 34139 TRIESTE

28 settembre

Euro-turismo a Zolder
(CET) ●●● A-N-FF-FSF
VZW Terlaemen - 21 Begoniaan -
3540 ZOLDER (Belgio)

F.3000 Intercont. a Le Mans
(CIF 3000) ●●● F.3000
ASACO «24 Heures du Mans» -
Cédex 19 - 72040 LE MANS Cédex
(Francia)

F. Indy 200 Michigan
(VC) ●●● F. Indy
CART - 2655 Woodward Av., Suite
275 - BLOOMFIELD HILLS Mich.
48013 (USA)

F.3a Vallelunga
(VC) ●●● AS-F.3-R5 Gt
Vallelunga ACI Sport - Autodromo -
00063 CAMPAGNANO DI ROMA

Suzuka Great 20 «2&4» Race
(VC) ●●● F.2
Honda Land Co. Ltd - 2-6-20 Yaesu,
Chuo-ku - TOKYO (Giappone)

Holly Farms 400 a N. Wilkesboro
(VC) ●●● STK
NASCAR - Po Box 3465 - BRIDGEPORT
Beach Flo. 32015 (Usa)

3 Ore di Watkins Glen
(VC) ●●● IMSA GT
IMSA - Po Box 3465 - BRIDGEPORT
Conn. 06605 (USA)

Salita Selva di Fasano
(VS) ●●● N-A-B-S6
Azienda Turismo Fasano - Via I.
Ciala 10 - 73015 FASANO (Brindisi)

Corse a Imola
(VC) ●●● SN-S2000-N-A
SAGIS - Via Calori 9/d - 40121
BOLOGNA

LEGENDA

●●● Internazionale
●●● Naz. a part. straniera
●●● Nazionale
●●● N-A-B
CMF1 Mondiale F.1
CMSP Mondiale prototipi
CMR Mondiale rally
CIF 3000 Camp. Int. F. 3000
CFCART Campionato F. Cart
CIMS Campionato Imsa
CET Europeo turismo
CECR Europeo rally
CEM Europeo montagna
CEAS Europeo autostoriche

CEA Europeo autocross
CER Europeo rallycross
CRMO Camp. rally Medio Oriente
CRCA Camp. rally cont. Africano
CVP Camp. produzione
AC Autocross
AS Autostoriche
Club Gare club
DGT Dragster
FFA Formula Fiat Abarth
FF Formula Ford 1600
FSF Formula Super Ford
F2000 Formula 2000
FP Formula Panda

FR Formula Renault
FVw Formula Volkswagen
FM Formula mondiale
F2 Formula 2
F3 Formula 3
E Formula libera
FS Fuoristrada
A Gruppo A
B Gruppo B
C Gruppo C
N Gruppo N
RI Rally internazionali
R1 Rally 1. serie
R2 Rally 2. serie

RN Rally nazionali
RC Rallycross
R5GT Renault 5 GT Turbo
RAIPine Renault V6 Turbo Europa
SL Slalom
S6 Sport gruppo 6
SN Sport nazionale
S2000 Sport 2000
STK Stock car
Tuno Trofeo Fiat Uno
Tg Tutti gruppi
VG Velocità su ghiaccio
VS Velocità salita
VC Velocità circuito

Nel prossimo numero di **AUTO SPRI NT**

Interserie campionato shock Quante F. 1 di ieri!

Le vetture
i costi
la tecnica
i campioni

Formula 1: la dispensa a colori sul Gp del Portogallo
Speciale: F. 1 e F. Indy, ecco le differenze di guida

Salita Cala Gonone-Galleria
(VS) ●●● N-A-B-S6
A.C. Nuoro - Via Sicilia 39 - 08100
NUORO

Salita Coppa Nissena
(VS) ●●● N-A-B-S6
A.C. Caltanissetta - Via L. Monaco 8
- 93100 CALTANISSETTA

Salita Bressanone - S. Andrea
(VS) ●●● N-A-B-S6
M.A.C. Bressanone - 39042
BRESSANONE (BZ)

Salita Città dell'Amatrice
(VS) ●●● N-A-B-S6
AC Rieti - Via E. Lucandri, 18/22 -
02100 RIETI

Salita Città di Campagna
(VS) ●●● N-A-B-S6
Salerno Corse - Casella Postale 155
- 84100 SALERNO

Rally Città di Caserta
(R1) ●●● N-A-B
Caserta Corse - Corso Giannone
110 - 81100 CASERTA

Rally Città di Faenza
(R1) ●●● N-A-B
Faenza R.T. - Via S.a Lucia 13 -
48018 FAENZA (Ravenna)

Cross a Reggio Emilia
(AC) ●●● Div. 1-2-3
Team Autocross Emiliano - Via
Ancona 10 - 42020 QUATTRO
CASTELLA (Reggio Emilia)

Cross a Lonato
(AC) ●●● Div. 1-2-3
Crossdromo La Piana - SS Goitese
c/o E. Cinquetti - 46044 GOITO
(Mantova)

Cross a S. Nicola Manfredi
(AC) ●●● Div. 1-2-3
Motor Park Parrella - Via Anellone
18 bis - 82010 MONTORSI VALLE S.
ANGELO (Benevento)

Slalom di Pometo
(SL) ●●● tg
A.C. Pavia - Piazza Guicciardi 6 -
27100 PAVIA

Slalom a Borgo Partenope
(SL) ●●● tg
Casenza Corse - Via Sempione 7 -
87100 COSENZA

Slalom a Monte Marcello
(SL) ●●● tg
Valle Teiro Tuning - Via Ospedale
Gallino 1 - 16164 GENOVA
Pontedecimo

Slalom a Pentria
(SL) ●●● tg
A.C. Isernia - Via SS 17 n. 38/40 -
86170 ISERNIA

AUTOSPRINT - Il settimanale da corsa - Anno XXVI N. 39 del 23-29 settembre 1986.
CONTI EDITORE S.p.A. - Direttore responsabile: **CARLO CAVICCHI**

ABBONAMENTI: ITALIA annuale L. 84.000, semestrale L. 43.000. ESTERO via terra o mare L. 140.000, via aerea: Europa e bacino mediterraneo L. 180.000, Africa L. 240.000, Americhe L. 250.000, Asia L. 250.000, Oceania L. 330.000.

MODALITÀ DI PAGAMENTO: a) vaglia postale - b) assegno bancario - c) versamento sul c.c. postale n. 244400, da intestare a Conti Editore S.p.A. - 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna), via del Lavoro 7. Numeri arretrati, L. 3.000.

PREZZI ALL'ESTERO: Australia Doll. 5,50 - Austria Sc. 65 - Belgio Bfr. 90 - Canada C. Doll. 4,50 - Danimarca Dkr. 32 - Francia Fr. 22 - Germania Dm. 8,50 - Grecia Dr. 430 - Inghilterra Lgs. 2,10 - Lussemburgo Lfr. 88 - Malta Cm. 45 - Olanda Hfl. 9 - P.to Monaco Fr. 22 - Spagna Ptas. 375 - Svizzera Sfr. 6 - Svizzera Canton Ticino Sfr. 5 - Sud Africa Rand 6,95 - USA Doll. 3,75.

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: Speedimex 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: Speedimex Distribution Inc., 155 Deerhide Crescent, Unit 5, M9M-2Z2, Toronto, Ont.; D.P.E. distribution de Presse European 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 Sil Y. Luque, Guayaquil; Francia: C.C.E.I., 107, rue Réaumur, 75002 Paris; Francia del Sud: Presse Diffusion S.A., Rue de Millo, Monaco Principato; Germania: W.E. Saarbach G.m.b.H., Postfach 10 16 10, Follerstrasse, 2, 5000 Koeln, 1; Grecia: The American, Book & News Agency 387, Vouliagmenis Avenue, 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 Kiaban Soraya, Teheran; Jugoslavia: Prosveta, Terazije 16, Beograd; Lussemburgo: Messageries Paul Kraus 11, rue Christophe Plantin, Boite Postale 2022, 1022 Luxembourg; Malta: Miller Distributors Ltd., M.A. Vassalli Street, Valletta; Olanda: Van Ditar B.V., Oostelijke Handelskade 11, 1019 Amsterdam; Pakistan: Indus River Contractors, Tarbela Dam Colony, District Abbottabad, Pakistan; Portogallo: Armando Loureiro Pereira LDA., Rua Rodrigo De Fonseca 135-5 E, Lisboa 1; Principato di Monaco: Presse Diffusion S.A., 7, Rue de Millo, 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; Schmidt-Agence AG., Sevogelstrasse, 34, 4002 Basel/Svizzera; Svizzera Canton Ticino: Melisa S.A., Via Vegezzi 4, 6901 Lugano; Turchia: Yabancı Basın Tevziyat, Barbados Bulvarı 51, Besiktas-Instanbul; Uruguay: D.I.S.A., Julio Herrera Y Obes 1626-26-30, Montevideo; Julio Nunez, Avenida Gonzalo Ramirez 1393, Montevideo; U.S.A.: Speedimex U.S.A. Inc., 23-16 40th Avenue, Long Island City N.Y. 11101; Venezuela: Edital Car. Calle Negrin, Ed. Davolea, Planta Baja, Caracas.

PUBBLICITÀ: Concessionaria: A. Manzoni & C. S.p.A. Via Villorresi, 13 - 20143 Milano - Tel. (02) 83.872

FILIALI: 40121 Bologna, Via Parmeggiani, 8/A - Tel. (051) 55.81.29; 16129 Genova, Tel. (010) 369347; 80121 Napoli, Via D. Morelli, 7 - Tel. (081) 40.72.88; 35100 Padova, Via Turazza, 14 - Tel. (049) 80.70.02; 90141 Palermo, Via Messina, 3 - Tel. (091) 589111; 00186 Roma, Via del Corso, 207 (P.zza Colonna) - Tel. (06) 6794091-6783051; 10128 Torino, Corso Vittorio Emanuele, 64 - 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» 1986. Registrato presso il Tribunale di Bologna, n. 3395 del 25/2/1969.