



Johnny Cecotto

Entusiasmante lotta a tre nella 200 miglia romagnola

# Tris di Cecotto a Imola Lucchinelli batte Roberts

Il pilota spezzino con la sua Suzuki 500 ha vinto la prima «manche», ma ha dovuto poi arrendersi al veneziano nella seconda. Sfortunato Rossi

**Dal nostro inviato**  
IMOLA — Mentre si avvicina con passi cauti al passaggio all'automobilismo, Alberto Cecotto si conferma ancora grande campione di motociclismo. Già vincitore della duecento miglia di Imola nel '75 e nel '78, ha fatto ieri il tris nella prestigiosa corsa, riproponendosi con la Yamaha come uomo di primissimo piano mondiale. Gli è stato degno e superbo avversario lo spezzino Marco Lucchinelli

che ha tentato arditamente di irraggiarlo con la Suzuki 500, molto stupendo che gli ha consentito di vincere una manche, ma non di contenere poi l'offensiva del veneziano nella seconda.

Tra i due, autentici dominatori della corsa, il campione del mondo Kenny Roberts, pure su Yamaha 500, non ha davvero fatto da comparsa. La sua moto non era in buon ordine e un po' per le gomme e forse molto per la sospensione, scodava pau-

rosamente. Kenny ha così dovuto accontentarsi di un terzo posto nella prima manche, e della piazza d'onore nella seconda davanti a Lucchinelli.

Il modo in cui Roberts ha lottato con Lucchinelli per quel secondo posto di manche è forse stato anche di grande aiuto per Cecotto, visto che al momento in cui Marco ha incominciato ad affondare, richiando quanto c'era da rischiare, s'è ritrovato fra i gommoni e forse molto per la sospensione, scodava pau-

tamente superarsi, perdendo quindi la possibilità di sfruttare la buona disponibilità della sua moto nelle zone tortuose del circuito.

La storia delle due manches in ogni caso ci consegna un grande Lucchinelli, un ottimo Uncini, uno sfortunatissimo Rossi e uno sfortunato Ferrarini, oltre a si intende — a due stupende conferme: Cecotto e Roberts, appunto.

Ridotta notevolmente la distanza, rispetto al programma, le due manches si sono

svolte su 22 giri l'una. Nella prima è andato al comando Cecotto ma dopo solo due giri veniva superato da Roberts. Al nono passaggio Cecotto tornava in testa ma nel giro successivo era sorpassato da Lucchinelli che andava a vincere. Rossi era stato messo fuori causa da una caduta alla variante alta nel corso del primo giro, mentre Ferrarini aveva dovuto arrendersi dopo otto giri. Bene riuscivano a piazzarsi Uncini e Ferrarini con la Suzuki 500 private, preceduti soltanto da Lucchinelli e dalle quattro Yamaha 750 di Cecotto, Roberts, Pons e Asami.

Alla ripresa delle ostilità Cecotto aveva da recuperare per vincere poco più di cinque secondi. Andava subito in testa e guadagnava in soli tre giri undici secondi su Lucchinelli che al primo passaggio era nono. Mentre Cecotto e Roberts procedevano nell'ordine, lo spezzino iniziava la sua rincorsa superando prima Rossi tornato in gara con una rappazzata Suzuki 500, essendo andata in pezzi la prima maniche per Pons, Uncini, Ferrarini e quindi Asami. Quando è andato su Roberts, che procedeva in seconda, Cecotto andava subito su Cecotto era di 14" e il veneziano camminava velocissimo con tempi di grande rilievo (1'54"6 il suo giro più veloce).

Sfoggiando tutta la sua professionalità, Roberts ha cercato di irretire il pilota della Nava Olio Fiat e anche se Marco non c'è cascato l'ostrosismo dell'americano ha avuto buon gioco. Il margine di Cecotto era comunque tanto e per ridurlo Lucchinelli avrebbe avuto bisogno di una situazione più favorevole; invece si è trovato tra i piedi proprio Roberts. Marco ha comunque dimostrato tutto il suo potenziale e presenta adesso credenziali per un ottimo ordine per il prossimo mondiale.

Nella gara delle 250 il tedesco Mang con la Kawasaki ha vinto davanti a Frymond su ex Morbidelli della Ad Malora e Walter Villa su Yamaha Adriatica. Marchetti è stato messo fuori causa da una caduta nel corso del quinto giro, quando si trovava in quarta posizione e stava risalendo molto bene.

**Ordine d'arrivo:** 1. PATRESE-CHEEVER, Lancia Turbo, in 6 ore 10'7", alla media di 151,214 kmh (percorso chilometrico 928,363); 2. Rohrl-Alboreto, Lancia Turbo, a un giro; 3. Giallo-Gimani, Osella PA/7, a 4 giri; 4. Finotto-Facetti, Lancia Turbo, a 5 giri; 5. Valentini-Giangrossi, Osella PA/7, a 7 giri; 6. Quenter-Pironi, BMW M1, a 10 giri; 7. Vecchiarelli-Peppers, Osella PA/8, a 11 giri; 8. Smobek-Destie, Porsche 935, a 21 giri; 9. Guerin-Gasparutti-Schleifer, Porsche 935, a 24 giri; 10. Nesti-Pezzatti, Lola, a 27 giri.

**Giro più veloce:** il secondo di Giambilli in 1'33"8, alla media di 163,922.

Patrese-Cheever precedono Rohrl-Alboreto nella «6 ore» mondiale

## Al Mugello nuova doppietta Lancia

SCARPERIA — (g.b.) Nuova doppietta della Lancia Montecarlo turbo nella «6 Ore» del Mugello, terza prova del mondiale marche, con la vettura di Patrese-Cheever davanti a quella di Rohrl-Alboreto. Con questo successo la Lancia passa al comando della classifica assoluta.

Tutto si è deciso verso lo scendere della terza ora, quando una serie di colpi di scena ha sconvolto le posizioni di corsa, dominata fino ad allora da Vittorio Brambilla e dalla sua Osella PA8, gruppo 6, vettura ammessa a questo tipo di gara ma senza poter concorrere al titolo iridato. Brambilla, passato in testa fin dal secondo giro dopo una bruciante partenza di Albo-

reto, ha fatto corsa a sé, arrivando in poco più di un'ora di tempo a superare tutti i concorrenti. Alle sue spalle gli inseguitori diretti erano due Lancia turbo e la Porsche 935 di Bruno Barth. Fino ai primi cambi dei piloti e al primo rifornimento la corsa è scivolata quasi monotona, ma quando Brambilla si è fermato al box per cedere la guida a Lella Lombardi nascevano i primi problemi: qualcosa non andava nella vettura e Lella si fermava poco dopo lungo la pista per il cedimento di un giunto. Quasi contemporaneamente una collisione prima della curva «Bucine» coinvolgeva la Osella di Onori-Orsi e la Porsche di Bruno Barth. Entrambe le

vetture erano costrette al ritiro.

Al traguardo delle tre ore passava così in testa Cheever che aveva dato il cambio a Patrese e dietro, a un giro, l'altra Lancia di Rohrl che aveva preso il posto di Alboreto. Terza era l'Osella PA/7 di Giangrossi-Vallelli, a quattro giri, quarta l'Osella PA/7 di «Gimani» e Gallo e quinta la Lancia di Facetti-Finotto a cinque giri.

Alla scadenza della quinta ora Patrese era sempre al comando seguito da Alboreto che era entrato in collisione con l'Osella di Anastasio. Per la Lancia nessun danno, ma per la seconda vettura era invece il ritiro.

Allo scadere delle sei ore, le due Lancia si presentavano ai primi due posti e tagliavano il traguardo quasi allineate.

**Ordine d'arrivo:** 1. PATRESE-CHEEVER, Lancia Turbo, in 6 ore 10'7", alla media di 151,214 kmh (percorso chilometrico 928,363); 2. Rohrl-Alboreto, Lancia Turbo, a un giro; 3. Giallo-Gimani, Osella PA/7, a 4 giri; 4. Finotto-Facetti, Lancia Turbo, a 5 giri; 5. Valentini-Giangrossi, Osella PA/7, a 7 giri; 6. Quenter-Pironi, BMW M1, a 10 giri; 7. Vecchiarelli-Peppers, Osella PA/8, a 11 giri; 8. Smobek-Destie, Porsche 935, a 21 giri; 9. Guerin-Gasparutti-Schleifer, Porsche 935, a 24 giri; 10. Nesti-Pezzatti, Lola, a 27 giri.

**Giro più veloce:** il secondo di Giambilli in 1'33"8, alla media di 163,922.

La gara funestata dalla morte del pilota austriaco Höttinger

## Teo Fabi vince in F2 a Hockenheim

HOCKENHEIM — Il «Memorial Jimmy Clark», seconda prova del campionato europeo di formula 2, è stato vinto alla grande dal milanese ventiquenne Teo Fabi, allievo della March-Rol-Oil BMW, in una giornata che è stata funestata da un tragico incidente nel quale ha perso la vita l'austriaco 22enne Marcus Höttinger.

Il tragico incidente è accaduto all'inizio del quinto giro del trenta in programma. La corsa, che all'inizio aveva registrato l'acuto del tedesco Winkelhock e che alla terza tornata vedeva il ritiro dello stesso Winkelhock e del romano De Cesaris con il qua-

le era venuto a collisione, era guidata in quel momento dal milanese Fabi, seguito da Eligh, Henton, Warwick, Thackwell, Höttinger, Rothengatter, Gartner e Colombo. Questo gruppo aveva appena completato il quarto giro quando alla curva subito dopo il traguardo Warwick sbaglia la staccata e, dopo aver battuto sul tergo, carambola con la sua Toleman-Hart in mezzo alla pista. Nell'urto, dalla macchina dell'inglese si staccava la ruota posteriore destra che, insieme ad un pezzo di sospensione, volava per aria e andava poi a finire nella sua corsa sulla testa del povero Höttinger. L'austriaco, prontamente soccorso, veniva

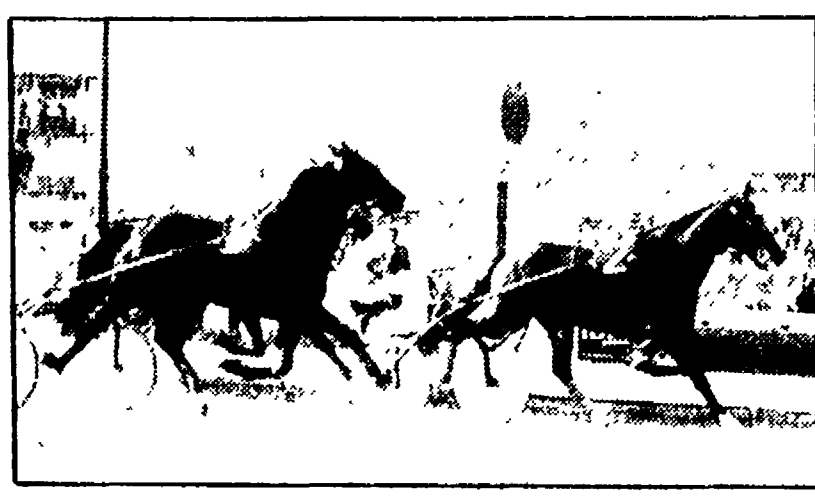
adagiato sull'ambulanza, dove gli venivano praticati il massaggio cardiaco e le cure più immediate.

La corsa proseguiva e Teo Fabi teneva il comando senza eccessive difficoltà, mentre alle sue spalle si portava il vincitore di Thruxton, Brian Henton, con la Toleman-Firelli, che doveva cedere la posizione al quattordicesimo giro a favore del neozelandese Mike Thackwell. Quest'ultimo si ritirava al ventitreesimo giro per la rottura del motore ed Henton poteva così recitare la piazza d'onore che, grazie agli ottimi radiali Pirelli P7, riusciva a difendere brillantemente fino alla conclusione.

La gara veniva fermata al ventitreesimo giro per l'insediamento dell'elicottero che trasportava lo sfortunato Höttinger all'ospedale di Heidelberg, dove purtroppo il pilota austriaco decedeva.

**Ordine d'arrivo:** 1. TEO FABI (March-Rol-Oil BMW), 27 giri a 141 kmh (181,305 in 54'22"99, media di 201,834 kmh); 2. Henton (Toleman-Firelli Hart), a 11"8; 3. Colombo (March BMW), a 11"8; 4. Serra (March BMW), a 1 giro; 5. Rothgatter (Toleman Hart), a 1 giro; 6. Pedersoli (March BMW), a 1 giro.

**Classifica:** 1. Henton punti 15; 2. Fabi 9; 3. Warwick 6; 4. De Cesaris e Colombo 4.



AGNANO — L'arrivo del G.P. Lotteria.

Hillion Brillouard ad Agnano

## A un francese finale e record del «Lotteria»

**Nostro servizio**  
NAPOLI — Si attendeva Ideal di Gazeau al traguardo della trentesima edizione del Gran Premio della Lotteria, ma è toccato invece ad un altro trotatore francese di fare centro. Si chiama Hillion Brillouard, un sauro velocissimo guidato dal «chiacchierato» Philippe Allaire, che già si era fatto ammirare lo scorso anno ad Agnano vincendo la prova di consolazione. Ieri Hillion Brillouard non solo ha distrutto i suoi avversari, ma ha fatto crollare ogni record. Trottando la finale da 1'13"9/10 al chilometro il biondo campione ha segnato il primato della corsa, tenuto da The Last Hurrah nel 1'14"5/10 ed il primato assoluto sulle piste italiane.

Il gioco delle batterie è stato vivace e regolarissimo. Nessuno degli esclusi può lamentare incidenti o colpi della sfortuna. La prima ha visto prevalere l'attissimo The Last Hurrah su Hillion Brillouard e Our Dream of Mite, come era nelle previsioni. Corsa vinta di forza tra il ca-

vallo guidato da Vivaldo Baldi che ha condotto da un capo all'altro del percorso e ha segnato un ragguaglio al chilometro di 1'14"7/10 molto vicino al record della corsa (1'14"5/10 segnato dallo stesso The Last Hurrah nel 1978). Bella la lotta per la conquista del secondo posto tra Hillion Brillouard e Our Dream of Mite ed è il francese che conquista il posto per andare in finale.

La seconda batteria non è poi sfuggita al favoritissimo Ideal du Gazeau.

Il campione normanno ha dovuto però impegnarsi a fondo per vincere le resistenze di Meadow Matt che aveva mantenuto la testa fin dalla partenza. Negli ultimi metri però Ideal è riuscito a esprimere tutta la sua potenza e a piegare, su un piede di 1'15"4/10, la resistenza dell'americano che difende i colori tedeschi del signor Bramman. Terzo, più slacciato, il nostro Gibson, generoso ma poco fortunato, davanti a Coxe.

La terza batteria è stata

certo la più emozionante per l'accesso duello finale tra il nuovo astro della scuderia Mira II, Song and Dance Man e l'intramontabile vecchio della scuderia Campigli, Speed Expert. Al comando si era mantenuto Song and Dance Man, che partiva con il numero uno, seguito da Doringo che aveva al largo la velleitaria Amapa, poi gli altri ben raggruppati. Poi alla fine dell'ultima curva Speed Expert, svicolatosi dal grosso si faceva avanti minaccioso. Sul rettilineo, rompeva Doringo e Speed Expert aggrediva Song and Dance Man che Fontanesi riprendeva a fondo per sottrarsi all'insidia. Alla fine i due cavalli tagliavano quasi simultaneamente il traguardo e solo la fotografia riusciva ad assegnare la vittoria a Song and Dance Man.

Entusiasmante la finale alla quale ha dovuto prendere parte anche Gibson, ripescato dopo la rinuncia di Kallua Empire che aveva acquistato il diritto a correre la bella sulla base dei tempi segnati nelle batterie. Al via i fran-

cesi anticipavano The Last Hurrah e Hillion Brillouard si poneva al comando davanti a Ideal du Gazeau che trovava al largo dell'allievo di Vivaldo Baldi. Intanto aveva rotto Song and Dance Man perdendo una ventina di metri. Sempre in testa Hillion anche sulla retta di fronte e sull'ultima curva dove l'americano della scuderia Tre Lupi tentava di avanzare. Ma in retta d'arrivo Our Dream of Mite rompeva e Hillion Brillouard allungava il passo per sottrarsi alla pressione di Ideal du Gazeau. Questi però sembrava risentire degli sforzi fatti e calava di tono al pari di The Last Hurrah. Si apriva così uno spiraglio allo staccato nella quale Gubellini proiettava il suo Speed Expert. L'anziano campione della scuderia Campigli si avventava su Hillion Brillouard che però gli resisteva e manteneva ancora un piccolo ma netto margine di vantaggio. Terzo il sorprendente Gibson e quarto The Last Hurrah.

Valerio Setti

Finalissima del trofeo Alfa-Fischer

## Un'Alfasud per Bieler 1° a M. di Campiglio

MADONNA DI CAMPIGLIO — (g.c.) — Trecento sciatori, tra cui campioni di prima grandezza e semplici appassionati, si sono avvicendati sulle due piste del Grotto, la «rossa» e la «blu», nella finalissima del trofeo internazionale di slalom gigante «Alfa Romeo-Fischer Ski».

Ha vinto, nella categoria classificati FIS, l'azzurro Tiziano Bieler, che ha preceduto di 16 centesimi di secondo Carlo Trojer e di 49 Herbert Plank. Bieler si è così aggiudicato l'Alfasud messa in palio dai concessionari dell'Alfa. A conquistare l'ambito premio ci teneva molto anche Mauro Bernardi, che nelle selezioni aveva mostrato di essere in ottima forma ed era dato per favorito. Invece Bernardi, il quale contava pure sulla conoscenza della pista di casa, è stato tradito proprio dal fondo in certi tratti ghiacciati, che lo ha fatto sbandare in prossimità di una delle 42 porte. L'atleta campigliese è quindi finito quinto dietro a Herbert Gamper.

Ma l'importanza di questo trofeo non consiste tanto nello spettacolo finale che può offrire il duello fra campioni, quanto nella massiccia partecipazione di atleti che quest'anno, nelle 11 prove disputate, tra cui tre all'estero (Megève, Le Mongie Torumale e Schladming) sono stati circa 2000. Il che pone il trofeo Alfa-Fischer al vertice delle manifestazioni di questo tipo. E' il caso di aggiungere che oltre a quelle di slalom gigante sono state disputate tre prove di fondo più una finale.

Nella categoria non classificati FIS si è imposto il giovanissimo (14 anni) Andrea Asti, campigliese, che ha vinto la seconda Alfasud in palio. Asti ha battuto di 16 centesimi il concittadino Pietro Beltrami e di 22 il bolzanino Martin Wieser. Alle spalle di questi tre, Tommaso Rossi, Beppi Staffler, Meinz Stuffer, Marco Valente, Fernando Menapace, Loch Christoph e Andrea Colarielli.

In campo femminile, tra le classificate FIS, ha trionfato l'azzurra Daniela Zini davanti a Nadia Nosenzo, Alessandra Tondale ed Emanuela Mantrini. Nella categoria non classificate FIS ha vinto Daniela Prando, che ha preceduto Manuela Schwaighofer, Piera Da Rin Vidal, Marcella Simonini e Piera Zorzan.

Rally sci-alpinistico sulle Dolomiti

## A De Bertoli-De Deola la settimana «Pizzolada»

FALCADE — Riccardo De Bertoli e Patrizio De Deola delle Fiamme Gialle Predazzo, hanno vinto a Falcade la seconda edizione del Rally Internazionale di sci alpinistico «Pizzolada delle Dolomiti».

Al secondo posto si è piazzata la coppia Anselmi-Cagnati-Paolo Fescosta del CAI di Agordo, al terzo posto figurano Rastelli e Dario Bolaschi della Brigata Alpina Orobica.

Alla competizione hanno preso il via 67 squadre tra civili e militari, coppie miste, coppie femminili e straniere. La partenza è stata data alle 7 al passo San Pellegrino: i concorrenti dovevano affrontare il percorso di 25 chilometri — con tratti cronometrati e percorsi di trasferimento con 4.150 metri di dislivello, dei quali 1.675 in salita e 2.440 in discesa — muniti di sci da escursionismo.

Nel corso della gara, uno dei partecipanti è stato colpito da infarto ed è morto. Si tratta di Ezio Francinelli, di 45 anni di Vobarno (Brescia), il quale, mentre scendeva al rifugio Mulaz a quota 1700, è stato colto da male. Tra i concorrenti che seguivano a breve distanza si trovava un medico, il quale, accortosi dell'accaduto, ha praticato al Francinelli la respirazione artificiale.

Sul posto sono giunti poco dopo altri medici che si trovavano lungo il percorso ed un elicottero del quarto corpo d'armata di Bolzano. I soccorsi, però, si sono rivelati inutili. Ezio Francinelli, che era sposato e padre di due figli, nei giorni scorsi aveva avuto un lieve attacco cardiaco.

## Panatta batte Borg in amichevole a Città del Messico

CITTA' DEL MESSICO — L'italiano Adriano Panatta ha battuto sabato sera lo svedese Bjorn Borg 6-4, 4-6, 7-5 in un incontro amichevole su campo coperto nella capitale messicana. In un altro incontro di esibizione, il messicano Raul Ramirez ha battuto l'argentino Vitas Gerulaitis 7-5, 6-2.



La Renault 30 TX (2664 cc, V6 a iniezione, 5 marce, oltre 190 km/ora) e la Renault 20 TS (1995 cc, 5 marce, oltre 170 km/ora). Dietro, la Renault Turbo Formula 1.

## Per trovarsi davanti ad automobili tecnicamente competitive bisogna guardare quello che c'è dietro

La presenza della Renault Turbo Formula 1 dietro due berline di serie come la Renault 30 e la Renault 20 è l'incontestabile testimonianza dell'impegno Renault nel perfezionamento della tecnologia automobilistica.

Non a caso il motore V6 della Renault 30 TX nasce dallo stesso schema del V6 tur-

bocompresso che ha conquistato tutti i record a Le Mans e che è fra i protagonisti del campionato del mondo di Formula 1. E non è una coincidenza che il propulsore della Renault 20 TS sia lo stesso montato sulla Formula 3 Renault campione d'Europa.

Oltre alla potenza e al rendimento dei motori, la Renault 30 e la Renault 20 pos-

seggono altre caratteristiche di rilievo: styling attuale, grande equipaggiamento di serie, cambio a 5 marce a innesto rapido, servosterzo ad azione progressiva, freni a disco autoventilanti, barre antirollio, 4 ruote indipendenti.

E poiché la tecnica Renault, da sempre, è anche al servizio del risparmio energetico,

la Renault 30 TX e la Renault 20 TS si avvalgono di soluzioni d'avanguardia che favoriscono la sobrietà nei consumi: una qualità che oggi devono avere anche le automobili di cilindrata più alta.

Le Renault sono lubrificate con prodotti

**RENAULT**