



● Mentre la Parmalat presentava a Milano il team campione del mondo da lei sponsorizzato, NIKI LAUDA (anche lui «targato Parmalat») tornava al volante di una F.1 (nella foto: si tratta della McLaren, con cui l'austriaco ha girato a Le Castellet spiccando discreti tempi

Incontro col team inglese presso la sede del suo sponsor, la Parmalat

La Brabham promette sfracelli grazie al BMW sovralimentato

Molta attesa per Patrese che affiancherà (sullo stesso piano) il campione del mondo Piquet - Il nuovo «turbo» tedesco avrebbe già risolto tutti i problemi - Cambi al vertice dell'Autodelta (Chiti presidente)

MILANO — Nello stabilimento di Collecchio, attorniato da montagne di confezioni di latte, Callisto Tanzi, proprietario della Parmalat che sponsorizza la Brabham in formula uno, ha presentato ieri i suoi due gioielli: Nelson Piquet, campione del mondo, e Riccardo Patrese, uno dei più forti piloti italiani che l'anno scorso correvano con la Arrows. Presenti anche il patron del team, Bernie Ecclestone, presidente della Foca (l'associazione de-

gli assemblatori inglesi), e il progettista Gordon Murray, l'inventore dei correttori d'assetto. Mancava solo Niki Lauda, impegnato a Le Castellet con la McLaren. Dopo le solite frasi di circostanza (Tanzi: «Ha vinto uno sponsor italiano, ha vinto l'Italia»; Piquet: «Sono contento di essere campione del mondo», Patrese: «Sono soddisfatto di gareggiare con la Brabham», i piloti e Gordon Murray si sono «sbottati» nelle conversazioni me-

team e la Williams saranno, con noi, i protagonisti della prossima stagione. Certo che sono contento di avere Patrese alla Brabham. Riccardo è un pilota che va forte e aperto al dialogo. Nessuno di noi due sarà prima guida. Se però Riccardo andrà più forte di me, gli farò da spalla». E veniamo a Patrese: «È vero, partiamo sullo stesso piano. L'andamento della stagione deciderà chi sarà il favorito. Io correrò solo per vincere il mondiale. La Bra-

ham mi ha offerto una grossa possibilità che voglio sfruttare al massimo. I nostri più pericolosi avversari saranno i turbo Ferrari e Renault. Del motore sovralimentato BMW ho poco da dire. Le cose che so, me le ha riferite Piquet. Dice di essere soddisfatto e di non aver trovato la minima differenza con l'aspirato. Lui, il turbo, l'ha già provato per oltre tremila chilometri. Le mie uniche esperienze riguardano solo la Lancia turbo nel

mondiale marche. Ecclestone è stato preciso: adottare il turbo solo se darà affidabilità nelle prove. Altrimenti partiamo ancora con il Cosworth. E, per finire, Gordon Murray: «Spero che quest'anno non mi tocchi inventare qualche altra diavoleria. La vettura dovrebbe risultare ancora competitiva. I piloti formano una coppia vicente. Difficile stabilire chi dei due è più bravo. Per me, Patrese va forte, Piquet fortissimo. No, la Williams non ci darà fastidio più di tanto. La soluzione delle sei ruote è troppo lunga e complicata». All'Alfa Romeo c'è stato un terremoto negli incarichi del reparto corse. Teri, la Casa di Arese ha emesso un comunicato con le nuove nomine. La più importante: l'ingegner Carlo Chiti — già amministratore delegato — è diventato presidente dell'Autodelta. La poltrona è stata lasciata libera dall'ingegner Alfredo Lingiardi pas-

sato alla «Spica S.p.A.», una società del gruppo Alfa Romeo che produce componenti per auto.

In pratica l'ingegner Carlo Chiti non dovrebbe più seguire la squadra sui circuiti di formula uno. Al suo posto è stato nominato Mario Felici, già membro del consiglio di amministrazione e vice direttore generale delle relazioni esterne. Felici ha il compito di distribuire e coordinare i compiti all'interno del team. Il francese Gerard Ducarouge sarà il direttore tecnico e curerà la parte tecnica della scuderia sui campi di gara. Riconfermato direttore sportivo Pierluigi Corbari che avrà l'incarico di organizzare la squadra, di tenere i rapporti con gli sponsor e la Federazione internazionale automobilistica. Intanto non è ancora stato comunicato il nome del pilota che affiancherà il brasiliano Bruno Giacomelli.

Sergio Cuti

La gara da domani a mercoledì

Il RAC inglese decide i due mondiali rally

Nostro servizio

CHESTER — Sarà il RAC d'Inghilterra a decidere il campionato mondiale rally marche e piloti, che alla vigilia di quest'ultima prova iridata vede in ballottaggio Frequenti e Vatanen per il titolo conduttori e Talbot e Dutsun per quello marche. Il titolo più incerto è indubbiamente quello piloti: Frequenti attuale capoclassifica per vincere dovrà tenere dietro alla Ford di Vatanen che ha il grosso vantaggio di sommare tutti i punti che conquisterà al RAC mentre per il francese saranno utili solo i piazzamenti prima del quinto posto.

Maggiori sono invece le possibilità per la Talbot di assicurarsi il titolo iridata marche: la sua diretta rivale Dutsun infatti dovrà assolutamente vincere per scavalcare la casa francese attuale capoclassifica. In ogni caso il RAC rally non mancherà di entusiasmare anche per l'incredibile numero di fuoriclasse presenti, tra questi: Trivonen (Talbot), Mikkola (Audi), Pond (Wauxall), Salonen (Dutsun), Waldegaard (Toyota), Ragnotti (Renault), Blomqvist (Talbot), Kullang (Lancer) e non ultimo Marku Alen che è riuscito ad avere in prestito una Lancia Stratos dal gruppo torinese.

Assenti, purtroppo, i piloti italiani che, in questa gara così particolare (il percorso è tutto segreto e non si possono fare ricognizioni), non hanno mai ben figurato. Il rally scatterà da Chester domenica per terminare nella serata di mercoledì dopo oltre tremila chilometri per lo più nelle foreste del Nord. Come sempre questa affascinante gara (la prima edizione è del 1932 e nel 1934 si raggiunse già il considerevole numero di 384 iscritti) sarà avversata dalla pioggia, dalla nebbia e dalla neve che nella parte a Nord non mancherà.

Leo Pittoni

Classifica del campionato mondiale piloti (prima del RAC): Frequenti (Talbot) p. 89; Vatanen (Ford) p. 81; Alen (Fiat) p. 56; Mehta (Dutsun) p. 55; Mikkola (Audi) p. 42.

Classifica mondiale marche: Talbot p. 112; Dutsun p. 106; Ford p. 80; Opel p. 71; Fiat p. 63.

Sponsor ufficiali, due ditte italiane

A Schlading i mondiali di sci da 50 miliardi

MILANO — Schlading, la cittadina austriaca che ospiterà i campionati mondiali di sci dal 27 gennaio al 6 febbraio, ha spiegato alla stampa italiana la fatica, i lavori, i soldi che tutto ciò comporta. La località della Stiria era in concorrenza con la Valtellina e riuscì a vincere la battaglia della candidatura per un punto. Accadde il 19 maggio dell'anno scorso al congresso di Nizza e la gente della Valtellina non ha ancora digerito la sconfitta. Ma gli uomini di Schlading sono venuti a Milano non solo per presentarsi, ma anche per garantire al vallinese l'appoggio per la prossima candidatura.

I mondiali di sci saranno colmi di novità: la prima è che le gare aumentano. Il programma infatti ne prevede dieci per otto titoli: slalom speciale, slalom gigante, discesa libera, combinata. Quattro titoli maschili e altrettanti femminili. La combinata è nuova perché non assegnerà i titoli come per le altre occasioni con la somma dei punteggi delle tre gare. La combinata prevederà infatti uno slalom speciale e una discesa libera disegnati apposta. Lo scopo è di permettere a quegli atleti non particolarmente dotati in una delle discipline classiche ma bravi dappertutto di avere uno spazio tutto per loro.

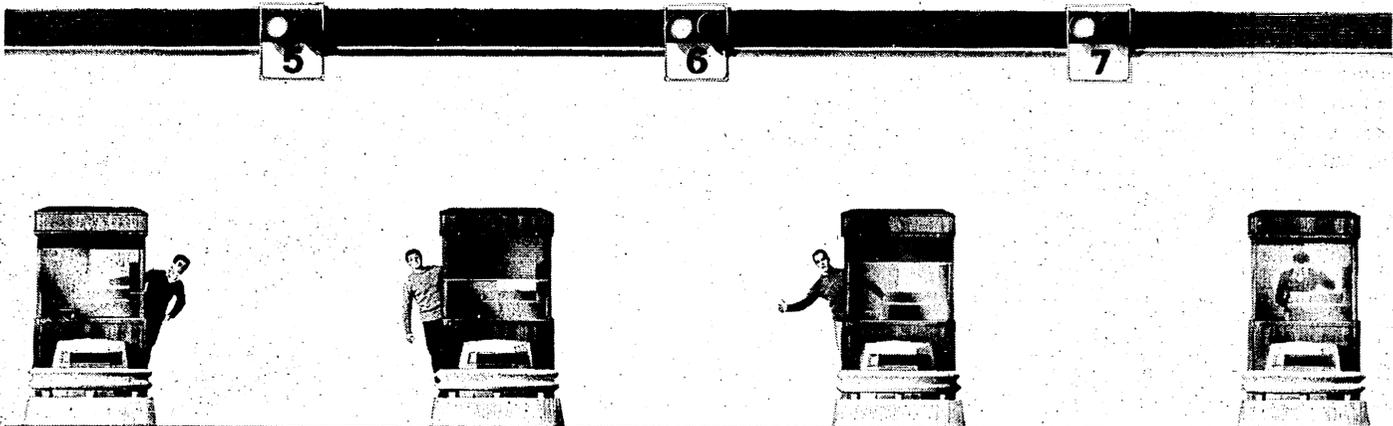
Schlading non è solo una manifestazione austriaca. Infatti i due sponsor più importanti sono italiani: la Ellesse (abbigliamento) e la Olivetti (computer). Robedikappa sponsorizza l'atletica leggera degli Stati Uniti, Ellesse e Olivetti sponsorizzano il più grande avvenimento stagionale dello sci, il confortante che ci siano industrie italiane capaci di farsi onore al di là dei nostri con-

fini ed è inquietante che, in un certo senso, fuggano al di là dei confini. Nell'operazione di Ellesse c'è infatti una nota polemica. L'industria umbra è uscita dal pool (il consorzio che sponsorizza le nazionali azzurre dello sci) per cercare altri spazi. Tra gli uomini che aiutano nell'opera di promozione intrapresa c'è lo spagnolo Pacho Ochoa, campione olimpico di slalom a Sapporo '72. Ochoa partecipa anche al circuito professionistico, che sta per approdare in Italia con una gara a Vandoltes, in Val Pusteria. E il circuito è in fiera lotta con la Federaci guidata dall'avvocato Arrigo Gattai.

Torniamo a Schlading. Per rifare le piste hanno speso 11 milioni e 300 mila scellini (800 milioni di lire) e altri 6 milioni (420 milioni di lire) li hanno spesi per ingabbiare in reti color arancio la pista Planai della discesa libera maschile e la pista Haus della «libera» femminile. Dicono che le loro piste sono le più sicure del mondo. Per tutte le dieci gare ci saranno lettini costosi (ventimila lire l'uno) che si rialzano da soli. Sono previste 42 ore di trasmissioni televisive in diretta con l'eurovisione, l'interazione, l'ABC americana e reti del Giappone, dell'Australia, del Canada.

Torniamo al tema-soldi: sono stati stanziati 130 milioni di scellini (circa dieci miliardi di lire) che saranno recuperati da 75 milioni dati dallo Stato austriaco e dal Land Stiria e altri 75 milioni da recuperare con la pubblicità e con altri introiti. Non basta: 500 milioni di scellini (38 miliardi) sono stati spesi per lavori ferroviari e stradali.

Rome Musumeci



"Eccola la nuova Citroën! Che lusso! Costerà almeno otto milioni."

"E' una sciccheria, ma costa molto, molto meno."

"E ha un motore nuovo che consuma poco..."

"Le pensano proprio tutte."



CITROËN

Nuova Citroën GSA Special 1300. L. 5.907.000*
Il confort a un prezzo confortante.

*prezzo di listino IVA inclusa.

Davvero nuova, comoda, e sicura. E più economica: pensata per correre, sì, ma correre con i tempi che corrono. Con un nuovo motore di 1301 cc, 4 cilindri raffreddati ad aria, la nuova Citroën GSA Special 1300 ti dà un massimo di economicità nei consumi: ben 6,3 litri a 90 Km/h e 8,2 litri a 120 Km/h. Nessuna economia, però, quanto a comodità e sicurezza, grazie alle famose sospensioni idropneumatiche Citroën. E poi le tante notevoli prestazioni di questa nuova berlina 5 porte - 5 posti, fra cui il nuovo sistema di accensione elettronica per la partenza a freddo, la 5ª marcia opzionale, 4 freni a disco ad alta pressione, ed una ricca strumentazione fatta di diversi nuovi particolari, in un equipaggiamento di base creato pensando al confort.

CITROËN