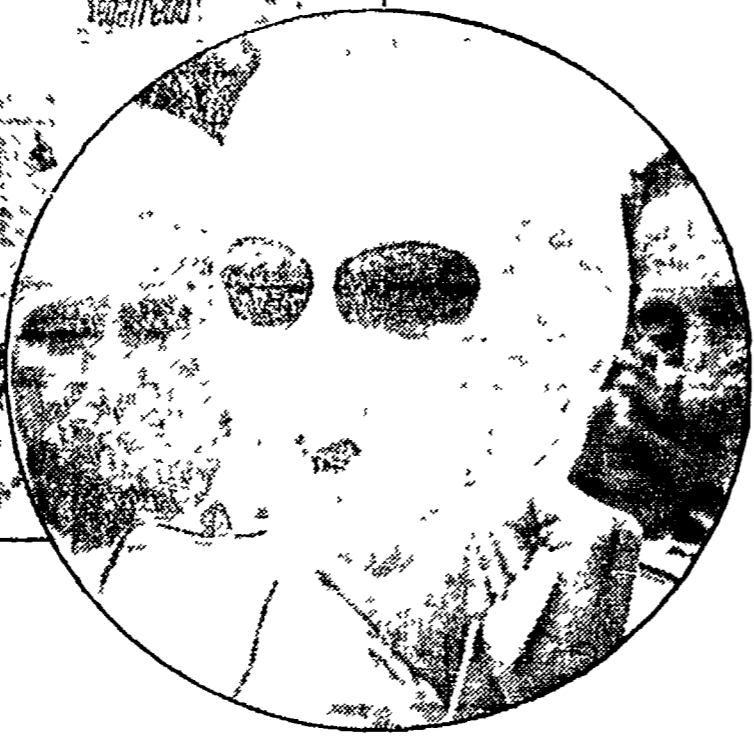




● PIQUET abbigliato da extraterrestre: i piloti italiani a Monza: da sinistra, Ghinzani, De Cesaris, Alboreto, De Angelis, Patrese, Martini (non qualificato) e Fabi



# Piquet, settimana «pole position»

## Anche l'Alfa brucia le Ferrari

**Dal nostro inviato**

MONZA — L'Alfa Romeo è andata più veloce della Ferrari. I tifosi di Monza sono ammutoliti. Il calvario ai box del cavallino rampante è durato un'ora. Alboreto ed Arnoux hanno compiuto venti giri della pista nella speranza di entrare nella scia dei primi: niente da fare. Davanti a loro sembravano sette Fabi, Prost, Lauda, Rosberg e Tambay. Persino le Alfa Romeo che fino a quindici giorni fa occupavano la metà dello schieramento di partenza. «Le mie macchine sono ammalate e non ho ancora trovato il medico che le possa guarire» aveva dichiarato Enzo Ferrari nella sua ultima conferenza stampa. I due piloti dei bolidi rossi hanno provato la versione nuova e quella vecchia. Ma non sono riusciti ad andare oltre l'undicesima posizione. Alboreto ha girato con la macchina vecchia. «La nuova è senz'altro migliore

perché è stato possibile eliminare quelle turbolenze che ci frenavano in pista ed ottenere un migliore assetto di gara. Anche le gomme si consumano meno e con maggiore gradualità. A Monza i pneumatici Goodyear dovrebbero comportarsi meglio che su altre piste. Ma Arnoux che ha guidato la nuova macchina ha occupato solo la settima fila dello schieramento. Il pilota francese era veramente deluso. Nelle qualifiche è andato addirittura più piano delle prove libere del mattino quando aveva usato gomme da gara e vettura con metà serbatoio pieno.

Così, davanti alle Ferrari ammalate sono passate anche le Alfa Romeo. Macchine che come la Ferrari hanno subito modifiche aerodinamiche finendo per assomigliare alle McLaren. Dice Paolo Pavanello, il team manager: «Abbiamo lavorato molto alla galleria del

vento. Sono cambiate le fiancate, la parte posteriore e le sospensioni anteriori. Non abbiamo proprio copiato la McLaren, ma la nostra macchina le assomiglia. E per quanto riguarda il motore ecco il parere di Gianni Tonti, l'ingegnere capo che ha costituito Carlo Chiti: «Il motore non è cambiato, abbiamo apportato modifiche alla camera di scoppio e alla distribuzione. Ora il motore respira meglio perché dopo aver studiato una mappa delle zone di pressione, abbiamo trovato posti nuovi alle prese d'aria e al radiatore. Modifiche che, comunque, avrebbe fatto anche l'ing. Chiti.

E allora perché è stato cacciato questo tecnico che da vent'anni lavora per l'Alfa Romeo? I tecnici dell'Eurocoring avevano sempre accusato il motore di tutti i guai dell'Alfa Romeo. Ora si sono accorti che il motore andava bene, era il te-

lato ad impedire alle vetture del baccione di qualificarsi nelle prime file della griglia di partenza. Abbiamo trovato l'ing. Carlo Chiti ai box dell'Osella, la scuderia torinese motorizzata con il turbo otto cilindri Alfa Romeo. E Carlo Chiti stavolta non sta zitto e lancia precise accuse a Paolo Pavanello e al presidente dell'Alfa Romeo, Ettore Massaccesi. Dice: «È un grande giorno per l'Alfa Romeo perché finalmente è davanti alle Ferrari. Ma è un grande giorno anche per me perché i risultati di oggi dimostrano come la campagna denigratoria fatta da Paolo Pavanello e Giancarlo Casoli (il direttore sportivo n.d.r.) nei miei confronti e nei confronti del motore era infondata. Le vetture di oggi, con le modifiche all'aerodinamica possono stare allo stesso livello di Lotus, Ferrari e Renault. Si è dimostrato che con i cavalli dell'otto cilindri si può miglio-

rare sulle griglie di partenza. Non certamente a livello Porsche e BMW, ma si può migliorare. Disgraziatamente per me questa modifica aerodinamica è stata fatta solo ora quando invece poteva essere stata effettuata già nel mese di febbraio secondo i suggerimenti dell'ing. Marmiroli o addirittura nell'83 con Ducoroge. Mi dispiace di avere fatto questa dichiarazione nei box dell'Osella e non dell'Eurocoring. Quello che mi addolora ulteriormente è che il dott. Ettore Massaccesi, mio presidente, abbia dato ragione a Pavanello e Casoli sulle deficienze del motore e non a un vecchio collaboratore come me che da vent'anni serve l'Alfa Romeo. Non solo, Ettore Massaccesi ha trascurato i pareri di altri importanti personaggi dell'Alfa Romeo come gli ingegneri Rusca, Surace e Chirico. Per il resto, tutto nella norma: settimana pole position di Piquet, McLaren in prima e seconda fila, Lotus sempre nella scia dei migliori, il debuttante Pierluigi Martini, non si è qualificato.

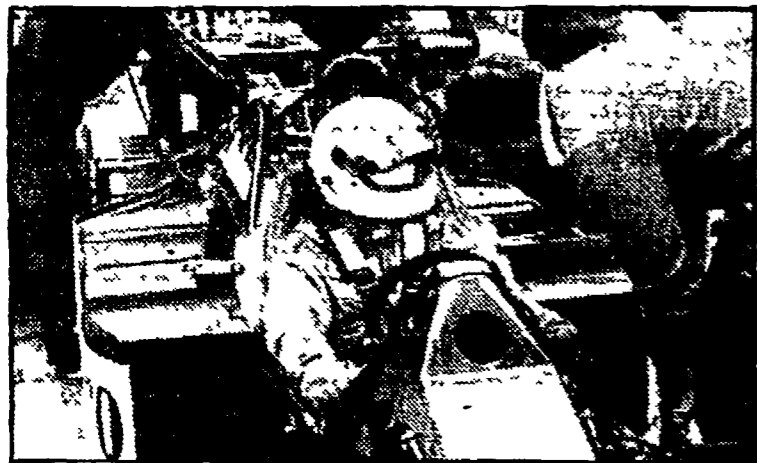
Sergio Cuti

### Automobilismo

#### La griglia di partenza

Diretta TV (ore 14,40)

- |                                         |                                        |
|-----------------------------------------|----------------------------------------|
| 1. PIQUET (Brabham)<br>(1'26"584)       | 7. PROST (McLaren)<br>(1'26"671)       |
| 11. DE ANGELIS (Lotus)<br>(1'27"538)    | 8. LAUDA (McLaren)<br>(1'28"533)       |
| 2. FABI (Brabham)<br>(1'28"587)         | 6. ROSBERG (Williams)<br>(1'28"818)    |
| 12. MANSELL (Lotus)<br>(1'28"969)       | 15. TAMBAY (Renault)<br>(1'29"253)     |
| 22. PATRESE (Alfa Romeo)<br>(1'29"382)  | 23. CHEEVER (Alfa Romeo)<br>(1'29"797) |
| 27. ALBORETO (Ferrari)<br>(1'29"810)    | 16. WARWICK (Renault)<br>(1'30"113)    |
| 5. LAFFITE (Williams)<br>(1'30"578)     | 28. ARNOUX (Ferrari)<br>(1'30"695)     |
| 17. SUREN (Arrows)<br>(1'31"108)        | 22. DE CESARIS (Ligier)<br>(1'31"198)  |
| 3. JOHANSSON (Toleman)<br>(1'31"203)    | 25. HESNAULT (Ligier)<br>(1'31"274)    |
| 18. BOUTSEN (Arrows)<br>(1'31"342)      | 13. BERGER (ATS)<br>(1'31"549)         |
| 14. WINKELHOCK (ATS)<br>(1'32"866)      | 24. GHINZANI (Osella)<br>(1'33"456)    |
| 9. ALLIOTT (RAM)<br>(1'34"120)          | 29. GARTNER (Alfa Romeo)<br>(1'34"472) |
| 21. ROTHENGATTER (Spirit)<br>(1'34"719) | 10. PALMER (RAM)<br>(1'34"978)         |



● LAUDA in sosta ai box

### Oltre il vetro, teneri di cuore duri d'orecchi

È incredibile la calma di chi lavora ai box quando le prove stanno per scattare. Sono le ultime, errori e indugi non sono più ammessi e quindi uno si immagina silenziosi carichi di tensione, nervi a fior di pelle, fischi e muscoli irrosamente ruotoli contro tutti, a far rispettare le «zone proibite». Invece è proprio il contrario: zone proibite in fondo non ce n'è e gli addetti alle macchine lavorano davanti a tutti, in un orricello di cemento ritagliato ai bordi della pista, né bello da vedersi né confortevole. Nuotano sicuri con i loro attrezzi in un mare fitto di gente della più diversa: fotografi, giornalisti, guardie, cameramen, curiosi privilegiati. Sopra, spalmato fra due enormi file di cartelloni pubblicitari, il pubblico dei teneri di cuore, e duri d'orecchio. Stanno lì sotto il sole, il naso schiacciato contro una barriera di vetroresina, a farsi configire le orecchie dai «room in essente» e a fiutare tutte le puzze ingrate dei lubrificanti. Quelli più nemmeno se ne accorgono. Un bambino intraprendente, che ha srotolato dall'alto un quaderno e una biro appesi a un filo, pizzica la testa di un meccanico Ferrari nel tentativo di arrivare ad Alboreto. L'uomo in tuta non fa una piega. Ha infilato il cacciavite in una delle misteriose fessure della macchina e sembra quasi che l'abbia trovato lui, finalmente, il segreto delle Ferrari che non vanno. Due suoi compagni si passano di mano un tappo giallo per le orecchie, simile a una pasticca esotica; un altro versa con cura, da un buffo recipiente a forma di imbuto, un olio dall'aspetto repellente. La benzina va versata dopo, con una cerimonia più distratta, l'imbuto è enorme e il recipiente pare una tanica del latte di quelle antiche. Chissà che oltre il muro della folla, là in fondo, non ci sia una straordinaria stalla per automobili, il parco di Monza consente certe suggestioni.

Quando il cronometro scocca l'ora di inizio e si spostano le bandierine di delimitazione, il ballo si fa frenetico. La folla degli estranei prende a ondeggiare da un box all'altro, gli addetti smantano le macchine dai catalletti, coi box in tuta sparano infallibili pistolettate alle gomme, assicurano il pilota alla guida stringendo la cintura con la forza che userebbero per un ballone difficile, la gente si spaccia ancora di più ancora il naso contro il vetro, si mangia e si beve l'attesa dello spettacolo.

Oggi però lo spettacolo è particolarmente ridotto, almeno al suo massimo livello. Nelson Piquet parte primo, quando la maggior parte dei piloti ancora non è in pista, chiama la macchina con imperiosi colpi d'acceleratore, freme impaziente per il verde del semaforo. Il suo tempo è straordinario e strappa le ali a quegli astuti falchi della pista che usano attendere gli ultimi minuti delle prove per sparare le loro cartucce, per infliggere un colpo fatale, anche sotto il profilo psicologico, ai loro avversari. Piquet invece fa così, subito è velocissimo. Arriva ai box in un baleno e subito lo attornia una folla di tecnici premuros. Non è un rito di vittoria, ancora è un consulto, e gli occhi stessi di Piquet, l'unica cosa che si può vedere di sotto il casco e le fasce, quando il corridore esce di vettura, non brillano di alcuna luce particolare. Niente è ancora detto, nonostante la bella superiorità dimostrata. Le feste, in formula uno si celebrano la domenica

Riccardo Bertonecelli

# ENTRA ANCHE TU NELLA NUOVA SQUADRA RITMO. AVRAI UN INGAGGIO DA CAMPIONE.

**700.000 LIRE IN MENO**

sul prezzo chiavi in mano per tutti coloro che acquisteranno una qualsiasi versione Ritmo tra tutte quelle disponibili presso le Concessionarie e Succursali Fiat nel mese di settembre. Un'altra interessante opportunità per entrare a far parte di una squadra che non perde occasione di esprimersi al meglio.



**LA NUOVA SQUADRA RITMO RENDE AL MASSIMO.**

**E' UN'INIZIATIVA DELLE CONCESSIONARIE E SUCCURSALI FIAT.**