

Automobilismo Il finlandese annuncia il ritiro (nell'87) alla vigilia del Gp di Germania

Keke Rosberg: «Addio alla F1»

Ma intanto a Hockenheim il miglior tempo è il suo

Dal nostro inviato

HOCKENHEIM — Keke Rosberg nel giorno dell'annuncio del ritiro si prende una piccola rivincita nei confronti del suo detrattore: centra la pole position (ovviamente parziale, dal momento che oggi verrà disputata la seconda sessione di prove cronometrate) e nel contempo rende felici i tedeschi della Porsche che, attraverso la Tag, fornisce i motori alla McLaren. Alle spalle del finlandese, come da previsioni, Mansell con la Williams, il campione del mondo Prost con l'altra McLaren e Nelson Piquet ancora con la Williams. McLaren e Williams si confermano infatti le due scuderie che sulle loro vetture sono riuscite ad abbinare al meglio una considerevole potenza dei motori e adeguate soluzioni aerodinamiche e telistiche: che è proprio quanto richiesto dal circuito tedesco, nella prima parte velocissima con lunghi rettilinei e nell'ultima piena di curve nervose e impegnative. Sarà difficile nella corsa di domani che qualche altro pilota possa inserirsi in quello che sarà un discorso tra i magnifici quattro.

Ancora difficoltà per la Ferrari. La scuderia del Cavallino nel corso dell'ultima settimana aveva aperto alla speranza i cuori delle sempre numerose schiere di tifosi, proponendo sulla F1 86 una serie di modifiche sul versante aerodinamico e della distribuzione dei pesi. Queste le novità rispetto al passato: arretramento del pesi con un gioco di posizionatura degli assi rispetto al corpo della vettura. Quello anteriore è allontanato di 5 centimetri, quello posteriore avvicinato di circa 11. Ancora, diversa sospensione posteriore con gli ammortizzatori di tipo cambio, all'aerodinamica, alle molle, all'aerodinamica con variazioni al musetto e fiancate modellata in maniera diversa davanti alle ruote posteriori. Infine alettone posteriore con profilo principale di «corsa» più corta e i flap regolabili molto più grandi.

Tante piccole modifiche che a Maranello speravano potessero offrire risposte positive in pista. Ieri non è stato così. Alborotto, con la vettura a passo corto, dopo aver segnato un tempo tutt'altro che esaltante (1'48"319, a quasi 4" da Rosberg, ma Johansson con la monoposto standard ha fatto addirittura peggio finendo undicesimo), è rimasto appollaiato lungo la pista per un guasto al cambio. Tornato a piedi al box il milanese non è parso soddisfatto delle prestazioni della sua monoposto: «Qui dobbiamo riguardare un po' di cose — ha detto — relativamente all'assetto, all'aerodinamica, alle molle, all'altezza da terra. Insomma un po' tutto. Ho notato che l'inserimento in curva è un po' migliorato, ma l'operazione di ridistribuzione dei pesi non è stata buona, la macchina è venuta troppo corta, quindi durante la percorrenza della curva non è molto stabile; devo correggerla tre o quattro volte e si perde tempo. L'idea può essere giusta ma manca una sua adeguata realizzazione. Penso che la vecchia vettura vada ancora meglio rispetto a quest'ultima».

Il direttore sportivo Marco Piccinini non è di questo avviso e intende proseguire con la monoposto sperimentale. «A questo punto — spiega — dato che non abbiamo veicità di classifica, tanto vale proseguire nelle ricerche per riuscire a imboccare una strada soddisfacente in vista della vettura per la prossima stagione».

La Ferrari dunque attraverso ricerche, sperimentazioni, tentativi anche claudicanti e test di ogni genere, cerca di cavar fuori qualcosa di buono da questa macchina per riproporla poi sulla vettura edizione 87. La strada è però lunga ed irta di difficoltà di ogni genere. Ma tant'è.

Sul versante dell'organigramma tecnico per l'anno prossimo la Ferrari è pure bloccata nell'intercambiabile puzzle nel quale sono coinvolte anche Williams, Lotus, McLaren, Benetton, Brabham e altre ancora. Gran parte delle manovre di «mercato» sono legate alle mosse che farà la Honda i cui motori sono richiestissimi un po' da tutti. Se la casa del sole levante annuncerà ufficialmente l'acquisto della scuderia

Lotus, ovviamente Senna e il tecnico Ducarouge rimarranno in Inghilterra e ringrazieranno Ferrari per l'interessamento nel loro confronti. Se poi la Honda confermerà la concessione dei propulsori ancora per un anno alla Williams allora sarà Mansell a dover prendere una decisione coraggiosa: lascerà il certo per l'incerto (Ferrari)? I più dicono di sì. Si vedrà.

Oggi pomeriggio comunque i giapponesi, in una conferenza stampa, scopriranno le carte e in pratica daranno il via a una sarabanda di operazioni che con ogni probabilità cambieranno il volto a gran parte del team di Formula 1.

Walter Guagnelli

Così in prova

1. K. Rosberg	McLaren	1'42"478
2. N. Mansell	Williams	1'42"696
3. A. Prost	McLaren	1'43"373
4. N. Piquet	Williams	1'43"852
5. R. Arnoux	Ligier	1'43"991
6. G. Berger	Benetton	1'44"493
7. P. Alliot	Ligier	1'45"047
8. A. Senna	Lotus	1'45"212
9. R. Patrese	Brabham	1'46"094
10. M. Alboreto	Ferrari	1'46"319
11. S. Johansson	Ferrari	1'46"847
12. J. Palmer	Zakspeed	1'47"167
13. P. Tambay	Lola	1'47"221
14. P. Streiff	Tyrrell	1'47"371
15. J. Dumfries	Lotus	1'47"845
16. D. Warwick	Brabham	1'48"206
17. T. Boutsen	Arrows	1'49"240
18. M. Brundle	Tyrrell	1'49"406
19. C. Danner	Arrows	1'49"439
20. A. Nannini	Minardi	1'50"221
21. A. De Cesaris	Minardi	1'50"300
22. A. Jones	Lola	1'51"918
23. H. Rothengatter	Zakspeed	1'52"461
24. A. Berg	Osella	1'56"959
25. T. Fabi	Benetton	1'12"563

«Lascio perché sono stufo delle solite farse...»



Dal nostro inviato

HOCKENHEIM — La prima giornata di prove del Gran Premio di Germania di Formula 1 si è aperta con il clamoroso annuncio del ritiro dalle corse di Keke Rosberg. Il pilota finlandese della McLaren (compie 38 anni il prossimo 6 dicembre) per spiegare la decisione si è affidato ad un lungo comunicato distribuito alla stampa con il quale ha fatto sapere che abbandonerà, appunto, le competizioni al termine di questa stagione. «La mia carriera — ha spiegato Rosberg — ha avuto inizio al Gran Premio di Germania, per questo credo sia interes-

sante annunciare il mio ritiro proprio qui a Hockenheim». Rosberg è entrato in Formula 1 nel 1978 con una Theodore-Ford e nel corso di nove stagioni ha disputato 107 Gran Premi vincendone cinque; l'ultimo successo l'ha ottenuto lo scorso anno in Sudafrica. È stato campione del mondo, con la Williams, nel 1982; lo scorso anno sempre al volante della monoposto inglese è giunto terzo nella classifica del mondiale piloti.

Il finlandese, che ora vive a Ibiza con la moglie e un figlio, nel comunicato ha parole d'elogio per le sue due ultime scuderie, Williams e McLaren (in quest'ultimo caso in evidente

contrasto con quanto ha scritto Niki Lauda nel suo libro uscito recentemente). Quattro sono i motivi che Rosberg mette alla base della sua decisione di ritiro: l'appagamento per aver raggiunto i massimi traguardi (il mondiale appunto), la soddisfazione di spaiare «grande» e «piccolo» quando al volante della McLaren che definisce «il team più professionale di tutti». Ma sono le due ultime motivazioni che devono far particolarmente riflettere. Rosberg dice: «Abbandono in quanto mi sento in pieno contrasto con gli attuali regolamenti della Formula 1 e soprattutto con quelle previste per la prossima stagione. Mi pare che rappresentino un'altra farsa e io ne ho già vissute troppe».

Parole crude (e sincere) che non possono non suonare come ulteriore campanello d'allarme per i responsabili della Fisa e che paiono, implicitamente, un atto d'accusa verso gli altri piloti che continuano a fare e a sopportare tutte le cervellotiche modifiche ai regolamenti (soprattutto quelle che vengono organizzate sulla loro pelle).

Qualcuno, adesso, dirà che Rosberg abbandona perché non ha più il piede pesante d'un tempo e soprattutto perché in questa stagione è stato ripetutamente battuto dal suo compagno di squadra Prost. Argomentazioni che potranno essere anche vere ma che non cancellano di certo le responsabili denunce del baffuto e simpatico pilota finlandese.

W. G.

Federation Cup: vittoria Usa ma...

Clamoroso a Praga: la Cecchini batte la Evert

Tennis

PRAGA — L'Italia non è riuscita nell'impresa, apparsa possibile ad un certo punto del confronto, di superare gli Stati Uniti nel quarti di finale della «Federation Cup» di tennis. Tuttavia la giornata è stata caratterizzata da un risultato eccezionale per i colori italiani: la ventunenne tennista Sandra Cecchini ha superato al termine di tre combattuti set la numero due del mondo, Chris Evert Lloyd. Andata in svantaggio per 3-6 nel primo set, la giovane romagnola, è nata a Cervia nel 1965, ha sfoderato il meglio delle sue risorse agonistiche e con una condotta di gara esemplare ha costretto la più esperta rivale alla resa con un 6-4, 6-3. «In questo periodo — ha detto alla fine della gara Sandra Cecchini — ho molta fiducia in me stessa ed anche oggi, nonostante mi trovassi di fronte ad una delle più forti tenniste del mondo, non ero rassegnata ad arrendermi. Ora so di poter vincere con qualsiasi giocatrice». Giornata di gloria per l'atleta romagnola che ha catalizzato parte di quell'attenzione che i settemila spettatori avevano riservato alla connazionale Martina Navratilova (ora col passaporto statunitense) scesa sul campo centrale dell'isola di Stnivace dopo undici anni di assenza dalla Cecoslovacchia. La primadonna del tennis mondiale non ha concesso soverchi spazi alla nostra Raffaella Reggi, sconfitta con il netto punteggio di 6-2, 6-4. Nell'ultimo e decisivo match della giornata, il doppio azzurro, formato da Laura Garrone e Raffaella Reggi, si è dovuto inchinare alla maggiore superiorità del duo Shriver-Navratilova, per 6-3, 6-1.

COMPAGNIA ASSICURATRICE UNIPOL
Società per Azioni

Sede e Direzione Generale
Via Stalingrado 45 - 40128 Bologna
Capitale sociale L. 73.337.894.000 int. versato

Ammissione delle azioni privilegiate alla quotazione ufficiale presso le Borse Valori di Bologna, Milano e Roma

Si rende noto che la CONSOB ha ammesso le azioni privilegiate della Società alla quotazione ufficiale presso le Borse Valori di Bologna, Milano e Roma.

Un fascicolo contenente notizie integrative al Prospetto Informativo depositato presso l'Archivio Prospetti della Consob in data 5-5-1986 al n. 322, nonché il Bilancio al 31-12-1985, a disposizione del pubblico presso la sede sociale in Bologna, Via Stalingrado 45, nonché presso la Commissione per il Listino della Borsa Valori di Bologna e i Comitati Direttivi degli Agenti di Cambio delle Borse Valori di Milano e Roma.

Il presente avviso appare sui seguenti quotidiani: Il Sole-24 Ore, La Repubblica, Il Resto del Carlino, L'Unità, L'Avanti.

IL PRESIDENTE
Enea Mazzoli

Stasera a Misano le «nonne» su quattro ruote

Vere gare di campionato sulle strade d'Europa

Al mondo vi sono milioni di appassionati dello sport automobilistico e certamente molti di essi conosceranno la storia (o almeno parte di essa) delle vetture più famose che hanno calcato le piste con al volante piloti che hanno lasciato tracce negli albi d'oro dei vari paesi europei e non. Mi riferisco alle «nonne», cioè alle monoposto, alle macchine sport, Gt, Gts, che i nostri padri e i nostri nonni hanno visto trionfare con alla guida Fangio, Nuvolari, Ascari, Castellotti ecc. Alcuni appassionati questi gioielli li posseggono ancora, perfettamente restaurati e marcianti, e allora perché non farli rivivere, perché non farli conoscere al più giovani, in modo che capiscano perché l'automobile ha potuto compiere significativi e grandi progressi?

campeonato, certo, come quelli delle auto odierne che quasi ogni domenica si confrontano nei circuiti di tutto il mondo. È nato quindi un campionato italiano ed anche un campionato europeo. Ma procediamo per ordine; bisogna sapere che all'estero, in Inghilterra e Germania soprattutto, alle gare organizzate per le auto storiche delle varie categorie, assiste un pubblico davvero numeroso, fino a 40.000-50.000 spettatori. Questo pubblico può vedere in azione automobili straordinarie, come le Ferrari Sport P4, vincitrici tra l'altro di quella famosa 24 ore di Daytona del '87 con il compianto Lorenzo Bandini al volante, le Porsche 917 che dominarono il mondiale progressi?

Programma

Prima sessione di prove venerdì 25 luglio dalle 20 alle 22.25.
Seconda sessione di prove sabato 26 luglio dalle 16.20 alle 18.20.
Le gare inizieranno alle ore 20.30.
Per ogni categoria di vettura verrà disputata una gara di 12 giri pari a km. 41,85.

Le auto storiche e le loro evoluzioni sulle piste hanno un grande seguito; le principali Case automobilistiche italiane (Alfa Romeo - Ferrari - Arath - Fiat - Lancia - Maserati) hanno quindi pensato insieme ad un pool di sponsor (Martini - Magneti Marelli - Weber - Olio Fiat - Alitalia) di costituire un vero e proprio squadrone di automobili prestigiose d'epoca per esportare l'immagine Italia nel mondo. È sorto così il Club Italia; ma da chi è composto questa sorta di «nazionale» dell'auto d'epoca? Innanzitutto i piloti sono generalmente uomini di risalto nel sociale italiano. Vi troviamo infatti i nomi di Mauro Forghieri (presidente del club), Carlo Eonomi (finanziere), Arrigo Cipriani (amministratore Harry's Bar New York-Venezia), Paolo Marzotto, Renato Pozzetto (attore), dell'indimenticabile pilota di F. I. Clay Regazzoni, del presidente della Csa Fabrizio Serena, e tanti altri nomi prestigiosi. Le vetture e le disposizioni di questo club sono quanto di più famoso l'industria italiana dell'automobile abbia prodotto. Lancia Carrera D24, Alfa Romeo 33, Ferrari Testa Rossa 4C, Maserati 300S, Fiat 8V sono alcuni dei nomi che lasciano la bava alla bocca dei più appassionati. Lo scorso anno Fabrizio Violi alla guida di una Ferrari 250 Gto ha trionfato in questo campionato d'Europa messo in lizza dalla Federazione internazionale dell'automobile. Il 1986 è un anno molto importante dal punto di vista della nostra immagine in Europa; non è infatti tanto rilevante la sola vittoria, quanto approfittare del centenario della nascita dell'automobile per partecipare ad appuntamenti davvero importanti. Si sono già svolti

alcuni di questi importanti avvenimenti; la Coppa delle Alpi (Sestriere - Campiglio - Cortina) in gennaio; la 37ª Interuropea all'autodromo di Monza in aprile; la rievocazione della Mille miglia dal 1° al 4 maggio, il week end storico internazionale il 30 maggio - 1° giugno nel famosissimo autodromo inglese di Brands-Hatch, il Grand Prix dell'età d'oro a Monthlery in Francia.



Ora i concorrenti sono attesi in Germania dal 15 al 17 giugno prossimi per confrontarsi sul circuito del Nurburgring; successivamente con partenza da Cortina d'Ampezzo vi sarà (il 30-31 di agosto) la «Coppa d'oro delle Dolomiti» per giungere a quella che è forse la tappa più importante, e cioè la «Targa Florio storica» sul fantastico

avvenimenti; la Coppa delle Alpi (Sestriere - Campiglio - Cortina) in gennaio; la 37ª Interuropea all'autodromo di Monza in aprile; la rievocazione della Mille miglia dal 1° al 4 maggio, il week end storico internazionale

avvenimenti; la Coppa delle Alpi (Sestriere - Campiglio - Cortina) in gennaio; la 37ª Interuropea all'autodromo di Monza in aprile; la rievocazione della Mille miglia dal 1° al 4 maggio, il week end storico internazionale

Il Club Italia, nazionale delle vecchie glorie con piloti di oggi

avrà certamente le lacrime agli occhi; chi non ricorda, tra gli appassionati anche trentenni, le sue fantastiche imprese al volante della Ferrari 512 sul circuito di casa e ancor prima con la Ferrari P4 (campione del mondo Marche-1967). Vaccarella dovette sempre confrontarsi con le agili vetture tedesche Porsche con alla guida i vari Siffert, Rodriguez, Mitter ecc., nomi passati alla storia delle competizioni automobilistiche. Dovrebbe essere la consacrazione definitiva per questo campionato europeo che l'anno scorso ha potuto contare sul seguito di più di 200.000 spettatori sui vari circuiti italiani, francesi, inglesi e tedeschi. Storia, ricordi, dunque; ma anche automobili che ci portano alla mente personaggi e avvenimenti che hanno lasciato un segno nel cuore e nella mente di tutti i veri appassionati dello sport dell'automobile.

mondiale Marche (vetture Sport-prototipo), era perfino più popolare della F. 1. Centinaia di migliaia di tifosi si assieparono attorno ai vari circuiti. Questo delle Madonie era veramente unico (attualmente si svolge un rally).
Con l'appuntamento del 10-11-12 ottobre prossimi si potrà rivivere un'atmosfera che non esiste più; tanto che le principali case automobilistiche protagoniste di quegli anni hanno aderito all'invito degli organizzatori dell'Asci Palermo: Porsche (col celebre modello 908-Barchetta) costruito apposta per la Targa Florio, Aston Martin con il Dbr, Jaguar con la C Type e Ford con le GT40 saranno tra gli altri sicuramente della partita. Un famosissimo pilota siciliano dell'epoca anni '60-'70, Nino Vaccarella, avrà certamente le lacrime agli occhi; chi non ricorda, tra gli appassionati anche trentenni, le sue fantastiche imprese al volante della Ferrari 512 sul circuito di casa e ancor prima con la Ferrari P4 (campione del mondo Marche-1967). Vaccarella dovette sempre confrontarsi con le agili vetture tedesche Porsche con alla guida i vari Siffert, Rodriguez, Mitter ecc., nomi passati alla storia delle competizioni automobilistiche. Dovrebbe essere la consacrazione definitiva per questo campionato europeo che l'anno scorso ha potuto contare sul seguito di più di 200.000 spettatori sui vari circuiti italiani, francesi, inglesi e tedeschi. Storia, ricordi, dunque; ma anche automobili che ci portano alla mente personaggi e avvenimenti che hanno lasciato un segno nel cuore e nella mente di tutti i veri appassionati dello sport dell'automobile.

«La guida? Un'emozione, soprattutto in curva»

Al «Club Italia» auto storiche appartiene anche il bolognese Edilberto Mandelli (uomo d'affari); vi partecipa con una Lancia Aurelia G.T. B 20 del 1955 preparata dall'officina Gamberini di Granarolo Bolognese. Egli è ovviamente presente alle prove europee, ma partecipa anche a qualche gara del campionato italiano. «Nella prossima, quella di oggi a Misano — inizia Mandelli — spero di riuscire a concludere bene, perché l'importante non sono tanto i piloti, ma le automobili che il pubblico può studiare e osservare». «Bisogna inoltre distinguere — prosegue Mandelli — tra le cosiddette rievocazioni e le gare vere e proprie. Alborotto per fare un esempio, partecipa alle rievocazioni (come la Mille miglia), altri piloti di grido quali Giorgio Francia o Walter Rohrl a delle vere e proprie gare».

Dal discorso di Mandelli vien fuori dunque la necessità di fare una netta distinzione tra le cosiddette «sfilate» e le vere e proprie

competizioni dove tra l'altro queste anziane vetture mettono a nudo tutte le loro caratteristiche e quindi anche i loro difetti. «Quando si arriva ad esempio con la mia Lancia alla curva dei Cimini dell'autodromo di Vallelunga — continua Mandelli — senti veramente il cuore in gola. Frendando con quattro tamburi a più di 150 km/h è davvero una bella emozione».

E nella prova odierna di Misano Adriatico le emozioni non mancheranno; vi parteciperà tra l'altro il figlio ventiquattrenne dello stesso Mandelli al volante di una Alfa Romeo Giulietta Zagato S.Z. Tutte auto perfettamente marcianti. «Ma che fatica trovare tutti i ricambi! — precisa Mandelli — il prossimo anno, per chi ne avesse l'intenzione si sarà anche una nuova categoria di auto storiche, tra l'altro più abbordabile economicamente, e cioè la categoria Turismo, per intenderci le Fiat 1100 Tc, le Giulietta Berlina T. I. ecc. Se ne trovate qualcuna, datevi da fare, rimettetela a nuovo e giu con l'acceleratore per soddisfare anti-

l. b.