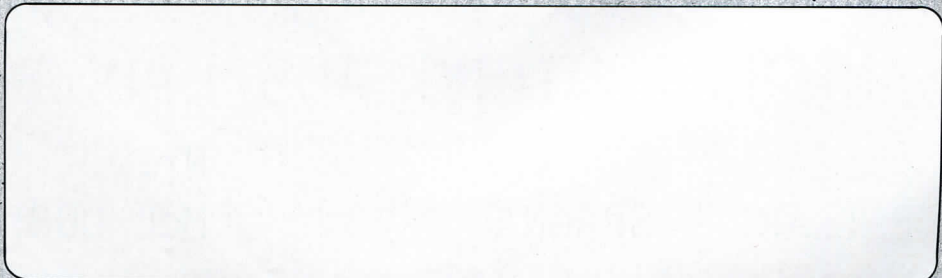
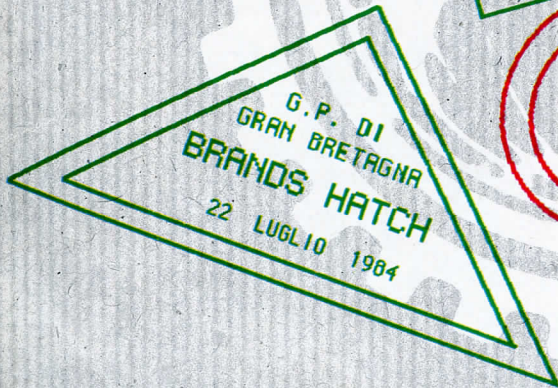
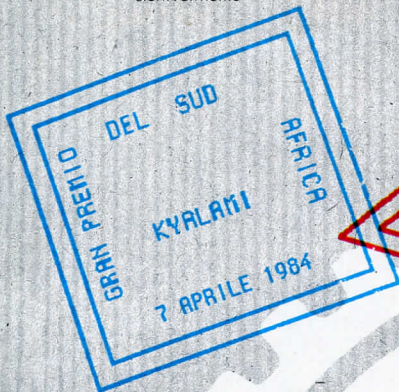


VISTI

Visas
Visas
Sichtvermerke

RINNOVI

Renouvellements
Renewals
Verlängerungen



IL PRESIDENTE DEGLI AFFARI F.I.S.A. RILASCIATA IL PRESENTE PASSAPORTO A:

*Le Président des Affaires F.I.S.A. délivre ce passeport à
The President of the F.I.S.A. Affaires issues this passport to
Der Präsident der F.I.S.A. Angelegenheiten stellt diesen Pass aus. an*

Andreas Nicholaus LAUDA

WIEN (Austria)

Nato a

*Lieu de naissance
Place of birth
Geburtsort*

22.2.1949

Il

*Date de naissance
Date of birth
Geburtsdatum*

IBIZA (Spagna)

Residente a

*Pays de résidence
Residence
Wohnort*

1,75

Statura

*Taille
Height
Grösse*

azzurri

Occhi

*Couleur des yeux
Colour of eyes
Farbe der Augen*

Segni particolari

*Signes particuliers / Particular marks
Besondere Kennzeichen*



Il presente passaporto è valido per

Ce passeport est valable pour / This passport is valid for / Dieser Pass ist gültig für

Tutti i Paesi consentiti organizzatori delle prove di Campionato del Mondo e riconosciuti dal Governo della F.I.S.A.
Tous les Pays admis à organiser des épreuves du Championnat du Monde et reconnus par le Gouvernement F.I.S.A.
All countries organizers of F.I. World Championship events and recognized by the F.I.S.A. Gouvernement
Alle Länder die zur Weltmeisterschaft Rennen organisieren und von der F.I.S.A. Regierung anerkannt sind

fino al

*Jusqu'au
until
bis zum*

26.10.1985

rilasciato da

*délivré par
issued by
ausgestellt von*

F.O.C.A. - London

il

*le
date
Datum*

21.10.1984

F.O.C.A. - London



*Castor
Hosh*

ANDREAS NICHOLAUS LAUDA

IBIZA

BALEARI - SPAGNA

Nr.

McL 008

direttore responsabile **Marcello Sabbatini**
 vice direttore **Marco Magri**

Corrispondenze dall'Italia:

Piero Abrate (Torino), Maurizio Alfili (Biella), Gian Luca Bacchi (Modena) (Parma), Giancarlo Bacchini (Rimini), Roberto Cristiano Baggio (Vicenza), Gianfranco Bertoli (Brescia), Toni Campanale (Bari), Silvano Chiesa (Genova), Gianni Cogni (Piacenza), Dario Converso (Padova), Onofrio Colabella (Ferrara), Mario Colelli (Brindisi), Nedo Coppini (Prato), Anna Maria Chiarliello (Napoli), Franco Cucca (Nuoro), Riccardo Rossi Ferrini (Firenze), Franco Fiorucci (Sanremo), Sergio Giordano (Ancona), Enzo Grandi (Bergamo), Nuccio Marino (Siracusa), Lazzarino Mini (Bologna), Carlo Morandini (Udine), Gino Papale (Caserta), Alessandro Patrizi (Livorno), Pasquale Petrilli (Roma), Iario Pina (Asti), Sandra Pizzigoli (Bologna), Giorgio Rossotto (Torino), Leonardo Taddeo Grande (Arezzo), Luca Visconti (Teramo), Jader Zoffoli (Cesena).

Corrispondenze dall'estero:

Pino Asaro (Canada-USA), Augusto C. Boni (Argentina), Vanni Bronca (Canada), John Carey (Australia), Danny Coois (Belgio), Alfredo Filippone (Belgio), Lewis Franck (USA), Graham Gould (Gran Bretagna), Chiel Van Der Heyden (Olanda), Michael F. Hollander (USA), Michel Hugues (Francia), Ernie Huppert (Austria), Gerhard Kuntzschik (Austria), Margus H. Kuuse (URSS, Estonia), Mike Lawrence (Gran Bretagna), Michel Lizin (Belgio), Aleksandar Maksimovic (Jugoslavia), Laurent Mischauer (Svizzera), Fernando Petralinho (Portogallo), M. Angeles Pujol Goma (Spagna), Jeremy Shaw (Gran Bretagna), Gianni Vescevi (Svizzera), Thomas Voigt (Germania Ovest).

Servizio fotografico:

Associated Press, Alquati, Attualfoto, Belle Epoque, Bishop, Candor Camera, Cockpit, Coppini, F.L. De Colbert, Ferrari, Guidetti Fotogenzia, Holmes, Piero Malone, Paperi, Casur, Foto Olympia, Photo 4, Ragazzoni, Rempath, J.R. Sainz, Vescevi.

Servizio Tv:

Ada Giovannini, Mario Flumi, Franco Scandinaro.

Staffi aggiunti di redazione

Coordinamento e P.R.:

Marina Sacchetti
 Traduzioni: Elisa Pick
 Archivio e servizi:
 Paolo Pelati, Marco Minghetti
 Segretaria Direzione:
 Pina Veschi



redattore capo



Eugenio Zigliotto

LA REDAZIONE:

inviato speciale: **Leopoldo Canetoli**

redattori Bologna: **Chiara Luciani**
Alberto Sabbatini
Diego Forli

grafici: **Franco Rossi**
Sandra Sgargi

redattori Milano: **Roberto Gurian**
Alberto Gimmelli

collaboratori redazionali

F.1 e «politica» sportiva: **Bonaventura Franco**

Velocità e rallies: **Martin Holmes**
Guido Rancati
Massimo Facchini
Marco Ragazzoni
Arno Schmitt

Varia attualità: **Logan Bentley Lessona**
Aldo Seregini

Tecnica, Industria, prove: **Paolo D'Alessio**
Giulio Mangano

Disegnatori d'attualità:
 di tecnica: **Giorgio Serra**
Sergio Baratto
Paolo D'Alessio

collaborano alle rubriche

Dalla pista: **Niki Lauda**
Walter Rohrl

Aviazione e spazio: **Marco Tavasani**

Motociclismo: **Paolo Conti**
Marco Guidetti
Bruno De Prato

Kart: **Giulio Capello**

Motonautica: **Bruno Bagnioni**
Carlo Niccolini

Modellismo e aereoleggeri: **Paolo Dapporto**

Medicina sportiva: **prof. Enzo Pretolani**

Video e hi-fi car: **Stefano Belli**

ROMBO - Registrazione Tribunale di Milano n. 184/81 del 16-5-81

EDIS Edizioni Sportive s.r.l.

20122 MILANO - Corso Italia, 15 - telefono (02) 8531



Concessionaria esclusiva per la pubblicità

publicitas spa

20149 Milano - via Emanuele Filiberto, 4 - Tel. (02) 38874

◆ **Diffusione:** SO.DIP. s.r.l. - via Zuretti, 25 - 20125 MILANO - Tel. (02) 67709 ◆ **Stampa:** SEREGNI s.p.a. Industria Grafica - via Puecher, 2 - Paderno Dugnano (Milano) - tel. (02) 910.061 - telex 335879 SAGE I

◆ **Composizione:** PROGET - via N. Battaglia, 12 - 20127 MILANO - tel. (02) 28.41.272 - 28.71.268 - 28.53.855 - 28.20.941 ◆ **Fotolito:** NEWSSEL s.r.l. - via Imperia, 25 - 20142 MILANO tel. (02) 84.65.046-7-8 telex 334279 NEWSSEL

Una copia L. 1.500 (arretrati il doppio) ◆ **Abbona-**

mento annuale postale: L. 60.000 ◆ **Estero:** via terra-mare L. 90.000; via aerea: Europa e Paesi del Mediterraneo L. 125.000; Africa L. 195.000; Asia e Americhe L. 245.000; Australia L. 300.000. ◆ **Pagamenti:** vaglia postale o assegno bancario da spedire a ROMBO - 40055 Castenaso (Bologna).

◆ **Il prezzo di ROMBO all'estero:** Australia Doll. Aus. 4,50; Austria Sc. 60; Belgio Bfr. 77; Canada Doll. Can. 3,50; Danimarca Dkr. 26; Germania DM. 7,50; Grecia Dr. 270; Inghilterra Lgs. 1,60; Lussemburgo Lfr. 72; Malta Cm. 42; Olanda Hfl. 7,70; Principato di Monaco Fr. 16; Spagna Pts. 265; Sud Africa R. 3,95; Svizzera Sfr. 5; Canton Ticino Sfr. 4,20; USA Doll. 2,75.



Il mondiale F.1 dell'economia, non poteva finire che come è finito. Volata finale «al rallenti», a chi va più piano, mezzo punto a decidere una superiorità tra due piloti, ed uno ha tenuto alla fine a sottolineare di avere più cervello. L'altro, certo, ha più piede e decisione, ma al Niki dei tre titoli mondiali in 9 anni, Prost contrappone tre titoli mondiali... persi! L'augurio migliore che si possa fare ad Alain è che la finisca l'anno prossimo con tanta dissipazione, sperando che per la McLaren possa continuare un dominio così assoluto. Corriere in velocità comunque non dovrebbe voler dire continuare solo su questa strada dell'autocontrollo agonistico da piedi-di-velluto. Villeneuve, è certo, si rivolta nella tomba. Ma non poteva andare diversamente con un mondiale che, cominciato all'insegna dei ritiri per mancanza di benzina, è finito per tutti a serbatoi ancora con diversi litri necessari a concludere l'ultima corsa, vissuta dopo il ritiro di Mansell solo nell'incertezza di un'avaria a uno dei due protagonisti in testa-a-testa. Ma nemmeno Poltronieri è riuscito a tanto con le sue profezie.

P.S. Nel passaporto iridato di Niki avrete trovato che le «marche» di rinnovo sono tutte e tre da gestione balestre. E vero che JMB non c'era ai vertici FISA nel '75-'77, ma visto mai si fosse risentito, con la grandeur che si ritrova. Meglio evitare una... multa!

Caro ROMBO al prossimo numero

ULTIMO MINUTO

week-end corso 1.

G.P. PORTOGALLO F. 1	pag. 2-29
Chi è il migliore	pag. 5-7
La guerra dei nervi	pag. 8-11
Grand Plan portoghese	pag. 12-13
I due poli	pag. 14
Ore 15,48: il campione	pag. 16-19
Le pagelle e il mercato	pag. 22-23
Italia F.1 domani	pag. 24-25
Il tabellone prove	pag. 26-29
Le Balestradi-FISA	pag. 30-31

week-end corso 2.

La prodezza Ravaglia	pag. 65-67
Altra velocità	pag. 68-70
Rallies e notizie	pag. 74-78
Kart e motonautica	pag. 82-83
Motociclismo	pag. 88-89

MIXER

Medie superiori di Eugenio Zigliotto	pag. 34-38
L'idea testarossa	pag. 39-43
L'emisfero del motore	pag. 44-46
Volare ius est anche per ultraleggeri di Paolo Dapporto	pag. 47-51
Un piano per il 2000 di Marco Ragazzoni	pag. 51-54
Vince il turbo di Alberto Sabbatini	pag. 56-59
Giù per la salita di Gianfranco Mavaro	pag. 60-61
Caccia a miss Mixer	pag. 64

Le rubriche

Sussuri e grida	pag. 84-85
Bazaar ROMBO e PR	pag. 86-87
Tutte le classifiche insieme	pag. 91-93
Lunario ROMBO	pag. 94-95

Un mondiale F.1 deciso per **0,5** di punto, con una macchina alla pari come la Mc Laren-Marlboro da **143,5** punti totali lascia sempre un dubbio per piloti come **LAUDA** e **PROST**

Ha vinto o ha perso IL MIGLIORE

ESTORIL - Il sogno di tutti coloro, da Ecclestone alla Porsche, che dicevano che per la F.1 non poteva esserci risultato migliore, è diventato realtà: Niki Lauda è campione del mondo conduttori 1984.

Ma su quel mezzo punto che ha diviso il terzo Campionato mondiale dell'austriaco dal suo rivale Alain Prost si discuterà, crediamo, parecchio nel futuro e non solo da parte di Prost e di Jean-Marie Balestre, che una occasione così di incoronare un pilota francese per la prima volta campione del mondo di sicuro non l'avrà per un bel pezzo. Ma la domanda, visto che per la prima volta nella ultra trentennale storia del mondiale sono arrivati a disputarselo due piloti sulla stessa macchina, e semplice: il migliore ha vinto, oppure ha perso?

Inutile dire che ad una domanda così provocatoria ciascuno è abilitato a rispondere come vuole, convinto di aver vissuto settimana dopo settimana il lungo, snervante duello a distanza tra due dei migliori piloti in attività, baciati dalla fortuna nel 1984 per il fatto di avere tra le mani un mezzo formidabile come la McLaren con il suo motore Porsche. Nell'impossibilità di dare una risposta definitiva al quesito, spetta comunque l'obbligo di recuperare e mettere in evidenza i pro e i contro di ciascuna delle due tesi contrapposte.

Partiamo da Lauda. Secondo gli estimatori è un mostro di bravura, secondo i detrattori è solo straordinariamente

Eugenio Zigliotto



LENTE
D'INGRANCIAMENTO

Il distacco più breve

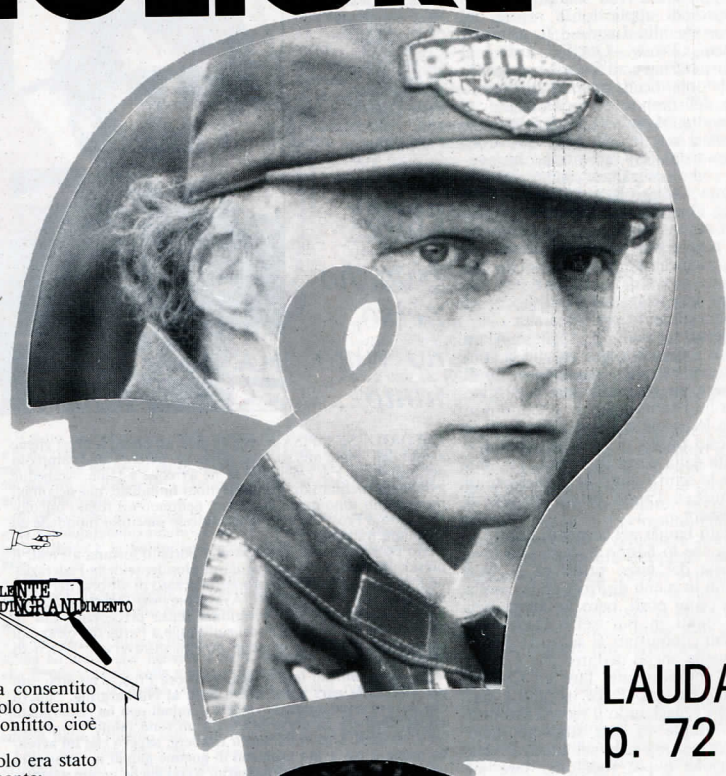
ESTORIL - La conclusione del GP del Portogallo ha consentito alla Formula 1 di battere un altro record: quello del titolo ottenuto con il distacco più breve in punti fra il vincitore e lo sconfitto, cioè solo mezzo punto.

In cinque precedenti occasioni, dal 1950 ad oggi, il titolo era stato conquistato con il distacco di un solo punto, e precisamente:

1958	Hawthorn 42 - Moss 41
1961	Phil Hill 34 - Von Trips 33
1964	Surtees 40 - Graham Hill 39
1976	Hunt 69 - Lauda 68
1981	Piquet 50 - Reutemann 49

Come si vede, Lauda si è ripreso con gli interessi quanto aveva perso nella piovosa e nebbiosa giornata del Fuji sette anni fa, quando Hunt gli soffì per un punto quello che avrebbe dovuto essere il suo secondo titolo.

A proposito di Lauda, nelle due precedenti occasioni iridate Niki superò nel 1975 Fittipaldi di 19,5 punti (64,5 contro 45) e nel 1977 Scheckter di 17 punti (72 a 55).



LAUDA
p. 72



PROST
p. 71,5



IL MIGLIORE

VINCITORE & VINTO

fortunato. La verità, come sempre, forse è già nel mezzo. Niki Lauda, e non solo da oggi, ha sempre dimostrato di avere una perfetta, lucida, incredibile sicurezza nei suoi mezzi. È quel famoso «correre alla Lauda» che in apparenza è uno stile fatto solo di pulizia, di ritmo, di «testa» anteposta sempre e in ogni momento al «cuore», ma che tutto sommato anche se facile all'apparenza, è una tattica di incredibile difficoltà sul piano dell'attuazione pratica. Ne sa qualcosa lo stesso Lauda che, pur essendone il miglior interprete, al Nürburgring o nell'urto sul guardrail di Montecarlo non ne ha rispettato fino in fondo le regole.

Ci sono tanti piloti forse più veloci e più grintosi di Lauda, ma purtroppo anche più sbadati e meno capaci di applicare le regole del «correre alla Lauda». Il primo è Alain Prost. Quello visto al Nürburgring e all'Estoril è un pilota superiore di una spanna al campione del mondo suo compagno di squadra. Ma questa situazione, delineatasi in sette delle sedici prove del mondiale 1984, purtroppo ha avuto come contraltare anche giornate come Dallas, Brand Hatch, Zeltweg. Gare in cui il francese, proprio nel momento in cui poteva mettere la parola fine, matematicamente e psicologicamente, al mondiale, ha invece trovato l'occasione per riaprire la porta a qualsiasi gioco, ed essenzialmente per colpa sua.

Adesso, sul podio portoghese, Alain ha la soddisfazione o meglio la consolazione di dire «ho dimostrato di essere un vincente» ma purtroppo per lui i campionati si vincono non con le parole ma con i punti. E da questo punto di vista la ragione è tutta dalla parte di Lauda, così come lo scorso anno fu dalla parte di Piquet, e l'anno prima ancora di Rosberg.

Infatti Lauda nel carnet di punti iridati che lo hanno portato alla conquista del terzo titolo ha sì 14,5 punti in meno di Prost nella casella dei primi posti, però ha anche ben 18 punti in più nella casella dei punti conquistati al secondo posto. Bisogna anche dedurre che è certo più entusiasmante fare «il Clark», come ha fatto Prost in questa stagione eguagliando il record assoluto di vittorie in una stagione dello scozzese, ma che nell'arco di una stagione è più redditizio fare «il Lauda».

Argomento dopo argomento, potremmo riempire ogni numero di ROMBO fino all'inizio del prossimo Campionato, portando acqua al mulino di chi sostiene che all'Estoril ha vinto il migliore. Ovvero che, invece, il vero «numero uno» del 1984 in portogallo ha perso. Non fosse altro perché proprio lo svolgimento dell'ultimo Gran Premio ha consentito a Prost e Lauda, impegnati nell'ultimo duello di interpretare alla perfezione il loro ruolo. Prost doveva solo attaccare e vincere, e il francese ha dimostrato di essere in grado di farlo fin dal

LAUDA

Ci vuole cervello per l'iride

McLaren al completo sul podio dell'Estoril: sul gradino più alto Niki Lauda che ha trasformato il segno di «victory» in un «raggiante-tre»; Alain Prost invece ha pianto (consolato poi da Marlene Lauda), mentre dietro di lui Ron Dennis è più che soddisfatto, comunque siano andate le cose

PROST

Non ho perso, ho vinto tanto...



ESTORIL - Se la FISA invece di dare un punto a Prost gliene avesse dati uno e mezzo, oggi il mondo avrebbe due campioni del mondo di F.1 e nessuno se ne avrebbe a male. Ambedue avrebbero meritato di vincere il titolo mondiale, ma siccome i regolamenti sono quelli che sono, nemmeno il regalo psicologico fatto a Prost è servito a far vincere un titolo mondiale ad un pilota francese.

Certo i preparativi in anticipo non portano fortuna a Prost, il presidente della FISA in qualità di presidente della Federazione Francese aveva grandi propositi in caso di vittoria del titolo mondiale da parte di Prost. Aveva previsto l'affitto del Trianon di Parigi con una cerimonia senza precedenti. Era in programma la discesa di Prost sull'Etoile a Parigi dal cielo; poi caricato su una biga avrebbe dovuto attraversare l'Arco di Trionfo.

«Cosa avrei dovuto fare di più? - diceva Prost - ho attaccato per vincere la gara come avevo fatto al Nürburgring. Sapevo che dovevo assolutamente vincere e quindi non ho risparmiato niente. Rosberg ha preso la testa e mi sono subito trovato tra lui e Mansell. Una volta dietro Rosberg, sapevo che lui avrebbe prima o poi avuto problemi di gomme quindi ho impiegato un po' di tempo prima di passarlo. Avrei anche potuto aspettare qualche giro in più, ma il fatto di dover vincere a tutti i costi mi ha spinto a superarlo prima. Quest'anno ho vinto sette Gran Premi e non mi sono bastati per vincere il titolo mondiale... Si vede che il prossimo anno ne dovrò vincere di più».

- Dove pensi di aver perso il titolo mondiale?

primo momento in cui è sceso in pista, conquistando la prima fila al termine delle qualificazioni al fianco dello stupefacente Piquet (che ora, con nove pole position, è a sua volta nel libro dei record della F.1) e quindi piegando in soli nove giri la resistenza di un roccioso Rosberg che aveva dimostrato di non voler fare favori a nessuno.

Lauda, dal canto suo, doveva lotta-

re per arrivare secondo e puntare a piegare, più che la resistenza del compagno indubbiamente più veloce di lui, la concorrenza spietata degli aspiranti ai posti d'onore. Trovatosi perciò in sesta fila al via, l'austriaco ha lasciato per circa un'ora e dieci a Prost l'impressione di aver vinto il Campionato del mondo. In realtà Lauda nel frattempo non aveva fatto altro che fa-

«Non ho perso nessun titolo mondiale, piuttosto è Niki che lo ha vinto con qualche pizzico di fortuna più di me. È finito secondo due volte dietro di me. Tutte le volte che ero in testa ed ho abbandonato è stato lui a vincere. In questa situazione fanno dodici punti e terminare il Campionato con mezzo punto di distacco dunque è niente. Non posso dire di aver perso il titolo in qualche gara, vincendo sette gare in una stagione non è possibile pensare ad un errore».

- Ma in Austria eri dietro Piquet: potevi fare una gara di attesa?

«In Austria è successo l'impensabile. Sono andato a finire su una macchia d'olio che altri avevano visto ed io no».

- La vittoria del titolo quindi è rimessa al prossimo anno?

«Sono sicuro di sì. Io e Niki rimaniamo nella stessa squadra ed abbiamo un ottimo rapporto di amicizia, quindi sono sicuro che il prossimo anno Niki mi aiuterà per farmi vincere il titolo. Continueremo insieme per portare le nostre macchine sempre al massimo di rendimento e nessuno di noi due penserà di non aiutare l'altro».

- Pensi dunque di aver meritato di essere aiutato il prossimo anno?

«Non dico di aver meritato niente, Lauda fa ciò che vuole, e abbastanza adulto ed abbiamo delle ottime relazioni, questa sera festeggeremo insieme e questo è l'importante. Continuare così potrà significare il titolo mondiale per me il prossimo anno».

Per Niki Lauda il terzo titolo mondiale che lo pone alla parità

re quello che lui sa fare al meglio, cioè «il Lauda», lasciando che gli eventi gli dessero ragione. Cosa che si è puntualmente verificata, dapprima con Johansson che all'inizio, forte anche d'una Toleman davvero a punto, aveva pensato di avere il suo momento di gloria nel tenere dietro l'austriaco, pagando poi ovviamente lo sforzo. Poi con Senna, a dire il vero «osta-



MARLENE portafortuna

ESTORIL - Per l'ultima decisiva gara del mondiale Lauda ha voluto accanto sua moglie, la sempre bella ed elegante Marlene Knaus, arrivata domenica mattina da Ibiza. La gioia di Marlene era incredibile al termine della gara.

«Sono felice, sono felice, sono felice» - ci ha urlato mettendosi le mani fra i capelli.

- Hai sofferto molto guardando la gara?

«No, meno di quanto pensassi».

- Non hai mai pensato che non ce la facesse?

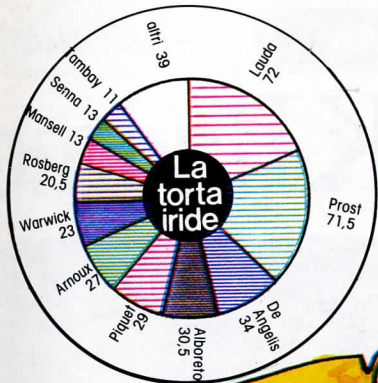
«No, ero proprio sicura del titolo».

- Erano anni che non ti si vedeva più in un box di formula uno, ora tornerai ad assistere alle gare?

«No davvero, ho fatto un'eccezione oggi. Non mi piace venire alle corse, ho paura».

E se ne va, sorridente ed euforica, portata via da un gruppo di amici e assediata dalla folla e dagli operatori della TV austriaca. Niki lo vedrà soltanto un paio di ore dopo la conclusione della gara.

a.f.



Tre stagioni da IRIDE

Niki Lauda, trentacinque anni (è nato a Vienna il 22 febbraio 1949), è arrivato stringendo i denti alla conquista di questo suo terzo titolo di campione del mondo (gli altri due li aveva vinti nel '75 e '77 con la Ferrari). Ha iniziato a correre molto giovane con vetture Turismo in gare in salita (la gara è stata una Mini Cooper) per poi passare a gare in pista sempre con vetture Turismo. Passato alle monoposto non le ha più abbandonate, e dopo esperienze in F.Vee e poi in F.2, è approdato alla massima formula nel 1971 disputando, con una March-Ford, il GP del suo paese.

Cabral tifava LAUDA

ESTORIL - Una delle stelle del week-end è stato Mario Araujo Cabral, detto «Nichou», l'unico pilota di Formula 1 che abbia avuto il Portogallo. Cabral, che vanta una discreta carriera a livello internazionale, fu un buon gentleman-driver negli anni '60 e '70 prima di ritirarsi in seguito a un brutto incidente. Disputò il GP del Portogallo nel 1959 (10.) e nel 1960. Gli appassionati lusitani non l'hanno scordato, se è vero che l'hanno letteralmente assalito.



MUNETA & CERRACIÒ

con Stewart e a due lunghezze da Fangio. La stanchezza non sembra averlo minimamente toccato, ha paura solo di una porta aperta che gli fa correre, per il resto avverte tutti che risponderà sino ad esaurimento a tutte le domande.

«Ho voluto che venisse, dopo tanto tempo, mia moglie Marlene a seguire questa gara in quanto avevo fiducia nei mezzi messi a disposizione per poter vincere per la terza volta il titolo mondiale».

Con una dichiarazione di tale affettuosità Niki ha voluto ringraziare forse tutte le sue tifose assiepite in tutto il mondo.

- Hai avuto problemi durante la gara?

«È stata la gara più dura da quando corro in macchina. Nessuno mi ha regalato niente, ho dovuto controllare ogni sorpasso anche per paura di arrivare a toccarmi e compromettere tutto. Johansson è stato l'osso più duro, anche perché era più veloce di me nel rettilineo».

- Eri sicuro, qualora non si fosse fermato Mansell, di arrivare secondo?

«Per Prost c'era l'imperativo di arrivare primo, per me quello di arrivare secondo se avessi voluto vincere il titolo. Mancavano 35 giri alla fine e Mansell aveva 32 secondi vantaggi. Ero sicuro di poterlo annullare negli ultimi giri. Ad un certo punto ho avuto paura in quanto ho trovato traffico in pista e ho perso 5 secondi, poi ho cominciato a forzare i tempi in quanto dovevo a tutti i costi andare a prendere e, credetemi, la grinta necessaria c'era, eccome. Avevo alla mia portata il terzo titolo e non me lo sarei fatto scappare».

color» del compagno così come Alboreto, e infine con Mansell. Arbitro del mondiale, l'inglese non è riuscito a tenersi neutrale in quel secondo posto che materialmente Lauda non aveva più il tempo di strappargli, nemmeno se avesse girato sempre nel ritmo che gli ha consentito di aggiudicarsi il giro più veloce della giornata, ed è «riuscito» a far fuori i freni. Ci fosse stato

De Angelis al suo posto, Lauda forse non avrebbe sorriso sul podio. Perché Elio, a differenza del compagno dalla Lotus, è sempre riuscito a tirare fuori il massimo durante tutto il Campionato, e ancora una volta all'Estoril la regolarità del romano ha significato per lui il premio di essere terzo assoluto nella classifica del mondiale.

Un risultato che, tenendo presente

lo strapotere esercitato dall'McLaren, esprime da solo il livello di possibilità raggiunto da De Angelis e dalla Lotus rivista da Ducarouge. Assieme al quarto posto strappato da Alboreto, che in Portogallo fidando sempre sulla regolarità «alla Lauda», è riuscito a tagliare il traguardo in zona punti, il piazzamento di De Angelis potrebbe essere di soddisfazione per i tifosi italiani.

Bonaventura Franco

- È stato un bene o un male partire dalla sesta fila?

«Visto come sono andate le cose in partenza, è stato un male, ma se fosse successo un qualcosa alla partenza, è meglio che sia partito da dietro solo che questa volta è stato più difficile delle altre volte».

- Adesso come festeggerai al titolo? Con molto riposo?

«No assolutamente, subito al lavoro, ci sono prove eppoi con la Marlboro e la Saïma sono impegnato sino a tutto dicembre».

- Che differenza c'è tra questo titolo e gli altri due?

«Più duro vincere questo, gli altri due è stato molto più facile vincerli, anche perché non avevo un avversario in casa come Prost quest'anno».

- A chi dedichi questo titolo?

«Non ho tempo per pensare a delle dediche, ma a tutti quelli che hanno creduto nelle mie possibilità».

- L'ultimo titolo vinto con la Ferrari lo puoi paragonare a questo?

«Con la Ferrari è successo tanto tempo fa e non me lo ricordo, adesso parlo e ricordo solo della McLaren e del motore TAG».

- Dove realmente hai vinto il titolo?

«Durante tutto il Campionato ho pensato insistentemente al titolo e anche quando andava male non mi perdevvo d'animo e continuavo a sperare di far bene nella prossima gara. Solo con tale determinazione è stato possibile arrivare dove sono arrivato oggi».

Ma tutti sappiamo che non è così, perché Elio non ha mai potuto lottare veramente per la vittoria, perché quando lo ha fatto il suo motore Renault lo ha tradito. Mentre Michele anche in Portogallo, come già in precedenti occasioni, nemmeno a metà gara era doppiato dalla McLaren di testa. Segno evidente che la stagione 1984 per la casa di Maranello, iniziata con la esaltante pole position Rio, è stata solo un calando sempre più vertiginoso.

Così come in rosso è il bilancio della Euroracing che, in una annata, ha mietuto più teste che successi.

Né a consolazione di Ferrari e Alfa Romeo può valere il fatto che, con il bilancio in negativo, chiudono il 1984 anche Case come Renault o Williams. Anche perché, dopo questa stagione, è più che mai chiaro che la McLaren ha in serbo una tale supremazia da poter viver di rendita anche per molta parte del prossimo Campionato.

E non solo perché tra le sue file ha due campioni come Lauda e Prost. Al di là del mezzo punto che li divide nella classifica finale del mondiale 1984, potremmo dire molto salomonicamente che avrebbero meritato entrambi di essere incoronati campioni del mondo.

è.z.



Avevano pronosticato così (sul duello Lauda-Prost)

LAFFITE - «Spero e credo che vinca il mio amico Prost. E siccome dopo due giri si romperà la Williams, potrò anche vedermi tranquillamente la corsa».

DE CÉSARIS - «Saranno le circostanze a determinare il campione. Lauda ha 3 punti e mezzo in più, è un vantaggio. Il vero campione comunque è la McLaren».

BOUTSEN - «Credo che Prost meriti di più di vincere. E poi un francese campione non può che far del bene alla Formula Uno».

LARROUSSE (d.s. Renault) - «Non mi pronuncio, non voglio che si polemizzi su un mio pronostico. Dico soltanto che nei momenti chiave come Zellweg e Monza si è visto Lauda».

ARNOUX - «Dal momento che la cosa non mi coinvolge, sono abbastanza indifferente verso chi sarà campione».

SENNÀ - «Prost è stato sempre più veloce di Lauda, è lui il vero campione, ma sul piano umano Lauda lo batte».

DUCAROUGE - «Prost è stato più veloce nel corso della stagione, ma il Lauda di quest'anno è un grande Lauda. Per me Niki parte favorito ai punti anche se sentimentamente sarei più contento che vicesse Prost».

LIGIER - «Sarà la fortuna a determinare il campione. Il titolo si giocherà sui cedimenti meccanici. Preferirei Prost, la Francia ha bisogno di un titolo mondiale».

PIQUET - «Io dico Lauda perché è più intelligente, più esperto».



Il duello finale e decisivo fra Niki Lauda e Alain Prost è iniziato molto prima della sessione non cronometrata di prove. Nelle due settimane fra il Nürburgring e l'Estoril i due si sono preparati psicologicamente per l'appuntamento decisivo, prendendosi qualche giorno di riposo in famiglia (uno a Ibiza, in Spagna, l'altro in Svizzera) e giungendo lunedì in Portogallo per studiare accuratamente il tracciato (dove Prost ha corso nel 1977 in Formula Renault). In questa decina di giorni entrambi sono stati sottoposti a una pressione enorme da parte della stampa e le loro dichiarazioni incrociate fanno parte senza dubbio di rispettivi piani tattici. Ecco in sintesi quanto hanno detto di interessante.

Cominciamo da **PROST** che senza dubbio ha dovuto subire una pressione maggiore da parte della stampa transalpina, completamente ossessionata dalla «missione storica» (l'espressione è del quotidiano sportivo francese Equipe) di cui ha investito lei stessa il piccolo pilota di Clermond. Prost, l'uomo dal morale fragile, l'uomo che è crollato tre volte in passato nello sprint finale per il titolo, l'uomo in cui alcuni vedono un nuovo Moss, un nuovo re senza corona,

PRIMA

La guerra

NIKI «la



Per la gara di Portogallo Lauda ha preso una partenza cauta, una che troppa. Troppa davanti alle due Arrows di Boutsen e pover, quasi timido di superarlo.

ha fatto piani

l'uomo che ammette che ha bisogno di crearsi problemi e che si diverte a risolverli, cerca di dare un'immagine diversa di se stesso.

«C'è qualcosa di fondamentalmente diverso rispetto al passato - afferma - questa volta non devo difendermi, anzi devo attaccare perché il challenger sono io. Per cui non devo far alcun calcolo, solo vincere. Mi sento molto più sicuro, molto più sereno, che ci crediate o no. C'è qualcosa che mi fa pensare che questa è la volta buona. E poi guardiamo bene i risultati di quest'anno. Ho controllato sempre la situazione, l'ho dominata sempre, in prova e in gara. Ho semplicemente avuto più sfortuna di lui».

- D'accordo, ma come reagisce alla pressione esterna?

«Ho semplicemente capito che i giornalisti, specie i francesi, hanno inventato molte cose su di

me. Non mi preoccupa più, non leggo più i giornali». Sarà anche vero ma sembra quasi la conferma che Prost non è cambiato in nulla.

Diversa è la musica quando Prost deve parlare del suo avversario. Da una parte non gli risparmia elogi: «È l'emulazione fra Niki e me la grande forza della McLaren. Ammiro la sua vitalità, il modo in cui è tornato alle gare e bene. Sono tranquillo di battersi con lui perché so che quando ce l'ho dietro non farà alcuna manovra stupida o pericolosa. Niki non è un giovane con la testa bruciata. Ha molta roba buona nella crapa, tanta che può permettersi il lusso di aver paura in certi momenti». Prost però non esita nemmeno a inviare qualche frecciatina ferocce: «Lauda è un mito - spiega - ma non è più invulnerabile. Basta vederlo nel fisico. Non ha

dei nervi

DURANTE

DOPO

osa che punge»

Hanno detto dopo la gara (a caldo)

Aleardo Buzzi: «Ha vinto Lauda e ne sono felicissimo, Prost ha vinto sette gran premi e sono contentissimo, una squadra così assorbita era impensabile metterla insieme e invece alla Marlboro McLaren ci siamo riusciti. Quello che è stato importante è il fatto che all'Estoril abbiamo assistito alla più bella gara del Campionato e forse ad una gara che non si vedeva da lungo tempo. C'è da dire anche che alla Marlboro McLaren sono riusciti a mettere a punto due macchine identiche, cosa difficile per una squadra di F.1. Alla fine ha vinto il titolo l'intelligenza umana sulla potenza, in quanto Lauda solo guidando con la testa non è andato allo sbaraglio compromettendo le sue chances di vittoria.

Il colloquio Lauda-Prost mentre facevano il giro d'onore:

Prost: «quando mi sono trovato in testa mi sono detto che avevo raggiunto lo schema che mi ero prefisso, dovevo assolutamente vincere».

Lauda: «Sì, ma non avevi fatto i conti con me che stavo venendo su dalle retrovie...».

Prost: «Comunque ho fatto una gara impeccabile e di più non potevo fare, gli altri si sono dovuti arrendere alla tua bravura e potenza».

Lauda: «Non essere scontento, hai fatto la gara che dovevi fare e anch'io ho fatto quello che avrei dovuto fare. Quest'anno avevamo le macchine uguali e la fortuna si è schierata dalla mia parte. Questa sera festeggeremo insieme senza rancori in quanto ambedue abbiamo fatto ciò che dovevamo fare per la squadra».

Marlene Lauda: «Non ero venuta per portare fortuna a Niki, ma solo per essergli vicina in quanto lui me lo aveva chiesto.



photocolor PHOTO 4

gere PROST

muscoli. Il mito se l'è creato lui stesso, perché adora che si parli di lui e incredibilmente è una strategia che gli ha permesso di farsi amica tanta gente. Ha una capacità di concentrazione eccezionale ma nella messa a punto dell'auto ormai siamo uguali, nonostante il mito. Sono contento che rimanga pure l'anno prossimo, non potrà avere tanta fortuna come quest'anno». Davvero non si sa se Prost è riuscito a esorcizzare lo spauracchio Lauda o se tenta solo di autoconvincersi che Lauda è umano, terrestre. Qualcuno ha chiesto a Prost di definire Lauda in tre parole. Il francese ha risposto così: «Lauda è una rosa che punge». E il francese conclude mentendo vistosamente quando dice: «Il titolo non è importante per me, è per la McLaren che voglio vincere».

LAUDA invece è sempre il solito, l'uomo tran-

quillo di sempre, oggi computer solo quando ha un casco in testa, ma tremendamente più umano, più semplice, più disponibile quando indossa il cappellino. E il Lauda seconda versione quello che ammette che è cambiato, che l'incidente e l'insuccesso negli affari lo hanno reso «più maturo, più ricco nella personalità, più aperto e anche meno stupido e meno parziale» quello che dichiara che corre «perché adoro correre, adoro le macchine» quello che si definisce «un uomo troppo sensibile, che deve spesso costruire pareti intorno a sé per proteggersi». Sulla lotta per il titolo Lauda dice: «È chiaro che voglio vincere perché solo il titolo può essere un premio a un anno di lavoro intenso, di prove, di impegno al 110 per cento. Non posso perdere questa chance. Ma titolo o meno la mia vita non cambierà, ne ho già vinti due». Strana

affermazione, quest'ultima, forse per metter le mani avanti in caso di insuccesso. Il Lauda dell'Estoril si permette persino di scherzare: «Nervoso? No. E forse questo uno sport per gente nervosa?». Più sul serio aggiunge: «Vivo allo stesso ritmo di sempre, c'è forse un po' più di tensione ma sparirà col passare delle ore. Sono esclusivamente concentrato su quanto succederà domenica».

Sul rivale dice poco, ma con sincerità e realismo: «Alain è veloce ed efficace e ciò per me è uno stimolo a far meglio. È una rivalità stressante ma non ossessionante. Se vince Prost non sarà per me un disonore. Ma se vinco io non potrò invocare la sfortuna. In materia siamo pari. Abbiamo rotto ognuno quattro volte, abbiamo entrambi fatto un errore a Dallas, lui ne ha fatto un altro in Austria, io due minori a Monaco e al Nürburgring».

Durante il week-end di gara i due protagonisti si sono concentrati sulla preparazione delle loro vetture, lasciando poco spazio ai giornalisti. Subito, sin dalla sessione esploratoria del giovedì,



Segue da
pag. 9 LA ROSA

Prost si era rivelato più veloce di Lauda e la cosa si è ripetuta venerdì, nella prima giornata di prove ufficiali, in parte corse sul bagnato. «Non c'è alcun motivo per innorvosirsi» affermava l'austriaco, alle prese con problemi elettrici e di motore sulla sua vettura. Il bicampione mondiale riusciva pure a fare dello spirito sul suo avversario, affermando: «Vincio io perché non vado nei night e non frequento principesse...». Prost, invece, si trincerava dietro un sorriso e il solito: «La macchina va bene».



Sabato mattina Lauda dichiara che «Il mio obbiettivo è qualificarmi davanti a Prost per risolvere subito la questione». Non solo non ci riuscirà, ma i persistenti problemi al motore lo condannano a un'undicesima posizione che appare preoccupante. Scuro in volto, Niki dichiara: «La cosa veramente importante è mettere bene a posto la macchina nel warm-up, la posizione non mi preoccupa, in fondo sono più o meno nella fila che ho sempre occupato quest'anno».

Prost appare invece sorridente come non mai e si lascia andare a un ottimismo forse eccessivo: «La macchina va bene, non c'è alcun problema, io sono a posto. Non credo che ci siano ostacoli sul cammino della vittoria».

Domenica mattina invece cambia il corso delle cose. Nel warm-up Lauda fa segnare il miglior tempo, anche se i cronometristi gli danno il secondo tempo dietro a Prost. Niki reclamerà affinché venga fatta l'opportuna correzione: «Sono prove che non contano nulla, ma ho fatto il miglior tempo e mi sembra che ho il diritto di chiedere che mi venga riconosciuto».

Sembra una sciocchezza, ma è forse la prova della determinazione, dello spirito che anima Lauda nella giornata decisiva. «Sono pronto - aggiunge l'austriaco - non ho elaborato tattiche particolari, sarò prudente, non commetterò alcuna follia, anche se è chiaro che dovrò rimontare posizioni. Mi basta arrivare secondo e so che lo posso fare. Sarebbe divertente vincere per mezzo punto, credo che Prost crollerà bene...».

Il francese continua con il sorriso sulle labbra, attorniato e coccolato dalla colonia francese e in particolare da Laffite, Jabouille, Ligier e Durrouge.

Come sono andate le cose lo sapete, il commento dei due protagonisti nel dopo gara li leggete a parte. Prost non poteva fare più di quanto ha fatto e ha perso comunque. Lauda ha giocato di rimessa, attaccando solo in casi estremi e gli è andata bene. Lo sguardo stralunato di Lauda e le lacrime di amarezza di Prost sul podio sono la conclusione di questo fantastico e impetuoso duello: uno dei due doveva uscirne battuto e ancora una volta è stato Prost, e la delusione deve essere cocente. Il sincero abbraccio e i complimenti di Lauda non crediamo possano consolarlo.

Alfredo Filippone



Prost si è già consolato con lo champagne: a piangere (di gioia) sul podio resta il costruttore Ron Dennis

BALESTRE giudica così

«PROST ha fatto troppi errori!»

ESTORIL - Dopo le cerimonie di rito, il presidente della FISA si è precipitato nella sala dove era stata predisposta la conferenza stampa dei due piloti Lauda e Prost. Ancora una volta, quale primo attore, gridava a tutti che all'Estoril la F.1 aveva fornito uno spettacolo senza precedenti, visto che tutti avevano fatto una gara entusiasmante: da Rosberg a Prost a Lauda, a Mansell, a Piquet a Senna. Ma quando si toccava il tasto del fatto che Prost ancora una volta non era riuscito a dare alla Francia quel titolo che rincorrono da quando si corre, aveva un momento di collera e, quasi a prendersela con Prost, ammoniva: «Il Campionato per Prost si è giocato a Monza e a Zeltweg in Austria, per essere campioni bisogna non fare errori e Prost di errori ne ha fatti...».

«Al briefing - continuava il presidente - ho chiesto ai piloti di dimostrare al mondo intero che li guardava che la F.1 è viva ed efficiente. Non c'è stato un errore, tutto è filato liscio come l'olio, non un incidente contro un altro pilota, è stato un fuoco d'artificio, il fuoco d'artificio della grande festa dell'Estoril. Viva la F.1.».

- A quando allora i festeggiamenti programmati?

«La Francia avrà un giorno un campione del mondo e quella festa è solo rimandata. I francesi sono pazienti e sanno aspettare. Visto che abbiamo aspettato 35 anni, mi auguro solo di non aspettare altrettanto».

- Può dare un voto alla gara di Niki?

«Una gara fantastica. Niki ha attaccato sempre e con intelligenza da vero grande campione del mondo. La vittoria di Niki è un simbolo per l'automobilismo mondiale. Lauda pilota che ha avuto un incidente terribile, toccato profondamente nella sua propria carne, ha avuto il coraggio di ritornare in F.1 ed ha dimostrato durante tutta la stagione di essere un nuovo Niki Lauda. Ciò sta a significare la vittoria dell'uomo sulla macchina, al punto che la gente deve capire che prima di essere sport di macchine è sport di uomini».

Nell'ultima battuta però si è voluto tradire: «Come vedete non sono sciovinista, e nemmeno nell'accento». In effetti sino a quel momento sembrava di ascoltare la voce in francese di qualcuno che normalmente parla il tedesco.

b.f.

Meccanico profeta

1

ESTORIL - Cosa pensano invece di Lauda e Prost gli uomini della McLaren? Ron Dennis, il «big boss» non vuole scomporsi. «Noi continueremo con la solita tattica - dichiara - entrambi avranno chance uguali. Io spero soltanto che il titolo non venga deciso da rotture meccaniche, che emergano le qualità individuali».

Più aperti i meccanici del team. Uno dichiarava: «Alain è più giovane, va più forte e rischia di più. Credo che vincerà lui e che fra cinque anni sarà come Lauda». Un altro invece affermava: «Per me Prost vince la gara e Lauda arriva secondo e si proclama campione. Sarà così».

2

Un punto di vergogna

Se alla fine il punticino conquistato a tavolino da Prost dopo la squalifica delle Tyrrell si fosse rivelato determinante, cosa che non è accaduta, ecco come avrebbero reagito i due attori (le dichiarazioni sono state raccolte prima della corsa): «Sarebbe spiacevole - dice Prost - anzi mi vergognerei di vincere per quel punto».

«Non cambierebbe nulla - controbatte Lauda - è un punto come un altro, la decisione della FISA è stata giusta, conforme al regolamento».

Sequestro evitato

3

ESTORIL - Piccolo giallo amministrativo-giudiziario per l'autodromo dell'Estoril. Per poco infatti non c'è scappato il sequestro dell'impianto. È successo che il proprietario di un terreno vicino alla curva in fondo al rettilineo ha affermato che nel corso dei lavori gli hanno rubato 2000 metri quadri di sua proprietà e ha sporto denuncia, chiedendo il sequestro della zona alla vigilia del GP Ma l'autorità giudiziaria ha rinviato la decisione. Di diverso parere è Abel Pinheiro, direttore dell'Autodromo, azienda di costruzioni proprietaria del circuito e autrice dei lavori. «È semplicemente una manovra pubblicitaria, un tentativo di distruggere una grande impresa qual è il GP. E poi 2000 metri quadri sugli 827.000 mq che comprendono l'intero impianto è una goccia d'acqua».

a.f.

◆ DE CESARIS. Finita la gara Andrea De Cesaris se ne è volato a Parigi dove presenzierà alla presentazione del nuovo accordo Ligier-Cagiva, con il lancio della moto ufficiale che prenderà parte alla Parigi-Dakar affidata a Hubert Auriol, ex pilota BMW, un veterano di questo tipo di gare.

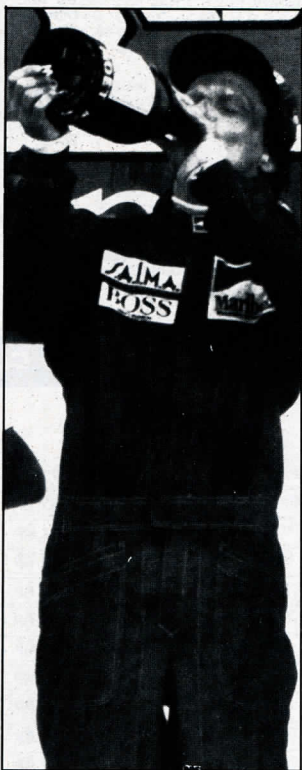
Quel mezzo punto senza valore

(ma non il guastafeste)

Nello scarno linguaggio di simboli che un F.1. può lasciare, senza dubbio quel lungo e ripetuto abbraccio di Marlene Lauda, tornata per la prima volta ai bordi di un circuito da quando suo marito è tornato alle corse, ad Alain Prost, con le mani tese a dargli amichevoli buffetti sulle guance, dimostra che in tanti, anche se non francesi, hanno provato dispiacere a sentire che solo uno, dei due protagonisti di questo splendido 1984, può essere considerato campione del mondo.

In effetti, se mai è esistita una validità per i fattori morali, è certo che tra Lauda e Prost quel mezzo punto che li divide nella classifica finale non ha alcun valore. Alain avrebbe preferito che il discorso fosse fatto per Lauda, dato che per lui è il terzo anno che viene speso. Lui, con sette vittorie in questo Campionato 1984, ha dimostrato di non meritare di essere considerato come «Alain Prost», prendendo lo spunto dal fatto che adesso il francesino ha, nel tabellone delle vittorie mondiali, le stesse sedici vittorie di Stirling Moss, l'altro grande dell'automobilismo che non è mai riuscito a conquistare il titolo mondiale, quello Stirling Moss che, tra l'altro, era stato l'ultimo vincitore del GP del Portogallo prima che questa prova tornasse in calendario quest'anno nel rinnovato circuito dell'Estoril. D'altronde Prost, anche se i francesi dicono che ha il naso storto perché è la terza volta che il mondiale gli passa sotto il naso, gode in questo momento del tifo di tutte le donne, e non solo perché è ammirato da Stephanie di Monaco, ma anche perché il sesso debole è sempre per il più sfortunato. Anni fa questo tifo era per Lauda, l'uomo dell'incidente del Nürburgring e della giornata-no del Fuji. Ma adesso Niki, come ha fatto all'Estoril, può permettersi di salire sul podio e di togliersi il cappellino perché il suo mito è talmente grande da superare anche l'atrocità delle sue cicatrici.

Protagonisti per tutto il mondiale 1984 questi due uomini, grazie anche alle loro McLaren anni luce davanti a tutte le altre macchine del «circuit» non hanno smentito la loro fama nell'ultimo, decisivo, duello portoghese. Anzi con quella doppietta hanno riconfermato, anche se su differenti piani, di essere stelle di prima grandezza, superiori a qualsiasi tensione o stress emotivo. Un ruolo che negli anni '80 spera di poter ricoprire anche Ayrton Senna. Il giovane brasiliano ha concluso la sua prima stagione da professionista con un terzo posto da manuale che, nel confermare la ritro-



Mai visto un Lauda così euforico come sul podio portoghese: il terzo titolo vale bene una bella sorsata di champagne...

vata competitività della Toleman, offre l'occasione per dire che indubbiamente la bagarre scatenatasi per assicurarsi i servizi di Senna ha tutti i motivi per essere considerata logica. Anche se abbiamo la sensazione che, nel 1985, ciò che vale Senna avrà più difficoltà a dimostrarlo, in casa Lotus, visto che qui dovrà fare i conti con un certo Elio De Angelis.

Un pilota, il romano, che nel chiedere il mondiale 1984 al terzo posto della classifica generale ha potuto offrire solo una pallida idea del suo campionario di qualità, che tutti sappiamo essere ben maggiore del solo fatto di saper sempre correre, con la testa, al limite proprio e della vettura, e mai oltre. Tradito dal motore a metà stagione, quando era il momento di giocare le sue carte al meglio, De Angelis ha trovato lo spunto da queste disavventure

LA POSSIBILITÀ di fare la propria corsa è un diritto che ogni pilota pretende di poter esercitare, in qualsiasi occasione. E Lauda, nonostante le battute che faceva prima del via a quelli della Renault o a Senna («Se mi lasciate passare giuro che parlo bene di voi dopo, nelle dichiarazioni alla stampa») non si aspettava favori da nessuno. Però in parecchi hanno male interpretato la libertà di pensare a se stessi. Il più plateale è stato Johansson. Al volante di una vettura come la Toleman che ha dimostrato di gradire le curve dell'Estoril quasi come le McLaren, lo svedese ha pensato di poter avere la sua grande occasione di fare una corsa da zona punti, vista la fatica che Lauda ha dovuto fare per superarlo. Questo anche se, a discolpa di Johansson, c'è da dire che indubbiamente sui rettilinei la sua macchina aveva uno spunto di velocità pura superiore a quello della monoposto dell'austriaco.

In ogni caso quello che è stato evidente, e che tutti hanno potuto vedere dalle tribune dell'autodromo portoghese così come dalle immagini della televisione, a condannare lo svedese sono state la grinta e la decisione messe in atto per interpretare questo ruolo di «guastafeste».

Una cosa fin troppo anomala in una giornata in cui in parecchi avevano dimostrato di non voler essere arbitri del mondiale, a cominciare da Piquet al via e da De Angelis, Tambay, Alboreto e Senna in seguito. L'unico che era in sintonia con Johansson è stato l'altro scandinavo Rosberg. Gli otto giri iniziali in cui ha tenuto dietro Prost sono impressi negli occhi di tutti. Buon per Lauda che, quando Niki se lo è trovato davanti, il finlandese aveva già il motore in calando, altrimenti non sappiamo se avrebbe avuto la grinta che Prost aveva dovuto sfoderare per ridurre alla ragione Keke. Sempre per la grinta, finisce in questa ultima «pagella degli errori» Mansell. Senza quella sua frenata al limite, il mondiale avrebbe avuto un finale diverso. D'altronde che non appena i riflettori gli si puntano addosso non sappia mantenersi proprio «Mansuet», lo sapevamo da Montecarlo o da Detroit, e quindi non fa meraviglia che sia riuscito a sciupare anche il secondo posto dell'Estoril, che a quel punto nessuno poteva insidiargli.

Certo che con lui e Rosberg in squadra, Williams il prossimo anno può proprio aspettarsi di tutto, dall'impresa esaltante all'errore clamoroso. E non certo per quella stanchezza che a volte prende anche i grandi campioni. Per riferimenti, vedi il Piquet delle ultime gare. A Monza è salito sul cordolo, al Nürburgring ha sbagliato la partenza, in Portogallo si è girato dopo pochi metri. Cosa pensare? Non certo che non sa più andare in automobile. Forse, invece, si può pensare che, perso assieme al mondiale lo stimolo di vincere, adesso Nelson quando è al volante pensa più alla barca o agli aerei, o meglio all'elicottero che con i soldi della Pirelli potrà tra qualche giorno concedersi come ennesimo e costoso gadget della sua professione.

Eugenio Zigliotto

per dimostrare anche di avere un carattere a tutta prova, vale a dire un'altra delle qualità che devono figurare nel bagaglio di un vero campione. Come Niki Lauda ha, con abbondanza di argomenti, dimostrato da molto tempo.

◆ **STREIFF.** Felice come una Pasqua, Philippe Streiff si è calato per la prima volta al volante di una Renault F.1 per pilotarla in gara. Prima delle prove è stato pesato e ha fatto riscontrare un peso di 77 kg.

◆ **TAMBAY.** Patrick Tambay era reduce da una settimana sfortunata passata in Bretagna, in attesa del vento il generalmente così abbondante per provare il catamarano del francese Loiseux. Con questa barca ha comunque intenzione di fare qualche bel giro, nelle Antille, nel periodo di Natale.

◆ **HUNT.** Fra gli ospiti di riguardo anche James Hunt. L'ex campione del mondo abita poco lontano, a Marbella sulla Costa del Sol spagnola. L'inglese come suo solito era accompagnato da tre belle ragazze. È stato ospite della sua ex scuderia, la McLaren, anche se gli uomini del team rosso-bianco non se ne sono occupati molto: avevano altro a cui pensare.

◆ **LAFFITE.** Jacques Laffite è stato il primo ad arrivare in Portogallo anche per allenarsi per un torneo di golf che si disputava nei giorni del GP nel locale campo, che Laffite conosce fin dal 1973, quando veniva a correre in F.2.

◆ **GHINZANI.** Nuovo sponsor sul casco di Piercarlo Ghinzani: si tratta della «G and G Benvenuti», l'azienda del suo ex direttore sportivo dai tempi della F.3, Giorgio Benvenuti, che continua a seguirlo con simpatia.

10
9
8
7
6
5
4
3
2
1

ORE 15,48

(locali)

Marlboro



LAUDA è campione del mondo!

ESTORIL - Le ultime prove del mattino avevano ribadito che la lotta, come previsto, era da attendersi in casa McLaren, con un Lauda ancora fiducioso e un Prost che non poteva che vincere. Intanto, in sala stampa, si intrecciavano le scommesse, e bisogna dire che la percentuale era abbastanza equilibrata per tutti e due. Una gara, insomma, tutta da vedere.

Dopo una sfilata di macchine antiche, e l'esibizione aerea di un rumorosissimo F 16 subito seguito dal solito Harrier, ecco le F.1 in pista, puntuali ad onor del vero. Il via viene dato, con 27 macchine schierate, alle 14.33. In prima fila Piquet pasticcia un pochino, rallentando anche quelli che ha dietro, e ne approfitta il solito Rosberg che azzecca una partenza-bomba e alla fine del rettilineo è al comando del plotone davanti a Mansell, Prost e Piquet. Lauda invece, nelle retrovie, parte con la solita prudenza tanto da farsi superare da entrambe le Alfa Romeo.

Al primo passaggio l'arrembante Rosberg è al comando davanti a Mansell, Prost, Senna, Alboreto, De Angelis, Tambay, Warwick, Johansson, Cheever, Lauda, Patrese, Boutsen, Surer, Winkelhock, De Cesaris, Arnoux, Streiff, Laffite, Hesnault e Ghinzani. Piquet è già vittima di un testa-coda.

Prost si fa subito avanti e al secondo passaggio transita al secondo posto mentre Warwick passa il compagno di squadra Tambay. Il primo a fermarsi, al lato della pista con il motore fuori uso, è Philippe Alliot, mentre Lauda nel corso del terzo giro passa Surer conquistando la decima posizione.

Al quarto giro Prost è già alle calcagna del fuggitivo Rosberg, seguito non lontano da Mansell, Senna e Alboreto. Al sesto giro, alla fine del rettilineo, Prost ci prova all'esterno, ma Rosberg gli tira una staccatona che lo costringe a ripensarci. Il giro dopo Prost ci prova all'interno, ma ancora una volta Rosberg chiude la porta bruscamente, mentre Lauda dietro passa Tambay. Si ferma sul percorso lo svizzero Surer, per problemi elettrici al suo BMW e Palmer entra ai box per far controllare la sospensione anteriore.

All'ottavo passaggio Prost forza i tempi, esce prima dalla scia di Rosberg e riesce a infilarsi alla staccata, ponendosi al comando della gara e allontanandosi rapidamente. Arriva anche Mansell che si trova anche lui Rosberg da superare.

E non sarà un ostacolo facile se, alla fine del rettilineo del nono giro, i due si affrontano in staccata toccandosi leggermente, con Rosberg che non molla la posizione.

GIRI 10

1. Prost 14'45"990; 2. Rosberg 14'52"343; 3. Mansell 14'52"644; 4. Senna 14'58"261; 5. Alboreto 14'59"579; 6. Warwick 15'01"072; 7. De Angelis 15'01"559; 8. Johansson 15'01"906; 9. Lauda 1'02"530; 10. Tambay 15'09"234; 11. Cheever 15'10"720; 12. Patrese 15'14"408; 13. Boutsen 15'15"867; 14. Winkelhock 15'16"852; 15. De Cesaris 15'20"833.

Anche Mansell passa Rosberg

All'undicesimo passaggio Mansell insiste, e finalmente ce la fa a passare questa volta all'interno della Williams; la situazione è quindi Prost, Mansell, Rosberg, Senna, Alboreto, Warwick, De Angelis, Johansson, Lauda, Tambay. Al 13. giro entra ai box Warwick, cambia gomme e riparte subito, mentre Mansell il giro dopo, forzando al massimo, ottiene il primo buon giro veloce in 1'25"430, subito battuto da Prost in 1'25"143. Dopo soli 17 giri Prost doppia Gartner, poi Baldi, mentre il giro dopo De Angelis molla quando basta per far passare sia Johansson che Lauda.

Dietro, le posizioni si sono abbastanza stabilizzate, con Laffite che entra ai box prima del ventesimo giro per cambiare le gomme e riesce di gran carriera. Fra i primi 15 ricompare Piquet, che sta risalendo con convinzione.

GIRI 20

1. Prost 29'05"089; 2. Mansell 29'12"192; 3. Senna 29'30"984; 4. Rosberg 29'32"731; 5. Alboreto 29'33"322; 6. Johansson 29'33"982; 7. Lauda 29'34"210; 8. Tambay 29'36"679; 9. De Angelis 29'37"907; 10. Cheever 29'52"550; 11. Patrese 29'56"751; 12. Boutsen 29'59"652; 13. Winkelhock 30'02"365; 14. De Cesaris 30'02"902; 15. Piquet 30'05"984.

Lauda si sveglia

Prost continua a galoppare al comando senza alcun problema seguito a distanza di sette secondi da Mansell, poi Senna e poi un gruppetto che comprende Rosberg, Alboreto, Johansson e Lauda che non ce la fa a farsi avanti perché lo svedese, pur con un baffo storto, ha una macchina velocissima in rettilineo.

Dopo 22 giri si gira Streiff e perde la sua 17. posizione. Il giro dopo Laffite è di nuovo ai box per un controllo e riparte. Lauda si impegna, ma senza molta convinzione. Si ferma lungo il tracciato, e rientra a piedi, il belga Boutsen con un semiasse fuori uso. Al 26. passaggio Lauda, rendendosi conto che in rettilineo non ce la può fare, riesce a sorprendere Johansson all'interno della «esse» e di slancio lo supera, costringendolo anche a una frenatona in curva.

Scatenato, Lauda insiste nella sua azione e al 27. giro salta letteralmente Alboreto in rettilineo. Al 29. Johansson si ferma un istante ai box per far controllare la sua Toleman e perde una ottima posizione, mentre Lauda passa anche Rosberg al 31. giro portandosi in quarta posizione. Nel frattempo aveva sostato al box anche Piquet, che riparte velocemente dopo aver sostituito i pneumatici rovinati nel testa-coda iniziale.



*E Lauda? Eccolo cercare cautamente di farsi luce nel gruppetto dei secondi, prece-
duto qui da De Angelis e da Johansson
che sarà la sua bestia nera per tutto il GP*



*Quando ormai Lauda disperava di potercela
fare ad arrivare secondo, Nigel Mansell
molla di colpo: è rimasto senza freni, e non
gli resta che rientrare adagio ai box*

Dalla volata fino al 52° al gran «ralenti» finale

Ecco secondo le posizioni di classifica di giro in giro, chi nel corso della gara poteva fregiarsi del titolo di campione del mondo: al primo giro indato era virtualmente Prost perché grazie ai 4 punti del terzo posto che occupava dietro Rosberg e Mansell superava di mezzo punto Lauda, in quel momento solo undicesimo. Il vantaggio di Prost cresceva a 2,5 punti al 2. giro

1. giro

3. Prost (66,6 punti)
Prost campione del mondo
11. Lauda (66 punti)

2. giro

2. Prost (68,5 punti)
Prost campione del mondo
11. Lauda (66 punti)

4. giro

2. Prost (68,5 punti)
Prost campione del mondo
10. Lauda (66 punti)

9. giro

1. Prost (71,5 punti)
Prost campione del mondo
9. Lauda (66 punti)

27. giro

1. Prost (71,5 punti)
Prost campione del mondo
5. Lauda (68 punti)

30. giro

1. Prost (71,5 punti)
Prost campione del mondo
4. Lauda (69 punti)

32. giro

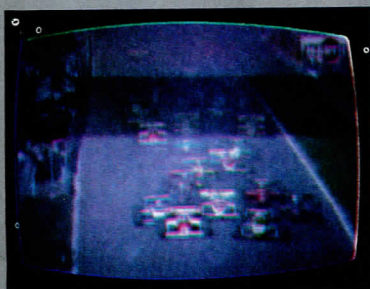
1. Prost (71,5 punti)
Prost campione del mondo
3. Lauda (70 punti)

52. giro

1. Prost (71,5 punti)
Lauda campione del mondo
2. Lauda (72 punti)

quando superava Mansell mentre Lauda restava dietro. Al 9. giro sfiorava il massimo divario (5,5 punti) poiché Prost passava al comando mentre Lauda era solo nono, avendo superato Cheever e Tambay. Al 18. giro Lauda saliva al settimo posto passando Warwick e De Angelis ma non cambiava il vantaggio di Prost: questo scendeva a 3,5 punti al 27. giro a quando Lau-

da superava Johansson e Alboreto salendo al quinto posto. Al 30. giro il vantaggio di Prost era solo di 2,5 punti poiché Lauda scavalcava anche Rosberg: al 32. giro Prost deteneva solo 1,5 punti perché Senna doveva cedere il terzo posto a Lauda e al 52. giro Lauda passava in vantaggio (0,5 punti) quando Mansell rallentava fino a perdere il secondo posto



Al via dell'ultimo GP dell'anno, gli uomini della prima fila, Piquet e Prost, si fanno sorprendere da Rosberg, che all'esterno supera tutti e si infila per primo nella curva



Con Rosberg davanti, cominciano i guai per Prost che ci prova un po' dappertutto e da tutte le parti. In questa occasione è all'esterno, ma deve ovviamente mollare



In un modo o nell'altro Prost va in testa, ed è il turno di Mansell a cercare di passare il finlandese: in questa occasione i due futuri compagni di squadra quasi si toccano



Il debuttante in Portogallo era Philippe Streiff, con la terza Renault. Comportatosi dignitosamente in prova, in gara si è anche girato prima di rompere il cambio



Nella sua rincorsa a Prost, una volta liberatosi di Rosberg, Mansell non ha fatto complimenti: qui doppia Ghinzani e passa sul filler, sollevando una fumata bianca



Poco più indietro, Alboreto sta dando la caccia a Senna, ma incappa in questo testa-coda da cui si riprenderà appena in tempo per non farsi passare da De Angelis



Poco prima della fine, ancora la sfortuna si abbatte su Ghinzani, che rompe il suo motore in una clamorosa nube bianca, in cui gli altri si infilano con difficoltà



Prost ha già vinto, tocca a Lauda tagliare il traguardo «scortato» da Piquet e Lafitte: un secondo posto che vale il terzo titolo di campione del mondo piloti



Il giro d'onore di Niki, con il dito indice alzato e la sovra-impressione che lo dà campione del mondo. Per lui l'incubo è finito, per Prost invece è appena cominciato



LA PROVA DEL NOVE

LA SQUADRA PIÙ

MCLAREN. Ancora una volta quest'anno senza il minimo problema in gara: due macchine partite e due macchine arrivate ai primi due posti.

LA SQUADRA MENO

ALFA ROMEO. Problemi per Cheever ancora al cambio che si è bloccato, mentre Patrese ha caracollato nelle retrovie senza poter mai essere competitivo.

IL PILOTA PIÙ

LAUDA. Il campione del mondo ha effettuato sei sorpassi e senza che nessuno gli regalasse niente è arrivato alle costole del compagno nemico Prost.

IL PILOTA MENO

PIQUET. Questa volta l'ex campione del mondo è incappato in due errori nello stesso giro, al via e poche centinaia di metri dopo, quando è finito in testacoda compromettendo la sua corsa.

L'UOMO CHIAVE

MANSELL. Alla sua ultima gara in Lotus ha fatto il possibile per rimanere a sandwich tra le McLaren, ma per il cedimento dei freni non ce l'ha fatta e ha dovuto ritirarsi.

LA RISCOPERTA

SENA. Questa volta il brasiliano non ha veramente fatto il minimo errore e con una macchina ben a punto è riuscito a stare a lungo nella scia dei primi terminando meritatamente sul podio.

TECNICA PIÙ

MOTORE PORSCHE. In tutte le situazioni il sei cilindri consuma poco e viaggia velocissimo, con una affidabilità totale.

TECNICA MENO

AERODINAMICA FERRARI. Anche questa volta quando c'è stata una curva in appoggio la Ferrari è andata in crisi e i due hanno dovuto remare a lungo.



Rosberg ha tenuto duro in testa sin che ha potuto, resistendo a lungo agli attacchi prima di Prost e poi di Mansell, che si nota sullo sfondo.

Sotto, Lauda, Ghinzani e Piquet. Il campione del mondo uscente ha sciupato tutto il suo bel lavoro in prova con un testacoda alla terza curva, ma è comunque riuscito a risalire fino al sesto posto. Tagliato il traguardo, è stato lui il primo a congratularsi con il suo degno successore

L'altalena dei giri veloci

giro	pilota	tempo	media
6.	Mansell	1'27"005	179,989
9.	Prost	1'25"483	183,193
15.	Mansell	1'25"430	183,307
16.	Prost	1'25"143	183,924
28.	Prost	1'24"444	185,486
33.	Prost	1'23"548	187,434
39.	Prost	1'23"452	187,652
51.	Lauda	1'22"996	188,683

♦ **VERIFICHE.** Ultima verifica della stagione all'Estoril per Gabriele Cadringher, che fa passare sulla bilancia tutte le macchine arrivate, delle quali sono state controllate anche tutte le altezze, risultate regolari.



♦ **TOLEMAN.** Strani marchi «trilobati» si sono visti sulla macchina di Sena, da questa gara... pare si tratti del marchio del luppolo, la pianta base per

fare la birra, che lo sponsor Carlsberg apprezzerrebbe molto, specie per un raduno di venditori di questa Casa in questi giorni in Portogallo.





GIRI 30

1. Prost 43'18"586; 2. Mansell 43'25"602; 3. Senna 43'59"452; 4. Rosberg 44'02"236; 5. Lauda 44'02"357; 6. Alboreto 44'06"331; 7. Tambay 44'12"640; 8. De Angelis 44'13"306; 9. Patrese 44'31"308; 10. Winkelhock 44'42"776; 11. Johansson a 1 giro; 12. De Cesaris a 1 giro; 13. Arnoux a 1 giro; 14. Piquet a 1 giro; 15. Hesnault a 1 giro.

Cheever sblocca il cambio

Se non varia molto il distacco tra i primi due, Prost e Mansell, ora si fa sotto minacciato da Lauda che è incollato a Senna tanto da riuscire a superarlo alla fine del rettilineo nel corso del 33. giro. Gli rimane Mansell, che è molto lontano, ma la corsa non è che alla metà della sua durata. A pieni giri, oltre a Prost, Mansell e Lauda, sono anche Senna, Rosberg, Alboreto, Tambay e De Angelis, mentre primo dei doppiati è Patrese. Il suo compagno Cheever è più lontano per una fermata ai box per far sbloccare il cambio.

Arnoux continua non molto veloce per un problema al pneumatico posteriore. Prost, al comando, forza ancora fino ad abbassare il record della pista a 1'23"452, ma tutti gli occhi sono rivolti su Mansell, tra le due McLarens, che nel doppiaggio multiplo di Baldi e Gartner passa sul filler facendo una gran fumata... ma senza arresto.

GIRI 40

1. Prost 57'27"217; 2. Mansell 57'43"682; 3. Lauda 58'12"444; 4. Senna 58'25"736; 5. Alboreto 58'26"903; 6. Tambay 58'39"827; 7. De Angelis 58'40"592; 8. Rosberg a 1 giro; 9. Patrese a 1 giro; 10. Winkelhock a 1 giro; 11. De Cesaris a 1 giro; 12. Piquet a 1 giro; 13. Arnoux a 1 giro; 14. Warwick a 1 giro; 15. Berger a 2 giri.

Alboreto in testa-coda

Fermatosi Rosberg col motore in crisi ed Hesnault per problemi elettrici, la corsa continua senza scossoni, con Lauda che guadagna leggermente ma non in maniera tale da preoccupare Mansell (e Prost...).

Al 44. giro va in testa-coda Alboreto che era quinto, ma riesce a riprendere senza grossi problemi. Lauda forza i tempi, sentendo il titolo mondiale vicino, e per andare a prendere Mansell rischia nei doppiaggi, specie con Cheever e Johansson, e poi con De Cesaris. Si ferma anche Streiff con problemi al cambio mentre Prost, che mantiene il suo ritmo, doppia Alboreto dopo 49 giri, tenendosi sempre Mansell a debita distanza. Ora il pubblico è tutto per Lauda, proteso in un inseguimento disperato, davanti a Senna. A un giro sono Alboreto, De Angelis, Tambay, Patrese e Winkelhock che continua senza marcia, la seconda, che ha rotto da diverso tempo.

GIRI 50

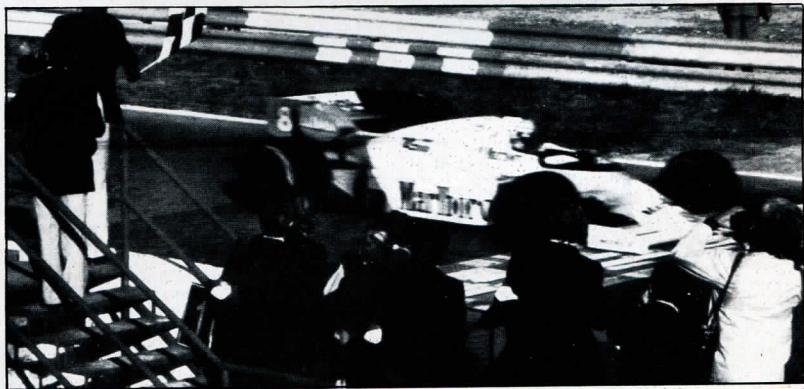
1. Prost 1.11'32"750; 2. Mansell 1.11'50"746; 3. Lauda 1.12'20"176; 4. Senna 1.12'43"714; 5. Alboreto a 1 giro; 6. De Angelis a 1 giro; 7. Tambay a 1 giro; 8. Patrese a 1 giro; 9. Winkelhock a 1 giro; 10. Piquet a 1 giro; 11. De Cesaris a 1 giro; 12. Arnoux a 1 giro; 13. Warwick a 1 giro; 14. Berger a 1 giro; 15. Johansson a 1 giro.

Un direttore Tutti i pesi delle F.1 all'Estoril

«scomodo»

ESTORIL - In mezzo a tutto il putiferio scatenato dallo scontro frontale fra AC Monaco e FISA, una nota ironica. Senza farlo apposta gli organizzatori portoghesi hanno scelto come direttore di gara il notissimo Amedée Pavesi, più volte «rifutato» da Balestre per dirigere il GP monegasco. «Sono felice e fiero di dirigere questo importantissimo GP - ha detto Pavesi - e sono toccato dall'umiltà degli organizzatori che hanno preferito scegliere un uomo più esperto anche se straniero. Ma non voglio personalismi: sono qui per dirigere un'orchestra, non per fare il divo. L'Estoril è un circuito bellissimo e ammiro il lavoro che è stato fatto».

	venerdì	sabato	domenica
Piquet	569	583-545	566
Winkelhock	-	-	567
Laffite	-	572	568
Rosberg	-	556	-
Prost	567-578	589-572-574	555
Lauda	647-570	555-550	553
Alliot	-	596	-
Palmer	582	590	-
De Angelis	549-545	545	559
Mansell	562-578	-	-
Berger	565	564-579-561	579
Tambay	-	566	563
Warwick	593-604-567-591	-	-
Surer	595-581-586	583	-
Boutsen	592	585	-
Senna	-	-	561
Johansson	-	-	549
Baldi	597	574-579	-
Patrese	545	-	569
Cheever	586	568	558
Ghinzani	-	600	-
Hesnault	-	-	-
De Cesaris	619-569	601	607
Alboreto	602	565-594	577
Arnoux	583-561	-	579
Gartner	606	558-599	-
Streiff	-	-	-
Brabham BMW	569	-	-
Williams Honda	-	-	-
McLaren TAG	-	-	-
McLaren TAG	-	-	-
RAM Hart	-	-	-
RAM Hart	-	-	-
Lotus Renault	-	-	-
Lotus Renault	-	-	-
ATS BMW	-	-	-
Renault T	-	-	-
Renault T	-	-	-
Arrows BMW	-	-	-
Arrows BMW	-	-	-
Toleman Hart	-	-	-
Toleman Hart	-	-	-
Spirit Hart	-	-	-
Alfa Romeo T	-	-	-
Alfa Romeo T	-	-	-
Osella Alfa	-	-	-
Ligier Renault	-	-	-
Ligier Renault	-	-	-
Ferrari T	-	-	-
Ferrari T	-	-	-
Osella Alfa	-	-	-
Renault T	-	-	-



14 secondi dopo Prost, ecco un'altra McLaren passare sotto la bandiera a scacchi all'Estoril: è quella di Lauda, che per solo mezzo punto mantiene la testa mondiale. Per Niki è il terzo titolo

Cronometri alla mano, il distacco tra Prost, Mansell e Lauda non sembra cambiare molto, tranne al 51. giro quando, inspiegabilmente, l'inglese della Lotus transita con grande ritardo. Era incappato in un testa-coda, lui sostiene per un problema di freni, e per una perdita appunto nel sistema frenante non può più continuare raggiungendo i box salutandolo con la manina... Lauda gli è sopra come un falco: sono le 15,48 ora locale, e Niki sente in quell'istante di avere il titolo in tasca. Infatti dal 52. passaggio è secondo, pur molto lontano da Prost, ma lui che è un computer sa che quel mezzo punto di vantaggio è più che sufficiente. Al 53. Prost è sempre al comando davanti a Lauda e Senna, a un giro Alboreto, De Angelis, Tambay, Patrese, Piquet, Winkelhock e De Cesaris: a due di Arnoux e Johansson, mentre si ferma in una via di fuga Warwick, abbandonando la corsa.

GIRI 60

1. Prost 1.26'06"911; 2. Lauda 1.26'46"386; 3. Senna 1.27'00"998; 4. Alboreto 1.27'16"812; 5. De Angelis a 1 giro; 6. Tambay a 1 giro; 7. Piquet a 1 giro; 8. Patrese a 1 giro; 9. Winkelhock a 1 giro; 10. De Cesaris a 1 giro; 11. Arnoux a 1 giro; 12. Johansson a 1 giro; 13. Gartner a 1 giro; 14. Berger a 1 giro; 15. Baldi a 1 giro.

La fumata di Ghinzani

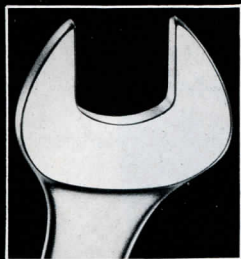
Ormai i primi tirano i remi in barca. Prost ha già avuto dal box la feroce notizia di avere il compagno di squadra alle calcagna, e quindi di aver perso per la terza volta il titolo mondiale. Ne approfittano per sdoppiarsi Alboreto e De Angelis, mentre in un «rush» finale Piquet ruba la sesta posizione a Tambay. L'ultimo brivido lo dà lo sfortunato Ghinzani che, con una «fumaton», annuncia il suo ritiro, mentre già si prepara il podio festoso per i due giganti della McLaren, che sarà completato da un terzo campione nascente, quell'Ayrton Senna

Leopoldo Canetoli

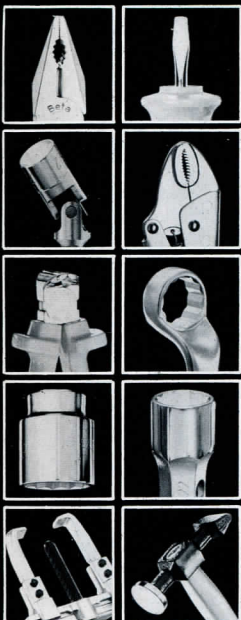
Alfisti assaliti

◆ **BENETTON.** Luciano Benetton era presente a questa ultima prova in Portogallo anche perché ha aperto diversi negozi in questa zona. Il mercoledì prima della gara era stata portata una macchina a Porto, assieme ai piloti che hanno dovuto battere in ritirata assaliti dai fittissimi portoghesi... Il giovedì la scena si è ripetuta a Cascais.

Beta UTENSILI



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



Beta UTENSILI

20050 Sovico (Mi)

◆ **PALLONE.** In attesa di prendere il via in mattinata, dopo un paio di ore di rinvio per mancanza di visibilità il venerdì, è saltato fuori il solito pallone in pista e i meccanici si sono messi a giocare. Prima che arrivasse il classico carabiniere che ha richiesto la palla. L'intervento di Mansell, e poi degli altri piloti, non è riuscito a far restituire il corpo del reato, tra i fischi del pubblico che se la prendeva con le forze dell'ordine.

dei piloti



LE PAGELLE

delle squadre

DE ANGELIS 7

Finisce il 1984 non solo come il migliore dei nostri, ma anche come il migliore tra quelli che non guidavano una McLaren e non è un'impresa da poco, visti i limiti del motore Renault per molta parte della stagione. E perché no, anche quelli del radiale Goodyear

ALBORETO 6

Quarto nel mondiale in altri tempi sarebbe stato un bel risultato, ma per le ambizioni e soprattutto per le possibilità di Michele è adesso un risultato che gli va un po' stretto.

PATRESE 6

I consumi gli hanno imposto di correre alla Lauda e, sorpresa! Riccardo sembra possa riuscirci molto bene.

CHEEVER 6

Finisce la stagione in crescendo e la prestazione dell'Estoril lo conferma per l'ennesima volta.

DE CESARIS 6

Nell'atmosfera di liquidazione della Ligier è rimasto l'unico a tenere la voglia e la grinta di fare qualcosa.

BALDI 6

Non poteva che difendersi, vista la macchina che ha per le mani, e lo ha fatto al meglio.

GHINZANI 6

Come tanti altri lui il suo dovere lo fa sempre, purtroppo però altrettanto non si può dire del suo mezzo meccanico.

◆ **OSELLA.** Il costruttore torinese, che aspetta gli ultimi giorni di ottobre per sapere con esattezza dove orientarsi per la prossima stagione, continua a pensare alla F. 3.000 e potrebbe realizzare un paio di queste macchine utilizzando le vecchie scocche F.1, quelle disegnate da Southgate. Poi non dimentica l'America e pensa di poter fare un paio di Can Am, magari una per Mauro Nesti, che la chiede in assistenza.

◆ **SAIMA.** Prima di sapere come sarebbe finito il mondiale, alla Saima hanno deciso di festeggiarlo in ogni modo a Milano il primo novembre al Vogue, un locale di gran moda, con entrambi i piloti Prost e Lauda presenti. Potrebbe essere anche una serata d'addio, visto che non è affatto certo che la Casa di trasporti resti per l'anno prossimo con la McLaren, che sarebbe già pronta a sostituirla con la Shell.

MCLAREN

Un mondiale con il doppio dei punti degli altri costruttori grazie ai 12 successi e ai cinque secondi posti taglia la testa a qualsiasi dubbio su quale sia la miglior macchina e il miglior team visti nel 1984.

TOLEMAN

Ha trovato nel finale di stagione, proprio all'indomani di bufere interne ed esterne che avrebbero messo in ginocchio team con le spalle molto più forti, la formula per passare nel ristretto circolo dei team competitivi.

BRABHAM

Certo perdere il numero «uno» è seccante ma era comunque logico aspettarsi qualcosa di più della sequenza di pole position.

RENAULT

Le prestazioni in crescendo delle ultime gare non hanno avuto riscontro in Portogallo. Che sia dipeso dal fatto di avere tre macchine da seguire?

FERRARI

Come la Renault, sul misto portoghese ha perso lo smalto messo in mostra in Germania. Adirittura siamo ritornati alla umiliazione del doppiaggio dopo nemmeno metà gara.

LOTUS

Il potenziale rimane elevatissimo, ma c'è sempre qualcosa che non gira a dovere, sia che la colpa sia da imputare ai freni, come fa Mansell, o da imputare al pilota come ha fatto il box inglese.

ARROWS

L'ultima tappa di un Campionato può facilmente indurre ad anticipare il riposo e la cosa si è puntualmente verificata per il team di Oliver.

OSELLA

Ancora una volta la sola considerazione è che il costruttore torinese non ha le strutture per poter seguire due macchine.

LIGIER

In fase di smobilizzazione lo era già da prima dell'Estoril e la corsa portoghese non ha fatto che dare l'ultimo tocco.

WILLIAMS

Rosberg è riuscito per qualche giro a fare forse anche di più del dovuto. Ma i problemi comunque rimangono in tutta la loro evidenza.

ALFA ROMEO

Senza idee da tempo, il team milanese si è rifugiato nel piccolo cabotaggio ma non è quello che si aspettano tifosi e sponsor da una squadra così.

RAM

La domanda più immediata è: cosa possono fare queste macchine con un Brian Hart come quello delle Toleman? La risposta forse al prossimo anno.

ATS

Probabilmente per la squadra tedesca era l'ultima corsa della sua storia. Non ha fatto niente per farla ricordare.

SPIRIT

Dubbi e problemi prospettatisi nelle quindici corse precedenti era logico che non potessero essere cancellati in un colpo solo.

◆ **CANON.** Oltre ai tecnici giapponesi della Honda, al box Williams si son visti altri giapponesi, quelli della Canon che dalla prossima stagione figurerà come nuovo sponsor al posto della Saudia.

◆ **NEW YORK.** Finalmente si è saputo che il Gran Premio di New York è stato richiesto dalla FOCA con il permesso delle autorità sportive americane e il sostegno finanziario di un promotore.

F1
ci rario
PORTOGALLO

Cala il sipario sui G.P. ma non sul MERCATO PILOTI

Tutti vogliono Andrea



LE NELLE
DI FRANCO DIMENTICO

De Cesaris, qui alle prese con il debuttante Streiff, è attualmente il pezzo più pregiato del mercato piloti

fotocolore PHOTO 4

I piloti arbitri del rischio

ESTORIL - Tra i piloti e la FISA è stata stabilita una procedura per le decisioni presenti e future che verranno prese in materia di F.1 Il «comitato di lavoro» dei piloti ha incontrato il presidente della FISA all'Estoril per esternare all'autorità sportiva la risoluzione presa di comune accordo secondo la quale ogni decisione presa deve essere prima sottomessa al loro giudizio. Innanzitutto hanno provveduto a sostituire in commissione F.1 Pironi con Alboreto. Quindi hanno fatto capire che i nuovi regolamenti approvati sino al 1990 dovevano essere rivisti in alcuni punti, soprattutto per ciò che riguarda la riduzione della cilindrata e le prove di qualificazione. Lauda, Alboreto, Boutsen, Piquet e Warwick hanno voluto far capire che il continuo crescere dei costi potrebbe mettere in difficoltà alcune squadre che alla fine si troverebbero nell'impossibilità di continuare, riducendo quindi anche il numero di piloti ingaggiati nella corsa al titolo mondiale. Il piatto forte della discussione è stato invece il regolamento imposto a partire dal 1986 (con esperimento nel 1985) delle prove di qualifica. Giustamente i piloti concordemente affermano che quando si vuole cambiare un qualcosa bisogna trovare un sistema che funzioni meglio, e non peggio.

È parere comune di piloti che, se si vuole ridurre il rischio attuale, non lo si può fare con il sistema dei cinque giri consecutivi: anzi, tale sistema andrebbe ad aumentare i rischi, moltiplicando per cinque la possibilità di incidenti gravi.

Se realmente si vuole ridurre il rischio, allora è più logico dare un solo treno di gomme da qualifica. Ma dall'altra parte si oppone lo spettacolo per il pubblico, che verrebbe a mancare. In effetti si dimezzerebbe la parte spettacolare. Allora, se si tratta di salvare lo spettacolo - è l'idea dei piloti - val la pena di aumentarlo, permettendo cinque treni di gomme da qualifica a tutti i piloti. È stata totalmente esclusa la possibilità di far partire i piloti a scaglioni, in quanto le condizioni della pista possono cambiare da un momento all'altro e qualcuno potrebbe essere avvantaggiato non dalla sua macchina ma dalle condizioni atmosferiche.

Al momento nulla è stato deciso, tranne il fatto che il comitato dei piloti dovrà essere informato, per poi discuterne, di tutti quei problemi che dovessero essere presi in esame dall'autorità sportiva.

b.f.



BMW nell'85 dalla F.1

AUDI (subito) dai rallies

2 RITIRI ?

MONACO - Al recente Gran Premio d'Europa al Nürburgring, era per la prima volta presente anche il capo della BMW, signor Eberhardt Von Kuenheim. Arrivato il sabato mattina, si faceva illustrare la Brabham-BMW Formula 1 da Dieter Stappert e Paul Rosche. La ragione di questo interessamento è nota: il contratto fra la BMW e la Brabham scade alla fine dell'anno prossimo, e visto che Ecclestone pare disposto a prendere i motori Ford turbo che sta costruendo la Cosworth, non è da escludere che la BMW si ritiri a fine '85. Dice Von Kuenheim: «Nel 1986 dovremo concentrarci sulla complicata tecnica delle marmitte catalitiche antiemissioni, e non so se avremo la capacità di continuare a concentrare cervelli nella Formula 1 nello stile attuale».

Quello della BMW dalla massima formula non sarebbe, comunque, un ritiro al cento per cento: continuerebbero quasi certamente a vendere motori ma non a svilupparli. Nel 1986, così, monterebbero i 4 cilindri BMW campioni del mondo 1983 solamente quei team in grado di pagarli, provvedendo semmai allo sviluppo,

INGOLSTADT - La prossima stagione potrebbe essere l'ultima per l'Audi nei rallies! La Casa bavarese infatti, sta progettando una Gr. C con la quale entrare nell'Endurance nel 1986 ora che la «Quattro», dopo essere stata seguita tecnicamente ormai da tutti, non è più la vettura vincente nei rallies. Obiettivo per l'86 è quello di debuttare con una Gr. C dotata di motore Audi turbo e di vincere a Le Mans, tant'è vero che è giustificato pensare che, fra un paio di stagioni, ci sarà finalmente un'alternativa allo strapotere Porsche in Gr. C. L'Audi, per essere all'altezza della sfida e realizzare telaio e motore sta rastrellando tanti nomi famosi dalla Ford e da altre ditte, come lo svizzero Rolf Marlow che aveva progettato il 6 cilindri Heidegger F.1 che non ha mai visto le piste. Ma addirittura potrebbe non esserci questa sfida tedesca: si dice che la Porsche, stanca di dominare l'Endurance, abbandoni la velocità per concentrarsi sui rallies, visto che la sua Gr. B con il motore derivato dalla 956 sarà una bomba, e forse l'arma assoluta per i rallies. Visto che Audi e Porsche sono della stessa famiglia, potrebbe non essere un'idea da buttare...

ESTORIL - Cala il sipario sul mondiale 1984, ma nei box si respira già aria di mondiale 1985 soprattutto per quanto riguarda l'assetto delle squadre per il prossimo anno, con preciso riferimento al capitolo piloti.

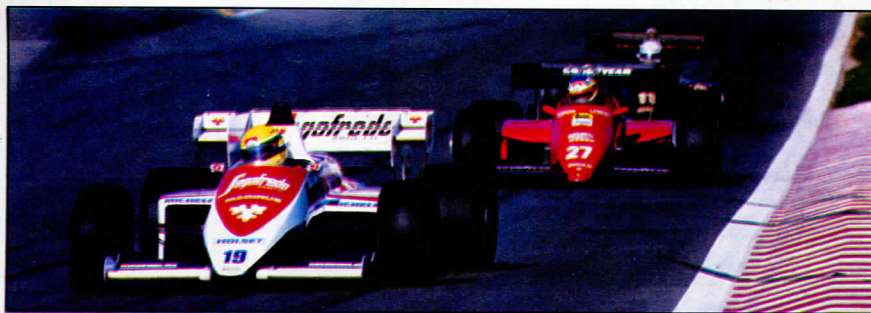
Coperti i posti più importanti, il miraggio più appariscente è quello di riuscire ad occupare il secondo seggiolino della Brabham, visto che Teo Fabi a questo punto anche per motivi personali, dopo la tragica scomparsa del padre, molto difficilmente potrà continuare nella sua carriera di pilota di F.1. Nei test di gomme Pirelli della prossima settimana verrà provato Paolo Barilla. Ma l'obiettivo di Ecclestone rimane sempre Andrea De Cesaris, sempre che il boss della Brabham riesca a trovare uno sponsor totale per le sue macchine. In caso diverso opererà per qualcuno che, assieme alle qualità di guida, gli porti anche una cospicua dote di dollari. De Cesaris nel frattempo, oltre a dover dare una risposta alla Ligier che gliel'ha sollecitata, interessa anche la Minardi, a patto che il costruttore romagnolo riesca a mettere insieme un «pool» di sponsor che gli consentano di schierare, il prossimo anno, due macchine.

Trattative poi De Cesaris le ha sempre con la Arrows, anche se Oliver continua a «flirtare» con Patrese, che Riccardo non nasconde di considerare il miglior team manager che ha incontrato fino ad oggi.

È una ipotesi, questa della «dote consistente», che d'altronde oggi in F.1 possono soddisfare in molti. Addirittura ci sono più piloti con capacità di guida e un milione di dollari alle spalle, che posti sulle macchine! Ne sa qualcosa Ghinzani, che non riesce a concludere il suo trasferimento dalla Osella. Persa la speranza Williams, e in forse quella Euroracing, il bergamasco è stato visto parlare a lungo con McDonald che adesso che ha portato Brunner alla RAM potrebbe avere, il prossimo anno, un team molto competitivo.

Molto ambito potenzialmente è anche il secondo posto sulla Toleman, specie dopo le brillanti prestazioni portoghesi delle macchine britanniche. Rimane il problema di quali gomme avrà il team il prossimo anno, visto che Pirelli - per ovvii motivi - non è contattabile e che Goodyear insiste nel dire che non vuole più di otto team. Inoltre, a frenare le ambizioni di molti c'è anche il modo con cui in questi ultimi tempi la Toleman ha sempre trattato le seconde guide, considerate più «polli da spennare» che giovani da lanciare.

e.z.



ESTORIL - Tutti presi dalla volata iridata fra Lauda e Prost all'Estoril non ci si doveva dimenticare della battaglia fra De Angelis ed Alboreto per la supremazia tricolore in questo Campionato talmente dominato dalla McLaren da rendere il terzo posto finale quasi ambito quanto una vittoria. Dopo un buon arrivo, il romano ha dovuto lasciar passare parecchia gente, ivi compreso un Alboreto tanto cauto quanto attento a sfruttare ogni incertezza degli altri. E Michele si stava comportando benissimo finché non ha cercato di passare anche Senna, che evidentemente non era alla portata della sua Ferrari se nel cercare di prenderlo Alboreto si è girato. È stato anche questo, come un po' tutta la sua gara, un testacoda «alla Lauda», senza spegnimento di motore e con ravvio sufficientemen-

te rapido, tanto che De Angelis non è riuscito a superarlo. Poi Alboreto si è ripreso, e sul finire di gara è risultato forse il più rapido in pista, mentre davanti e dietro di lui ognuno cercava di mettere al sicuro il risultato. La Ferrari n. 27 è così tornata sulla coda della Toleman, ma Senna ce l'ha fatta, proprio all'ultimo giro, a non perdere il podio. Comunque, il quarto posto portoghese di Alboreto, se non gli è stato sufficiente a strappare il terzo posto finale a De Angelis, gli è bastato per rubare il quarto posto a Piquet. Tutto sommato, un finale dignitoso per i nostri migliori piloti, primo e secondo nella classifica «degli altri», quella cioè che non comprende i due mostri biancorossi monopolizzatori, su 16 Gran Premi, di ben 12 vittorie.

ELIO (+) ALBOR

Alboreto e De Angelis (a sinistra preceduti da Senna) si sono giocati all'Estoril la supremazia nazionale assieme al terzo posto nel mondiale



Mentre GENTRY non si assoggetta a Pavanello

I «RINFORZI» per l'ALFA

ESTORIL - Mentre giunge senza sconvolgere, forse perché attenuata dalla distanza, la notizia delle dimissioni accettate dall'Alfa - del presidente dell'Autodelta, ing. Chiti (che rimarrà comunque nel campo dei motori da competizione, come leggevo in altra parte del giornale), il nuovo responsabile tecnico della Autodelta pare abbia concluso un altro paio di «colpi» grossi, che serviranno ad aumentare il numero dei tecnici. Sta arrivando infatti un altro tecnico motorista, giovane, nemmeno trentenne, che si è già comunque fatto un gran nome. Franco Antoniazzi, infatti, è stato per anni il braccio destro di Poncini alla Ferrari, e con questo rinomato tecnico, che è già all'Alfa da qualche tempo, aveva lavorato a lungo a Maranello nella messa a punto e nello sviluppo dei motori turbo. Passato alla Gilera un paio di anni fa, aveva fatto le esperienze di altro tipo, progettando un paio di motori, visto che dopo aver fatto consulenze anche per la Cagiva, sembrava quella la sua specialità regina. Ora gli è stata fatta un'offerta sostanziosa da Gianni Tonti e da questa settimana sarà a Settimo Milanese per lavorare sui progetti futuri e sul motore quattro cilindri. Ma un altro colpo (sempre per stare alle direttive del presidente Massaccesi, che più volte aveva «vietato» la caccia di teste di altre aziende italiane...) sta andando in porto, questa volta ai danni della Lancia, dove Tonti sta cercando di carpire un altro tecnico-logistico del quale non si fa il nome, che avrebbe enorme esperienza, insomma un uomo-chiave del gruppo di Fiorio. Questo rinforzarsi investendo in uomini può far pensare a tante cose, e si deve aggiungere la possibilità che il direttore sportivo Corbari rientri per stare all'Euroracing; inoltre gira nei box da diverso tempo la voce che anche Tommaso Carletti, ex Ferrari e ora tecnico Renault, possa (sempre a spese dell'Alfa) assumere il controllo della gestione sportiva sui campi di gara.

MILANO, venerdì 19 ottobre.

Fa... rabbia CHITI da Motori Moderni

Dopo una ventina d'anni all'Alfa Romeo, punto di riferimento - nella buona come nella cattiva sorte - dei destini agonistici e sportivi della Casa milanese, l'ing. Carlo Chiti lascia la presidenza dell'Autodelta e, di fatto, quel posto in Alfa Romeo che gli avrebbe, comunque, permesso di terminare in un modo o nell'altro la carriera.

Il corpulento ingegnere pistoiese non ha accettato lo status quo cui lo avevano relegato, una situazione di immobilismo tecnico e di «parcheggiamento» umano cui era stato costretto dai recenti «rimproveri» in seno alla gestione tecnico-sportiva dell'Alfa, e dice basta, scegliendo la via della libera professione al di fuori di un ambiente che, ormai, non era più il suo. Chiti si rimette a fare il libero professionista, il progettista di motori. Una capacità che nessuno gli ha mai negato, per lo meno.

Ed entra nella «Società Motori Moderni» appena creata da Piero Mancini, il primo esempio di una «Cosworth all'italiana» da quando la Novamotor, tanti

A destra, ecco l'ing. Chiti assieme al suo nuovo socio Piero Mancini. Gli altri sono Minardi e Caliri, destinatari del primo motore «moderno»

foto:color GUIDETTI



L'ing. Carlo Chiti ha deciso di lasciare la società Alfa Romeo e contestualmente la presidenza dell'Autodelta. L'ing. Chiti dirigerà una nuova azienda dalla denominazione «Motori Moderni S.p.A.» presieduta dal signor Piero Mancini. La società si occuperà della progettazione e costruzione di motori per auto da competizione di F.1 e F.3000 da commercializzare a terzi e presterà inoltre servizi di engineering. Nasce così una sorta di Cosworth italiana, una fabbrica cioè di propulsori

Chi è Piero Mancini

Florentino, quasi 40 anni, Piero Mancini è titolare della concessionaria Fiat-Autospa di Firenze, un marchio che cominciò a circolare nell'ambiente agonistico minore sulle fiancate della Formula Fiat di un giovanotto senese, Alessandro Nannini, destinato poi a ben altri traguardi. Imprenditore dalle attività diversificate, Mancini è da sempre un grande appassionato di sport motoristici e, seguendo da vicino la carriera di Nannini, ha «incrociato» presto l'orbita di Giancarlo Minardi del quale, dal 1982, è socio per la gestione del team che quest'anno ha da poco tempo fatto debuttare, per ora in prove private, una Formula 1 dotata - per ora - di motore Alfa Romeo V8 Turbo.

3,5) batte
ETO!

fotocolors PHOTO 4

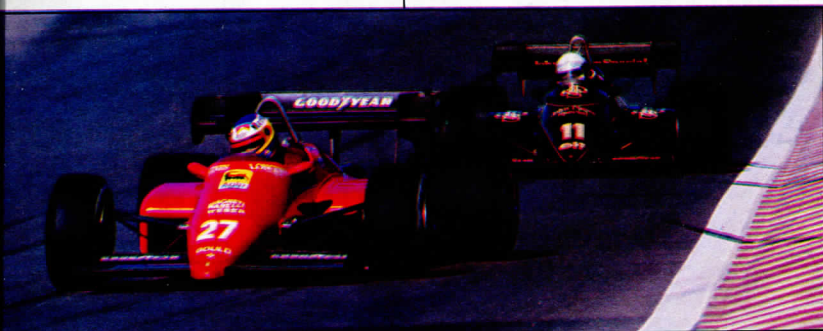
Si è fatta
benedire



da prete
operaio

FERRARI '85

Facce nuove e (dalla M.2) la C.5 per primavera



ESTORIL - Don Galasso Andreoli, il «prete operaio» della Ferrari, venuto a Fatima, ne ha approfittato per vedere per la seconda volta da quando venti anni fa assunse l'incarico di seguire spiritualmente l'azienda modenese, un Gran Premio in diretta. Poi, visto che c'era, ha fatto anche qualcosa in più e ha benedetto uomini e mezzi della squadra modenese presenti in Portogallo. Una benedizione augurale, per chiudere la porta ai momenti neri e alla crisi del 1984 e nello stesso tempo per accompagnare nel migliore dei modi la squadra 1985 della Ferrari che, in attesa di rinnovarsi nei mezzi, all'Estoril si è rinnovata negli uomini.

Infatti il GP del Portogallo ha visto al muretto Ferrari facce nuove e facce che non vedremo più. A fianco di Dario Calzavara, che dalla prossima settimana si trasferirà nel New Jersey, negli Stati Uniti, per assumere l'incarico di p.r.

e addetto stampa della Ferrari North America, ha debuttato Carlo Latini. Un giovane romano, laureato a Berkeley in America in scienze delle finanze, e collega di Piccinini nella banca monegasca in cui «monsignore» figura impiegato, oltre che amico personale del d.s. Ferrari, che molto probabilmente darà sfogo alla sua passione per le corse prendendo il posto di Calzavara.

Ma più che il giovane in procinto di entrare alla corte ferrarista, al muretto dell'Estoril si è visto uno che avrebbe dovuto essere ai box già molto tempo addietro, e che invece ha potuto fare il suo debutto solo adesso. Si tratta di Harvey Postlethwaite, il telaista inglese che per la prima volta da quando è alla Ferrari non era ad un Gran Premio («in ferie» ma inviato dal team con il preciso compito di lavorare e - cosa incredibile - anche con l'autorizzazione a parlare, compresa la macchina del 1985.

La ipotizzata 126 C5 è la prima occasione concreta che in Ferrari viene data a «Postalmarket» di far vedere cosa sa fare, e ovviamente Harvey non vuole lasciarsela sfuggire, visto che ha dichiarato all'Estoril: «Più che per vedere come va la 126 M2, sono qui per studiare e capire i segreti della concorrenza, in modo da poter inventare qualcosa di migliore».

Intanto il calendario di lavori della Ferrari al rientro dal Portogallo prevede immediatamente prolungati test sulla pista di Fiorano sempre con l'attuale M2 che dovrebbe anche perdere i 25 chili in più che ha rispetto alla C4 in conseguenza dell'adozione delle pance laterali allungate, della diversa carrozzeria e dello scivolo posteriore. Il guadagno di peso è importante perché la M2 rimarrà la vettura base per tutto l'inverno e forse anche oltre. Infatti, secondo Postlethwaite la 126 C5 non sarà pronta prima della prossima primavera. Questo perché bisognerà fare una scocca completamente nuova, capace di ospitare sia i sei cilindri attuale, pur nella versione rivista dall'ing. Renzetti, sia, a partire dal mese di agosto, il nuovo quattro cilindri che Renzetti - con la collaborazione di Forghieri - sta mettendo a punto. La C5, che qualcuno ha spiritosamente ribattezzato C5 «P», dove la «P» sta per Postlethwaite, avrà come punto di partenza la attuale M2, ma sarà profondamente modificata oltre che nella scocca anche nel retrotreno con diverse sospensioni e ovviamente con diversa aerodinamica.

In attesa di avere la propria galleria del vento (che a questo punto il «vecchio», visto cosa sta facendo la Porsche nel suo centro di ricerche di Weissach, potrebbe decidere di far costruire anche in scala 1 a 1 anziché come l'originario progetto in scala 1 a 4) il telaista inglese sta compiendo accurati studi nelle gallerie torinesi di Pininfarina e della Fiat di Orbassano. Al suo fianco ci sono i tecnici e gli ingegneri del politecnico di Torino, oltre all'ing. Bruno Bonis che è l'esperto di aerodinamica del reparto corse Ferrari. Le modifiche al retrotreno dovrebbero essere collaudate nella serie di test Goodyear in programma al Castellet prima della fine dell'anno. Poi, invece, alla successiva serie di prove di gomme che la Casa americana farà in Brasile a fine gennaio o a inizio febbraio 1985.

Secondo voci raccolte in Portogallo, molto lavoro in fase di progetto della 126 C5 sarà dedicato al cambio, in modo da renderlo più funzionale ma soprattutto per poterlo sistemare in una posizione più aerodinamica. Questo anche se il cambio rimarrà sempre trasversale, dato che si sarebbe rinunciato definitivamente alla soluzione proposta da Postlethwaite, ancora dallo scorso anno, del cambio longitudinale.

Eugenio Zigliotto

Grandi manovre in Pirelli

Tramonto a... Mezzanotte?



ESTORIL - Arrivato in extremis per vedersi l'ultima sessione di prove (pare per certe riunioni di vertice con i tecnici Lancia) Mario Mezzanotte se ne è stato sul muretto box, tutto solo, per tutta la giornata, forse a meditare sul da farsi visto che anche per lui sembra tiri aria di bruciato...

Relegato alla Bicocca, con la proibizione assoluta di parlare con i giornalisti nei giorni dell'accordo diretto Sierra-Ecclestone il tecnico padre del P7 sembra sia osteggiato, per quel che riguarda la F.1, a diversi livelli. Qualche tecnico inglese lo ha accusato di essere il responsabile del mancato «decollo» del radiale milanese nella massima formula, e tra questi sembra ci siano quelli della Brabham, che ora, ci terrebbero a fare buona figura, ma non si fiderebbero troppo del tecnico abruzzese, e vorrebbero vederlo attorniato da uomini di maggior (loro) fiducia, magari pescati tra quelli della Michelin, che hanno finito, con la gara dell'Estoril, di assistere la macchina di Gordon Murray.

Sembra addirittura che Gianni Turchetti, braccio destro di Mezzanotte, l'uomo delle mescole, goda di maggior simpatia e di lui Murray si fidi maggiormente per lo sviluppo definitivo del radiale per la Brabham '85.

Mario Mezzanotte, tecnico di valore indubbio, padre della serie P7, ha comunque ancora un grosso credito in Pirelli, dove il suo nome è legato, per via del padre, anche al famoso «Cinturato» che è stato il radiale del «boom» della marca milanese. In questi giorni ne sapremo qualcosa di più. Pierre Blanchet, contattato direttamente da Ecclestone, ha già risposto no, ma altri starebbero già per cambiare bandiera...

◆ **INCIDENTE.** Momenti di ansia alla fine del primo turno di prove del venerdì, quando Palmer, rientrando ai box, ha involontariamente travolto il meccanico della ATS Dave Young, che si era un attimo distratto. Per fortuna il meccanico, subito portato in ospedale per precauzione, ha riportato solo un forte choc per il colpo alla testa

◆ **JOHANSSON.** Settimane intense per lo svedese Johansson, il quale non ha fatto nemmeno a tempo a finire la gara con la Toleman che già doveva partire direttamente per il Giappone, dove disputerà questo fine settimana l'ultima gara del Campionato giapponese di F.2 che potrebbe ancora vincere.

◆ **SAYER.** Presente ai box anche il cantante americano Leo Sayer, grande appassionato di automobilismo e fedele spettatore dei GP americani. Si è intrattenuto molto nel box Brabham, dove ha numerosi amici.

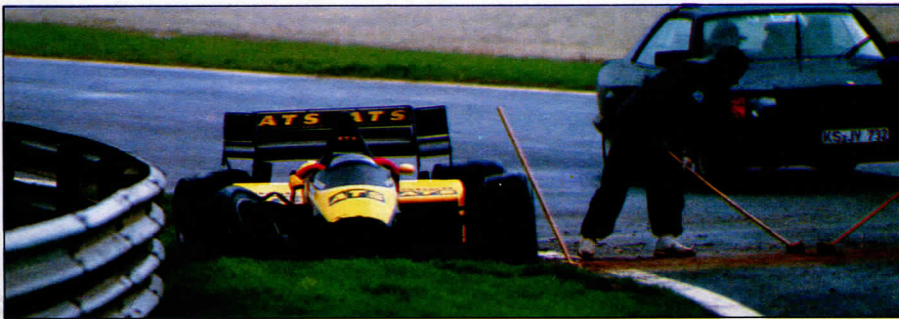


Non è cambiata la musica
nelle PROVE all'ESTORIL

La «nona» di NELSON



Manfred Winkelhock ha sostituito in extremis Teo Fabi, che non ha corso per la morte del padre. **Sotto** sulla sua ATS c'era Berger, la cui uscita ha fatto sospendere per un po' le prove



fotocolor PHOTO 4

Avevano detto (dopo le prove)...

Prost - Sono felice soprattutto perché di problemi di motore io non ne ho veramente avuti su nessuna delle mie due macchine. La mia tattica di gara? Semplice, scappare via come una lepre»

De Angelis - «Quello Streiff è proprio un pivello e doveva capitare proprio a me! Senza tutti questi problemi ce l'avrei fatta a stare in prima fila»

Mansell - «Un gran traffico con entrambi i treni di gomme morbide. Con un motore nuovo chissà, potrei ottenere la prima vittoria all'ultima gara con la Lotus»

Streiff - «È stata colpa mia nella toccata con De Angelis; non l'ho proprio visto. La macchina ora va bene ma abbiamo dovuto lavorare molto per metterla a punto»

Baldi - «Non riesco a capire che cosa è successo con la mia macchina, non riesco a fare più di due giri con le gomme da gara figuriamoci con quelle da tempo»

Winkelhock - «Finalmente una macchina competitiva, anche se ho avuto un sacco di problemi con uno scambiatore. Diciamo che è stata sufficiente per qualificarsi»

ESTORIL - Siamo giunti alla prova finale, ma la musica, almeno per quel che riguarda la battaglia delle prove, non è certo cambiata. Ancora un Nelson Piquet strepitoso, con il solito motore bomba è riuscito a spiccare il miglior tempo e ad aggiudicarsi la nona Vespa della stagione per il Trofeo Piaggio, davanti a un Prost forse più soddisfatto dei problemi di Lauda che della sua seconda posizione. Tutti infatti si aspettavano la grande lotta anche in prova, tra i due della McLaren, ma il motore Porsche del capolista della classifica ha clamorosamente tradito Lauda, che incavalatissimo si è rifugiato nella motorhome a parlare fitto fitto con i tecnici con i quali ha fatto tutto il lavoro di sviluppo.

C'è da dire che due giornate incredibilmente diverse hanno ospitato i concorrenti, la prima con il diluvio infernale e la seconda invece con il caldo sole che tutti si aspettavano. Questo sole ha svegliato il brasiliano, e oltre a Piquet anche quell'Ayrton Senna alla sua ultima corsa con la Toleman prima di passare alla Lotus. Anche Senna ha sbalordito, dimostrando che la sua macchina ha raggiunto ora un potenziale incredibile, dando anche a Johansson la possibilità di ben figurare.

Sfortunato De Angelis, che si è trovato il debuttante Streiff sul cammino e che avrebbe certamente potuto fare meglio. Lontane le Ferrari, incredibilmente lente a serbatoi vuoti, come le Alfa Romeo che nonostante avessero preparato un motore da qualifica sul muletto non sono riuscite ad andare al di là del 12. posto di Patrese.

I.c.

LE PRE-PROVE

NIKI... super (in scoriatoia)

ESTORIL - Due ore di prove libere giovedì dalle 13 alle 15 con pista molto sporca, tempo freschino, 18 gradi, nuvoloso. Il primo a scendere in pista è Lauda che dopo 4 giri si ferma per avvertire che un sacco di gente si è avvicinata pericolosamente al guardrail. Bandiera rossa, intervengono le forze dell'ordine e poco dopo si riparte.

Sono in pochi quelli che conoscono il

tracciato per averci già corso con le F.2. tra questi Patrese: «A me sembra che non sia cambiato proprio niente, ci sono le stesse gobbe, troppi sobbalzi e anche l'asfalto mi sembra più o meno lo stesso. Forse le vie di fuga sono ampie, comunque un bel circuito, non c'è che dire».

Di grosse novità non ce ne sono per l'ultima gara: solo la Renault schiera una terza vettura per Streiff, mentre Tambay ha l'iniezione completamente elettronica. Sulla carrozzeria della Brabham di Piquet è stata installata una minitelecamera, che trasmette immagini con una radio, ma Nelson non ha avuto tempo di provarla.

Tra gli italiani fermo presto Ghinzani che ha problemi di sovrasterzo nel veloce e fa cambiare gli ammortizzatori. Cheever che ha una perdita di potenza in basso e fa controllare le turbine. Arnoux con la Ferrari che ha avuto problemi al supporto dell'alettone che stava cedendo. Senna gira a lungo col muletto e solo verso la fine fa qualche giro con la sua macchina di gara, che mostra una parte posteriore a righe bianco-rosse, ma senza il marchio del nuovo sponsor, che potrebbe essere la birra danese Carlsberg. Chi mette in crisi i cronometristi è Lauda, che a un certo punto taglia dritto dalla bretella e transita in l'04'...

♦ **BIGLIETTI.** Quasi tutti venduti in prevendita i biglietti per il GP: per la cronaca il più costoso veniva 7000 escudos, (84.000 lire), 9000 cumulativo per tre giorni (108.000 lire).

Piquet - «Dite che è un record fare nove pole position? Io non lo so. Chi ha scritto che ho detto che aiuterò Lauda? Anche questa è una vostra invenzione, anche se è vero che io e Niki siamo amici»

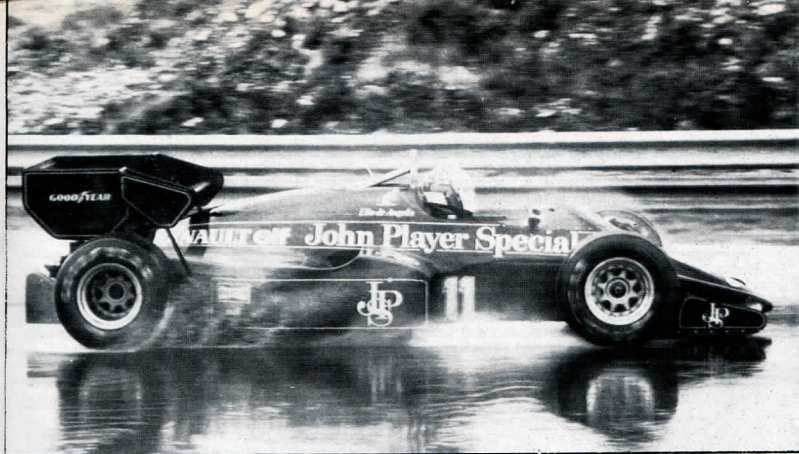
Rosberg - «Veramente non me lo aspettavo di farcela questa volta a qualificarmi; in effetti nell'ultimo giro ho rischiato il tutto per tutto e non immaginavo mai di aver fatto quel tempo»

Alliot - «Ancora una volta è andata male. Non ha funzionato niente, la macchina era semplicemente inguidabile, il motore molto scarso e non parlamo assolutamente del grip che era inesistente»

Senna - «Sono abbastanza soddisfatto, anche se delle due macchine era il muletto ad avere più motore, quella da gara era più stabile. Ora cercheremo di fare il cocktail giusto mescolando le due cose»

Cheever - «Una giornata cominciata male: prima la quinta rotta, poi il motore che ha ceduto... Quando si comincia così non c'è proprio niente da fare»

Ghinzani - «La mia macchina va abbastanza bene, è abbastanza bilanciata, il problema è il motore. Abbiamo delle turbine ormai andate e in qualifica è inutile torchiarle: più di così non vanno»



Come sempre, Elio De Angelis è stato fra i primi soprattutto con il bagnato. Venerdì la sua Lotus aveva il secondo miglior tempo dopo quello di Prost

Il «warm-up» si conferma miglior oroscopo

ESTORIL - Ancora un caldo sole per la mezz'ora di prove libere della mattina, con le ultime verifiche a serbatoi pieni e gomme da gara. E naturalmente McLaren in vedette, come era da attendersi, con Prost che strappa il miglior tempo e sembra che Lauda faccia anche meglio con un 1'25"312, ma quando la bandiera è già stata abbassata: gli viene tuttavia convalidato dopo le sue proteste. Si vede che lo considera un augurio irrinunciabile. Bene anche le due Lotus e Senna che conferma lo stato di grazia della sua Toleman. Problemi per Cheever che arriva di corsa e riparte con la macchina da gara dopo la sostituzione della centralina.

Il gran giorno da «deb» di STREIFF

ESTORIL - Fra le novità umane importanti in questo GP del Portogallo, la partecipazione di una terza Renault ufficiale, affidata al debuttante Philippe Streiff. Il 28enne pilota di Grenoble che aveva un contratto di collaudatore con la Régie, si è visto «regalare», come dice lui, questa bella occasione subito dopo la sua vittoria nell'ultima gara dell'europeo F.2. a Brands Hatch.

«Larrousse mi ha dato davvero una bella

chance - spiegava il simpatico pilota francese - non credevo che avrebbero fatto una cosa del genere, non me l'aspettavo. Mi sono preparato con puntiglio per questo debutto, ho preso qualche giorno di vacanza in Svizzera per ossigenarmi, poi sono stato al Ricard dove ho provato la vettura per due giorni, totalizzando 650 km. La Formula 1 è impressionante non solo per la potenza ma anche per la guida molto precisa che richiede.






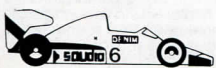
Mi ha particolarmente colpito il fatto che il comportamento della macchina cambia parecchio a seconda del carico di benzina che si ha. Sono arrivato a Estoril lunedì per studiare il tracciato che non è facile. Il mio unico obiettivo è qualificarmi e finire la corsa».













Streiff si è comportato egregiamente nelle prove, pensando dapprima a regolare la macchina e spiccando infine un tredicesimo tempo molto promettente. «So-












no davvero soddisfatto - affermava sabato sera - sono riuscito a non sbagliare con le gomme da qualifica».

L'esito di questo debutto-provino non ha cambiato molto i piani di Philippe: «È un stato un test importante ma sono realista, non ci sono molte probabilità di lista, non ci sono molte probabilità di trovare posto per l'anno venturo in F.1. per cui penso di concentrarmi in F.3000 con l'AGS».

a.f.

LE PROVE	IDENTIFICAZIONE TECNICA ED AGGIORNAMENTI	COMPORTAMENTO NELLE PROVE	
		1. GIORNO	2. GIORNO
Nelson PIQUET  BRABHAM	Niente di nuovo in casa Brabham, con le stesse tre macchine già viste al Nürburgring, fetal 6 e 3 per Piquet e 5 per la seconda Brabham. Molto interesse per l'installazione della minitelecamera, applicata nella carrozzeria alla destra del pilota e in grado di inviare immagini via radio molto suggestive.	Molto attento in mattinata per la tanta acqua che gli attraversava la pista, Piquet ha forzato nel pomeriggio, appena è stato possibile montare le slick, fino a rompere la macchina in pieno rettilineo, verso la fine delle prove.	Una uscita di strada in mattinata ha fatto lavorare a lungo i meccanici, che sono dovuti intervenire anche per cambiare il cassoncino letteralmente scoppiato. Ma nell'ultima ora, dopo aver cambiato per precauzione la turbina, Nelson si è involato per la sua nona pole position.
 Manfred WINKELHOCK			In mattinata Winkelhock, che sostituiva Fabi, ha lavorato nella messa a punto della telecamera mobile. Solo nel pomeriggio ha cercato la prestazione che è venuta abbastanza facilmente, pur con un buco nello scambiatore di calore.
 TYRRELL 			
Jacques LAFFITE  WILLIAMS  Keke ROSBERG	Sulle Williams, in attesa dei nuovi telai in fibra di carbonio, si continua a lavorare sui motori, ma i tecnici Honda sono molto reticenti. Di modifiche se ne fanno poche, sia sui pistoni che nelle testate ed, esteriormente, spostando la posizione degli iniettori. I telai isolati: 07 per Rosberg, 09 per Laffite.	Laffite a fine prove era imbestialito con Streiff, che ha centrato alla terza curva del circuito, mentre il francese stava allontanandosi dalla macchina ferma in posizione pericolosa. La Williams di Laffite è apparsa abbastanza danneggiata. Due macchine ferme, a poche decine di metri l'una dall'altra, sono il bilancio dell'ultima sessione di Rosberg, che prima ne ha lasciata una a fine rettilineo col turbo rotto, e poi ha dovuto abbandonare anche la seconda non molto più lontano.	Abbastanza veloce in mattinata con la macchina alquanto scarica, Laffite ha accusato un sacco di problemi all'ultima ora riuscendo comunque ad ottenere un tempo soddisfacente per la griglia. Keke Rosberg ha provato sino all'ultimo minuto il brivido della non qualificazione. Nell'ultima sessione ha atteso per 46 minuti che gli cambiasse il motore, ma quando è sceso in pista lo ha rotto subito, e solo col muletto è riuscito ad entrare in griglia.

LE PROVE	IDENTIFICAZIONE TECNICA ED AGGIORNAMENTI	COMPORTAMENTO NELLE PROVE	
		1. GIORNO	2. GIORNO
Alain PROST  McLAREN	Arrivati alla sfida finale alla McLaren non se la sono sentita di cambiare nemmeno una vite rispetto alla sistemazione tradizionale. Unica novità il fatto che questa volta, ad avere anche il muletto, era Prost. I telai 2 e 3 erano per il francese, quello n. 1 per Lauda.	Con molta freddezza Alain Prost ha atteso gli ultimi minuti a disposizione e con un treno di gomme da qualifica si è installato al primo posto davanti a Lauda, che è poi stato sopravanzato in extremis da De Angelis.	Due brasiliani davanti a Prost sia in mattinata che nel pomeriggio; prima Senna e poi Piquet. Ma Prost, alla fine 2., era soddisfatto lo stesso per non aver accusato il minimo problema di motore, né con la macchina da gara né col muletto.
 Niki LAUDA		Dopo un testacoda in mattinata, Lauda è andato dal direttore di gara per fargli presente che con quei torrenti era impossibile continuare. Negli ultimi minuti è entrato al box per cambiare gomme, ma si è trovato davanti Prost impegnato nella stessa operazione e ha perso tempo.	Lauda era furibondo sia in mattinata che nel pomeriggio, prima per un problema elettrico che non si riusciva a risolvere, poi per il motore che lo ha lasciato a piedi proprio sul più bello, nel momento migliore per la qualifica.
Philippe ALLIOT  RAM	Aria di smobilizzazione alla RAM, che per la prossima stagione potrebbe cambiare i piloti attuali. Di certo la macchina cambierà assai grazie all'intervento di Gustav Brunner che sostituirà Dave Kelly passato alla Arrows. Naturalmente per l'Estoril nessuna novità né per Palmer né per Alliot.	Soddisfatto del tempo che aveva realizzato nei primi due giri, prima che tornasse a piovere, Alliot non è più salito in macchina. È stato superato da tanti, ma ha conservato il 18. posto.	Ancora una défaillance per Alliot che in Portogallo ha mancato la qualificazione per una serie di problemi incredibili, concomitanti, di assetto e motore, che rendevano la macchina inguidabile.
 Jonathan PALMER		Forse impressionato dall'incidente che involontariamente ha creato nella corsia box, investendo un meccanico della ATS, Palmer non è riuscito a migliorarsi e alla fine si è dovuto accontentare del penultimo tempo.	Un problema di «misfire» in mattinata ha indotto i meccanici della RAM a cambiare il motore di Palmer, che con il propulsore più fresco è riuscito a migliorarsi quanto bastava per ottenere l'ultimo tempo della griglia.
Elio DE ANGELIS  LOTUS	Solite Lotus anche per De Angelis e Mansell, con la sola novità dell'adozione dei freni a disco in carbonio davanti e dietro per entrambe le macchine. Anche per la Lotus si parla di nuovo telaio per l'85, con le stesse fibre ma con honeycomb di alluminio, tipo quello usato per le vetture Indy, al posto di quello in carbonio.	Sostituite le turbine danneggiate in mattinata, De Angelis è stato bravo a ben sfruttare la sua Lotus proprio nell'ultimo giro, e se non avesse fatto un piccolo errore all'ultima curva, forse avrebbe sopravanzato anche Prost.	Questa volta Streiff, in mattinata, ha messo fuori uso De Angelis, chiudendolo violentemente in curva e costringendolo alla tamponata. Col muletto le cose non sono andate bene, per la rottura dello scambiatore e nel pomeriggio, cambiato il motore il romano si è difeso come ha potuto.
 Nigel MANSELL		Più che della macchina Mansell si lamentava delle condizioni del circuito, che a suo dire non offriva il minimo di grip in nessuna curva, con acqua e fango che mettevano in pericolo ad ogni momento.	Nessun problema particolare ha accusato Mansell, se non un certo traffico in pista che lo ha rallentato soprattutto in mattinata, e il suo sesto tempo alla fine sta a dimostrare le sue buone possibilità.
ATS  Gerhard BERGER	Ancora Gerhard Berger al posto di Winkelhock, con le due ATS a disposizione, sulle quali patron Schmid continua a lavorare in tanti piccoli dettagli.	Dopo soli due giri di prove cronometrate, Berger ha incontrato un tratto molto bagnato, ha corretto, ma quando è tornato sull'asciutto la macchina è partita per la tangente picchiando duro sul rail. Risultato: una ATS fuori uso.	Costretto a usare il muletto per l'incidente della giornata precedente, Berger si è fermato presto in mattinata per il cedimento del supporto dell'alfettone posteriore, per continuare poi a passo ridotto.
Patrick TAMBAY  RENAULT	Tre vetture schierate dalla Renault, una terza per Philippe Streiff, telaio 07, mentre Warwick aveva il telaio 08 e Tambay preferiva ancora il vecchio 02 tenendo lo 09 come muletto. Tra l'altro Tambay era l'unico ad avere a disposizione l'iniezione elettronica Renix che continua ad essere migliorata prova dopo prova.	Risolta in mattinata una piccola perdita di benzina, Tambay si lamentava per l'assetto della sua Renault, mentre il motore tutto elettronico pare funzionasse nel migliore dei modi.	Dopo un lungo briefing al termine della mattinata Tambay ha deciso di utilizzare il muletto senza l'alimentazione elettronica, ma non è che la situazione sia molto migliorata, perché anche con questa macchina ha avuto problemi.
 Derek WARWICK		Velocissimo in mattinata con le gomme da bagnato, Warwick non è riuscito a rimettersi, per la rottura di una turbina e poi per il caos che ha trovato in pista proprio nelle ultime battute delle prove.	Non particolarmente soddisfatto Warwick alla fine delle prove nelle quali non è riuscito a brillare come al solito, per problemi legati più alla tenuta di strada che al motore.
 Philippe STREIFF		Non è stato un buon debutto per Streiff, che mentre stava abbandonando la sua macchina ai bordi della pista è stato centrato da Laffite che, forse coperto da Tambay, non lo aveva visto.	Philippe Streiff ha ammesso candidamente la sua colpa nell'incidente con De Angelis, nel quale ha rovinato il posteriore, ma dopo opportune sistemazioni la macchina ha ripreso ad andare nel suo standard normale garantendo una ottima qualifica.
Marc SURER  ARROWS	Non c'è stato tempo per fare nessuna modifica sulle due Arrows dopo la gara del Nurburgring. Si parla di qualche novità a livello di motore, direttamente dalla BMW-Casa mentre la Arrows sta già lavorando su telai nuovi, che saranno progettati dal trio di tecnici Dave Wass, Dave Neilson e Dave Kelly.	Nessun problema particolare per Surer, che ha girato poco in mattinata per le difficili condizioni atmosferiche, ma molto nel pomeriggio attestandosi su un onesto tempo di media classifica.	Un problema di motore, la rottura degli scarichi in mattinata, ha fatto perdere un sacco di tempo a Surer, che comunque ha ripreso senza problemi ottenendo una buona qualifica.
 Thierry BOUTSEN		La rottura di qualcosa nel cambio, o nel differenziale, ha costretto Boutsen a prendere la macchina di scorta, con la quale non è riuscito comunque a migliorare il suo già buon undicesimo tempo.	Boutsen ha atteso un poco prima di partire per la sessione finale ed ha incontrato un gran traffico, non riuscendo a scendere coi tempi come aveva preventivato e risultando più lento del suo compagno Surer.

LE PROVE	IDENTIFICAZIONE TECNICA ED AGGIORNAMENTI	COMPORTAMENTO NELLE PROVE	
		1. GIORNO	2. GIORNO
A. Senna DA SILVA  TOLEMAN  Stefan JOHANSSON	<p>Niente di nuovo sul piano aerodinamico, ma ancora motori Hart a doppia iniezione elettronica per Senna e Johansson. Senna tra l'altro inalberava nella parte posteriore della sua Toleman i colori di un nuovo sponsor del quale non appariva ancora il marchio (ma pare sia la birra danese Carlsberg).</p>	<p>Abbastanza soddisfatto Senna, che forse è uscito un po' tardi con le gomme slick e ha potuto fare solo un giro prima che si abbassasse la bandiera ottenendo comunque sempre un ottimo sesto tempo.</p> <p>Johansson, già secondo in mattinata, è uscito subito a fare i suoi giri prima che piovesse, ed ha mantenuto la pole position per quasi tutta la sessione, senza nemmeno provare ad abbassare il suo tempo in extremis.</p>	<p>Miglior tempo in mattinata, Senna ha forzato anche nel pomeriggio risultando terzo grazie a una macchina velocissima, ma rimpiangendo il motore del muletto, che per la gara meditava di trasferire sulla macchina da corsa.</p> <p>La bontà delle Toleman in questa gara è stata testimoniata anche dalla buona prestazione di Johansson, veloce al mattino e altrettanto nella sessione del pomeriggio pur se si lamentava di aver trovato molto traffico.</p>
Mauro BALDI  SPiRiT	<p>Solite due macchine per Mauro Baldi, che ha riportato a lettere cubitali lo sponsor italiano Australian sulle fiancate delle sue Spirit, tornate di colore bianco. Unica novità, è stata cambiata la posizione del turbo e relativa presa d'aria.</p>	<p>Anche Baldi, che era tra quelli che avevano fatto il tempo subito, è rimasto a lungo ad aspettare e solo verso la fine si è deciso ad andare in pista riuscendo a migliorarsi di un pelino.</p>	<p>Baldi ha cominciato a provare in ritardo perché si era dimenticato in albergo la licenza... e solo quando l'ha avuta è potuto partire, per poi accusare gravi problemi di gomme, sia con mescole da gara che da qualifica.</p>
Riccardo PATRESE  ALFA ROMEO  Eddie CHEEVER	<p>Le grosse novità l'Alfa le aveva portate al Nürburgring. Per cui in Portogallo c'era poco di nuovo, se non un diverso impianto per riscaldare la benzina congelata, con una elettro-valvola che la faceva circolare in un radiatore con passaggio di acqua calda. Patrese aveva la 01, Cheever la 03, e il muletto era la 04.</p>	<p>Un testacoda in mattinata, con fuoriuscita dall'asfalto, ha fatto prendere la macchina di scorta a Patrese, ma i danni alla fine si limitavano a un solo baffo. Il tempo comunque, gira e rigira, non è venuto fuori.</p> <p>Anche Cheever forse ha aspettato troppo a montare le gomme da asciutto, e solo quando si sono accorti che Prost calava si sono decisi a fermarlo. Ma poi Cheever ha incontrato tutte le macchine fuori uso in pista, e non c'è stato più niente da fare.</p>	<p>Dopo aver lavorato molto sull'assetto cambiando molle anteriori in mattinata, Patrese ha provato a lungo anche con il muletto, dotato di un motore con diversa wastegate, ma non è che i tempi siano migliorati molto.</p> <p>Rotta la quinta in mattinata, e in seguito il motore, Cheever ha continuato anche lui saltando tra la vettura da gara e il muletto, ma anche lui non è stato in grado di ottenere un gran tempo.</p>
Piercarlo GHINZANI  OSELLA  Jo GARTNER	<p>Anche per Osella, in attesa di andare finalmente in galleria del vento, niente di nuovo in Portogallo. Ghinzani aveva la solita vettura «Coca Cola» con distanziale rinforzato, Gartner la macchina vecchia a fianchi diritti. I motori sono già quelli che Osella si revisiona in proprio, e montano turbine KKK.</p>	<p>Ghinzani è stato tra quelli che hanno deciso di non girare dopo aver spiccato subito il secondo tempo, prima dell'interruzione. Il suo tempo sembrava buono, ma alla fine in sette gli sono passati davanti.</p> <p>Anche Gartner è uscito subito a fare i tempi, e questa è stata buona cosa per lui, che non è più salito in macchina riuscendo comunque a mantenere un buon 14. tempo.</p>	<p>Abbastanza veloce in mattinata grazie a una aerodinamica molto scarica, Ghinzani ha poi trovato problemi di turbine, che pur «torchiolate» al massimo non davano la sovrappressione necessaria.</p> <p>Abbastanza soddisfatto Gartner con una vettura abbastanza stabile che dopo il cambio dei rapporti gli ha dato la possibilità di qualificarsi senza troppi problemi.</p>
Francois HESNAULT  LIGIER  Andrea DE CESARIS	<p>A disposizione del solo De Cesaris la vettura rinnovata, con sospensioni push-rod a nuovi scambiatori aria-aria, che si è dimostrata molto veloce ma altrettanto insicura in curva. Niente di nuovo invece per Hesnault, che aveva la sua solita macchina telaio 02.</p>	<p>Hesnault ha preferito non rischiare in condizioni di pista proibitive e anche lui dopo i primi due giri non è più salito in macchina, restando a guardare davanti ai monitor, per vedere chi gli passava davanti.</p> <p>Problemi di sottosterzo in inserimento in curva per De Cesaris. Le nuove sospensioni non hanno dato i risultati sperati sulla Ligier del romano a circa 5" dal tempo della prima fila.</p>	<p>Ancora sul muletto, scelto già la giornata precedente, Hesnault ha girato il minimo indispensabile per ottenere la qualifica per questa ultima gara del mondiale con la Ligier.</p> <p>Soliti problemi di inserimento per De Cesaris, il quale in mattinata si lamentava anche di un problema di motore, che comunque i meccanici sono riusciti a risolvere abbastanza in fretta.</p>
Michele ALBORETO  FERRARI  René ARNOUX	<p>Nonostante le prove a Fiorano di diverso materiale niente di nuovo è stato portato in Portogallo. Le tre Ferrari M2 a disposizione di Arnoux e Alboreto erano le stesse viste in Germania, e cioè la 74 per il milanese, la 77 per Arnoux e la 72 come muletto, solo revisionate e basta.</p>	<p>Veloce in mattinata (3.) con le gomme da bagnato, Alboreto ha forse fatto una scelta poco felice di pneumatici, e non è riuscito a sfruttare bene quelli leggermente più duri che aveva.</p> <p>Il francese è soddisfatto delle modifiche apportate e dell'assetto generale della sua vettura. Tanto al mattino come al pomeriggio si lamenta soltanto di non poter sfruttare tutta la potenza del motore.</p>	<p>Abbastanza soddisfatto con la vettura a pieno carico, Alboreto non riusciva a capire perché con le gomme da tempo non si riuscisse a fare meglio nonostante la soluzione scelta di scaricare al massimo l'aerodinamica.</p> <p>Dopo aver provato in mattinata diverse soluzioni di molle, e partito con una aerodinamica più carica rispetto al compagno, Arnoux non è riuscito a migliorare quanto sperava, anche per un problema a uno scambiatore che si è aperto di nuovo.</p>