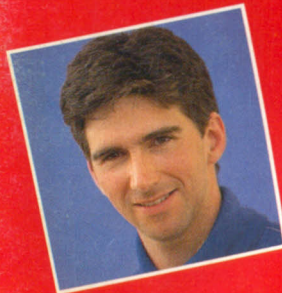


AUTO SPRI NT

SETTIMANALE **37**
Anno XXXIII - 14-20 settembre 1993
Sped. in abb. postale gr. II/70
L. 3.500



**Hill
3mendo tris**



LARINI RE-DTM!



MA MONZA *torna* ROSSA



fotoACTION

REDAZIONE

40068 San Lazzaro di Savena (BO)
Via del Lavoro 7, telefono 051/62.27.111,
casella postale AD 1734 - 40100 Bologna,
telex: 51.02.12 - 51.02.83 Sprint-I
telex: 051/625.83.10.

DIRETTORE RESPONSABILE

CARLO CAVICCHI

CAPOREDATTORE

FRANCO NUGNES

CAPOSERVIZIO

ROBERTO BOCCAFOGLI

INVIATI SPECIALI

DIEGO FORTI - CESARE MARIA MANNUCCI
CARLO MASSAGRANDE
ANGELO ORSI (Fotoreporter)
MAURIZIO RAVAGLIA

REDATTORI

ALBERTO ANTONINI - PIETRO GASPARRI
MARISA IMBROGNO - ETTORE MINGARDI
MARCO RAGAZZONI - SERGIO REMONDINO
ARTURO RIZZOLI

SERVIZI SPECIALI

PAOLO BOMBARA - GIANNI COGNI
GIORGIO PIOLA - FABIO RAVAIOLI
ALESSANDRO STEFANINI

GRAFICA E IMPAGINAZIONE

GIORDANO CAPELLI (responsabile)
ADRIANA BOLLA - ALBERTO RONDELLI

SEGRETARIA

SAMANTHA FLOREANCIG
F. GIGI RUECKERT (esteri)
MIRCO LAZZARI (archivio)

DISEGNI

MARCO MAESTRINI - ANTONIO SASSI
GIORGIO SERRA - MASSIMO VALLESE

COLLABORATORI

René Alezra, Innocenzo Bonelli, Lino Ceccarelli,
Alessandro Collina, Adriano Cimarosti, Cesare De
Agostini, Mike Doodson, David Hodges, Martin Hol-
mes, Walter Leverone, Pietro Libro, Wolfgang Mon-
sehr, Maurizio Masini, Fernando Morandi, Giovanni
Paterlini, H. Jürgen Tücherer, Jeremy Shaw, Tho-
mas Voigt, Graham Ward.

DISTRIBUZIONE: Italia, Concessionario esclusivo

PARRINI & C. - Piazza Colonna 361 - 00187 Roma -
tel. 06/684.06.97 - Telex: 06/684.06.97 - Telex Dipari
626169. All'estero, Messaggerie Internazionali s.r.l.,
20138 Milano, via Rogoredo 55, tel. 51.52.26/7/8/9,
telex: 312597 Mexint-I.

PUBBLICITÀ: Concessionaria SPI S.p.A.

Viale Milanofiori - Strada 3A - Palazzo B/8 - 20094
ASSAGO (MI) - tel. 02/575471.

FOTOLITO: Zincografica Felsinea Srl,
via San Pier Tommaso 18/G - 40139 Bologna
tel. 051/492250 - fax 051/541182.

FOTOCOPOSIZIONE E STAMPA: Poligrafici il Borgo
S.p.A., 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna)
Via dell'Industria 6 - Tel. 051/625.70.18



AUTOSPRINT IL SETTIMANALE
DA CORSA FONDATO NEL 1961
ASSOCIATO ALLA UNIONE
STAMPA PERIODICI ITALIANA

Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 990



CONTI EDITORE

S.P.A.

DIRETTORE EDITORIALE

ADOLFO GALLEAZZI

Direttore sezione libri: **Paolo Facchinetti** - Ufficio Pubblicità:
Loredana Malagetti - Ufficio concorsi: **Serena Santoni** - Ufficio
diffusione: **Ulderico Comparone** - Ufficio abbonamenti: **Roberto
Caffieri**



ORSI

PHOTO4



GIOVANNELLI

VELOCITA'

ESCLUSIVO

12 Mosley dice che...

Il presidente della Fisa è venuto ad Autosprint per partecipare a un forum con la redazione. Eccone il resoconto

SUPERTURISMO

20 Settimo... sigillo

Roberto Ravaglia vincendo le due mini gare endurance di Pergusa ha ipotecato il suo settimo titolo con vetture Bmw

FORMULA TRE

28 Volata finale

Il tricolore vede in testa il romano De Simone ma sono sette i piloti che possono ambire al primato. Vediamo con quali ambizioni

FORMULA UNO

36 Gp d'Italia

A Monza il Circus ha ritrovato il calore del pubblico nostrano che aspettava la Ferrari: e le Rosse hanno acceso le discussioni...

DTM

66 Gara all'Avus

FORMULA INDY

74 Gara a Mid-Ohio

84
Sainz:
addio
Jolly!



88
Provata
la Punto
con il Turbo



ACTION

RALLY

PROMOZIONE

80 Stretto di...
Messina

TRICOLORE

82 Diavolo a quattro

OPINIONI

4 Io, canaglia

di Giorgio Faletti

35 Domenica notte

di Carlo Cavicchi

114 Bastian contrario

punto di vista controcorrente

L'ALTRA DOMENICA

92 Le gare in Italia

RUBRICHE

6 lettere

8 dove si corre

10 news karting

64 news velocità

72 domenica sprint

73 notiziario csai

78 news rally

106 portobello

107 crucisprint

110 news estero

113 teleschermo

io, canaglia



O vate o water

■ **GIORGIO FALETTI**

Per improrogabili ragioni legate alla chiusura del giornale sono costretto a scrivere quest'articolo in anticipo, per cui Voi che lo leggete avete un vantaggio innegabile su di me: conoscete già i risultati del Gran Premio d'Italia! Tuttavia, siccome io sono sempre in prima fila quando si tratta di rischiare, mi gioco la carriera con delle previsioni sui principali protagonisti della gara. Roditi il fegato, Giucas Casella!

DAMON HILL

Se la sfiga gli è passata, non ce l'avrà più. Se no ce l'avrà ancora.

ALAIN PROST

Se farà una buona partenza, tutti diranno: «Orca, hai visto Prost?». Se farà una brutta partenza tutti diranno «Orca, hai visto Prost?».

AYRTON SENNA

Se metterà sulla macchina il «logo» della sua agenzia di viaggi, la «SENNА TOUR», tutti crederanno che corre sponsorizzato da Bossi.

MICHAEL ANDRETTI

Se cambierà il suo cognome con Schumacher, andrà più forte.

MICHAEL SCHUMACHER

Se accetterà il cambio, andrà più piano.

RICCARDO PATRESE

Dato che ha le palle quadrate, alla fine si chiamerà ancora Riccardo Patrese.

GERARD BERGER

Se non arriverà 1°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 14°, 15°, 16°, 17°, 18°, 19°, 20°, 21°, 22°, 23°, 24°, 25°, 26° e se non si ritira, arriverà terzo!

JEAN ALESI

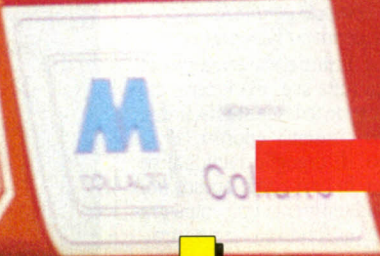
Se vincerà sarà mezzo italiano, se non vincerà rimarrà mezzo francese.

NIGEL MANSELL

Non ci sarà!



E se



CLIC

poi mi scatenano?

FERMO POSTA

■ **FANS DI MIKE ANDRETTI** — L'indicazione pervenutaci a proposito della nascita di un fan club era purtroppo errata. Vi preghiamo di non tenerne conto.

■ **LUCA PILI** — S. Nicolò Arcidano (Oristano). Aveva visto giusto: i concetti che esprime possono essere alla base del funzionamento di un sistema di sospensioni attive, anche se per il momento è più lecito parlare di sensori che non di giroscopi. Così com'è, l'idea è teoricamente valida. Sul Gp di Sardegna avrà già letto nel numero scorso. Alesi è forse più «personaggio» di Berger, per una pura questione di immagine; comunque non ci sembra di dimenticare i grossi meriti di Gerhard.

■ **CEDENSI VIDEOCASSETTE** — Per ragioni di spazio un lettore offre a prezzo da concordare registrazioni in Vhs dei seguenti Gp della stagione '90: Brasile, San Marino, Montecarlo, Gran Bretagna, Italia. Contattare Piero Lupetti, via prov. Arnaccio-Calci, 20, 56011 Calci (Pisa), tel. 050-93.80.28.

■ **DANIELA ZAMBONI** — Forlì. Siamo noi che dobbiamo ringraziarla per le parole che ci ha rivolto. Il contributo della stampa a certe campagne è semplicemente un dovere.

■ **VALENTINA DEPAU** — Ilborno (Nuoro). L'indirizzo che cerca è: Ayrton Senna Fan Club, C.P. 177, Bagno a Ripoli (Firenze), tel. 055-683.313. E tanto per chiarire, ci sono lettori che aspettano mesi per avere una risposta e poi si comportano in tutt'altra maniera.

■ **ANDREA CIOCIA** — Milano. Sinceramente, la rubrica di Giorgio Faletti sul n. 33 ci pareva tutt'altro che blasfema. Ci rincresce che abbia offeso la sua sensibilità, ma Giorgio non intendeva certo «burlarsi» della religione. Semmai di Mike Andretti...

■ **FRANCESCA MONELLI** — Carpi (Modena). I fan club si possono fondare liberamente, ma a volte nascono e muoiono nello spazio di pochi giorni. Pubblichiamo il suo indirizzo nel caso altri appassionati di Jean volessero scriverle: S.S.X, Correggio 38, 41012 Carpi (Modena).

■ **ANGELO CREMONA** — Monza (Milano). Sulle tappe fondamentali della carriera di pilota ci siamo soffermati tante volte. Alla tua età si può benissimo iniziare con i kart (magari la 100 Naz.); ma senza perdere tempo!

■ **JONA SABRI** — Arezzo. Storia vecchia: ma anche se abbiamo volutamente abbandonato la polemica sull'argomento tv siamo sostanzialmente d'accordo con lei...



COCKPIT

Com'è bello vincere in Germanial

Quest'anno, anche a causa dell'affievolimento delle emozioni che caratterizza la F.1, mi sono trovato a seguire con crescente interesse il Dtm, sia in tv che sui giornali e do atto al vostro della cura con cui viene trattato l'argomento, sia seguendo le spartane ma efficienti telecronache su Videomusic. Veder vincere l'Alfa mi dà una soddisfazione che supera il fatto sportivo o tecnologico; c'è anche dell'anacronistico orgoglio nazionale nel veder messi in riga i tedeschi con tutta la loro presunzione. Sarà anche spirito anti europeo o forse provincialismo meridionale come i tedeschi hanno definito lo sventolio di bandiere italiane che salutavano le vittorie di Larini ma, siamo sinceri, quando la Ferrari vinceva ed esaltava (quando?), non c'era forse un po' di orgoglio nazionale? Ma a parte le considerazioni patriottiche, devo rilevare che questo avvenimento sportivo è trascurato dai mezzibusti tv del settore... Tutto questo per dire: Tmc, che aspetti?

Leonardo Zerbini
Vigonovo (Venezia)

Le ultime considerazioni sono tutte sue, ma è certo che la serie tedesca sta riscuotendo consensi enormi. E un po' di orgoglio nazionalistico, in casi come questi, non è sicuramente una colpa grave: in fondo lo fanno tutti... Non è giusto, però, prendersela troppo con i tedeschi che ospitano l'Alfa vincente in... casa loro. Il pubblico è

stato spesso caloroso, se è vero che in un recente sondaggio condotto proprio da un'autorevole rivista germanica la maggioranza degli interpellati ha indicato per primo il marchio del Biscione tra quelli impegnati nelle corse. Il successo futuro del Dtm sul piccolo schermo non dipende da noi; ma crediamo di aver dato comunque un piccolo contributo per farlo conoscere di più al pubblico.

Che cosa fa il team manager?

Sono da diversi anni un vostro assiduo lettore naturalmente appassionato di automobili e vorrei rivolgermi alcune domande. In un team quali funzioni hanno il team manager, il direttore sportivo i responsabili tecnici, i responsabili vetture e il tecnico in sede? Inoltre quali sono le varie fasi per la costruzione di una monoposto, quali le apparecchiature e i rispettivi costi? Quale è la differenza tra una monoposto a motore portante, semiportante, e a motore non portante? Inoltre, anche se non di vostra specifica competenza, vorrei

rivolgermi un'altra domanda: spesso avete affermato che la miglior laurea per avviarsi alla progettazione automobilistica è la facoltà di ingegneria meccanica: una laurea breve della stessa facoltà sarebbe insufficiente o penalizzante?

Enzo Savelli

Qualche anno fa, Ron Dennis affermava: «Se dovessi dire qual è il mio ruolo in seno alla McLaren, non saprei farlo». Non è una battuta: nelle moderne squadre la figura del «tuttofare» non esiste praticamente più, e un team manager deve occuparsi soprattutto di tener unito l'insieme delle persone che lavorano per lui. In generale, poi, svolge di solito compiti amministrativi, come la stipula dei vari contratti (con i piloti, i motoristi, gli sponsor). Il direttore sportivo a sua volta deve coordinare l'attività sulle piste, mentre ogni tecnico ha di solito un compito specifico: motore, sospensioni, progettazione, squadra prove ecc. L'ingegnere di pista è il tramite fra i tecnici e il pilota, quello che lo ascolta e lo consiglia, per esempio, nella scelta degli assetti. Parliamo ovviamente molto in generale, perché ogni team ha la sua struttura, piccola o grande. Impos-

ORSI



sibile poi rispondere in breve circa la costruzione di una monoposto: ci limitiamo a dire che si parte dalla scocca, poi si montano motore e sospensioni e infine la carrozzeria e le ali. Indispensabile, per chi i telai se li fa in casa, è l'autoclave per «cuocere» il carbonio. Anche il discorso relativo ai costi non può essere affrontato con rigore scientifico. Una monoposto delle formule minori può costare, fra telaio e motore, sui 130 milioni (F. 3) o oltre 200 (F. 3000); ma in F.1 entrano in ballo i vari contratti di fornitura. Il motore si dice portante quando funge da elemento di sostegno, da «prolungamento» della scocca. Se non può garantire la necessaria rigidità, viene invece alloggiato parzialmente o totalmente in un telaio raccordato alla scocca stessa. Infine, per quanto riguarda la formazione dei progettisti, abbiamo più volte fatto notare come la laurea in ingegneria possa integrare, ma non sostituire l'esperienza «sul campo». John Barnard è un semplice perito, Gary Anderson addirittura un ex meccanico...

Gli spiccioli della solidarietà

Il motivo che mi spinge a scrivervi è duplice; per prima cosa, vorrei ringraziarvi per avermi dato pieno appoggio su Autosprint in favore della sottoscrizione pro Sottile. E debbo dire che finora le cose, anche grazie all'interessamento diretto dei vostri cronisti, sono andate bene, se abbiamo ricevuto più di 45 milioni con l'aiuto dei vostri «porcellini-salvadanaio». Seconda cosa, non meno importante: dopo le gare di Millesimo e Vesime, ho ritirato il «porcellino» e come al solito apertolo in presenza degli organizzatori abbiamo trovato la cifra totale di lire 175.000, di cui 50.000 erano state versate da persona di mia conoscenza. Ma il disappunto più grande, mio e di chi ha fatto la conta, non è stato soltanto per l'esiguità della cifra raccolta in ben due gare, anche se converrete che circa 300 equipaggi che spendono un miliardo potrebbero dare qualcosa

di più di 120.000 lire, bensì il numero ingente di monetine trovate (che non si danno più nemmeno in elemosina). Questa umiliazione la subiamo ogni volta che si apre un «porcellino» e il motivo della mia ribellione è proprio questo. Nessuno dei partecipanti alle gare è obbligato a fare offerte, anche se si chiede un minimo di appoggio più morale che materiale a questa iniziativa; ma chi vuole aderire lo faccia con non meno di cinque o diecimila lire, che rappresentano mediamente la cinquecentesima parte del proprio divertimento settimanale!

Fabrizio Tabaton
Chiavari (Genova)

Ammettiamo pure che non sia elegante parlare di soldi in questa sede; ma lo sfogo di Tabaton, nella personalissima veste di promotore dell'iniziativa a favore di Renato Sottile, ha le sue buone ragioni. Non siamo noi a dover fare i conti in tasca ai rallisti italiani, ma le monetine nel salvadanaio fanno proprio di presa in giro, specie considerando che lo sfortunato collega di tanti equipaggi ha bisogno di cure intensive e costosissime. Ci rallegriamo solo del fatto che quanto sinora si è potuto fare è dovuto alla buona volontà di persone che hanno preso sul serio l'iniziativa. Contribuendo nell'unico modo possibile: con i fatti.

COLOMBO



Una Rossa con due cilindri in meno

Sono un ragazzo di 20 anni, mi interesso solo da tre anni di Formula 1, soprattutto della parte tecnica (studio ingegneria Elettronica, ma sono lo stesso favorevole all'eliminazione dell'elettronica dalle F.1). Interessandomi di tecnica, e studiando soprattutto le caratteristiche delle vetture della Scuderia Ferrari (e di chi altri sennò?) mi sono imbattuto in una presunta Ferrari 154/85. Questa vettura avrebbe dovuto affiancare la 156/85 nella stagione 1985, e secondo Piero Casucci sarebbe stata dotata di un motore turbo a 4 cilindri. Di che cosa si trattava? Fu solo un esperimento, un tentativo di emulare i Bmw da 1000 cavalli, o era basato su solide motivazioni tecniche? Il Ferrari 4 cilindri venne allestito, girò mai in pista? (se sì, è chiedere troppo di vedere pubblicata una foto di questa fantomatica 154/85?). Ne venne fuori qualcosa di buono?

Davide Gennaretti - Rimini

All'origine del 4 cilindri in linea biturbo c'era un criterio importante: quello dei consumi. Una volta abolito il rifornimento in gara, si era cercato di limitare l'escalation delle potenze imponendo un freno ai motori più «assetati». In questo senso, un quattro cilindri è basilamente favorito rispetto a un motore più frazionato. Ma la 154 (la sigla al solito indica nelle prime due cifre la cilindrata, nell'ultima proprio il numero dei cilindri), non vide mai la luce, nonostante nell'abituale conferenza di febbraio lo stesso Enzo Ferrari facesse riferimento agli studi in proposito, e il propulsore venne destinato alla sperimentazione. In quel 1985 il turbo V6 ebbe i suoi momenti di gloria fino a metà stagione, poi i tanti problemi della 156/85 (nella foto) non permisero altri sviluppi.



ORSI

RISPONDE L'ESPERTO

Per una vettura priva di effetto suolo la massima accelerazione laterale sopportabile è imposta dal coefficiente di attrito gomma-asfalto; essendo questo valore intorno a 0,8, si deduce una accelerazione max di circa $7,84 \text{ m/s}^2$ (0,8g). Poiché si arriva a 3 g nei curvoni veloci vorrei sapere a quale velocità l'effetto suolo inizia a farsi sentire. Un tornante stretto e lento permette a una F. 1 di andare molto più veloce di una supersportiva?

Enrico Barisonza - Alessandria

Chiamiamo di usare parole semplici per chiarire concetti difficili ma che, evidentemente, interessano molti lettori. Nella sua lettera ci sono alcune precisazioni da fare. Innanzitutto il coefficiente di aderenza e quello di attrito sono due cose distinte: il primo tiene conto dei materiali (gomma-asfalto, nel nostro caso), il secondo, più globalmente, considera altre variabili. A noi basta parlare di aderenza: il valore di 0,8 può andar bene sì e no per le vetture di serie, ma per le monoposto da gara si raggiungono grandezze ben di-

verse. I parametri in realtà sono due: coefficiente longitudinale e coefficiente laterale, e si riferiscono ovviamente alle misurazioni lungo i due assi. Per essere ancora più precisi, gli inglesi parlano di «cornering coefficient», coefficiente in curva, per quello laterale. Ed è giusto, visto che le F. 1 non voltano girandosi ad angolo retto... I rispettivi valori venivano indicati in uno studio pubblicato di recente dalla Goodyear in 1,8-2 per il longitudinale e 1,9-2,2 per il «cornering». Avviene cioè che l'aderenza della gomma superi i concetti ideali imposti dalla legge di Coulomb. Quest'ultima stabilisce in pratica che, essendo il coefficiente un rapporto fra le due superfici, non dovrebbe variare al crescere delle superfici stesse. La ricerca portata avanti in F. 1 dal '61 a oggi, al contrario, ha permesso di sovvertire queste convinzioni. Autrici del «miracolo» sono le mescole che hanno elevate caratteristiche di isteresi (produzione di calore per energia non resa). In pratica, la gomma si «attacca» all'asfalto, sfruttandone tutte le rugosità. Questo non toglie che se l'aerodinamica non dà una mano, non c'è gomma che tenga. E qui entra in scena l'effetto-suolo. Il nostro lettore sembra avere le idee chiare, ma è meglio comunque ripeterlo: le norme varate dall'83 non hanno abolito questo effetto. L'hanno ridotto considerevolmente, ma non hanno impedito che, anche con il fondo piatto, venisse recuperato progressivamente negli anni. I calcoli relativi ai vari fenomeni interagenti in una monoposto vanno sempre verificati in galleria del vento; è impossibile studiarli teoricamente, come per un «semplice» profilo d'ala. Però, trattandosi di aerodinamica, le grandezze implicate hanno sempre a che vedere con il quadrato della velocità. Vale a dire che all'aumentare dei kmh i valori crescono in maniera sempre più sensibile (proporzione quadratica). Questo significa che in un tornante da 60 all'ora l'efficacia aerodinamica è praticamente trascurabile, a 120 è molto più avvertibile, a duecento si fa sentire davvero e a trecento all'ora è enorme.

Quanto «conta»
la gomma
nella tenuta
di strada?
Lo spiega
l'ingegner
Enrico Benzing

DIVENTA PILOTA

SCUOLA FEDERALE CSAI
Autodromo di Vallelunga,
00063 CAMPAGNANO DI ROMA
Telefono 06/9042949 (rally)
06/9041600 (velocità)

CENTRO INTERNAZIONALE GUIDA SICURA
Autodromo Riccardo Paletti
43040 VARANO (PR)
Telefono 0525/53730-1
02/48012662-66

SCUOLA PILOTI HENRY MORROGH
Autodromo di Magione
06063 MAGIONE (PG)
Tel. 075/841669 - 843993
Fax 8472035 (velocità)

SCUOLA PILOTAGGIO SIEGFRIED STOHR
Autodromo Santamonica
47046 Misano Adriatico (FO)
Tel. 0541/21788 - Fax 21587
(velocità e guida sicura)

SCUOLA FEDERALE GUIDA FUORISTRADA
Via F. Baracca, 1
24123 Bergamo
Tel. 035/237711

DRIVING CAMP BY CARLO ROSSI
Viale Marconi, 2/C
28021 Borgomanero (NO)
Tel. 0322/846222
(guida sicura, sportiva, rally,
acrobatia, neve e ghiaccio
driving master)

GABRIELE GORINI SPEED TRAINING
Autodromo di Imola
Sede Legale: Via dei Bigi, 24
47100 FORLÌ
tel. 0543/50523
(corsi di pilotaggio Porsche)

VITTORIO CANEVA RALLY SCHOOL
Piazza Mazzini, 18
36012 Asiago (Vicenza)
tel. 0424/64318

TOP DRIVING SCHOOL
c/o Autodromo del Levante
BINETTO (Bari)
Tel. 0337/821666
(guida sportiva e guida sicura)

CENTRO GUIDA SICURA E PILOTAGGIO SU GHIACCIO
Racing & Vip
Loc. Lago Losetta
Sestriere (To)
Tel. 0122/76651 - Fax 76923

SCUOLA ANTI-SBANDAMENTO UNNUS TH. HENDRICHS
CH-6703 Osogna/Bellinzona
Tel. 0041/92/661878
Fax 0041/92/662175

SCUOLA DI PILOTAGGIO HOLIDAY TRACK
6934 Bioggio-Lugano (CH)
Tel. 0041/91/506515
Fax 0041/91/506592

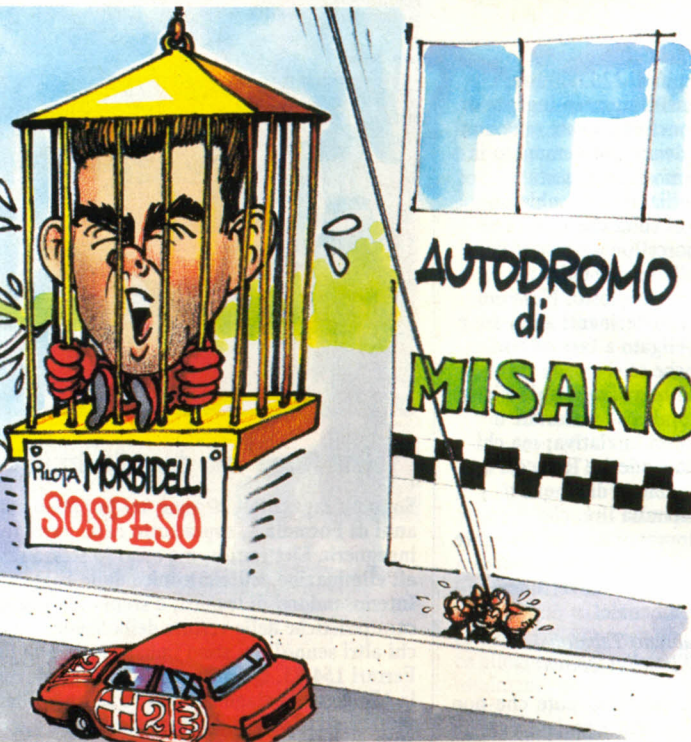
SCUOLA DI PILOTAGGIO VINCENZO FLORIDIA
Autodromo Pergusa
Tel. 091/517941
(guida sicura, veloce e sportiva)

SCUOLA PILOTI MILANO
Autodromo di Monza
Tel. 0331/592395
(velocità e rally)

SPORT & SAFE DRIVING SCHOOL
Via A. Traversari, 29
00152 ROMA
Tel. 06/58331011 - Fax
5885330

LE
SOSPENSIONI
INTELLIGENTI
VANNO
VIETATE
SUBITO!!

Matitaccia '93



VELOCITA'

19 SETTEMBRE

F. INDY A NAZARETH
Campionato IndyCar
Indycar
Tel. 001/313/3348500

MAGIONE
Camp. italiano F.3
F. Europa Boxer
Coppa Renault Clio
Amub Magione
Tel. 075/840303

HOCKENHEIM
Camp. Tedesco Turismo
Formula 3
Porsche Carrera Cup
Peugeot 905 Spider Cup
Adac Wurttemberg
ev Sportabteilung
Tel. 0049/711/2800137

LE MANS
Camp. francese F.3
SuperTurismo
Asaco des 24 Heures du Mans
Tel. 0033/43/725025

PONTIAC
Campionato Imsa
Imsa
Tel. 001/813/877

STOCK CAR A DOVER
Campionato Nascar
Nascar
Tel. 001/904/2530611

SILVERSTONE
Camp. inglese Turismo
Brdc Silverstone Circuit
Tel. 0044/327/857271

CALAFAT
Camp. spagnolo Turismo
Spagna

VARANO
Camp. italiano Supercar Gt
Prototipi e F. 2000
Sogesa Varano
Tel. 0521/242820

RALLY

15-17 SETTEMBRE

MANX RALLY
Campionato europeo
coefficiente 20
Mir
Tel. 0044/264/623624

17-19 SETTEMBRE

YU RALLY
Campionato europeo
coefficiente 5
Auto-moto drustvo Saturnus
Tel. 0038/61/102277

RALLY DEL SALENTO
Camp. italiano assoluto
campionato europeo
coefficiente 10
Ac Lecce
Tel. 0832/301064

18-20 SETTEMBRE

RALLY DI AUSTRALIA
Campionato mondiale
Piloti e Costruttori
Rally Australia Ltd
Tel. 0061/9/2703333

18-19 SETTEMBRE

RALLY COPPA VALTELLINA
Coppa Italia 3. zona
coefficiente 3
Ac Sondrio
Tel. 0342/212213
RALLY ROMAGNA E TOSCANA
Coppa Italia 4. zona
coefficiente 3
Faenza Racing Team
Tel. 0546/663322
RALLY POLIZIE EUROPEE
Riservato
Autoclub Nazionale
Forze di Polizia
Tel. 0432/506513

ALTRE SPECIALITA'

19 SETTEMBRE

SALITA ALPE DEL NEVEGAL
Coppa Csaì 1. zona
C.O. Alpe del Nevegal
Tel. 0437/9431

SALITA COPPA NISSENA
Campionato italiano
Coppa Csaì 2. zona
Ac Caltanissetta
Tel. 0934/554222

SLALOM DELLE FONTI
Campionato italiano
Team Palikè
Tel. 091/344533

SLALOM DI OTTAVIANO
Coppa Csaì 4. zona
Caserta Corse
Tel. 0823/444704

SLALOM CANTALUPO LIGURE PALLAVICINO
Nazionale
Supergara
Tel. 0173/65425

SLALOM DI MONTEPRANDONE
Nazionale
Pool Vst Srl
Tel. Pavia

SLALOM MAMMOIADA
Nazionale
Ac Nuoro
Tel. 0784/30034

SLALOM MONTE STIVO
Nazionale
Racing Team Quercia
Tel. 0464/438495

VELOCITA' SU TERRA A VITTORIO VENETO
Nazionale
A.S. Alle Cave
Tel. 0438/500137

VELOCITA' SU TERRA A "LA CHIUSA"
Nazionale
Autocorse Agugliano
Tel. 071/907804

FORMULA RALLY TROFEO GIAN PAOLO MARINONI
Nazionale
Rally Team Marinoni
Tel. 0346/71039

telesprint

SERVIZIO QUOTIDIANO
DI INFORMAZIONE SULL'ATTIVITA'
MOTORISTICA IN COLLABORAZIONE

CON LA SIP

chiamate il

1637

Se siete utenti del distretti di:
Ancona, Bologna,
Comacchio, Ferrara,
Fidenza, Firenze, Fornovo,
Genova, Imola, Lugo,
Milano, Modena, Parma,
Perugia, Pescara,
Piacenza, Porretta Terme,
Ravenna, Reggio Emilia,
Rimini, Roma, Teramo,

051 oppure

997.997

se di altro distretto

DON'T
CRACK
UNDER
PRESSURE



Cronografo Serie S/EL Sports Elegance al quarzo, precisione a 1/10 di secondo e funzione split (tempi intermedi). Orologi e cronografi TAG Heuer: impermeabili fino ad almeno 200 metri, corona a vite con doppia protezione, ghiera girevole unidirezionale, vetro in zaffiro inscalfibile, bracciale con doppia chiusura di sicurezza, indici luminosi.



TAGHeuer
SWISS MADE SINCE 1860

TAGHeuer ITALIA

NUMERO VERDE 1678-32094
DALLE 9 ALLE 12 E DALLE 14 ALLE 18

Cronometrista ufficiale del Campionato del Mondo di Formula 1.

LE GARE

PISTA WINNER

Nizza Monferrato (At),
5 settembre 1993

Classe 60 Minikart: 1. Bertolotti (Pcr) 10 giri in 8'31"41; 2. Abrate (Kali) 8'41"94; 3. Wiser (Pcr) 8'44"10; 4. Missaglia (Dap) 8'52"12; 5. Pianta (Pcr) 8'53"90. Tutti i motori sono Comer.

Classe 100 Junior: 1. Bianchi (Tony-Parilla) 20 giri in 14'11"23; 2. Galleano (Pcr-Prc) 14'18"91; 3. Lagazio (Tony-Parilla) 14'19"48; 4. Magri (Kali-Comer) 14'19"48; 5. Matteo Fotia (Tony-Parilla) 14'24"24.

Classe 100 Nazionale: 1. Simonini (Npk-Parilla) 20 giri in 13'40"52; 2. Casazza (Top-Comer) 13'43"68; 3. Capraro (Tecno-Italsistem) 13'44"35; 4. Lucati (Kali-Italsistem) 13'46"15; 5. Musti (Tony-Pcr) 13'50"45.

Classe 100 Internazionale: 1. Baldissoni (Pcr-Pcr) 20 giri in 13'32"09; 2. Vitalino (Biesse-Fox) 13'32"33; 3. Scarabelli (Tony-Italsistem) 13'39"26; 4. Macchi (Dap-Italsistem) 13'43"11; 5. Di Sabatino (Tony-Parilla) 13'58"49.

Classe 125 Europa: 1. Bargetto in 13'43"08; 2. Brocado 14'09"99; 3. Fernando Fotia a 5 giri. Tutti su Italia Motori-Gilera.

Classe 125 Nazionale: 1. Furbato (Tony-Tm) 15 giri in 13'19"29; 2. Bozzoni (Tony-Tm) 13'31"75; 3. Bollari (Grg-Tm) 13'42"82; 4. Carù (Mac-Mac) 13'52"61; 5. Stecco (Kali-Tm) 13'57"29.

Classe 125 Internazionale: 1. Suraci (Tony-Pavesi) 20 giri in 14'04"88; 2. Stafieri (Dap-Pavesi) 14'22"32; 3. Tassisto (Dap-Pavesi) 14'23"98; 4. Donadei (Tony-Tm) 14'36"09; 5. Pompei (Kali-Tm) 14'52"08.

Classe 100 Amatori: 1. Puppo (Kali-Parilla) 15 giri in 10'46"89; 2. Affieri (Pcr-Pcr) 10'49"89; 3. Gaggianese (Top-Pcr) 11'04"55; 4. Morcia (Pcr-Pcr) 11'08"93; 5. Filippone (Pcr-Pcr) 13'19"23.

CIRCUITO DI ROSÀ

Rosà (Vi) 5 settembre 1993

Classe 60 Minikart: 1. Piccolo (Pcr) 12 giri in 7'29"72 alla media di 69,163 kmh; 2. Meneghelo (Kali) a 5"56; 3. Alex (Tecno) a 6"45; 4. Fistarol (Kali) a 7"31; 5. Zanellato (Dap) a 10"14. Tutti i motori sono Comer.

Classe 100 Junior: 1. Durante (Kali-Parilla) 16 giri in 8'34"51 alla media di 80,605 kmh; 2. Grassotto (Kali-Iame) a 3"45; 3. Biasetto (Pcr-Pcr) a 3"90; 4. Quintarelli (Tony-Parilla) a 4"25; 5. Bonanno (Kali-Comer) a 28"08.

Classe 100 Nazionale: 1. Furlanetto (Tony-Parilla) in 8'11"93 alla media di 84,305 kmh; 2. Borghese (Pcr-Pcr) a 4"72; 3. Montin (Marti-Italsistem) a 5"04; 4. Del Fanti (Kali-Sirio) a 5"79; 5. Piazza (Pcr-Pcr) a 6"08.

Classe 100 Internazionale: 1. Ingolfo (Birel-Sirio) in 8'15"74 alla media di 83,657 kmh; 2. Miobertolo (Birel-Italsistem) a 0"73; 3. Agatolio (Tony-Pcr) a 1"02; 4. Brigo (Tony-Italsistem) a 1"89; 5. Zambelli (Birel-Italsistem) a 2"58.

Classe 125 Nazionale: 1. Fabbro (Kali-Kali) in 8'19"30 alla media di 83,060 kmh; 2. Tollut (Kali-Tm) 8'19"55; 3. Mori (Kali-Tm) 8'20"01; 4. Maman (Birel-Marben) 8'25"21; 5. Bortolami (Kali-Tm) 8'25"44.

Classe 125 Internazionale: 1. Francescon (Crg-Pavesi) in 7'57"70 alla media di 86,816 kmh; 2. Zarpellon (Kali-Pavesi) a 0"48; 3. Ghidini (Tony-Tm) a 8"84; 4. Molon (Kali-Tm) a 20"98; 5. De Cecchi (Pcr-Tm) a 21"23.

Piccini ha avuto in Tarabelli e Beggio (a lato) i più diretti inseguitori nella scalata al quarto titolo mondiale della Formula C. Il campionato europeo della Intercontinental C è andato a Marcolin che è stato insidiato dal finlandese Luopajarvi, al centro



fotografiePATERLINI

NEL MONDIALE DELLA 125 A VAL VIBRATA

Piccini fa poker

Il vessillo tricolore ha sventolato più in alto di tutti nell'appuntamento mondiale ed europeo della classe 125. Nel mondiale di F.C si è imposto Alessandro Piccini e nella Intercontinental C l'alloro continentale è andato a Stefano Marcolin. 150 sono stati i piloti scesi in gara, 50 nella F.C e 100 nella Intercontinentale C. Ma vediamo quanto è accaduto in pista.

FORMULA C. Il miglior tempo nelle qualifiche lo segnò Tarabelli, ma nell'esiguo spazio di 5 decimi lo inseguono Beggio, Trulli, Piccini, lo svedese Gabrielsson e Cicconetti. Le manche registrano le vittorie di Gabrielsson, Beggio e Tarabelli. La pole della prefinale va a Piccini che, grazie al bonus della gara Cik in Francia, può scontare tre penalità; mentre Gabrielsson, che ha disputato anche la prova polacca, elimina sei penalità e si colloca in prima fila a fianco di Piccini. La seconda fila è tutta italiana con Tarabelli e Beggio. Allo start della prefinale, valida comunque solo

per lo schieramento di partenza della finale, Piccini scatta subito in testa davanti a Tarabelli e Beggio. Al 6. giro Tarabelli supera il battistrada Piccini che, tre tornate dopo, riesce poi a riprendere la leadership. Perso il comando, Tarabelli al 14. giro deve cedere anche la seconda posizione a Trulli che, dopo una cattiva partenza, è risalito molto bene. L'ultimo sussulto arriva nelle battute conclusive: Takahashi supera Beggio in 4. posizione. Nel concitato via della finale è ancora Piccini a scattare prontamente in testa tallonato da Cicconetti, autore di un'ottima partenza, Beggio, Tarabelli, Trulli e Baldelli. Nelle prime fasi Trulli attacca Tarabelli, i due si toccano e mentre il primo riparte attardato il secondo è costretto alla resa. Intanto Beggio supera Cicconetti in seconda posizione, mentre Takahashi guadagna la 4. posizione. Il finale è al fulmicotone: Beggio all'ultimo giro supera Piccini in testa, ma un'incertezza con il cambio costa al milanese la prima posizione

e l'alloro iridato. Piccini, oltre a riconquistare in extremis il comando della corsa, si assicura così il quarto titolo mondiale. La gioia di Cicconetti per avere raggiunto il 3. posto, dopo essere stato costretto a risalire la china dal repechage, è di breve durata: viene escluso dalla classifica perché è sottoposto, sia pur di pochi grammi. Il provvedimento fa così risalire in 3. posizione Takahashi, che diventa il primo giapponese nella storia kart che arriva su un podio mondiale. Non deve poi essere dimenticata la rimonta di Koene, già pilota di F. Opel, risalito dal 28. al 6. posto.

INTERCONTINENTAL C. Lancieri ottiene il miglior tempo davanti a Piacentini e Di Nino, circa le performance dell'imolese va detto che con questo tempo sarebbe partito in terza fila nella F.C. Dopo le 15 manche la pole della prefinale se la aggiudica Paolini con a fianco Marcolin. Al via i due piloti della prima fila scattano al comando con il poleman in testa. A metà gara Marcolin supera il

leader Paolini che è pure vittima di un testacoda. L'altro colpo di scena arriva con la rottura del cambio di Azzolino sul cui olio seminato in pista escono otto piloti, tra questi Lancieri, Piacentini, Bécicka, Damioli e Di Gianvito, di questi solo Lancieri e Piacentini riescono a riprendere. Dopo tutto ciò alle spalle del battistrada Marcolin arrivano Luopajarvi e Mognole. Nella finale Marcolin scatta subito in testa seguito da Tavoletti, Mognole e Montera. Piacentini intanto dalla 6. posizione è risalito fino alla terza, mentre Lancieri, dal 21. posto in griglia arriva fino al 10, ma un contatto con Pisani lo ferma definitivamente. Esce di scena poi anche Mognole a causa di una toccata con Casarotto. A cinque giri dalla conclusione, Piacentini è beffato dal motore e Marcolin può marciare più tranquillo verso la vittoria, insidiato soltanto nel finale da Luopajarvi, risalito dopo una cattiva partenza. Le ultime emozioni le riserva la battaglia per il terzo posto che vede Tavoletti prevalere su Montera.



NEL TORNEO DELLA PISTA WINNER

In palio i motori per la F. Boxer

Per sottolineare il legame esistente tra il kart e le formule addestrative dell'automobilismo l'Alfa Romeo ha messo in palio due motori completi con il relativo kit per le monoposto di F. Europa Boxer nel trofeo autunnale della pista Winner. Al battesimo dell'iniziativa, avvenuto con la disputa della prima gara lo scorso 5 settembre, c'era Giorgio Pianta, responsabile dei programmi sportivi della Casa di Arese, oltre ai piloti Massimiliano Papis, impegnato nella F. 3000 Internazionale, e Alberto Baldrighi,

protagonista del campionato della F. Europa Boxer. Insomma ospiti speciali per premi speciali, che sono indubbiamente molto utili per chi vuole continuare l'attività agonistica. Il trofeo della pista Winner prevede la disputa di tre gare in tutto: dopo l'apertura del 5 settembre il programma prosegue con gli appuntamenti del 12 settembre e del 21 novembre. I risultati validi per la classifica finale saranno solo due e alla corsa conclusiva potranno prendere parte esclusivamente i piloti che abbia-

no già gareggiato in almeno una delle due precedenti prove. I due motori, più i relativi kit, della F. Europa Boxer andranno al primo classificato della 100 nazionale e della Internazionale. Il ricco montepremi del Trofeo autunnale della Pista Winner prevede anche quattro motori Pcr, messi in palio dalla Casa piacentina, per i vincitori nella classi Junior, Nazionale, Internazionale e Amatori della 100. In più la pista Winner darà un telaio per la 60 per chi si imporrà nella Mini-kart.

IN GARA IN F.C CON KOENE

Rotax 125 ok nel mondiale

Si è rivisto in una competizione internazionale il Rotax 125 (nella foto) a livelli interessanti. Per portare in gara il propulsore austriaco è stato richiamato dalle formule maggiori Martin Koene. L'olandese, dopo un opaco 24 tempo di qualificazione, ha dovuto effettuare il repechage per approdare alla finale nella quale, oltre aver migliorato le prestazioni del suo mezzo, ha sfoderato la classe che nel 1990 gli permise di conquistare il titolo continentale della Super 100 e che a Val Vibrata lo ha portato fino al 6. posto, dopo una prefinaletta che lo ha visto solo 28. al traguardo. Da sottolineare la struttura del supporto dei due radiatori, uno dei quali perfettamente orizzontale al terreno.



MONDIALE FORMULA C

S. Egidio alla Vibrata (Te)

Mondiale F.C - Europeo Int-C FORMULA C

Prefinale: 1. Piccini (I) (Kali-Pavesi-Dunlop) punti 0; 2. Trulli (I) (Tony-Pavesi-Bridgestone) 2; 3. Tarabelli (I) (Kali-Pavesi-Vega) 3; 4. Takahashi (J) (Birel-Pavesi-Bridgestone) 4; 5. Beggio (I) (Kali-Pavesi-Vega) 5; 6. Baldelli (I) (Kali-Pavesi-Dunlop) 6; 7. Gabriellson (S) (Kali-Pavesi-Vega) 7; 8. Biasuzzi (I) (Kali-TM-Bridgestone) 8; 9. Rodano (I) (Kali-TM-Vega) 9; 10. Blanken (NI) (Kali-Rotax-Vega) 10.

Finale: 1. Piccini (I) (Kali-Pavesi-Dunlop) punti 0; 2. Beggio (I) (Kali-Pavesi-Vega) 2; 3. Takahashi (J) (Birel-Pavesi-Bridgestone) 3; 4. Baldelli (I) (Kali-Pavesi-Dunlop) 4; 5. Blanken (NI) (Kali-Rotax-Vega) 5; 6. Koene (NI) (Tony-Rotax-Dunlop) 6; 7. Rodano (I) (Kali-TM-Vega) 7; 8. Costantini (Tony-Rotax-Dunlop) 8; 9. Gabriellson (S) (Kali-Pavesi-Vega) 9; 10. Montagnani (I) (Tony-TM-Vega) 10.

INTERCONTINENTAL C

Prefinale: 1. Marcolin (I) (Kali-TM-Dunlop) punti 0; 2. Luopajarvi (SI) (Crg-TM-Vega) 2; 3. Magnolle (F) (Kali-Pavesi-Dunlop) 3; 4. Tavoletti (I) (Kali-TM-Dunlop) 4; 5. Montera (I) (Kali-TM-Dunlop) 5; 6. Piacentini (I) (Haase-Pavesi-Dunlop) 6; 7. Lundberg (S) (Kali-TM-Dunlop) 7; 8. Casarotto (I) (Tony-TM-Vega) 8; 9. Gasland (N) (Top-Pavesi-Vega) 9; 10. Pisani (I) (Tony-Pavesi-Dunlop) 10.

Finale: 1. Marcolin (I) (Kali-TM-Dunlop) punti 0; 2. Luopajarvi (SI) (Crg-TM-Vega) 2; 3. Tavoletti (I) (Kali-TM-Dunlop) 3; 4. Montera (I) (Kali-TM-Dunlop) 4; 5. Gasland (N) (Top-Pavesi-Vega) 5; 6. Van Der Heyden (B) (Kali-Pavesi-Dunlop) 6; 7. Casarotto (I) (Tony-TM-Vega) 7; 8. Stenshorpe (N) (Top-Pavesi-Vega) 8; 9. Di Gianvito (I) (Crg-Pavesi-Dunlop) 9; 10. Gioci (I) (Haase-Pavesi-Vega) 10.

IL CALENDARIO

19 settembre

- Pista di Laval Laval-Beausoleil (F)
- **Campionato del mondo F. SuperA e F. A**
- Circuito di Santa Giustina Santa Giustina in Colle (Pd) 60, 100, 125
- Pista Happy valley Cervia (Ra) 60, 100, Amatori
- Circuito di Pescia Pescia (Pt) 60, 100, 125, Amatori (125)
- Pista le Sirene Cavaglià (Vc) 60, 100, 125, Amatori
- Circuito di Catanzaro lido 60, 100, 125, Amatori
- Pista della Palomba Matera 60, 100, 125, Amatori
- Pista del Mediterraneo Piazza Armerina (En) 60, 100, 125, Amatori
- Pista d'oro Bagni di Tivoli (Roma) **Coppa Amatori zona centro**
- Pista ottava Sassari 60, 100, 125, Amatori
- Circuito di Passo di Treia Passo di Treia (Mc) 60, 100, 125, Amatori

IN PRIMO PIANO

Due settimane dopo la prova iridata di F.C, si assegnano i mondiali di **F.S.-A e F.A.** Vediamo in quale scenario

GIOVANNI PATERLINI

Quest'anno il campionato del mondo della Formula Super A e della Formula A inizierà mercoledì 15 settembre con il controllo amministrativo. Tutto questo anticipo è dovuto al numero degli iscritti che ha raggiunto il numero record di 65 piloti nella massima categoria e di ben 127 nella Formula A. 192 piloti a un campionato del Mondo in rappresentanza di 27 nazioni di tutti e cinque i continenti sono sicuramente un successo, ma hanno creato non pochi problemi, come dover appunto rivedere e anticipare il programma; inoltre una simile affluenza determinerà non pochi problemi logistici agli organizzatori: infatti era previsto l'arrivo di 150 concorrenti e 40 piloti in più non saranno facili da sistemare, visto tutto ciò che si porta dietro i team per un mondiale. Con il numero 1 al via ci sarà Danilo Rossi che, nonostante il passaggio in F.3 tenterà di ripetere la prestazione dello scorso anno. 16 sono gli italiani al via per un totale di 5 titoli mondiali, appunto con Rossi, Manetti, Gianniberti e Trulli, che pongono i piloti azzurri come gli uomini da battere. Fra i sicuri protagonisti saranno comunque piloti del calibro di Vassort neo campione transalpino, il suo connazionale Coubar, o la Hellberg neo vincitrice del trofeo dei paesi nordici. Molto più incerto il panorama nella Formula A dove il numero 101 verrà portato in gara dal neo campione conti-

nente il belga De Nies. 23 sono gli italiani al via in questa classe, battuti dai francesi con 27 presenze. Quello del 1993 resterà un campionato del mondo memorabile: infatti il tracciato francese appartiene a quel genere di piste dove vincono i piloti che guidano con il cuore e che permettono ampi recuperi. Un campionato aperto quindi a qualsiasi risultato, anche se le gomme giocheranno un ruolo di primo piano. La Dunlop parte sulla carta favorita, ma dopo quanto si è visto a Val Vibrata, in occasione del mondiale 125, la Vega appare pronta allo scontro: infatti le gomme italiane, anche di 6 pollici, hanno raggiunto prestazioni comparabili a quelle del colosso giapponese, e solo una sfollata l'ha privata in un arrivo in volata del titolo mondiale della F.C con Beggio. Anche nella Formula A le gomme avranno un ruolo determinante, ma in questa categoria la casa italiana parte con i favori del pronostico, ciò alla luce di quanto finora visto. Ultima incognita sarà il tempo che potrà giocare un ruolo molto importante per la vicinanza dell'oceano che rende il clima molto variabile e imprevedibile. Resta comunque un campionato del Mondo molto interessante, difficilmente ripetibile il prossimo anno, quando, per la seconda volta nella sua storia, approderà oltre oceano in America e per la prima volta in America latina, con la tappa argentina.

ORSI



Gianluca Beggio e Charlotte Hellberg saranno tra i primi anche al mondiale

ESCLUSIVO
MOSLEY AD AUTOSPRINT

PAROLA DI MAX

Il presidente Fisa, prima di andare a Monza per il Gp d'Italia, ci ha fatto visita in redazione. Ecco tutto quello che è emerso dalla tavola rotonda con i nostri giornalisti. Ha affrontato ogni argomento, anche i più spinosi senza alcuna ritrosia. Anzi...

ALBERTO ANTONINI

foto:grafieORSI



Mosley è stato accolto alla Conti Editore dal direttore Carlo Cavicchi: è iniziata così la visita del Presidente Fisa ad Autosprint

Qualcuno dice di lui che è il più italiano degli inglesi. Definizione azzeccata: a vederlo, Max Mosley sembra più britannico del té delle cinque, compassato e austero nel suo completo blu. Ma basta passarci qualche ora insieme per scoprire una persona diversa: altrettanto a suo agio — e qualche volta anche di più... — davanti a un piatto di tortellini che nel trattare le difficili questioni dei regolamenti F. 1. La visita che il presidente della Fisa (prossimo capo della Fia quando, dal 1. ottobre, la Federazione internazionale cambierà assetto) ha compiuto ad Autosprint mercoledì 8 settembre, prima di raggiungere Monza per il Gp d'Italia, non è servita solo a chiarire la posizione del potere sportivo automobilistico nei confronti di tante e delicate questioni; ma anche a scoprire una persona profondamente appassionata alle corse. Ex pilota ed ex costruttore ai tempi della March, Mosley lascia volentieri l'atteggiamento formale e diplomatico che compete alla sua carica per dar voce a punti di vista molto più personali. E la tavola rotonda che ha tenuto con i nostri giornalisti, presente anche l'addetto stampa della Federazione

Francesco Longanesi, non poteva non aprirsi con un rapido consuntivo dei grandi cambiamenti occorsi nell'arco di due anni. Da quando, nell'ottobre del '91, l'automobilismo uscì dall'era-Balestre.

— La scomparsa del mondiale Sport appare come la conseguenza di una politica tesa a concentrare tutte le energie, senza dispersione, in funzione della F. 1. In retrospettiva, è stata una mossa pagante?

«*In realtà — esordisce con un accento che rivela l'educazione universitaria — non c'è stata una decisione in questo senso. Il mondiale Sport si è cancellato da solo, quando le grandi Case hanno deciso di non parteciparvi. La F. 1 è e deve esser la locomotiva del settore, come unico campionato disputato al massimo livello mondiale. Ma non abbiamo voluto concentrare più energie sui Gp che, poniamo, sul mondiale rally. Solo che ogni decisione in F. 1 è combattuta, richiede tempo, ed ecco perché si ha l'impressione che alla categoria si dedichi più attenzione.*»

— Però il Circus iridato è in crisi. Non era possibile prevedere tutto ciò, fare qualcosa prima?

«*Io ho iniziato a discutere appena tre mesi dopo essermi insediato, nel febbraio '92. Ma c'è voluto un anno e passa per mettere*



tutti in condizione di trattare. Mi ritengo un democratico, ma se agisci troppo in fretta ti danno del dittatore, se ti muovi con cautela dicono che dovevi pensarci prima. Il problema della F. 1 è che certi contratti durano molto, e gli effetti della crisi si sentono alla scadenza e coinvolgono soprattutto le piccole squadre. Nostro compito è tenerle nell'ambiente; ma credo che forze nuove possano arrivare dalla F. 3000. Molto dipenderà anche dalla situazione economica internazionale».

— Veramente parlavamo anche della crisi di spettacolo...

«Quello è un grosso problema. Se un team riesce ad accumulare un grosso vantaggio, finirà col rovinare lo show. Ma noi possiamo solo fissare le regole a cui tutti devono attenersi. Sta agli altri recuperare il gap. Oggi avere il V10 Renault è come avere un quattro litri. Ma non possiamo neutralizzare il lavoro dei progettisti. Se ponessimo altri limiti che fanno diventare i telai tutti uguali peggioreremmo solo la situazione».

— Eppure siete intervenuti, e drasticamente. Secondo noi, oltretutto, in senso positivo.

«Sì, ma i nuovi limiti non riducono la differenza che c'è tra la Williams e un team minore. Lo scopo è solo quello di facilitare l'accesso di nuove squadre. E poi c'è una componente filosofica; quella di non rimpiazzare con qualcos'altro l'abilità del pilota».

— Ma è possibile garantire la competizione quando i motoristi si presentano sulla scena uno alla volta, come è successo con la staffetta Honda-Renault al vertice?

«Abbiamo dato stabilità ai regolamenti in campo motoristico, fissando fino al Duemila la formula 3500 cc, proprio per non scoraggiare altri grandi costruttori. Se a lungo termine la tendenza a competere uno alla volta continuerà interverremo per fermarla. Ma adesso è troppo presto per dirlo».

— A proposito di regolamenti: in questi giorni la Ferrari si è lamentata del fatto che alcuni aspetti tecnici non sono ancora chiaramente definiti. Significa forse che c'è ancora un margine di cambiamento rispetto all'accordo di massima di Hockenheim?

«In Germania avevamo siglato un'intesa fra le squadre, da sottoporre al Consiglio Mondiale. La definizione dei particolari tecnici spettava alla Commissione composta da sei progettisti delle varie squadre. Sono loro che non sono riusciti ad accordarsi, e ancora la settimana scorsa (due settimane per chi legge, ndr) discutevano sulla questione delle attive, sul fatto che anche una molla convenzionale può essere un sistema di immagazzinamento dell'energia. Ora, noi abbiamo il Patto della Concordia, abbiamo un regolamento che per quanto fuori moda ("old fashioned", un'espressione che ripete spesso) esiste; abbiamo una decisione del Consiglio Mondiale e abbiamo l'accordo di Hockenheim. Se necessario, li useremo. Se i team vogliono qualcosa di più definito, sta a loro scriverlo. Noi possiamo solo dire: C'è un problema? Interpretiamolo. Non possiamo fare noi le regole, è la stessa Concordia che



ce l'impedisce. Possiamo solo interpretarle. E io non posso obbligare nessuno a firmare se non vuole. L'idea — prosegue, deciso a spiegarsi a fondo in quello che evidentemente è l'argomento che più gli sta a cuore, il centro della sua battaglia — è questa: a ogni gara, Charlie (Whiting, il delegato tecnico, ndr) chiede ai team: cosa avete di nuovo, e qual è lo scopo? E la risposta deve essere soddisfacente. Pensate alle sospensioni at-

tive: inizialmente si possono concepire come un sistema per "levigare" le asperità delle piste. E tutti, me compreso, pensano: perché abolirle? Poi si va a guardare i regolamenti e si scopre che un sistema che può muovere il telaio è illegale, perché si può variare l'incidenza degli alettoni. Ne abbiamo discusso con Patrick Head, a Heathrow. Lui sosteneva che non devono esserci parti aerodinamiche mobili. Ma in realtà le regole proibiscono "ogni parte specifica" che possa variare l'assetto aerodinamico della monoposto. E in questo senso il pistoncino che aziona le attive non è forse una parte specifica? Alla fine poi, quando si scopre che un sistema è chiaramente illegale, viene bandito; ma intanto sono trascorse diverse gare. Perché ci

«Spetta ai team F.1 definire le regole. Noi possiamo solo interpretarle. Abbiamo le mani legate dal Patto della Concordia»



4fotografieORSI



si muove così lentamente? Perché bisogna imparare le cose, un po' alla volta. Ecco perché spero che le squadre siano in grado di definire le regole da sole. A me non importa: o sono i regolamenti a fermarle, o aspetteremo finché non fanno qualcosa di illegale e poi ci muoveremo».

— È anche per questo che ha spostato la questione dal piano tecnico a quello sportivo, sostenendo che i dispositivi elettronici snaturavano la formula? Una mossa molto astuta, secondo molti...

«Bella domanda. Ovviamente "loro" dicono che si tratta sempre di questioni tecniche. Ma per me la questione è essenzialmente sportiva, in quanto lo sport consiste proprio nel guidare la macchina. Certo che ci sono sempre implica-

zioni tecniche. Ma quando capii che ci avrebbero attaccato — parole testuali — su quest'ultimo piano, minacciando di andare in tribunale, li affrontammo sulla tecnica. E qui, a parte l'Abs, non c'è niente che non possa essere confutato dai regolamenti: traction control e tutto il resto».

— È rimasta la concessione sui cambi semiautomatici...

«Mi dissero che lo scopo di questo sistema è



«Se ci attaccano sul regolamento sportivo possiamo ribattere su quello tecnico: a parte l'Abs è tutto illegale...»

quello di evitare il fuorigiri. Con un motore come il Ford Hb, ciò può comportare un risparmio di un milione di sterline a stagione. È duro per me dire di no a certe considerazioni. Avremmo potuto imporre un sistema diverso per limitare i giri, ma non ne valeva la pena».

Appare sempre tanto sincero che ci si dimentica quanto sia stato «diplomatico» il suo gioco di opposizioni e concessioni. Come quando si affronta l'argomento del fatidico Gp Canada in cui 24 vetture furono dichiarate illegali.

«Non ho convinto io i commissari. Certo, ho parlato a Whiting e lui ha spiegato la cosa in termini molto chiari. Le sospensioni attive sono complesse da interpretare, ma sull'antispin non c'è discussione: quando li attacchi sul fatto che il pilota non ha il controllo del motore, passato al computer, non si difendono neanche».

Sembra un generale dei Caschi Blu. Poi si apre al sorriso ricordando, a proposito di soluzioni tecniche segrete, le vicende di quando era costruttore...

«Vi ricordate la Lotus a effetto suolo? Allora il capomeccanico, Bob Dance, girava con un differenziale avvolto in un panno per far credere che fosse quella l'arma segreta. Il nostro pilota di allora alla March, Gunnar Nilsson, telefonò a Robin Herd dicendo: ho scoperto tutto, vanno così forte perché usano i cuscinetti ad aghi...».

L'ilarità lascia il posto a un sincero imbarazzo quando gli viene ricordata la questione del Cvt, la trasmissione a variazione continua studiata dalla Williams, e dotata di quattro marce «fittizie» solo per aggirare l'accordo di Hockenheim.

«Onestamente non so cosa dire. Sarei ingiusto se prendessi posizione adesso, prima Charlie dovrà esaminare la cosa a fondo. Riunirsi ancora intorno a un tavolo e discutere? Io ho sempre detto ai team: mettetevi giù le regole che volete approvare e parliamone. Ma il problema è ottenere l'unanimità».

— Cambiamo argomento: come mai si è messo fine al progetto di mettere a disposizione delle squadre i telai usati da altri team nelle stagioni precedenti?

«È una questione controversa. Da un lato la presenza di telai usati renderebbe difficile a gente come Eddie Jordan costruirsi la propria vettura e attirare sponsor. Dall'altro, certo, sarebbe facile avere competizione: basterebbe comprare le Williams... Ma in questo momento non credo sia molto conveniente dal punto di vista economico ricorrere alle monoposto dell'anno prima. Per ora c'è poco ricambio, ma confido che in futuro avremo la Tom's, la Pacific e la Simtek».

— L'incidente di Zanardi ha sollevato la questione di certe piste. È meglio cambiare le vetture o i circuiti?

«Le monoposto hanno raggiunto uno standard di sicurezza elevatissimo. Dobbiamo rendere le piste più sicure ma salvaguardare l'emozione. A me, personalmente, dispiacerebbe che sparisse il Raidillon».

— Con chi parla più volentieri nell'ambito del Circus? Da chi riceve i consigli più pre-



ziosi nei vari campi?

«Per quanto riguarda l'aspetto commerciale della F. 1, direi Briatore ed Ecclestone. Per la gestione dei team parlo spesso con Williams, Montezemolo, e su altri argomenti con Postlethwaite».

— Ron Dennis non lo nomina proprio...

«I tecnici li ascolto un po' tutti, anche se sono legato particolarmente a Robin Herd e Nick Wirth, con i quali ho lavorato in passato. Poi ci sono i piloti: recentemente ho parlato molto con Berger a proposito del problema della taglia. E sono riuscito a far inserire a Bernie due piccole clausole nelle discussioni regolamentari: 85 kg di peso e 190 cm di altezza. Il mio guaio è che quando sento qualcuno tendo subito a dargli ragione, poi arriva un altro che cerca di convincermi del contrario... È dura seguire una linea». Per essere il Presidente di ferro, non sembra così rigido. E la conversazione va avanti toccando tutte le categorie: «La Indy? A me piacerebbe che ci fosse interazione, che un pilota di F. 1 andasse a correre la 500 Miglia e uno dei loro potesse venire, per esempio, a Hockenheim in qualsiasi momento. Ho una buona intesa con la Usac di Indianapolis, la Accus che gestisce l'intera attività americana e, nella IndyCar, con gente come Penske e Haas. L'unico problema è venuto dal presidente Stokkan... In futuro potremmo avere qualche ovale in Europa, la possibilità più concreta è quella tedesca».

Ed ecco il Mosley-pensiero su Ecclestone, il suo presunto «spiratore»: «È bravissimo a

fare lavoro di promozione; l'unico problema è che dedica troppo tempo alla F. 1 e non gliene resta per le altre categorie». A proposito: ma davvero la Federazione ha paura del Dtm tedesco? «Se almeno tre paesi scelgono la D2 con un campionato nazionale, si può pensare all'Europa. Ma i tedeschi vorrebbero esportare in tutto il continente la lo-



ro D1, i cui motori costano quattro volte più di quelli della due litri. Non c'è giustificazione per questo».

La F. 3000? «Credo che la via migliore per la limitazione dei costi sia l'imposizione di un numero massimo di motori a stagione. Per la F. 3 il discorso è più complesso viste le varie realtà nazionali; ma la strada dovrebbe essere quella degli interventi sulla gestione del motore». Possibilità per un campionato

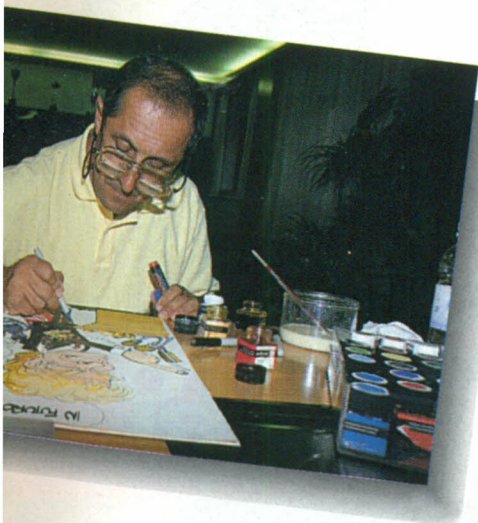
Gt? «Abbiamo definito una bozza d'intesa fra Gran Bretagna, Italia, Francia e Germania, che si avvicina molto all'Imsa. Il problema con gli americani è che non sai mai con chi parlare; la gestione cambia di continuo. La nostra idea è quella di un campionato dove un privato, provvisto di mezzi, possa finanziare una vettura in campionato, anche

«Lo confesso, sono diviso. I sistemi elettronici delle vetture da rally provengono dalla serie: è giusto metterli al bando?»

senza grossi sponsor. Il problema l'abbiamo con Le Mans, ma spero che si adegueranno anche loro col tempo». Il discorso rally Mosley non lo evita. Anzi ricorda senza problemi la gaffe finlandese (al 1000 Laggi ha richiamato il regolamento sbagliato) e si lancia nella spinosa questione tecnologica: «Lo ammetto, sono diviso: i

sistemi che si montano sulle auto di serie dovrebbero essere concessi sui modelli impegnati in gara? Il problema è che le vetture di produzione sono orientate sempre più verso la possibilità di guidarsi da sole; Abs, controllo della trazione e così via riducono il ruolo del guidatore. Sulle macchine da rally la funzione è diversa, ma sinceramente non so se sarebbe giusto vietare il cambio semiautomatico della Subaru Impreza solo perché

Al termine di una riunione-flume durante la quale il Presidente non si è risparmiato nel rispondere al fuoco di fila delle domande, la nostra tavola rotonda ha avuto un momento «diverso». Complice il perfido Matitaccia che, mentre Mosley parlava con i giornalisti, ha allestito in quattro e quattr'otto una caricatura che lo rappresenta nell'atto di pronunciare la faticosa frase: «Anche in futuro userò il guanto di velluto». Solo che il guanto in questione ha piuttosto un aspetto metallico...



TUTTE LE IMMAGINI DELLA VISITA

Presidente Gran... Turista

«It's different», è diversa: questo il commento a mezza voce di Max Mosley, che si è soffermato a lungo davanti alla fiammante Fiat Punto Gt nel parco macchine della redazione. Il presidente Fisa e l'addetto stampa della federazione, Francesco Longanesi Cattani, sono stati ricevuti nell'ufficio del nostro direttore. Dopodiché, tanto per restare in tema, hanno pensato bene di farsi accompagnare in una visita alla... sala stampa, che per una volta non era quella di un Gran Premio, ma proprio il reparto dove una modernissima macchina sforna le copie del nostro settimanale. Mosley è rimasto colpito dai tempi di lavorazione, trattandosi di una rivista interamente a colori. D'obbligo, prima di iniziare il dibattito vero e proprio, la visita ai locali della redazione: quasi una... foto ricordo con i giornalisti.



consente di ingranare le marce con un tocco dei polpastrelli invece che con la solita leva. Comunque credo che la categoria dovrebbe orientarsi più verso le soluzioni che recuperano il piacere della guida, distaccandosi dagli eccessi tecnologici. Meno male che con i rally non c'è la stessa urgenza che in F. 1. Forse siamo stati più fortunati; per ora vedrei necessario solo un limite sulle gomme e prima o poi l'avremo. Entro l'anno decideremo su tutto. Non abbiamo le mani legate dal patto della Concordia come in F. 1, dove è difficile decidere. O meglio, Piccinini e "altri" lo facevano...». C'è posto anche per le frecciate, evidentemente, nello humor inglese-ma-non-troppo del futuro Presidentissimo. Eh già, perché da ottobre la Fisa non esisterà più e Mosley sarà a capo di una federazione unica, divisa nettamente tra sport e Turismo (non nel senso della categoria automobilistica, ma in quello dell'auto di tutti i giorni), «Abbiamo voluto il nuovo assetto perché la gente non poteva capire la distinzione fra la Fia che organizza il campionato e la Fisa ce lo gestisce», spiega l'ineffabile Max. «E la nuova struttura — fa eco Longanesi — sarà molto più agile». Intanto però questo inglese salito al potere sportivo con la scomoda nomea di uomo-ombra di Bernie Ecclestone, di strada ne ha fatta e ne ha fatta fare parecchia. Senza i trionfalismi del suo predecessore, ha dichiarato guerra all'elettronica in F.1 e ha vinto. Dimostrando che niente, nel mondo delle quattro ruote, va dato per scontato. Nemmeno la sede di Parigi... ■





TURISMO DOPO PERGUSA

VIA COL

Tarquini costretto all'errore e Giovanardi messo alle corde: così, con due vittorie tutta classe e grinta nella fase clou, Ravaglia ipotoca il titolo

FABIO RAVAIOLI

PERGUSA — Che legge spietata è quella dello sport. Per quanto appassionante ed equilibrato possa essere, un confronto agonistico esprime alla fine un solo vincitore. Tutti gli altri sono sconfitti. Una legge che non sempre è facile da accettare, come nel caso del SuperTurismo. A Pergusa i «tre contro tutti» hanno messo in scena il solito spettacolo entusiasmante. Roberto Ravaglia, Fabrizio Giovanardi

Per conservare le sue chance per il titolo tricolore, Roberto Ravaglia aveva puntato tutto sulla trasferta a Pergusa, un circuito adatto alle caratteristiche della Bmw 318i. Il 36enne fuoriclasse veneto non ha fallito l'obiettivo e ha costruito con micidiale precisione due spettacolari successi: eccolo in azione con la berlinetta del team Bmw-CiBiEmme nella prima corsa, inseguito dalla Alfa di Tarquini, poi terzo al traguardo

VENETO

e Gabriele Tarquini hanno recitato l'ennesima replica dello show che ha riscosso e continua a riscuotere applausi in tutti gli autodromi italiani. Una corsa nella corsa, che li ha visti prendere subito il largo, tenere un ritmo insostenibile per gli altri, darsi battaglia all'ultima curva. Dire chi sia stato il migliore è impossibile, tutti e tre hanno affrontato la sfida col cuore e con la grinta. Dunque, Roberto Ravaglia è stato, come sempre,

impeccabile. Sapeva che la sua grande occasione, per chiudere la partita era Pergusa. E non l'ha fatta sfuggire. Ha puntato sulla migliore resa del binomio Bmw-Yokohama alla lunga distanza e ha completato due gare in fotocopia. Ha tenuto il passo dei rivali per i primi due terzi di gara, poi ha portato l'attacco e non c'è stato scampo né per Giovanardi né per Tarquini, costretti dal pressing del veneto a piccoli ma decisivi errori.

L'alfista è stato generoso, come sempre. La sua era la vettura meno adatta al veloce anello siciliano e l'ha dimostrato costringendolo a traiettorie particolari al Curvone. Ma lui sembrava non accorgersene neppure e ha fatto i numeri. Alla fine, con la sagoma della Bmw di Ravaglia che si ingrandiva negli specchietti, ha sbagliato. Tuttavia nessuno, neppure lui stesso, può rimproverargli di aver fortissimamente cercato un'impresa

impossibile. E che la sua condotta di gara sia stata apprezzata l'ha dimostrato l'urlo della folla siciliana, che ha letteralmente sospinto sul traguardo il relitto fumante dell'Alfa. Giovanardi è stato veloce, come sempre. Dei tre era quello da cui ci si attendeva meno a Pergusa, almeno a giudicare dai risultati dei test nei giorni precedenti. Invece, ha dato l'ennesimo saggio di possedere la velocità nel sangue, con un tempo di qualifica che non era mai riuscito ad avvicinare in precedenza. Fintanto che le gomme l'hanno sorretto è stato con gli altri due, poi ha fatto di tutto per non perdere il contatto. Una volta ancora, dunque, i pneumatici si sono rivelati decisivi per le prestazioni. A Pergusa la sfida è stata

vinta dalla Yokohama che ha messo a disposizione di Ravaglia e del team Bmw-CiBiEmme gomme particolarmente efficienti; il resto lo ha fatto il pilota veneto scegliendo in entrambe le corse la soluzione rivelatasi poi la più indicata — ha stabilito il giro più veloce della seconda gara al 25esimo dei 30 passaggi in programma — mentre sia Tarquini che Giovanardi hanno utilizzato Michelin a una miscela più morbida.

COMPRIARI. Di fronte ai «tre samurai» gli altri hanno fatto la figura dei pivelli. Nessuno, né in prova né in corsa, è riuscito a tenere il passo di Ravaglia, Tarquini e Giovanardi. È sì che in pista c'erano fior di campioni, che però sono stati relegati al ruolo di comparse. Anche le «guest star»: Nannini, protagonista nel Dtm, Pirro, un po' arrugginito dalla lunga inattività, e Baldi, transfuga dal defunto mondiale Sport. Ecco, proprio questo è il tema su cui si incentrerà l'ultima prova stagionale al Mugello. Quanto al discorso per il titolo, deve considerarsi chiuso, salvo sorpresa. Il calcolo matematico lascia ancora chance a Giovanardi e a Tarquini, ma a un Ravaglia determinato come quello visto in Sicilia è realisticamente impossibile strappare di mano il campionato. È lui, da quel grande sportivo che è, ha voluto festeggiare l'uno-due di Pergusa invitando sul gradino più alto del podio i due rivali. Tutti e tre insieme abbracciati e sorridenti, acclamati dalla folla. Peccato che ci sia un solo trofeo in palio. Spettacoli come questo riconciliano con le corse: il vero automobilismo, fatto con la grinta, col cuore e con la correttezza, non si è ancora estinto. ■

PHOTO 4



Giovanardi, in alto, protagonista a Pergusa di due corse molto intelligenti. Sopra, Ferrari, che si è aggiudicato il Trofeo riservato ai piloti privati



GIOVANNELLI



Autore di un errore nel giro finale della seconda gara, mentre era primo, Tarquini è stato invitato dal vincitore Ravaglia a salire con lui sul podio; eccolo acclamato dalla folla siciliana

Questa classifica promuoverà ogni volta (con giudici diversi) il pilota più emozionante. I punti sono dati come in F.1, ma con 9 punti, anziché 10, per la vittoria.

CLASSIFICA GENERALE (dopo nove gare)

1. Giovanardi	p.169
2. Tarquini	167
3. Ravaglia	141
4. Vidali	110
5. Cecotto	97
6. Ayles	87
7. Morbidelli	78
8. Ferrari	63
9. Salvarani	40
10. Burgstaller	38
11. Modena	35
12. Aiello	30
13. Rossi	29
14. Capello	14
15. Francia	6
16. Buttiero	5
Gabbiani	5
Antonelli	5
19. Pirro	4
20. Roda	3
Nannini	3
22. Maggiorelli	1

Ω OMEGA

CHALLENGE «EMOZIONE»

	Angelo Barbaresco (direttore di gara)	Giorgio Rebaì (pilota)	Luigi Cevasco (pilota)	Luigi Vignarolo (giornalista)	Autosprint	Totale punti
1. Tarquini	9	6	4	9	9	37
2. Ravaglia	4	9	9	4	9	35
3. Giovanardi	6	—	6	6	9	27
4. Modena	1	2	—	3	3	9
5. Vidali	—	4	—	2	—	6
6. Ayles	—	—	3	—	2	5
7. Pirro	3	—	—	1	—	4
Burgstaller	—	3	—	—	1	4
9. Ferrari	—	1	2	—	—	3
Nannini	2	—	1	—	—	3

CRONACA □ GARE DI UN'ORA

Giovanardi ...secondino

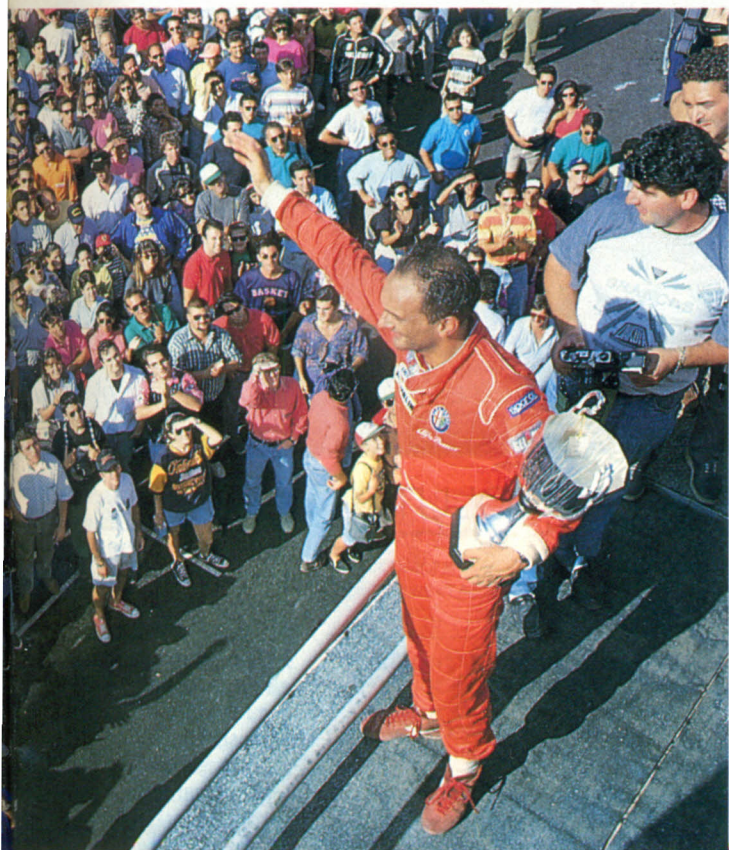
PERGUSA — Tre uomini in fuga, è questo il tema conduttore delle due gare di Pergusa, che hanno proposto la novità della partenza lanciata tipo Dtm. Si usa la pace-car per rallentare l'andatura, anche dopo che essa ha imboccato la corsia box; una bandiera rossa, esposta da un ufficiale di gara a bordo della pace-car, è il riferimento per i piloti della prima fila per ade-

guare il loro passo sino alla luce verde. L'espedito funziona e tutte le partenze filano lisce nella manche del sabato, il poleman Tarquini prende il comando inseguito da Ravaglia e Giovanardi; il terzetto fa subito il vuoto alle spalle. Pirro scatta malissimo; poi, nella rimonta, il romano urta Modena e nel contatto (responsabilità dubbie) è quest'ultimo ad avere la peggio.

HA VINTO IL TROFEO DEI PRIVATI

Un Ferrari ok

La gara di Pergusa non è stata fortunata per lui: due ritiri hanno fatto sfumare altrettante vittorie, ma Amato Ferrari ha comunque vinto il trofeo riservato ai privati del SuperTurismo meritandosi l'appellativo di «Superprivato». Eppure la sua Peugeot 405 Mi16, beneficia solo indirettamente delle cure dell'Italtecnica mentre la preparazione e la gestione sono affidate allo Junior Team; la vettura non è equipaggiata col motore a iniettori e il cambio sequenziale Hewland. «La mia competitività — racconta — dipende dalla professionalità del team e dall'aver scelto la 405 Mi16. Chi ha speso il doppio per acquistare una Bmw o una Vauxhall usata, oggi si morde le mani, perché di 405 in vendita ce n'erano tre lo scorso inverno, ma nessuno ha creduto nelle sue potenzialità».



Una bella gara la fanno Ayles (4) e Burgstaller (5), che hanno la meglio su Nannini dopo che questi urta le gomme che delimitano una variante. Dopo 20 giri Giovanardi perde contatto dai primi due e Ravaglia passa al comando con un sorpasso al Curvone, il punto più veloce del circuito. Tarquini cerca il contrattacco, ma arriva lungo alla variante dopo il traguardo e perde il secondo posto. Domenica si replica quasi alla lettera. Tarquini supera Giovanardi e Ravaglia nel primo giro e va al comando braccato dai rivali. Salvo un breve interregno di Giovanardi è l'alfista a menare la danza per tutta la gara. Di nuovo Giova-

nardi perde contatto dai primi due dopo 21 giri compiendo anche un errore alla staccata di una chicane. A 5 giri dalla fine Ravaglia si fa sotto a Tarquini; il pilota della Bmw inizia ad attaccare l'alfista in ogni punto del circuito senza un attimo di tregua. L'abruzzese fa i numeri per resistere specie al Curvone. I due affrontano l'ultimo passaggio con le vetture una incollata all'altra. Tarquini cerca di resistere agli attacchi del rivale, ma scompare in variante distruggendo l'avantreno della 155. Ravaglia vince su Giovanardi e Ayles mentre Tarquini arranca con la vettura danneggiata e Pirro gli soffia il 5. posto proprio sul traguardo. ■

SUPERTURISMO

PERGUSA

9. prova del campionato italiano SuperTurismo
Pergusa, 4-5 settembre 1993

COSÌ (IN 19) AL VIA

Gabriele Tarquini (Alfa Romeo 155 Ts) 1'43"456	Fabrizio Giovanardi (Peugeot 405 Mi16) 1'43"458
Roberto Ravaglia (Bmw 318i) 1'44"074	Gary Ayles (Peugeot 405 Mi16) 1'44"270
Emanuele Pirro (Bmw 318i) 1'44"320	Alessandro Nannini (Alfa Romeo 155Ts) 1'44"488
Alexander Burgstaller (Bmw 318i) 1'44"691	Mauro Baldi (Peugeot 405 Mi16) 1'44"766
Giorgio Francia (Alfa Romeo 155Ts) 1'44"795	Tamara Vidali (Alfa Romeo 155Ts) 1'44"886
Stefano Modena (Bmw 318i) 1'45"075	Tom Coronel (Bmw 318i) 1'45"200
Amato Ferrari (Peugeot 405 Mi16) 1'45"785	Graziano Rossi-Renato Prioli (Vauxhall Cavalier Gsi) 1'45"045
Rinaldo Capello (Volkswagen Vento Gt) 1'48"306	M. Lusuardi-M. Piacentini (Bmw M3) 1'48"912
Moreno Soll (Alfa Romeo 155Ts) 1'49"037	Beppe Gabbiani (Volkswagen Vento Gt) 1'49"350
Claudio Melotto (Bmw 318i) 1'51"795	

2. GARA

1. **Ravaglia** 30 giri in 52'50"738, alla media di 168,604 kmh (Bmw 318i)
2. **Giovanardi** a 3"693 (Peugeot 405 Mi16)
3. **Ayles** a 8"338 (Peugeot 405 Mi16)
4. **Pirro** a 45"599 (Bmw 318i)
5. **Tarquini** a 46"855 (Alfa Romeo 155 Ts)
6. **Francia** a 47"659 (Alfa Romeo 155 Ts)
7. **Modena** a 52"733 (Bmw 318i)
8. **Vidali** a 1'14"905 (Alfa Romeo 155 Ts)
9. **Nannini** a 1'45"259 (Alfa Romeo 155 Ts)
10. **Soll** a 1'46"132 (Alfa Romeo 155 Ts)
11. **Burgstaller** a 8 giri (Bmw 318i)
12. **Melotto** a 10 giri (Bmw 318i)
13. **Gabbiani** a 13 giri (Vw Vento Gt)
14. **Piacentini** a 15 giri (Bmw M3 2.0)

1. GARA

1. **Ravaglia** 30 giri in 53'01"121 alla media di 168,053 kmh (Bmw 318i)
2. **Giovanardi** a 4"949 (Peugeot 405 Mi16)
3. **Tarquini** a 9"599 (Alfa Romeo 155Ts)
4. **Ayles** a 12"685 (Peugeot 405 Mi16)
5. **Pirro** a 27"372 (Bmw 318i)
6. **Baldi** a 27"543 (Peugeot 405 Mi16)
7. **Burgstaller** a 31"369 (Bmw 318i)
8. **Nannini** a 46"760 (Alfa Romeo 155 Ts)
9. **Vidali** a 49"340 (Alfa Romeo 155 Ts)
10. **Modena** a 1'45"075 (Bmw 318i)
11. **Soll** a 1 giro (Alfa Romeo 155 Ts)
12. **Capello** a 1 giro (Vw Vento Gt)
13. **Ferrari** a 2 giri (Peugeot 405 Mi16)
14. **Lusuardi** a 2 giri (Bmw M3 2.0)
15. **Melotto** a 2 giri (Bmw 318i)
16. **Francia** a quattro giri (Alfa Romeo 155 Ts)

□ Giro più veloce:

Ravaglia (Bmw 318i) in 1'45"227 alla media di 169,348 kmh

□ Giro più veloce:

Ravaglia (Bmw 318i) in 1'44"714 alla media di 170,177 kmh

LA CLASSIFICA DOPO LA 9. GARA

	MONZA 21/3	VALLELUNGA 18/4	MISANO 2/5	MAGIONE 16/5	BINETTO 6/6	IMOLA 20/6	VARANO 18/7	MISANO 1/8	PERGUSA 5/9	MUGELLO 3/10	TOTALE PUNTI
1. Ravaglia	35	40	12	22	20	23	16	16	40		224
2. Giovanardi	11	4	15	6	35	32	32	26	30		191
3. Tarquini	12	—	20	30	35	15	35	20	20		187
4. Ayles	22	24	22	9	20	18	16	15	22		168
5. Cecotto	35	30	12	8	8	32	12	22	—		159
6. Vidali	14	8	14	22	12	—	—	16	5		91
7. Burgstaller	8	8	25	10	8	6	5	7	4		81
8. Ferrari	10	6	22	8	3	6	—	6	—		61
9. Morbiddelli	—	—	2	40	—	4	12	—	—		58
10. Salvarani	—	6	4	3	7	14	16	4	—		54

11. **Modena** 43; 12. **Francia** 31; 13. **Pirro** 18; 14. **Rossi** 16,5; 15. **D'Amore** 13,5; 16. **Alelio** 11; 17. **Buttiero** e **Pigoli** 8; 19. **Baldi** e **Morbiddelli** 6; 21. **Nannini** 5; 22. **Piacentini** 4; 23. **Montermini, Ruda** e **Melotto** 3; 26. **Soll** 2.

 **ANTERA**
CERCHI IN LEGA



Con la doppia vittoria a Pergusa, il padovano Grassetto, nella foto grande, si è aggiudicato il titolo della classe N4. Sopra, Mozzi precede Rebal: i due hanno vinto rispettivamente il campionato della A2 e della A1. Sotto, gli argentini Traverso e Guerra leader della classe N2



ACTION



CIVT □ CAPOVOLTA LA SFIDA PER L'ASSOLUTO

La partita adesso è per cinque

Il ritiro in Sicilia di Pullé rilancia il campionato, quando manca la sola prova del Mugello, Vicarelli, tornato leader, e Zadotti ma anche gli argentini Traverso e Guerra

Mugello ultima sfida? Forse sì, forse no. A Pergusa non è stata solo l'Honda Civic di Andrea Pullé ad andare sottosopra, ma anche la classifica assoluta del Civt. Il capottamento del ravennate, al via della seconda gara, aggiunto alla rottura del motore nella prima, l'ha lasciato quasi a secco di punti, compromettendo quella che appariva una lea-

dership ben consolidata. Pullé, suo malgrado, ha così subito anche un secondo ribaltone, vedendosi scavalcare, sia pure per un solo punto, da Giampaolo Vicarelli, che ha messo in carniere due preziosi secondi posti nella classe N7. Stessi risultati anche per Franco Zadotti in N6, che a sua volta ha raggiunto Pullé al secondo posto della classifica. Andrea,

fra l'altro, ha presentato una riserva scritta alla Csaì perché a Misano la gara della N5 è stata vinta da Mignani, un pilota a cui è stata notificata in ritardo la squalifica scattata prima della gara romana in seguito alle scorrettezze commesse a Imola. Ha vinto quindi un «fantasma»: i punti che Mignani ha conquistato gli vanno attribuiti o gli vanno tolti? In que-

sto ultimo caso Pullé potrebbe guadagnare un punticino passando da terzo di quella gara a secondo. Con ogni probabilità sarà uno di questi tre piloti a succedere a Tamara Vidali nell'albo d'oro, ma la matematica consente ancora al duo argentino della Top Run di coltivare qualche speranza. Probabilmente, se Juan Maria Traverso e Miguel Angel Guerra

non si fossero sempre spartiti le soddisfazioni, oggi il Civt avrebbe un campione... sudamericano. Ma tant'è, nessuno dei due è sbarcato in Italia per fare da scudiero all'altro. Cinque piloti in 6 punti, una bella sfida a dimostrazione della grande validità della categoria, sempre in grado di offrire palpitazioni fino in fondo. Ma sarà proprio il Mugello a deciderla? Eccoci allora, all'interrogativo di apertura. Sull'esito del campionato pende, infatti, la spada di Damocle del «caso Naddeo». Proprio in questi giorni è discusso l'appello che il pilota romano ha presentato contro la squalifica inflittagli dopo la vittoria di Imola. Oggetto del contendere, il valore di tolleranza del pistone; a quanto sembra, l'errata correzione della fiche presentata dalla Csaì darebbe ragione al pilota romano. Se egli dovesse uscire vincitore, si ve-



PHOTO4251

rebbe restituire i 12 punti di Imola (vittoria e giro veloce) e i 26 che gli sono stati sottratti in base alla norma che dimezza tutti i punti ottenuti prima di una squalifica tecnica. Naddeo raggiungerebbe quindi quota 95 e gli mancherebbe un solo punto per avere la certezza matematica di un altro titolo nel Civt. Intanto, con una gara di anticipo, sono stati assegnati i titoli in 6 classi, tre del Gruppo A e altrettanti del Gruppo N. Ne restano in ballo altri 5. In N1 Crinelli è a un passo dal tricolore. Il romano che corre con la M3/93 curata da Santucci e Patriarca colpisce ancora: dopo il titolo del '91 è nuovamente in lizza. Solo un ritiro al Mugello potrebbe riaprire le porte a Riva con le Ford Escort Cosworth. In A4 Giovanni Ognio (Toyota) ha un vantaggio consistente (10 punti) su Luigi Cevasco (Peugeot). A Ognio sarà suffi-

Sei i titoli di classe già decisi

La trasferta sulle rive del lago di Pergusa ha visto l'assegnazione di 6 titoli di classe, equamente spartiti tra Gruppo A e Gruppo N, del campionato italiano velocità Turismo (Civt) con una gara d'anticipo sulla conclusione della stagione, in calendario il 4 ottobre sul circuito del Mugello. Tra i piloti che hanno già infilato in tasca il primato di classe, anche Pullé e Vicarelli che sono in lizza per il successo nell'assoluto.

CLASSIFICA ASSOLUTA

Ecco qual è la situazione nella classifica generale del Civt. Cinque piloti sono in lizza per il titolo.

1. Giampaolo Vicarelli (Peugeot 205 Rally)	p. 84
2. Andrea Pullé (Honda Civic V-Tec)	83
3. Franco Zadotti (Toyota Corolla)	83
4. Juan Maria Traveso (Lancia Delta Integrale)	79
5. Miguel Angel Guerra (Lancia Delta Integrale)	78

ciente arrivare in zona punti per bissare un titolo che ha già assaporato. In N2 il titolo è una questione privata fra Traverso e Guerra con le Delta Top Run. Costantino Bertuzzi è stato tagliato fuori dalla squalifica inflittagli nella seconda gara di Pergusa per aver sorpassato un doppiato in regime di peccar. Altro duello fratricida in N3 il cui titolo è conteso

tra i piloti delle Alfa 155 Q4 della Nordauto, Vincenzo Manenti e Stefano Buttiero, separati da 8 punti. Teoricamente in corsa, ma con le speranze ridotte a un luccichio è Roberto Russo con la Mazda 323 Gti. L'N6 il titolo l'avrebbe già assegnato a Zadotti (Toyota), ma la situazione è ovviamente sub-judice sino all'esame dell'appello Naddeo. ■

CLASSE A 1

1. Giorgio Rebai (Bmw M3)	p. 72
2. Maurizio Micangeli (Bmw M3)	44
3. Leda Leonardi (Bmw M3)	27

Ha sofferto di solitudine, Rebai. Troppo presto gli avversari si sono arresi alla supremazia sua e della M3 preparata dall'A-Team. L'unica sfida per lui è stata quella di fermare il cronometro su rilevamento che gli avrebbero permesso di qualificarsi spesso nel SuperTurismo. La dimostrazione della sua sportività l'ha data nella seconda gara di Pergusa, quando, per il piacere del pubblico, ha ingaggiato un duello mozziato con Mozzi, piuttosto che fare la solita cavalcata solitaria.

CLASSE A 2

1. Danilo Mozzi (Alfa 75 Turbo)	p. 61
2. Augusto Rossetti (Opel Kadett)	34
3. Stefano Milanese (Opel Astra)	16

Neppure questa classe è stata soffocata da troppi iscritti. Anzi, uno dopo l'altro, i pochi che avevano tentato di contrastare Mozzi e l'Alfa 75 preparata dalla Tecnica Racing si sono defilati. Per ultimi i due della Lella Lombardi Autosport, Rossetti e Milanese, che non hanno ritenuto sufficienti i correttivi applicati dalla Csaì per ridurre le prestazioni dell'Alfa. Mozzi il titolo se l'è comunque meritato e lo ha festeggiato degnamente con la superba gara di Pergusa.

CLASSE A 3

1. Loris Ruggi (Vw Golf Gti)	p. 55
2. Lorenzo Falessi (Alfa 33 16V)	36
3. Giorgio Fantilli (Vw Golf Gti)	33

Alla fine questa classe è stata decisa dalle defaillance meccaniche di vetture sempre più anziane e spremute come limoni. Tra una rottura e l'altra, l'ha spuntata Ruggi che ha costruito il successo con 5 vittorie ottenute nelle 10 corse disputate.

La sua Golf si è mostrata... meno inaffidabile dei mezzi dei suoi avversari, frutto di un indovinato cocktail tra preparazione scrupolosa e attenta gestione delle gare. Tuttavia, qualche volta è rimasto a piedi anche lui.

CLASSE N 4

1. Pierluigi Grassetto (Opel Astra Gsi)	p. 74
2. Marcello Bertella (Opel Astra Gsi)	59
3. Massimo Berloni (Opel Astra Gsi)	44

È inusuale che una classe tanto combattuta si risolva in anticipo. L'N4 è un monomarca Opel Astra e almeno una mezza dozzina di piloti aveva la possibilità e i mezzi per vincere il titolo. Il «vecio» Grassetto, con la Astra del Piove Sport Team preparata da Carinini, ha messo tutti d'accordo, bissando il successo del '91. Lui ama correre in una classe così competitiva, un «lusso» che paga restando sempre tagliato fuori dalla corsa al titolo assoluto del Civt che meriterebbe.

CLASSE N5

- | | |
|---|-------|
| 1. Andrea Pullè (Honda Civic Vt) | p. 83 |
| 2. Giovanni Loffredo (Alfa 33 16V) | 69 |
| 3. Alberto Viglione (Alfa 33 16V) | 55 |

Andrea Pullè, ha scelto davvero uno strano modo per festeggiare il titolo: a testa in giù nella prima variante di Pergusa. Scherzi a parte, il ravennate avrebbe preferito un week-end meno emozionante ma più produttivo, in ottica di titolo assoluto. La Civic del Talent Scout Racing Team, preparata da Zamuner, è stata virtualmente imbattibile; onore al merito, dunque, per il poliziotto di Loffredo, l'unico che abbia cercato di contrastarla. È premiato dalle due vittorie di Pergusa, le prime da quando corre nel Civt.

CLASSE N7

- | | |
|---|-------|
| 1. Giampaolo Vicarelli (Peugeot 205 Rallye) | p. 84 |
| 2. Francesco Baldasseroni (Peugeot 205 Rallye) | 67 |
| 3. Giampaolo Pace (Rover 114 Gti) | 64 |

Nel plotone delle scatenate Peugeot 205 Rallye è spuntato un nome nuovo, quello di Vicarelli, affacciandosi timidamente nella N7 con un nono posto in classifica lo scorso anno. Il marchigiano si è fatto largo a suon di vittorie in una classe super competitiva. La serie di cinque successi consecutivi, infilata a metà stagione, ha spezzato le reni agli avversari e solo Baldassarri e Pace (l'unico capace di inserirsi tra i primi senza guidare una Peugeot) hanno cercato sino all'ultimo di contrastarlo.



Fotografie ACTION



A lato, Pullè mentre si allontana dalla sua Honda Civic, finita ruote all'aria per un capotamento nella seconda manche. Sotto, Vicarelli, neo leader del Civt

le classifiche

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Pergusa (En), 4-5 settembre 1993
Campionato Italiano Velocità Turismo

Nona gara della serie

1. GARA

GRUPPO A

Classe A1: 1. Rebai (Bmw M3), 24 giri in 45'24"730, media 156,991 kmh; 2. Leonardi (Bmw M3) a 6 giri.

□ **Giro più veloce:** Rebai (Bmw M3), 1'51"295, media 160,115.

Classe A2: 1. Mozzi (Alfa Romeo 75 Turbo), 24 giri in 46'51"914, media 152,095 kmh.

□ **Giro più veloce:** Mozzi (Alfa Romeo 75 Turbo), 1'54"064, media 156,228 kmh.

Classe A3: 1. Manna (Alfa Romeo 33 1.7), 23 giri in 46'52"520, media 145,784 kmh; 2. Falessi (Alfa Romeo 33 16v) a 34"245; 3. Pezzi (Vw Golf Gti) a 1 giro; 4. Ruggi (Vw Golf Gti) a 11 giri.

□ **Giro più veloce:** Ruggi (Vw Golf Gti), 1'57"607, media 151,521 kmh.

Classe A4: 1. Ognio (Toyota Corolla 1.6), 23 giri in 46'52"520, media 145,726 kmh; 2. Cevasco (Peugeot 106 Xsi) a 1"810; 3. Addari (Alfa Romeo 33 1.5 Qv) a 44"725; 4. Gerbino (Alfa Romeo 1.5 Qv) a 1 giro; 5. Baliva (Daihatsu Charade Gt) a 4 giri.

□ **Giro più veloce:** Ognio (Toyota Corolla 1.6), 2'00"108, media 148,366 kmh.

GRUPPO N

Classe N1: 1. Crinelli (Bmw M3), 24 giri in 45'25"911, media 156,894 kmh; 2. Bellini (Bmw M3) a 0"295; 3. Santaniello (Bmw M3) a 26"240; 4. «Toby» (Bmw M3) a 30"950; 5. Lucchi (Ford Escort Cosworth) a 31"131; 6. Rafanelli (Bmw M3) a 1'31"604; 7. Bottazzi (Ford Escort Cosworth) a 7 giri; 8. Riva (Ford Escort Cosworth) a 12 giri.

□ **Giro più veloce:** Crinelli (Bmw M3),

1'50"300, media 161,559 kmh.

Classe N2: 1. Guerra (Lancia Delta Integrale), 24 giri in 46'10"000, media 154,397; 2. Traverso (Lancia Delta Integrale) a 2"818; 3. Sigala (Bmw M3) a 48"452; 4. Gatto (Bmw M3) a 48"821; 5. Poli (Bmw M3) a 1'05"519; 6. Ciccozzi (Bmw M3) a 1 giro; 7. La Neve (Bmw M3) a 1 giro; 8. Musumeci (Nissan Sunny Gt-R) a 1 giro; 9. Fiocchi (Bmw M3) a 1 giro; 10. Dominioni (Bmw M3) a 2 giri; 11. Bertuzzi (Lancia Delta Integrale) a 10 giri.

□ **Giro più veloce:** Traverso (Lancia Delta Integrale), 1'53"675, media 156,762 kmh.

Classe N3: 1. Buttiero (Alfa Romeo 155 Q4), 24 giri in 47'24"460, media 150,355 kmh; 2. Manenti (Alfa Romeo 155 Q4) a 1 giro; 3. Russo (Mazda 323 Gtr) a 1 giro; 4. Fortunato (Mazda 323 Gtr) a 1 giro; 5. Faletti (Alfa Romeo 155 Q4) a 2 giri; 6. Storti (Alfa Romeo 155 Q4) a 6 giri.

□ **Giro più veloce:** Manenti (Alfa Romeo 155 Q4), 1'56"956, media 152,364 kmh.

Classe N4: 1. Grassetto (Opel Astra Gsi), 24 giri in 48'55"076, media 145,713 kmh; 2. Cappellini (Peugeot 309 Gti) a 29"281; 3. Marotta (Opel Astra Gsi) a 1'02"140; 4. Langella (Opel Astra Gsi) a 1 giro; 5. Bertella (Opel Astra Gsi) a 4 giri; 6. Fazzi (Opel Astra Gsi) a 7 giri.

□ **Giro più veloce:** Grassetto (Opel Astra Gsi), 2'00"229, media 148,217 kmh.

Classe N5: 1. Loffredo (Alfa Romeo 33 16v), 24 giri in 49'28"916, media 144,052 kmh; 2. Papini (Alfa Romeo 33 16v) a 18"637; 3. Magri (Peugeot 205 Gti 1.9) a 1 giro; 4. Pullè (Honda Civic) a 1 giro.

□ **Giro più veloce:** Viglione (Alfa Romeo 33 16v), 2'01"205, media 147,023 kmh.

Classe N6: 1. Naddeo (Alfa Romeo 33 Permanet 4), 24 giri in 50'21"228, me-

dia 141,558 kmh; 2. Zadotti (Toyota Corolla) a 1"169; 3. Spampinato (Fiat Uno Turbo) a 1 giro; 4. Finocchiaro (Fiat Uno Turbo) a 1 giro; 5. Billo (Peugeot 309 Gti) a 1 giro; 6. Moscatelli (Toyota Corolla) a 2 giri; 7. Peroni (Toyota Corolla) a 9 giri.

□ **Giro più veloce:** Zadotti (Toyota Corolla), 2'03"720, media 144,034 kmh.

Classe N7: 1. Pace (Rover 114 Gti), 23 giri in 49'14"288, media 138,733 kmh; 2. Vicarelli (Peugeot 205 Rallye) a 0"371; 3. Baldasseroni (Peugeot 205 Rallye) a 15"672; 4. «Navajo» (Peugeot 205 Rallye) a 28"000; 5. Biancari (Peugeot 205 Rallye) a 1'10"036; 6. Seregini (Peugeot 205 Rallye) a 1'31"257; 7. Casillo (Peugeot 205 Rallye) a 1'31"464; 8. Bertei (Peugeot 106 Xsi) a 1'40"594; 9. Caldarelli (Peugeot 205 Rallye) a 1 giro; 10. Alibrando (Peugeot 205 Rallye) a 1 giro; 11. Ricci (Peugeot 205 Rallye) a 1 giro; 12. Guarnera (Alfa Romeo 33) a 4 giri; 13. Cercui (Peugeot 205 Rallye) a 4 giri.

□ **Giro più veloce:** Pace (Rover 114 Gti), 2'06"528, media 140,838 kmh.

2. GARA

GRUPPO A

Classe A1: 1. Rebai (Bmw M3), 24 giri in 46'33"841, media 153,079 kmh; 2. Leonardi (Bmw M3) a 2 giri.

□ **Giro più veloce:** Rebai (Bmw M3), 1'50"915, media 160,663 kmh.

Classe A2: 1. Mozzi (Alfa Romeo 75 Turbo), 24 giri in 46'09"197, media 154,441 kmh.

□ **Giro più veloce:** Mozzi (Alfa Romeo 75 Turbo), 1'52"807, media 157,968 kmh.

Classe A3: 1. Ruggi (Vw Golf Gti), 23 giri in 46'15"181, media 147,687 kmh; 2. Falessi (Alfa Romeo 33 16v) a 1"1362; 3. Fantilli (Vw Golf Gti) a 1'09"323.

□ **Giro più veloce:** Ruggi (Vw Golf Gti), 1'58"041, media 150,964 kmh.

Classe A4: 1. Cevasco (Peugeot 106 Xsi), 23 giri in 46'27"349, media 147,042 kmh; 2. Ognio (Toyota Corolla 1.6) a 1'06"332; 3. Serbino (Alfa Romeo 33 Qv) a 1'09"685; 4. Gabbiani (Skoda Favorit 136 L) a 1'16"524; 5. Gromeneda (Skoda Favorit 136 L) a 3 giri.

□ **Giro più veloce:** Cevasco (Peugeot 106 Xsi), 1'59"335, media 149,327 kmh.

GRUPPO N

Classe N1: 1. Riva (Ford Escort Cosworth), 24 giri in 47'55"363, media 148,739 kmh; 2. Santaniello (Bmw M3) a 3"011; 3. Crinelli (Bmw M3) a 7"125; 4. «Toby» (Bmw M3) a 20"293; 5. Bellini (Bmw M3) a 1 giro; 6. Ortis (Bmw M3) a 2 giri; 7. La Manna (Ford Escort Cosworth) a 5 giri; 8. Lucchi (Ford Escort Cosworth) a 11 giri; 9. Montalto (Ford Sierra Cosworth) a 12 giri.

□ **Giro più veloce:** Riva (Ford Escort Cosworth), 1'49"705, media 162,435 kmh.

Classe N2: 1. Traverso (Lancia Delta Integrale), 24 giri in 48'15"892, media 147,685 kmh; 2. Guerra (Lancia Delta Integrale) a 0"979; 3. Piscopo (Bmw M3) a 1'13"979; 4. La Neve (Bmw M3) a 1 giro; 5. Dominioni (Nissan Sunny Gt-R) a 1 giro; 7. Poli (Bmw M3) a 2 giri; 8. Bertuzzi (Lancia Delta Integrale) a 4 giri.

□ **Giro più veloce:** Traverso (Lancia Delta Integrale), 1'52"941, media 157,781 kmh.

Classe N3: 1. Manenti (Alfa Romeo 155 Q4), 24 giri in 48'35"196, media 146,707 kmh; 2. Fortunato (Mazda 323 Gtr) a 1"012; 3. Buttiero (Alfa Romeo 155 Q4) a 4"904; 4. Russo (Mazda 323 Gtr) a 6"334; 5. Storti (Alfa Romeo 155 Q4) a 16"437; 6. Faletti (Alfa Romeo 155 Q4) a 1 giro.

□ **Giro più veloce:** Storti (Alfa Romeo 155 Q4), 1'55"497, media 154,289 kmh.

Classe N4: 1. Grassetto (Opel Astra

Gsi), 24 giri in 55'29"431, media 128,454 kmh; 2. Bertella (Opel Astra Gsi) a 5"470; 3. Cappellini (Peugeot 309 Gti 16v) a 6"154; 4. Marotta (Opel Astra Gsi) a 11"096; 5. Langella (Opel Astra Gsi) a 37"154; 6. Loriani (Opel Astra Gsi) a 1 giro.

□ **Giro più veloce:** Grassetto (Opel Astra Gsi), 2'00"471, media 147,916 kmh.

Classe N5: 1. Loffredo (Alfa Romeo 33 16v), 24 giri in 55'36"698, media 128,174 kmh; 2. Magri (Peugeot 205 Gti) a 29"413; 3. Viglione (Alfa Romeo 33 16v) a 11"909; 4. Bertozzi (Honda Civic) a 1 giro; 5. Papini (Alfa Romeo 33 16v) a 4 giri.

□ **Giro più veloce:** Loffredo (Alfa Romeo 33 16v), 2'01"261, media 146,935 kmh.

Classe N6: 1. Naddeo (Alfa Romeo 33 Perm. 4), 24 giri in 55'55"302, media 127,463; 2. Zadotti (Toyota Corolla) a 1"459; 3. Peroni (Toyota Corolla) a 15"352; 4. Mertoli (Fiat Uno Turbo) a 16"763; 5. Billo (Peugeot 309 Gti 1.9) a 54"257; 6. Moscatelli (Toyota Corolla) a 1 giro; 7. Loblar (Peugeot 205 Gti) a 12 giri.

□ **Giro più veloce:** Naddeo (Alfa Romeo Perm. 4), 2'02"478, media 145,495 kmh.

Classe N7: 1. Baldasseroni (Peugeot 205 Rallye), 24 giri in 56'26"453, media 126,251 kmh; 2. Vicarelli (Peugeot 205 Rallye) a 4"634; 3. Casillo (Peugeot 205 Rallye) a 5"163; 4. Pace (Rover 114 Gti) a 5"613; 5. Alibrando (Peugeot 205 Rallye) a 32"448; 6. Ricci (Peugeot 205 Rallye) a 32"707; 7. Bertei (Peugeot 106 Xsi) a 32"858; 8. Cercui (Peugeot 205 Rallye) a 1 giro; 9. Celenanto (Peugeot 205 Rallye) a 3 giri; 10. Guarnera (Alfa Romeo 33) a 4 giri; 11. Caldarelli (Peugeot 205 Rallye) a 5 giri.

□ **Giro più veloce:** Baldasseroni (Peugeot 205 Rallye), 2'05"518, media 141,971 kmh.



FORMULA 3

TRICOLORE INCERTO

Volata fin

Con il successo del Mugello De Simone torna in vetta al tricolore, ma non avrà vita facile: nelle ultime tre gare sono sei i piloti che sperano di scalzarlo...

INNOCENZO BONELLI



fotoOLIVER

ale

De Simone festeggia la vittoria al Mugello che lo porta in testa al tricolore. Precede Ventre e Coloni altri due pretendenti del sette in lizza per il titolo. Mai campionato di F.3 è stato così incerto negli ultimi anni con molti giovanissimi che sono saliti ai gradini più alti

SCARPERIA — Chi si aspettava che la gara del Mugello restringesse il numero dei pretendenti al titolo di campione della Formula Tre edizione '93, è rimasto deluso. Il bello di questo campionato, infatti, è che ogni gara rimette tutto in discussione e, a tre prove dalla conclusione, parlare di favoriti diventa un'impresa ardua. Sono ancora sette i piloti in grado di puntare al titolo, una situazione di estrema incertezza come non si verificava da anni: infatti nelle ultime edizioni del Tricolore la lotta era ristretta a due, tre nomi al massimo, e in qualche caso il titolo è stato assegnato prima della gara conclusiva. Il campionato di que-

st'anno invece si deciderà quasi sicuramente a Imola, per la gioia di chi ama le lotte all'ultimo respiro; sarà il circuito del Santeramo a mettere la parola «fine» alla serie più combattuta ed appassionante dell'anno.

I CONTENDENTI. Grazie alla vittoria al Mugello, Fabrizio De Simone si è portato in testa alla classifica di campionato ma la sua è una posizione estremamente instabile, visto il ridottissimo margine sugli inseguitori. Ventre, ottimo secondo in Toscana, è staccato di tre punti, Fisichella di quattro, e poco più indietro sono in agguato Gemmo e Coloni che precede di ap-

box

De Luca rientra dopo l'esilio in Coppa Clio

Alla gara del Mugello erano assenti, per concomitanti impegni kartistici, sia Jarno Trulli che Valerio Costantini; entrambi erano impegnati a Val Vrabra nel Mondiale della classe 125. Per l'occasione, sulla seconda vettura del team Traini è salito il romano Luigi De Luca, che quindi ha fatto il suo ritorno in F.3 dopo aver disputato alcune gare della Coppa Clio.

■ Dopo i fatti di Monza, la Csaì ha deciso di usare il pugno di ferro contro le scorrettezze in pista. Il venerdì tutti i piloti sono stati chiamati ad un pre-briefing dal direttore di gara Remo Cattini, che ha dato comunicazione di una circolare riguardante proprio questo argomento e avvisando tutti i piloti che non si sarebbe risparmiato l'uso delle bandiere nere, anche per la minima scorrettezza. La Csaì ha deciso quindi di eliminare ogni tolleranza, per garantire una maggiore sportività ed il rispetto delle regole.

■ Cambio di squadra per Cesare Manfredini, che al Mugello si è presentato al volante di una Dallara 392-Alfa Romeo assistita dal team B&B. L'unica vettura non-Dallara in pista è stata quindi la Fts di Paolo De Cristofaro, che in prova è stata afflitta da numerosi problemi; questo nonostante i tecnici della Fts abbiano deciso di seguire più da vicino la vettura in pista.

■ Continua l'afflusso dei sudamericani in Italia; l'ultimo in ordine di tempo è il brasiliano Marcelo Romano, diciassettenne attualmente impegnato nel campionato di Formula Chevrolet, che questa settimana dovrebbe svolgere a Magione alcuni test con una Dallara-Fiat del team Traini e con una Ermoli di F. Europa Boxer.

pena tre lunghezze l'accoppiata Pescatori-Riccitelli. Questi sono i «magnifici sette» pretendenti al titolo, questi sono i contendenti che già dalla prossima gara di Magione continueranno la loro corsa verso l'alloro tricolore. Puntando logicamente a vincere le gare, ma non necessariamente: il campionato di quest'anno si giocherà anche e soprattutto sui piazzamenti, sulla regolarità, sulla capacità di evitare errori. L'esempio migliore è quello di Marcello Ventre, secondo in classifica pur senza aver vinto una gara; la costanza del brasiliano gli ha consentito di accumulare punti su punti, mentre gli avversari buttavano via risultati praticamente acquisiti. Non che il pilota di Ravarotto sia meno veloce dei rivali, anzi è stato quello che quest'anno ha collezionato più partenze al palo; ma è stato anche quello che ha preferito punti sicuri a vittorie probabili, riuscendo ad uscire di grinta da una situazione critica come era quella in cui si è trovato al Mugello, costretto a partire solo dalla 4. fila.

GLI ERRORI. Sarebbe difficile elencarli tutti, anche limitandosi a quelli più eclatanti. Al Mugello, comunque, gli errori più grossi li hanno commessi Gemmo e Riccitelli; non di guida, ma di tattica. Disponendo delle monoposto visibilmente più veloci del lotto, sono stati troppo precipitosi nel volersi liberare dei diretti rivali (nella fattispecie Pescatori e Mediani), col risultato di ritrovarsi entrambi

fuori pista e a secco di punti, proprio in un momento così critico del campionato. Dopo la gioia di Monza, in Toscana Mario Coperchini ha avuto di che rammaricarsi. Un altro che ha da recriminare è Paolo Coloni, che senza il ritiro nel «Lotteria» di Monza adesso sarebbe in testa alla serie; il pilota umbro è comunque di quelli che in questo finale di stagione è in «trend» positivo, insieme a Ventre e Gemmo. Il contrario invece per Giancarlo Fisichella, che dopo la vittoria di Monza ha racimolato solo piccoli piazzamenti e sta lentamente retrocedendo in classifica; anche al

Mugello è andato a punti, ma più grazie ai ritiri altrui che per merito suo. Comunque, anche lui si prepara per affrontare le ultime, decisive gare: tre appuntamenti su piste difficili e impegnative. A Magione si correrà a casa di Coloni, che conosce il «toboga» umbro come le sue tasche; a Vallelunga invece si va a casa di De Simone, mentre a Imola non si può non collegare la splendida vittoria di Fisichella lo scorso anno. Ma fare pronostici, si è già visto, non è possibile; la cosa migliore è aspettare il responso della pista e gustare questa incredibile volata finale. ■

DE SIMONE FUORI NEL WARM UP

Prima sbatte e poi domina

SCARPERIA — Nel warm-up aveva rischiato di compromettere tutto il weekend, uscendo di pista subito dopo aver migliorato di oltre 1" la pole-position di Pescatori. Ma poi in gara Fabrizio De Simone non ha avuto avversari, portandosi in testa fin dal via e resistendo (nonostante qualche problema di gomme) al ritorno di Marcello Ventre e Paolo Coloni, che negli ultimi giri gli erano praticamente in scia. Al via il romano ha approfittato di una indecisione del pole-man Christian Pescatori, sfilando per primo alla «S. Donato» davanti al

lo stesso bresciano e a Federico Gemmo; ottima partenza anche per Maurizio Mediani, portandosi al 5. posto dalla quarta fila, e per Gianantonio Pacchioni che ha recuperato addirittura 7 posizioni in un giro. Tra i primi ad uscire di scena invece sono stati Antonelli, giratosi mentre era 8. alle spalle di Coloni, e Gasbarri sparito dopo appena 4 giri. In testa De Simone ha cercato di allungare sugli inseguitori, ma la coppia Pescatori-Gemmo ha progressivamente recuperato terreno; Gemmo, visibilmente più veloce del rivale, già dall'8. giro aveva comincia-





CAMPIONATO ITALIANO F.3

MUGELLO

Scarperia (Fi), 6 settembre 1993, 9. prova del Campionato italiano di F. 3

COŚÌ (IN 30) AL VIA E (IN 22) AL TRAGUARDO

Fabrizio De Simone (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'46"697	Christian Pescatori (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'46"443
Paolo Coloni (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'46"706	Federico Gemmo (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'46"697
Luca Riccitelli (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'46"990	Rolando Galli (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'46"783
Maurizio Mediani (Dallara 393-Mugen) 1'47"350	Marcello Ventre (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'47"106
Giancarlo Fisichella (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'47"497	Pietro Antonelli (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'47"190
Roberto Gasbarri (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'47"564	Giorgio Tibaldo (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'47"248
Michele Gasparini (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'47"586	Luca Rangoni (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'47"567
Giovanni Gulinelli (Dallara 392-Fiat Abarth) 1'47"920	Danilo Rossi (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'47"599
Tom Stefani (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'48"059	Gianantonio Pacchioni (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'47"783
Gianluca Paglicci (Dallara 393-VW Spiess) 1'48"069	Andrea Boldrini (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'48"155
Luigi De Luca (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'48"227	Giancarlo Grieco (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'48"165
Alberto Pedemonte (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'48"329	Michele Annoni (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'49"126
Flavio Figueiredo (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'48"993	Andrea Belluzzi (Dallara 393-Mugen) 1'49"127
Carlo Sterrantino (Dallara 392-Fiat Tipo) 1'49"934	Paolo De Cristofaro (F.T.S. 923-Mugen) 1'52"087
Mauro Bortignon (Dallara 392-Mugen) 1'51"984	Cesare Manfredini (Dallara 392-Alfa Romeo) 1'52"272

- Fabrizio De Simone** (Dallara 393-Fiat Abarth) 24 giri in 43'09"279 alla media di 175,017 kmh
 - Marcello Ventre** a 0"275 (Dallara 393-Fiat Abarth)
 - Paolo Coloni** a 0"651 (Dallara 393-Fiat Abarth)
 - Gianantonio Pacchioni** a 1"879 (Dallara 393-Fiat Abarth)
 - Giancarlo Fisichella** a 2"703 (Dallara 393-Fiat Abarth)
 - Giorgio Tibaldo** a 2"938 (Dallara 393-Fiat Abarth)
 - Danilo Rossi** a 10"367 (Dallara 393-Fiat Abarth)
 - Luca Rangoni** a 10"893 (Dallara 393-Fiat Abarth)
 - Andrea Boldrini** a 30"850 (Dallara 393-Fiat Abarth)
 - Giancarlo Grieco** a 41"415 (Dallara 393-Fiat Abarth)
 - Alberto Pedemonte** a 48"613 (Dallara 393-Fiat Abarth)
 - Michele Annoni** a 50"430 (Dallara 393-Fiat Abarth)
 - Luigi De Luca** a 50"786 (Dallara 393-Fiat Abarth)
 - Mauro Bortignon** a 1'38"285 (Dallara 392-Mugen)
 - Andrea Belluzzi** a 1 giro (Dallara 393-Mugen)
 - Gianluca Paglicci** a 6 giri (Dallara 393-VW Spiess)
- Giro più veloce:**
Giorgio Tibaldo (Dallara 393-Fiat Abarth) in 1'46"467 alla media di 177,350 kmh

A lato, Riccitelli esce di scena dalla gara del Mugello dopo il contatto con Mediani: adesso è sesto in campionato a 12 punti da De Simone. Gemmo ha fatto la stessa fine del compagno di squadra entrando duro su Pescatori. E così a beneficiarne è stato Fisichella che ha raccolto due punticini che lo tengono al terzo posto: il romano si deve accontentare di piccoli passi

fotografie OLIVER

to ad attaccare la seconda piazza. Ma l'attacco decisivo, al 10. giro, è risultato fatale ad entrambi: Gemmo si è infilato all'interno della staccata della «Bucine», Pescatori ha mantenuto la sua traiettoria e i due si sono aggantrati finendo nella sabbia. La stessa manovra è stata effettuata alla curva successiva da Mediani e Riccitelli, col risultato che in meno di 30" erano spariti quattro dei protagonisti della gara. Nelle posizioni da podio sono saliti quindi Ventre e Coloni, mentre De Simone poteva disporre di un discreto margine di vantaggio. Almeno in apparen-

za: perché nel finale i due inseguitori sono riusciti a raggiungerlo, fino a trovarsi nella sua scia; tuttavia Ventre non ha trovato lo spunto giusto per attaccare, così come Coloni ha preferito non rischiare il suo terzo posto. Alle spalle del podio è arrivato Pacchioni, che col 4. posto ha coronato una strepitosa rimonta, e Fisichella che ha raccolto due punti preziosi per il campionato. L'ultimo punto lo ha preso Giorgio Tibaldo, autore del giro più veloce in gara; da segnalare che tutti i piloti a punti sono arrivati al traguardo raccolti nello spazio di 3". ■

LE PIRELLI SIGLATE 43 SONO PIÙ LENTE

E' monogomma?

SCARPERIA — Le prime lamentele erano emerse alcune gare fa: al Mugello i team manager del tricolore hanno puntato decisamente il dito sulle gomme Pirelli. La critica, in sostanza, è questa: tra i pneumatici forniti dalla Casa italiana, in particolare tra quelli contraddistinti dalla sigla di fabbricazione «43», ce ne sarebbero alcuni che avrebbero un rendimento sensibilmente inferiore allo standard, una differenza tale da condizionare la messa a punto delle vetture. Problema che invece non si verifica con pneumatici di fabbricazione successiva e quindi con sigle differenti. A risentire maggiormente di questa differenza sarebbero stati i team Coloni e Cevenini, ma anche altri hanno lamentato anomalie; qualcuno ha chiesto anche di sostituire le gomme punzonate (che vengono attribuite per sorteggio), ricevendo però un rifiuto. Da parte sua Bardi, il distributore Pirelli per la F. 3, ritiene che non ci siano differenze apprezzabili tra i pneumatici e che al limite ci possa essere qualche caso sporadico di gomme meno performanti, come ha sostenuto anche Giorgio Garbellini della Pirelli, comunque non legato a sigle di fabbricazione particolari. ■

LA CLASSIFICA DOPO LA 9. GARA

	MISANO 4/4	VARANO 18/4	PERGUSA 2/5	BINETTO 9/5	VALLELUNGA 6/6	MONZA 27/6	MUGELLO 11/7	MONZA 29/8	MUGELLO 5/9	MAGIONE 19/9	VALLELUNGA 3/10	IMOLA 10/10	TOTALE PUNTI
1. De Simone	6	—	3	—	9	—	4	—	9	—	—	—	31
2. Ventre	3	3	—	3	3	6	—	4	6	—	—	—	28
3. Fisichella	—	4	9	—	—	9	2	1	2	—	—	—	27
4. Gemmo	9	—	—	1	—	3	6	6	—	—	—	—	25
5. Coloni	—	—	—	2	4	—	9	3	4	—	—	—	22
6. Pescatori	1	—	—	9	6	—	3	—	—	—	—	—	19
Riccitelli	—	—	2	6	2	—	—	9	—	—	—	—	19
8. Pacchioni	—	6	—	4	—	—	1	—	3	—	—	—	14
9. Boldrini	—	—	6	—	1	4	—	—	—	—	—	—	11
10. Rossi	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9

11. Figueiredo 5; 12. Rangoni 4; 13. Mediani, Antonelli e Gasparini 2; 16. Gulinelli, Stefani e Tibaldo 1.

ERG LA BENZINA DELLA FORMULA



domenica notte

■ CARLO CAVICCHI

Forse è una sorta di maledizione, ma anche lo scorso anno Mansell, dopo aver dominato i Gp fino a metà estate, dalla Germania in avanti, vinse solo in Portogallo. Quest'anno la storia pare ripetersi con Prost che, dopo il Gp tedesco si è messo in tasca i soli 4 punti di Spa con la prospettiva di tornare a vincere, per bene che gli vada, proprio in Portogallo. Corsi e ricorsi storici a margine di un Gp d'Italia dalle mille emozioni e capace di riconciliare gli appassionati con una disciplina che stava passando di moda. Monza ha offerto di tutto, dalla suspense per l'inseguimento di Hill e la rottura in dirittura di arrivo di Prost, allo sgomento per i voli spettacolari, agghiaccianti e per fortuna senza conseguenze di Berger in prova e di Herbert e Fittipaldi in gara, alle grandi imprese sportive di Alesi in qualifica e di Hill (con i suoi giri veloci a raffica) in corsa. Un mix ad alta tensione vecchia maniera i cui effetti si sono notati immediatamente con quel mare di folla rossa che ha riscoperto l'orgoglio di tifare per il Cavallino e si è accalata gioiosa sotto il palco delle premiazioni per festeggiare soprattutto Jean «Gilles» Alesi e poi per far festa anche a Hill e Andretti, i due figli d'arte sul podio, davvero entrambi bravissimi. In quanti hanno vinto a Monza? Hill, la Renault, la Williams (a proposito negli ultimi tre anni tutti quelli che hanno guidato la monoposto inglese sono saliti sul gradino più alto del podio...), Alesi per come ha saputo crederci fino in fondo e

trasmettere esaltazione all'esterno della squadra e forse anche all'interno, Todt perché da quando è arrivato tutti dicono che le cose in Ferrari vanno molto meglio, l'ingegner Lombardi perché il suo motore 4 valvole alla prima uscita in gara non ha tradito le aspettative, Michael Andretti, con un recupero da ventunesimo a terzo da vero cavallo di razza quale mai aveva saputo proporsi quest'anno, gli organizzatori che hanno vissuto mesi da incubo temendo di ritrovarsi con un mondiale finito, una gara scontata e una Ferrari dimessa e invece si sono riconciliati con più pubblico del previsto e soprattutto con tanti amici che non mancheranno di ritornare come sempre succede quando lo spettacolo è di alto gradimento. Tanti vincitori per una gara sola, la numero 13 del mondiale: alla faccia dei superstiziosi.

Ma una grande domenica resta anche quella dell'Alfa Romeo e di Nicola Larini, entrambi trionfatori in terra tedesca, là dove ancora dieci mesi fa nessuno credeva che tutto questo potesse accadere. Con le ruote coperte il Kaiser Nicola ha chiarito di non avere rivali, ma nemmeno li ha avuti la tecnologia di casa Alfa, e questa è davvero una grande soddisfazione. Peraltro nella lunga intervista concessa un anno fa ad Autosprint, il direttore generale della Fiat Auto, l'ingegnere Paolo Cantarella, disse testualmente: «In definitiva sono convinto che in Germania scenderemo in pista con una squadra in grado di vincere». Parole che sembravano un azzardo e che fecero accapponare la pelle agli uomini del Reparto Corse, terrorizzati dall'idea che qualche cosa di imponderabile potesse vanificare l'impegno, le intuizioni tecniche, la pianificazione attentamente studiata. Alle spalle di tutto c'erano le ombre lunghe dei programmi Silhouette e Gr. C abortiti già in dirittura d'arrivo e la fallimentare campagna di F. Indy in terra d'America. Un ulteriore scivolone poteva essere fatale e quanto tutto questo abbia angosciato persino un eterno entusiasta come Giorgio Pianta durante tutto lo scorso inverno e sin quasi in primavera è parso chiaro a tutti quelli che lo conoscono e gli vogliono bene. L'Alfa Romeo, che ha visto la sua 155-Dtm eletta Sportiva dell'Anno dalla più importante rivista automobilistica tedesca, può andare fiera della sua impresa che è solo in apparenza strettamente sportiva. E poi se i tedeschi hanno il marco noi abbiamo il Nicola e una volta tanto il cambio ci è favorevole.



Così inizia il Gp d'Italia di Hill: speronato alla prima chicane dalla McLaren di Senna che così decolla e gli ricade di lato. Poi per Damon la sorte cambierà: sua sarà la vittoria, la terza di fila, che lo porterà sul podio insieme ad Alesi e all'altro figlio d'arte Mike Andretti. E soprattutto a soli 23 punti-iride da Prost...



 **FORMULA UNO**
GP ITALIA

MONZA

Primo Hill, in cima al podio per il terzo Gp di fila
Secondo Alesi, a coronamento di un week-end
magico per il Cavallino. Ritirato Prost, il cui titolo slitta
sempre più avanti: ora anche Damon fa paura

 **DIEGO FORTI**



fotoCOLOMBO

SHOW

MONZA — Può un secondo posto dare la felicità? Stando agli applausi che hanno avvolto Jean Alesi alla fine del Gp d'Italia n. 64, si può veramente dire di sì. Il modo con cui il «popolo rosso» ha fatto esplodere la sua gioia subito dopo l'arrivo ne è prova inequivocabile. Per contro può anche esserci

una vittoria che genera imbarazzo. Almeno in Frank Williams, che alla fine della gara pur sempre vinta in maniera superba dal suo pilota Hill, ha confessato di essere più rammaricato per il ritiro di Prost che non festante per il successo di Damon. Certo, nella vita tutto è relativo e, come in questo caso, i punti di vista spesso non col-

limano; tuttavia si deve ammettere che la gara di Monza ha avuto un sapore particolare. E per diverse ragioni. Vediamole. Partiamo con il secondo posto della Ferrari e di Alesi. Più che il risultato a muovere entusiasmo è sicuramente stato il modo con cui si è arrivato ad ottenerlo. Il pilota ha fatto dei numeri eccezionali in qualifi-

WORLD

ca, poi è stato impeccabile in gara. E quelli che erano i dubbi che accompagnavano le prestazioni decisamente confortanti di questa Ferrari versione Monza, si sono via via dissolti. La F93A ha tenuto sino in fondo, viaggiando sempre su tempi molto buoni. Addirittura si è avuta la sensazione che non si sia voluto rischiare il tutto per tutto, almeno confrontando i dati cronometrici ottenuti nel corso dei test con quelli della gara.

MARGINE. La Ferrari a Monza è andata forte, ma probabilmente si è anche tenuta un piccolo margine di sicurezza per non rischiare un ritiro che avrebbe vanificato l'enorme lavoro fatto nelle ultime 5 settimane. Ma se la F93A ha finalmente meritato un voto positivo, chi ha superato se stesso è stato Alesi. Aveva cominciato da tempo un incredibile can-can: «Venite a Monza, la Ferrari può competere per la vittoria. Vedrete, non vi deluderemo». I suoi proclami sapevano di guasconate e rischiavano di trasformarsi in un pericolosissimo boomerang. E invece quel «pazzo» del francese di Alcamo non solo ha mantenuto le promesse, ma ha anche dimostrato di essere abile gestore della corsa. Certo, non ha vinto. Le Williams, del resto, sono ancora superiori alla Ferrari e anche il binomio Benetton-Schumacher pare difficile da agganciare, tuttavia il rendimento di Jean a Monza è apparso consistente e credibile. Conquistare il terzo posto in griglia, a soli 8 decimi dal poleman Prost, è stato eccezionale. Concludere secondo a 40" da Hill può apparire non particolarmente brillante, ma considerando il minuto e 35" inflitti al terzo arrivato Andretti, rivaluta le performance della Ferrari. È vero che Prost e Schumacher, vale a dire due dei favoriti, si sono ritirati e il sempre temibile Senna ha finito con l'auto-mettersi ko, però si deve tener presente che l'affidabilità è requisito indispensabile perché una vettura sia vincente. Per di più Hill non si è risparmiato, vista la successione di giri veloci (8) di cui si è reso protagonista a partire dalla 31. tornata. In ogni caso, Jean è stato grandissimo non solo per come ha guidato, ma per l'entusiasmo che è stato in grado di trasmettere alla gente. A Monza si è avuta una conferma: per andare forte non occorre essere un pilota computer dell'era tecnologica, ma bastano un grande cuore, un grande «piede» e magari origini siciliane.

SUGLI SCUDI. Sugli scudi è comunque doveroso mettere Damon Hill. E non solo perché ha vinto il terzo Gp di seguito, ma anche perché è riuscito a rimontare, superando le difficoltà in cui l'aveva cacciato subito dopo il via un Senna davvero troppo aggressivo. Dalla nona posizione è risalito sino ad agguantare il compagno di squadra Prost. Arrivato a braccarlo da vicino si è visto addirittura rallentato dai box con l'esposizione del cartello «Slow temp» (ovvero attenzione alla temperatura del motore). Ma a nulla sono valse le precauzioni con cui gli uomini Williams hanno cercato di tutelare



AMADUZZI

il campione predestinato Prost: a finire arrostito è stato proprio il motore del francese. Un guaio non del tutto casuale. Infatti, quando il tre volte campione del mondo ha sentito sul collo il fiato del compagno di squadra ha forzato l'andatura per tenerlo a distanza, nonostante le temperature del suo 10 cilindri Renault fossero molto alte. Probabilmente, forzando per resistere nei confronti del sempre più insidioso compagno di squadra ha mandato definitivamente in crisi il motore. Si fosse rassegnato ad una an-

datura di conserva, probabilmente oggi potrebbe fregiarsi del quarto titolo iridato. Ha invece seguito il suo istinto di pilota, smettendo per un attimo la toga di professore. Di fatto, ha rinviato la conquista del titolo che ora, almeno sotto il profilo aritmetico, possono insidiargli Hill, che lo segue a 23 lunghezze e Senna (28). Certo che se Hill in Inghilterra e Germania avesse racimolato, come meritava, un bottino di punti anche piccolo, la corsa al titolo risulterebbe decisamente più interessante. Vale la pena sottoli-

ALLSPORT





neare che nonostante le tre vittorie e il secondo posto in classifica Hill ancora non si è visto rinnovare il contratto. Se ne parlerà solo a titolo conquistato. Insomma, nessuno deve azzardarsi a mettere in pericolo il titolo di Prost, pena il licenziamento.

GLI ALTRI. Altro pilota molto positivo a Monza è stato Andretti, probabilmente memore delle gesta del padre su questa pista. Finalmente Michael ha disputato una gara all'altezza della sua fama Usa. Davvero bravi anche i due piloti della Scuderia Italia ferma restando la scarsissima competitività della loro monoposto. Sulla pista di casa Alboreto è arrivato ad agguantare un 8. posto fantastico, prima di essere costretto al ritiro per l'ennesimo cedimento della sospensione posteriore della sua Lola. Badoer non ha lasciato tentato nulla per tenersi dietro un Fittipaldi in rimonta e che poteva girare 2-3 secondi più veloce di lui. Una tirata d'orecchi, invece, la meritano sia Senna (prima è salito su una ruota di Hill e poi ha tamponato in maniera irrimediabile Brundle) che i due piloti Minardi, riusciti a danneggiarsi a vicenda gettando un'ombra sulla positiva giornata della squadra. E meno male che il loro scontro non si è trasformato in tragedia.

«Venite a Monza, che questa volta non vi deluderemo» aveva dichiarato Alesi alla vigilia del Gran Premio. E il francese ha davvero mantenuto fede alla sua promessa: è stato sempre grande protagonista in prova, lasciando sperare anche per una partenza in prima fila, e in gara ha dato tutto se stesso conquistando una piazza d'onore che ha mandato in visibillio i tifosi ferraristi, festanti sotto il podio, sopra. Peggio di così a Prost, invece, non poteva andare: motore ko a 4 giri dal termine

HANNO



COLOMBO

AYRTON SENNA

«Non ho scuse. È stata soltanto colpa mia. Brundle non ha anticipato la frenata, sono io che gli sono piombato addosso. L'incidente con Hill invece è uno di quelli normali di gara».

GIANCARLO MINARDI

«Hanno fatto un'asinata. Stavano lottando per il settimo posto, per un risultato che non conta».

JEAN TODT

«Un risultato del team Ferrari, dei piloti, dei tecnici, degli ingegneri, dei meccanici. Io sono soltanto il capo».

COLOMBO

JEAN ALESI

«Questa per me era una gara molto importante. Avevo fatto un appello al popolo ferrarista, avevo detto che avrei vinto. Ho sbagliato di una posizione, ma questo è certo il Gran Premio più bello della mia vita. Con la Ferrari non ero mai arrivato secondo. E farlo a Monza è straordinario. Non ho mai pensato alla vittoria, neppure quando dalla gente ho capito che Prost si era fermato. Ho corso per tenermi stretta la mia posizione, pensando a risparmiare la monoposto per la seconda parte di gara».



ALAIN PROST

«È incredibile. Tutte le volte che parto in testa mi succede qualcosa. Stavo amministrando il vantaggio. Avevamo ordini precisi. Damon non mi avrebbe superato, anche perché sarebbe stato stupido agire diversamente. E invece il motore è saltato. È la prima volta quest'anno che ho un problema meccanico».

DAMON HILL

«Quando Frank Williams dopo la vittoria in Ungheria mi disse che ormai mi ero sbloccato e che avrei potuto vincere le prossime due gare, proprio non gli credevo. È un altro sogno che si avvera. E pensare che all'inizio avevo subito avuto dei problemi con Senna. Incidenti che possono capitare, per fortuna non si è danneggiata la monoposto».

COLOMBO



MICHAEL ANDRETTI

«È stata dura arrivare fin qui sul podio. Al secondo giro sono finito in testacoda alla seconda chicane e sono dovuto ripartire dal fondo. Arrivare sul podio qui a Monza è fantastico. Il futuro? Non so, di certo finirò il mondiale. Ma di una cosa sono sicuro: l'anno prossimo potrei correre molto meglio anche perché conoscere i circuiti».

a cura di **Umberto Zapelloni**

DETTO

INVASIONE DI PISTA PER LA FERRARI

È qui la festa

Il calore con cui i tifosi si sono stretti intorno ad Alesi testimonia che il Cavallino è nuovamente rampante. A Maranello non si cullano sugli allori: nei test di Imola debutta una F93A passiva mentre Todt guarda al mercato per colmare le lacune del team

FRANCO NUGNES

MONZA — L'Italia si riconcilia con la Formula 1. Monza rivela appieno la sua anima trasgressiva ai regolamenti e regala in mondovisione una invasione pacifica della pista nella migliore tradizione passata. I ferraristi finalmente hanno visto... rosso. Jean Alesi ha fatto risorgere la Ferrari. Il francesino un po' guascone aveva chiamato a raccolta i tifosi del Cavallino promettendo una F93A vincente. «Ho sbagliato solo di una posizione» ha detto sorridendo. Contro le Williams non poteva sperare più di un secondo posto. Non ha commesso errori diventando l'eroe della giornata. Più di Damon Hill: meritato quindi il bagno di folla che lo ha acclamato come un vincitore. Umanissimo il pianto sul podio era libe-

ORSI



Il premio Confartigianato consegnato al team Ferrari il sabato è stato bene augurante: per gli uomini del Cavallino un week end felice

ratorio e cancella un lungo periodo di delusioni. Ma dietro alle acrobazie di Jean, si nasconde un duro lavoro della squadra che ha dato i suoi frutti. La Ferrari nei test non aveva bluffato. Jean Todt ha imposto dei ritmi di lavoro asfissianti sapendo che a Monza si poteva posare la prima pietra della ricostruzione ferraria. Ora la F93A può ambire al ruolo della sfidante numero uno delle imprevedibili Williams. Ma proprio adesso inizia il lavoro più difficile: in Portogallo, infatti, i due piloti ferraristi dovranno tornare a fare i conti con i lunghi curvoni d'appoggio dove le attive hanno sempre sofferto. Mentre Autosprint va in edicola la squadra torna subito in pista a Imola. Verranno portate due F93A per Berger (che non dovrà essere rioperato perché il professor Saillant lo ha visitato e medicato spurgandogli la ferita che ora è meno infiammata) e Larini. La prima sarà attiva e sarà messa a confronto con la monoposto già soprannominata Barra 2. Questa monoposto avrà un funzionamento di fatto passivo: i tecnici, infatti, hanno deciso di inchiodare gli attuatori su una regolazione base per far lavorare molle e barra come in una sospensione tradizionale.

MOTORE. Quello visto a

Monza è l'Evoluzione 3 della serie 4 valvole. Le novità in materia si susseguono gara dopo gara: entro fine anno si sfonderà il muro dei 16.000 giri! Alesi in qualifica sabato poteva disporre di quasi 780 cv tirando 15.700 giri negli ultimi tre giri. Si trattava del tipo ancora con i quattro supporti di banco, perché la versione a sette supporti è stata pensata per il '94.

MERCATO. È ormai certo che Postlethwaite lascerà l'incarico di responsabile di pista il 31 dicembre (giorno in cui scade anche il contratto di George Ryton). Alla Ferrari stanno cercando un direttore tecnico che dovrà tenere i contatti con Barnard da Maranello e un aerodinamico che si insedi alla Fdd. Per un ruolo o l'altro sono stati contattati Newey, Byrne e Anderson che, per un motivo o per l'altro hanno declinato l'invito. Adesso si dice che il Dt sarà un italiano e si è fatto anche il nome di Lombardi (anche se la candidatura è poco credibile) che lascerebbe il posto di motorista a Goto. Il giapponese interpellato in merito ha ammesso: «Todt mi ha contattato, ma poi non mi ha più fatto sapere niente...». Fra gli ingegneri di pista è previsto il ritorno di Mazzola lasciato libero dalla Sauber. ■

ALLIOT COLLAUDATORE?

Preferisco correre

Ad agitare la domenica mattina è giunta l'indiscrezione secondo cui la Ferrari, tramite Jean Todt, avrebbe contattato Philippe Alliot per il ruolo di pilota collaudatore. La Ferrari ha smentito seccamente tramite il portaparola Giancarlo Baccini: «È una cavolata». Non così il pilota francese: «Quel che certi quotidiani italiani hanno scritto non corrisponde al vero, però non c'è mai fumo senza arrosto. È vero che tra me e Jean Todt esiste una grande stima reciproca, ed è anche vero che ci sentiamo piuttosto spesso e che è capitato di parlare di quest'eventualità. Ma mai con un'offerta precisa anche perché io ho subito precisato che a me interessa in priorità correre nel '94 e che se la Larrousse si rafforzerà, in particolare con un accordo con la Peugeot...» ■

il GP per modo di dire

■ **GIORGIO TERRUZZI**

Silenzio, si gira.

Luciano Mutti, «Il Giorno», giovedì 9

La sceneggiatura comincia con Jean Alesi vestito da aviatore anni 40, un impavido americano impegnato nella liberazione.

Carlo Marincovich, «la Repubblica», giovedì 9

Un Alesi alle stelle e un Berger alle stalle.

Umberto Zapelloni, «Il Giornale», giovedì 9

Il motore Ferrari? L'hanno preparato i fratelli Brambilla.

Ercolo Colombo, fotoreporter, sabato 11

Insomma un miracolo più aspettato che sognato, a grandi linee come quello di San Gennaro a Napoli.

Marco De Martino, «Il Messaggero», sabato 11

Primo posto conta, secondo caccia.

Niki Lauda, «Il Giorno», giovedì 9

Una «griffe» affascinante.

Il Giorno giovedì 9

Un attimo che purtroppo non dura in eterno.

Umberto Zapelloni, «Il Giornale», venerdì 10

Dura sei minuti e mezzo.

Daniele Dallera, «Il Giorno», venerdì 10

È durato pochissimo, un paio di minuti.

Nestore Morosini, «Corriere della Sera», venerdì 10

Quattro minuti.

Renato D'Ulisse, «Corriere dello Sport», venerdì 10

Sei minuti.

Umberto Zapelloni, «Il Giornale», venerdì 10

Solo 6'43".

Paolo Bramardo, «Tuttosport», venerdì 10

E allora, giù con gli antibiotici.

Daniele Dallera, «Il Giorno», sabato 11

Ridete, ridete pure!

Raffaele Dalla Vite, «La Gazzetta dello Sport», venerdì 10

A Barnard, facce Tarzan.

Marco De Martino, «Il Messaggero», giovedì 9

Di solito si considerano gli sportivi tutti cretini.

Waira Micor, studentessa, «Il Giorno», venerdì 10

Tutte sante parole.

Carlo Marincovich, «la Repubblica», venerdì 10

Berger è volato fuoripista a una velocità superiore ai 270.

Paolo Bramardo, «Tuttosport», domenica 12

Procedeva a 300 all'ora.

Renato D'Ulisse, «Corriere dello Sport», domenica 12

Sbattere a 328 km all'ora e non farsi niente.

Pino Allievi, «La Gazzetta dello Sport», domenica 12

260 chilometri all'ora.

Walter Guagnelli, «L'Unità», domenica 12

Helmuth si scusa: «Non ho visto la bandiera gialla».

L'Unità, domenica 12

Sì, Helmuth Berger, un ex attore, oggi pilota omosessuale della Ferrari.

Ottavio Daviddi, «Tuttosport», domenica 12

Per un incredibile equivoco, un'ordinazione di caschi (helmets in inglese) ha preso la strada sbagliata per cui la scuderia interessata ha ricevuto una partita di elmetti militari ACV (Acciaierie Colombo Vedano).

Corriere dello Sport, domenica 12

Cose da circo Barnum, comunque.

Marco De Martino, «Il Messaggero», domenica 12

La Lega è una Formula 1.

Umberto Bossi, sabato 11

La Formula 1 è maligna.

Daniele Dallera, «Il Giorno», venerdì 10



ORSI

Gli angeli mettono la tuta.

Il Giorno, venerdì 10.

Camicette leggerissime che lasciano intravedere la parte del corpo che dopo gli occhi attira di più gli uomini, il seno.

Bergamo Oggi, venerdì 10

Monsignor Sergio Mantovani... dice che è tutto merito suo.

Marco De Martino, «Il Messaggero», sabato 11

C'è una madre di famiglia disperata, da qualche parte, nei dintorni dell'Autodromo.

Renato D'Ulisse, «Corriere dello Sport», giovedì 9

C'è Monica Seles e assomiglia a un uovo sodo con sopra un po' di prezzemolo.

Riccardo Rossi Ferrini, giornalista «La Nazione», sabato 11

Senna è nel mirino di Apicella.

Umberto Zapelloni, giornalista «Il Giornale», sabato 11

Ha naso Alain.

Daniele Dallera, «Il Giorno», venerdì 10

Da quella proboscide così ingombrante, Prost annusa aria Mondiale

Paolo Bargiggia, «Corriere dello Sport», domenica 12

Onorevole Bossi, sono de «La Gazzetta del Mezzogiorno»: per entrare a Monza il prossimo anno devo fare l'anti vaio!?

Franco Panariti, giornalista, sabato 11

Segni? È il tubo di scarico della DC.

Umberto Bossi, sabato 11

Resiste però ancora un dubbio che mai nessuno è riuscito a risolvere.

Giulio Signori, «Il Giorno», venerdì 10

Alesi prende una percentuale sui biglietti?

Carlo Marincovich, «la Repubblica», sabato 11

Ferrari brivido a 320 kmh

Sabato, qualifiche concluse. Non per Berger che non vede la bandiera a scacchi e si avventa su un altro giro mentre il suo compagno Alesi sta invece «passeggiando» e salutando il pubblico che lo applaude per il terzo tempo in prova. Alla variante Ascari i due ferraristi arrivano a velocità diversissima e l'austriaco, che è a oltre 300 all'ora, deve schivare l'altro finendo per uscire e rimediando una collisione pazzesca ma fortunatamente priva di conseguenze fisiche se non un leggero trauma che obbliga i commissari a estrarlo dall'abitacolo.



AMADUZZI

BERGER SHOCK IN PROVA, FITTIPALDI LOOPING IN GARA

DOPPIA! PAURA!

Va bene lo spettacolo, va bene l'emozione: a Monza si chiedeva proprio questo e il risultato non è stato certo inferiore alle attese. Ma al di là dell'esito della gara e delle conseguenze in campionato il Gp d'Italia ha colpito nel segno anche con due brividi da cuore in gola, due incidenti incredibili che solo per miracolo non si sono conclusi nel dramma. Gerhard fuori a 327 all'ora in prova, Christian in capriola perfetta a fine corsa. E solo due vetture distrutte...

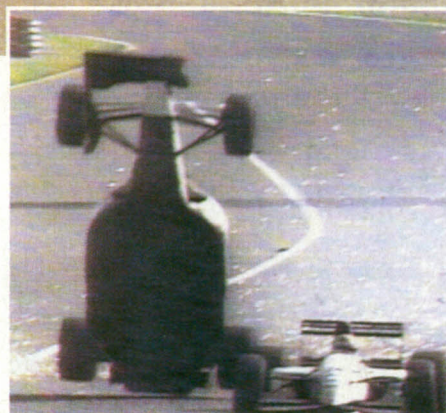


Giro della morte solo... nel nome

Ed ecco l'incredibile sequenza della collisione fra le due Minardi di Martini e Fittipaldi, avvenuta all'ultima curva del Gp. A destra, dall'alto in basso, la vettura di Christian tampona

violentemente quella del compagno all'entrata del rettilineo d'arrivo, salta sulla ruota posteriore destra di Pierluigi e vola letteralmente fino a concludere in aria una capriola

completa all'indietro. Poi atterra miracolosamente sulle ruote e finisce per strisciare sull'asfalto con la scocca, sopra, fino a tagliare il traguardo in 8. posizione



MONZA — Non sarà stata una stagione spettacolare in quanto a risultati (fino a poco fa: se la jella di Prost continuerà...), ma decisamente questa seconda metà di campionato è destinata a finire negli annali sotto la voce «incidenti shock». Dopo il semi-tonneau di Warwick a Hockenheim, la ruotata a 250 all'ora fra Fittipaldi e Alesi all'Hungaroring, la botta terrificante di Zanardi nelle qualifiche del Gp Belgio, Monza non ha voluto essere da meno. E a questa impressionante escalation di brivido e drammi per fortuna solo sfiorati ha ribattuto spargendo terrore non una, ma due volte.

BERGER. Paura 1: Gerhard Berger. Si è appena abbassata la bandiera a scacchi a chiudere la definitiva sessione di qualifica quando, alle 14.01 di sabato, la Ferrari numero 28 si butta a capofitto sul rettilineo dei box. Prima variante, curvone, seconda variante, prima e seconda di Lesmo. Nella discesa verso la variante Ascari Gerhard vede, lontanissima davanti a lui, la Ferrari del compagno Alesi. «Non avevo capito che le prove erano finite — dichiarerà più tardi Berger —. Non avendo visto la bandiera né sentito segnali dal box». Risultato: Alesi vede nei suoi specchi Gerhard arrivare come un matto: lui andrà sì e no a 100 all'ora; Berger — si potrà ricostruire dalla telemetria — arriva a 327! È un lampo: Jean si fa seccamente a sinistra per lasciare strada al compagno sull'altro lato; ma Berger, intuita l'enorme differenza di

velocità, si è appena buttato proprio a sinistra. Non c'è collisione, ma solo per un soffio. Alesi riscarta a destra e Berger entra come un folle sull'erba a sinistra dell'asfalto: picchia a oltre 300 all'ora nel rail che lo proietta dalla parte opposta: senza entrambe le ruote anteriori la Ferrari decolla sul cordolo e finisce sulla sabbia alla destra della chicane, «galleggiando» sul fondo scocca fino all'ultimo impatto con la fiancata di destra contro i pneumatici. Per Berger, estratto di peso dalla vettura, si teme il peggio. Ma a parte una contusione alla gamba destra non si fa (miracolosamente) altro: la domenica sarà in gara.

FITTI PALDI. Un'altra bandiera a scacchi già abbassata: è quella del Gp. I primi hanno già concluso quando le due Minardi di Martini e Fittipaldi giungono in scia, in questo ordine, all'ultima staccata per la Parabolica. Uscendo sul rettilineo-box Martini si fa sulla destra: Fittipaldi fa lo stesso. Viene risucchiato (la telemetria chiarirà che Pierluigi non ha rallentato) e urtando la ruota posteriore destra del compagno decolla letteralmente per un looping completo al termine del quale la Minardi ricade fortunatamente a terra sulle ruote: prima sull'anteriore destra, che ammortizza, e quindi sulla posteriore destra che si stacca, quindi tagliando il traguardo con il fondo scocca che striscia sull'asfalto. Un altro dramma solo sfiorato. Ma che santo protettore hanno questi piloti?... ■





LA CRONACA □ IL FRANCESE È SECONDO

Alesi mostra il valore della Ferrari

Il pilota del Cavallino ha evitato rischi inutili quando è stato attaccato da Schumacher e Hill. Tutto ciò gli ha permesso di portare la Rossa sul podio evidenziando i notevoli progressi compiuti con l'adozione del nuovo motore in una gara che ha visto molti propulsori arrosto e tanti incidenti

■ **PAOLO BOMBARA**

MONZA — I primi problemi sono per Lehto che spegne il motore nel giro di lancio e deve schierarsi in fondo al gruppo. Patrese ha invece scelto di partire col muletto, dopo aver riscontrato durante il warm-up un problema d'assetto con la sua vettura da gara. All'accendersi della luce verde, Prost è il più lesto seguito da Alesi e Senna che contende, gomito a gomito, la terza posizione a Hill. L'inglese entra in vantaggio alla prima variante, ma Senna sale sul cordolo interno e viene proiettato contro quello esterno dove già c'è la Fw15c di Hill. Le ruote a sinistra della Williams fanno allora da trampolino a quelle della McLaren che compie un balzo e

davanti ad Alesi, Schumacher, Berger, Herbert, Brundle, Patrese, Andretti, Hill, Senna e Wendlinger. Nel corso del 2. giro, Andretti si lascia sorprendere alla seconda variante e finisce in testacoda, ma riesce a ripartire ultimo e a rientrare ai box. Ripartito dopo una sosta di circa un minuto, darà vita a una rimonta all'ultimo respiro. Al 4. giro, Schumacher passa Alesi alla variante Ascari, mentre Hill ha già superato Brundle ed è in scia a Herbert che infila alla staccata della prima variante al 6. passaggio. L'inglese non fa in tempo a terminare quel giro che supera anche Berger all'entrata della Parabolica ed è così quarto. Anche Senna si fa sotto a Brundle, mentre al 7. giro De Cesaris entra ai box. Alla 9. tornata, Senna che non è ancora riuscito a disfarmi di Brundle, pur seguendo come un'ombra da qualche giro, manipola la ripartizione di frenata poco prima della variante della Roggia ma si trova con tutta la frenata sulle ruote posteriori che si bloccano proiettandolo contro la Ligier. L'urto è violento e sono eliminati entrambi. Il giro seguente, Hill supera Alesi alla prima variante. Nuova emozione al 15. passaggio, quando Herbert esce violentemente contro le barriere all'esterno della Parabolica: l'inglese ha perso il controllo della vettura finendo sullo sporco all'esterno della traiettoria abituale. Si ferma nello stesso momento ai box Berger, che riparte lasciando pensare a un normale cambio gomme. In realtà il problema è più grave: un cedimento alle sospensioni verosimilmente imputabile alla collisione in partenza con Hill. Il giro dopo, Berger rientra ancora ai box, ma per ritirarsi. Mentre Prost ha qualche difficoltà a disfarsi dei doppiati Martini e Katayama in lotta tra di loro per l'ottavo posto, anche per Blundell viene il momento di dar spetta-



AMADUZZI

ALESI. Il transalpino della Ferrari ha centrato un eccezionale secondo posto

RITIRO. La Footwork ha perso Warwick e Suzuki dopo poche centinaia di metri

PATRESE. Il padovano in difficoltà con le attive si è classificato quinto

INCIDENTE. La monoposto di Suzuki alla prima variante è arrivata così...



ORSI



AMADUZZI

colo. Al 21. passaggio, la sua Ligier esce sull'erba all'esterno della Parabolica e tocca il guard-rail rompendo la sospensione posteriore sinistra. Il giro successivo, si ferma ai box per cambiare le gomme anche Alesi mentre Schumacher dà l'addio in una nuvola di fumo al secondo posto: si è rotto il motore. Prost è a quel punto in testa con un vantaggio di 18" nei confronti di Hill, che precede Alesi, Patrese, Wendlinger, Martini, Katayama e un eccezionale Alboreto che per la prima volta quest'anno ammette di divertirsi al volante. Non a lungo purtroppo perché la sospensione posteriore sinistra cederà alla 24. tornata. Nono è Comas, mentre il giovane Lamy chiude il gruppo dei «top ten». Al 25. giro, rientra ai box per cambiare le gomme anche Patrese, subito imitato al passaggio seguente da Prost che riparte in testa con 2" di vantaggio nei confronti di Hill. L'inglese si ferma il giro dopo e quando riparte il distacco è tornato a 18". Intanto si scatena un duello accessissimo tra Badoer e Fittipaldi per la decima posizione. Il brasiliano è indubbiamente più veloce sul giro, ma sfruttando anche la mi-

finisce sull'erba, ma può continuare, così come Hill a propria volta, dopo essere finito fuori. Alle loro spalle si scatena il caos: si girano le due Footwork, mentre un contatto multiplo coinvolge Lehto, Barrichello, che si gira, Alboreto, Katayama e l'altra Jordan di Apicella. Risultato: oltre a Warwick e Suzuki, anche Apicella, Barrichello e Lehto sono eliminati. Fittipaldi invece rimedia una ruotata, fora e deve rientrare ai box per cambiare le gomme. Anche i due piloti della Larrousse hanno i loro problemi per via dell'antipattinamento: il sistema non ha funzionato al via facendo perdere loro diverse posizioni. Al termine del 1. giro, Prost è al comando

ORSI



BERGER. Dopo il ritiro parla con il capomeccanico del muletto
ALBORETO. In lotta con Martini e Comas, si è difeso benissimo
ANDRETTI. Con una stupenda rimonta è arrivato al 3. posto
DUELLO. Brundle precede Senna poco prima di venire tamponato
VIP. Ospite del box McLaren è stata la tennista Monica Seles



ORSI

gior velocità di punta il veneto si difenderà a meraviglia per più di venti giri. Intanto continua la rimonta di Andretti che al 30. giro supera anche Comas a cui carpisce il settimo posto, il francese sta comunque realizzando anche lui una gara accorta, che porterà al termine senza cambiar le gomme, così come Martini. Il romagnolo, dopo esser risalito sino al sesto posto al 22. giro, ha poi problemi col cambio (ha perso la terza e la quarta marcia) che lo costringono progressivamente a rallentare. Al 37. passaggio, Badoer ritarda un po'

la frenata alla prima variante e sale sul cordolo, Fittipaldi deve scartare per evitarlo ma non riesce a superarlo.

RECUPERO - Proprio in questi frangenti, si consuma intanto un altro colpo di scena: Hill recupera metro dopo metro su Prost e al 37. giro ha dimezzato il distacco. Al 40. passaggio, rientra per la seconda volta ai box Patrese che pensa d'aver forato. In realtà è il sistema di gestione delle sospensioni attive a essere in tilt e lo costringerà a terminare la corsa ad andatura ridotta. Non può

così resistere a Wendlinger e Andretti che lo superano alla 42. tornata. Due giri dopo, è Andretti a scavalcare Wendlinger con un sorpasso decisissimo all'entrata della Parabolica, mentre Fittipaldi infine trova il varco per sorprendere Badoer. Intanto Hill è giunto ormai a ridosso di Prost, e non si tratta di una messa in scena, perché proprio per cercare di resistere al ritorno dell'inglese, Prost sprema troppo il motore che cede di schianto al 49. passaggio. Hill è al comando e non lo cederà più. Due giri dopo, si ferma anche Lamy (che era

9.) il cui motore ammutolisce sul rettilifilo, mentre De Cesaris si ferma ai box per un calo di pressione dell'olio. Il romano aveva già dovuto rientrare ai box al 4. giro per disattivare il controllo automatico della sospensione posteriore. Ma la più grande emozione, mista a spavento, della gara arriva proprio per l'ultimo giro quando avviene l'incidente (di cui spieghiamo la dinamica a pagina 43) tra Fittipaldi e Martini. Il looping del brasiliano in piena velocità fa rabbrivire, ma per fortuna lui se la cava senza un grafio. ■



ORSI



RIMONTA DA VENTUNESIMO A TERZO

Andretti jr: «Ho superato ovunque»

MONZA — Ma ci credete? È tutto l'anno che Michael Andretti viene criticato aspramente dai tanti censori della F.1, pronti a bollare questo ragazzone americano alla minima occasione, e proprio alla vigilia della gara girava la voce che la McLaren gli avesse già comunicato il bensevito per la prossima stagione, ed ecco che lui ti piazza una gara tutta d'attacco e in rimonta e stacca un terzo posto finale che vale una vittoria. «Io di tutto quanto si dice circa il fatto che non verrei riconfermato non ne so nulla — si difende Michael — se non che le voci di radio box sono giunte anche a me. Tutto quello che posso dire è che correrò la prossima gara». Si è anche detto che pensi a un ritorno in America con la squadra di Chip Ganassi e il telaio Reynard. Questo podio potrà influire, cambiare qualcosa per il futuro? «Non lo so. Come faccio

GIANNELLI



COLOMBO

a dirvelo? Vedremo. Io sono disposto ad analizzare tutte le possibilità purché siano competitive, ma devo dirvi che, anche se continuo a vivere in America e a viaggiare costantemente tra i due continenti, mi piace molto la F.1 ed anche l'Europa. Questa è stata una stagione molto molto dura, con periodi di alti e bassi e tante difficoltà e solo alla fine sono riuscito a conquistarmi un bel risultato, un podio. Beh, tutto sommato va bene così». Lasciamogli però assaporare fino in fondo la gioia di questo risultato, il migliore della sua giovane carriera in F.1, e per giunta colto su un circuito dalla grande tradizione di cui sentì parlare sin da bambino prima ancora di sapere dove fosse esattamente l'Europa. «Sì, è vero l'aver conquistato questo risultato proprio qui di fronte a tanto pubblico così appassionato è stata un'emozione veramente particolare. Io qui a Monza ero già venuto da ragazzo proprio per accompagnare mio padre e lui mi ha spesso parlato di tutto ciò

che rappresenta per lui. E poi, l'ultima volta che lui ha corso qui in F.1 si classificò terzo. Sono veramente orgoglioso d'aver fatto altrettanto oggi». E c'è di che esserlo, visto come è andato a conquistare il risultato a forza di sorpassi. Ma a proposito, come ha fatto a passare così tanti avversari? «Beh, ho superato un po' ovunque, all'interno come all'esterno, ma fondamentalmente ho approfittato del mio vantaggio in termini di velocità e anche nelle frenate. È proprio ciò che mi ha stupito di più: infatti per tutte le prove sono stato vittima di problemi ai freni e poi in gara hanno funzionato estremamente bene». Ma avrebbe potuto anche andare meglio se non fosse stato costretto a rimontare da così lontano. Era partito bene, ed era ottavo poi, improvvisamente, c'è stato il rientro ai box per rimanerci molto a lungo, perdendo quasi un minuto, nell'operazione. Cos'è successo esattamente? «Ad inizio gara avevo un problema con una ruota che si bloccava in frenata e ho fatto un testacoda alla seconda variante. Sono allora rientrato ai box ma oltre a cambiare le gomme ho anche fatto ripulire i radiatori ed ho chiesto di verificare perché si bloccasse questa ruota. La squadra non ha trovato nulla e sono rientrato in pista convinto che il problema sarebbe riapparso. Invece nulla. L'assetto della vettura era non perfetto, ma più che soddisfacente, a parte un leggero sovrasterzo in entrata e sottosterzo in uscita di curva».



Il rituale viene rispettato anche questa volta, con le due Williams davanti a tutti e Prost in pole position, la dodicesima in questa stagione. Il vantaggio anche in termini cronometrici rispetto alla Ferrari è però decisamente meno rilevante del solito. I primi problemi sono per Prost, che inizia il primo turno di prove libere con mezz'ora di ritardo. La Williams è però incolpevole, in realtà è l'elicottero che doveva trasportare Prost al circuito che non ha potuto decollare in orario. Poi, il francese non avrà particolari problemi se non qualche difficoltà, in particolare venerdì, dovuta alle reazioni troppo nervose della vettura sui salti ed in certe frenate violente. In entrambe le sessioni di qualificazione, Hill non può sfruttare il secondo treno di gomme, il venerdì per un'improvvisa perdita d'olio al motore, sabato per un'errata scelta di tempo nell'entrare in pista.



HILL	● ● ● ●
PROST	● ● ● ● ● ●
TEAM	● ● ● ● ● ●



Il richiamo di Monza è magico per la Ferrari e per Alesi, che dimostra coi fatti di non aver parlato a vanvera promettendo, alla vigilia, grandi cose agli appassionati ferraristi. Ed il pubblico monzese è indubbiamente ripagato. Non fosse altro che per i numeri da funambolo con cui strappa oltre ogni limite la sua F93A. Alla fine è terzo ad una manciata di decimi dalla pole position. Indubbiamente grazie all'aiuto del motore, ora veramente progressivo e potente, ed anche al lavoro di preparazione effettuato a Monza, ma anche grazie alle doti del pilota. Meno bene è andata a Berger, al di là del suo incidente di cui parliamo a parte. L'austriaco soffre per via del gomito dolorante e per giunta venerdì pomeriggio saltando su un cordolo alla prima variante rompe il telaio della sua vettura, così da Maranello fanno arrivare una nuova scocca.



ALESI	● ● ● ● ● ●
BERGER	● ● ● ● ● ●
TEAM	● ● ● ● ● ●



COLOMBO



Questa volta, Senna tiene testa a Schumacher e la McLaren vince quindi la sfida diretta con la Benetton. Il brasiliano ha pagato come molti altri lo scotto di non aver potuto provare in precedenza sul tracciato lombardo, oltre alla naturale inferiorità del Ford V8 in termini di potenza massima. A tal fine, è stata scelta la serie 8 dell'Hb, che Senna ha potuto utilizzare sempre, mentre Andretti ha dovuto ripiegare sulla versione sette, venerdì pomeriggio, dopo aver rotto, durante le prove del mattino, la versione più potente. L'americano, che ha per sua stessa ammissione faticato ad abituarsi alla pista, ha poi praticamente sacrificato il secondo turno di prove libere per far nuovamente montare un motore serie otto sabato pomeriggio. Una scelta che lo ha ripagato con un salto di tre posizioni.



ANDRETTI	● ● ● ●
SENNA	● ● ● ● ● ●
TEAM	● ● ● ● ● ●



Alla Benetton in questi ultimi tempi si sono abituati bene, per cui il risultato globale non soddisfa affatto né i responsabili della squadra né i piloti. In primo luogo Patrese, che pur avendo migliorato di ben otto posizioni la propria posizione sullo schieramento dal venerdì al sabato è pur sempre solo decimo. Il padovano, che il primo giorno ha dovuto accontentarsi di un motore serie sette, si lamenta dell'imperfetto bilanciamento della vettura. Così come Schumacher, alla fine quinto, che ha in particolare accusato gravi difficoltà d'inserimento della sua B913B nella prima curva di Lesmo, tanto da indurlo venerdì mattina a montare un alettone posteriore differente, per avere un maggior carico aerodinamico. L'indomani la situazione migliora ma non radicalmente e la vettura continua a reagire troppo nervosamente.



SCHUMACHER	● ● ● ● ● ●
PATRESE	● ● ● ● ● ●
TEAM	● ● ● ● ● ●



Nonostante l'instabile situazione tecnica della squadra che si è separata dal progettista Coughlan dal Gp del Belgio, le prestazioni continuano ad essere in miglioramento. Per De Cesaris venerdì le cose erano iniziate positivamente, poi sabato sono andate in calando. Il romano, quattordicesimo, al termine del primo turno di prove di qualificazione, ha poi perso quattro posizioni, sabato, per via di problemi prima con il sistema di antipattinamento e poi con la frizione. Peccato perché una migliore prestazione era sicuramente alla sua portata. Sempre sabato, ha invece migliorato di ben cinque posizioni Katayama, benché abbia a sua volta avuto problemi di funzionamento della frizione e di sovrasterzo nelle curve veloci ed in particolare a Lesmo. Il giapponese è tra l'altro stato tra i primi ad entrare in pista sabato, con la pista umida.



DE CESARIS	● ● ● ● ● ●
KATAYAMA	● ● ● ● ● ●
TEAM	● ● ● ● ● ●

PROVE □ TERZO TEMPO PER ALESI

Per Prost arriva il dodicesimo

Per alcuni minuti la posizione al palo era di Jean, poi le due Williams hanno infranto il sogno relegando il ferrarista in seconda fila, ma per pochi decimi...

PAOLO BOMBARA

MONZA — Alesi promette ad una platea d'increduli e mantiene. Per la seconda volta consecutiva, il francesino conquista infatti un posto in seconda fila, questa volta addirittura il terzo assoluto, e a ridosso delle due Williams grazie ai progressi della Ferrari, spinta dal motore a quattro valvole per cilindro, e come sempre grazie anche alla sua guida oltre il limite. Peccato però che quello che avrebbe dovuto essere una vera festa ferrarista sia stata sciupata dopo il gong dall'increscioso incidente di Berger. Dopo il botto di Zanardi in Belgio, anche questa volta tutta l'intensità e tutte le emozioni di due giorni di prove sono infatti state can-

cellate in una attimo dalla violentissima (328 kmh) uscita di pista dell'austriaco... a prove finite. Incredibile la sequenza di sviste che hanno portato a quest'incidente. A cominciare dalla bandiera a scacchi non vista da Berger, per giungere all'incomprensione col compagno di squadra Alesi. Fortunatamente l'austriaco se la cava solo con un gran spavento. Per la storia, Prost conquista la sua dodicesima pole position stagionale davanti ad Hill, mentre esordiscono due piloti in F.1. Il giovane Lamy, che sostituisce per due gare Zanardi e Marco Apicella, ingaggiato per questa sola gara dalla Jordan al posto di Thierry Boutsen.

Due i debuttanti al Gp d'Italia: Lamy con la Lotus e Marco Apicella con la Jordan, nella foto. Il bolognese, che corre nel campionato di F. 3000 giapponese, in prova ha ottenuto il 23. tempo. In gara purtroppo non è andato molto lontano. Si è fermato subito dopo il via per una toccata che ha visto coinvolti altri piloti compreso Barrichello, suo compagno di squadra



In casa Lotus esordisce Pedro Lamy che sostituisce provvisoriamente Zanardi. Il giovane portoghese abituato a freni in acciaio della F.3000 ha qualche difficoltà d'adattamento con la frenata più potente della F.1 ed anche a spingere al limite soprattutto con la pista asciutta. Venerdì pomeriggio, Lamy ha commesso due errori: un testacoda ed un'intraversata che hanno compromesso i suoi giri più veloci. L'indomani, volendo seguire una sua strada nella messa a punto si sbaglia e dapprima la sua vettura manifesta troppo sovrasterzo nelle varianti e poi con un incremento di carico sull'anteriore troppo sottosterzo. Molto più esperto, Herbert dopo aver riscontrato sabato pomeriggio lo stesso fenomeno riesce a staccare un'eccellente prestazione.

	HERBERT	● ● ● ● ●
	LAMY	● ● ● ●
	TEAM	● ● ● ● ●



Come la Lotus, anche la Jordan ha una novità in fatto di piloti. Dopo dieci gare di matrimonio difficile, Thierry Boutsen e la squadra irlandese si sono separati. Il posto del belga è occasionalmente lasciato ad Apicella, che non potrà però disputare la prossima gara. La Jordan non è competitiva come al solito e soffre di scarsa aderenza del retrotreno. Dopo aver staccato il 19. miglior tempo venerdì mattina, Apicella commette un errore finendo in testacoda dopo un solo giro al pomeriggio. È costretto a rimediarsi l'indomani, quando è però il primo ad uscire dai box al pomeriggio con la pista ancora bagnata e di fatto spreca il primo treno di gomme. Anche Barrichello ha la sua dose di problemi d'origine elettronica che lo inducono ad utilizzare il muletto al sabato.

	BARRICHELLO	● ● ● ● ●
	APICELLA	● ● ● ●
	TEAM	● ● ● ● ●



Nuova eccellente prestazione delle Footwork ed ancora una volta con il giapponese Suzuki più veloce, anche se di poco, del compagno di squadra Warwick. Rallentato al venerdì da problemi di frenata, Suzuki si rifà il sabato nonostante un'uscita di pista al mattino. Warwick, dopo essere rimasto soddisfatto del comportamento della sua vettura venerdì e sabato pomeriggio col primo treno di gomme, utilizzato quando la pista è ancora troppo umida, riscontra invece un improvviso mutare del comportamento della vettura col secondo treno di gomme, quando la monoposto diviene troppo nervosa. Anche il motore Mugen dà soddisfazione reggendo il confronto con i migliori propulsori anche in termini di velocità di punta. Warwick stacca infatti il sesto tempo e Suzuki l'ottavo.

	WARWICK	● ● ● ●
	SUZUKI	● ● ● ● ●
	TEAM	● ● ● ● ●



Continua la fase di sopravvivenza della Larrousse, che mira ormai solo a terminare la stagione, piloti e squadra fanno quel che possono col materiale di cui dispongono. E i guai cominciano subito per Alliot il cui motore cede nel primo turno di prove libere. Nella sventura il francese è però fortunato perché può così disporre di un motore nuovo per il pomeriggio e per giunta l'assetto di base della sua vettura si rivela azzeccato. Alliot commette anche uno svarione all'inizio del primo turno di qualificazione. Comas non riesce invece a equilibrare l'assetto soprattutto nelle curve veloci dove manifesta sottosterzo in entrata e sovrasterzo in uscita. Si scopre poi che il problema è dovuto al distacco del fondo piatto; l'indomani Comas stacca l'11. miglior tempo nel secondo turno di prove libere ma non può confermarsi in quello di qualifica per un'avaria alla frizione.

	ALLIOTT	● ● ● ●
	COMAS	● ● ● ● ●
	TEAM	● ● ● ● ●



Si poteva immaginare che a Monza la Scuderia Italia avrebbe fatto di tutto per ben figurare ed in ciò è stata favorita tanto dal fatto d'aver provato più spesso sulla pista lombarda quanto dalla decisione di sacrificare alle prove i soli due motori a distribuzione pneumatica di cui dispongono. Il sovrappiù di potenza e di capacità d'erogazione aiuta più Alboreto di Badoer, sulla cui vettura si rompe quasi immediatamente, sabato pomeriggio, la sospensione posteriore destra, costringendolo a rinunciare alla seconda metà del turno decisivo, ovvero quando la pista si è infine asciugata. Anche Alboreto ha comunque la sua dose di sfortuna perché non può sfruttare il secondo treno di gomme per colpa di un cerchione difettoso. Il milanese si è comunque messo in grande mostra sabato mattina sulla pista bagnata, quando ha staccato il dodicesimo miglior tempo assoluto.

	BADOER	● ● ● ●
	ALBORETO	● ● ● ● ●
	TEAM	● ● ● ● ●



Nessuna sorpresa alla Minardi. I motori Hb serie cinque cliente di cui dispone la squadra faentina, non sono mai stati il massimo in termini di potenza pura. Sulla pista lombarda non è quindi una sorpresa se tanto Minardi quanto Fittipaldi si trovano ad arrancare in fatto di velocità massima. Basti dire che sabato pomeriggio Martini fa registrare una velocità di punta di ben 21 kmh inferiore a quella di Prost. Si ripropongono quindi in termini aggravati il problema già constatato a Spa e le stesse difficoltà ad assettare la vettura senza penalizzare ulteriormente le velocità di punta con incidenze alari troppo accentuate. Si ripropongono così problemi già riscontrati in Belgio, ovvero troppo sottosterzo nelle curve lente e sovrasterzo in quelle veloci, in particolare sulla vettura di Fittipaldi che sceglie una configurazione aerodinamica leggermente più scarica di quella del compagno di squadra.

	FITTI PALDI	● ● ● ●
	MARTINI	● ● ● ● ●
	TEAM	● ● ● ● ●



Le caratteristiche della pista di Monza, più esigente per le qualità motoristiche che per quelle telaistiche delle vetture, consente alla Ligier di tornare a mettersi in mostra. Ciò va a tutto onore del V10 Renault, tanto più che gli stessi piloti ed in particolare Brundle non nascondono d'aver grossi problemi d'aderenza nell'affrontare le veloci curve di Lesmo e della Parabolica. Secondi i due piloti, le Js39 non hanno abbastanza carico posteriore, nonostante un retrotreno fortemente ispirato a quello della Williams, e soffrono anche di un cattivo equilibrio aerodinamico. Questi sono problemi innati nella vettura francese e quindi non possono essere risolti facilmente. Tutto quello che i piloti riescono ad ottenere è di rendere la guida più confortevole per agevolare la resa in gara. Come sempre, del resto, col pieno di carburante e quindi il maggior peso il comportamento delle Js39 migliora.

	BRUNDLE	● ● ● ● ●
	BLUNDELL	● ● ● ● ●
	TEAM	● ● ● ● ●



La principale novità alla Sauber è l'esordio in gara del nuovo motore Sauber. Ma i piloti sono delusi: rende meno in confronto a quello Ilmor. Un motore si rompe subito venerdì mattina sulla vettura di Wendlinger. L'austriaco è poi rallentato nel pomeriggio da problemi di traffico ed in particolare da Patrese. L'indomani pomeriggio dopo aver commesso un errore col primo treno di gomme, Wendlinger si lamenta in particolare d'essere stato ostruito da Warwick. Così facendo, perde cinque posizioni sullo schieramento rispetto al primo turno di qualificazione. Va persino peggio a Lehto, che ne perde sei slittando dal settimo al tredicesimo posto a causa di problemi al cambio che non hanno potuto essere risolti. Entrambi sono molto delusi perché le prove del sabato mattina avevano dato fiducia, grazie al settimo posto di Lehto e al decimo di Wendlinger.

	WENDLINGER	● ● ● ●
	LEHTO	● ● ● ● ●
	TEAM	● ● ● ● ●

MONZA — Non è ufficiale, ma poco ci manca. La «terza via» che la McLaren sta esplorando sul fronte motorizzazioni (oltre quella Ford che già utilizza e quella Renault che pare sempre più in favore della Benetton) è la Lamborghini. Già nei test di Estoril, subito dopo il Gp del Portogallo del 26 settembre, dovrebbe scendere in pista una Mp4/8 spinta dal 12 cilindri della Casa di Sant'Agata. Incaricati dei primi test saranno Mika Hakkinen e anche Ayrton Senna, in vista di una possibile e sorprendente motorizzazione targata Lamborghini per la terza McLaren che sarà al via con Hakkinen ai Gp di Giappone e Australia, dove certamente la Scuderia Italia non sarà presente. L'accordo McLaren-Lamborghini è il risultato dei frequenti contatti fra Ron Dennis e responsabili della Chrysler, che prima di varare un programma 1994 che li vedrebbe impegnati in prima persona sono desiderosi di valutare a fondo le doti e le caratteristiche del 12 cilindri che attualmente motorizza le Larrousse F.1. Sul progetto di trasformazione della monoposto inglese per ospitare il motore italiano hanno lavorato alacramente sia il gruppo della Tag Electronics guidato da Udo Zucker sia lo staff di progettisti McLaren con Neil Oatley (sarà senza dubbio il progettista anche della vettura «passiva» per il '94) e James Robinson. Il telaio della vettura per il test Lamborghini è già in fase di montaggio: la scocca è ovviamente derivata da quella di quest'anno, con motore cambio e retrotreno della monoposto '92 che correva con il 12 cilindri Honda. Se il test portoghese darà i risultati sperati, è quasi certo che al fianco delle due Mp4/8-Ford di Senna e Andretti ai due Gp finali di stagione ce ne sarà anche una per Hakkinen motorizzata Lamborghini, sem-

pre che ostacoli regolamentari non si oppongono a questa soluzione.

INDONESIA — Ron Dennis e il suo megasocio Mansour Ojjieh sono in crisi e starebbero per separarsi. Questo diceva la voce che fino ai giorni di Monza voleva il futuro della McLaren (che del gruppo Tag di Ojjieh fa parte) ancora più grigio. Ma non è vero, e l'arrivo del manager arabo ai box monzesi è servito anche per convincere la stampa e l'ambiente che fra i due soci tutto funziona anche oggi che i titoli iridati a ripetizione sono solo un ricordo. Ron Dennis, anzi, va avanti. I risultati positivamente ottenuti dalla fornitura di tecnologia «attiva» alla Footwork hanno convinto Dennis a realizzare una sorta di Engineering per conto terzi, in grado di realizzare prototipi e assicurare forniture tecniche ad altri team, di F.1 e non . Il boss McLaren ha ammesso che è sua intenzione creare una forte concentrazione industriale, dove oltre alle realizzazioni di F.1 e a quelle di produzione esista anche una specie di università (meglio: un campus all'americana) per giovani ingegneri di talento. Anche in questa ottica va vista la possibile operazione con finanziatori indonesiani: si tratta di un gruppo capeggiato dal miliardario Tommy Suharto, figlio del presidente indonesiano Raden Suharto, e al quale un'indagine svolta nei mesi scorsi aveva suggerito tre nomi sui quali investire: Rolls Royce, Lamborghini e appunto McLaren. L'eventuale accordo (Suharto ha proposto di investire un capitale iniziale pari al 30 per cento di quello attuale McLaren) non intaccherebbe comunque le quote azionarie fra Dennis e Ojjieh, ma servirebbe a finanziare la costruzione del nuovo mega-centro. ■

Senna «vola» in chicane durante il warm-up. Nel futuro dei suoi accordi con la McLaren c'è una chiave Lamborghini?... E per la Benetton, sotto, trovato il mega sponsor giapponese resta ora da riempire per il '94 il posto sotto il cofano motore



TEST A FINE MESE E POI FORSE IL DEBUTTO A SUZUKA

Lamborghini disco verde per McLaren

In attesa dell'impegno ufficiale Chrysler per il mondiale '94 Senna proverà all'Estoril una Mp4/8 modificata per il V12 italiano che potrebbe spingere la terza vettura guidata da Hakkinen ai Gp di Giappone e Australia. E Dennis guarda avanti: in arrivo una... università per giovani ingegneri e capitali freschi dall'Indonesia

GIORGIO PIOLA



foto grafie ORSI



MEGASPONSOR BENETTON E...

Un mese di tempo per il V10 Renault

MONZA — Reduce da un misterioso (ma non troppo, come al solito) viaggio a Parigi, Flavio Briatore si è presentato a Monza solo il venerdì mattina e non ha fatto alcun mistero sul fatto che per la risposta definitiva da parte della Renault il team Benetton può ancora attendere senza problemi per circa quattro settimane. Entro quel termine — ma i tecnici insistono che bisogna fare più presto — il progettista Rory Byrne può ancora fare marcia indietro, senza dovere buttare via tutto il progetto della vettura '94 che è nata sugli ingombri dell'8 cilindri Ford e che dovrebbe invece essere rivoluzionata per ospitare il V10 Renault. Per il super-team Benetton delle prossime stagioni, insomma, manca ora solo la certezza dell'arrivo del propulsore francese: proprio al Gp d'Italia la squadra ha infatti ufficializzato l'accordo biennale con lo sponsor che dal '94 prenderà il posto della Camel partente a fine anno. Si tratta della Mild Seven, marchio nipponico di sigarette che fa parte del grande gruppo Japan Tobacco e che ha trovato l'accordo con Briatore al termine di una trattativa velocissima e tenuta segreta molto efficacemente. Mistero assoluto sull'ammontare dell'accordo economico, ma la cifra deve essere decisamente alta se Briatore l'ha commentata con un «... ora abbiamo una base sicura per progredire con i solidi

progressi mostrati dal team nelle due ultime stagioni». Crolla quindi così l'ipotesi — anticipata da Autosprint qualche settimana fa — di un clamoroso ingresso in F. 1 della Coca Cola come supersponsor Benetton. La trattativa era stata avviata già in primavera a opera di un certo Kremer, un tedesco che gestisce il gruppo di sponsor (Coca Cola, Baumler e Dekra, presente anche sul cappellino di Schumacher) attualmente impegnato nel campionato tedesco Turismo. Arenatasi a maggio, la trattativa si era poi riaperta in agosto, ma ora è definitivamente chiusa perché saranno le Mercedes del Dtm a colorarsi nel '94 del marchio Coca Cola. Un'operazione, quest'ultima, fortemente voluta dai tedeschi, preoccupati di perdere anche questa importante copertura economica a tutto vantaggio della F. 1. A questo punto resta solo da stabilire chi sarà il pilota Benetton che nel '94 guiderà a fianco del confermatissimo Schumacher, per il quale il contratto è siglato a tutto il prossimo anno, mentre per il '95 esiste solo un'opzione a vantaggio del team che la vedrebbe però inutile se non permetterà a Michael di concludere fra i primi tre nel mondiale '94. Al posto del già certo partente Patrese dovrebbe essere il pilota scelto al termine del test che il team farà disputare a Badoer, Barrichello, allo spagnolo Gene e a Coulthard. ■



ACTION

«RUBATO» ALLA ELF PER LA F.1

Uno stregone alla Peugeot

Mentre Schumacher dribblava Ivan Capelli nella partita dei piloti, la Peugeot metteva a segno un... gol sul mercato dei tecnici ingaggiando l'ex-responsabile dei carburanti F.1 della Elf, Jean-Claude Fayard, recentemente dirottato ad altri servizi. Vero e proprio stregone dei carburanti speciali, Fayard è un ingegnere chimico ma con una solida formazione di ingegneria motoristica e tra l'altro conosce perfettamente la maggior parte dei segreti del V10 Renault Rs5, avendo lavorato a lungo in diretta collaborazione con Bernard Dudot per l'ottimizzazione dei carburanti utilizzati dalla Renault. Naturale a questo punto che le sue competenze in materia interessino una casa come la Peugeot che vuole entrare in F.1 come motorista (la decisione finale verrà presa entro la fine della settimana, ma è ormai solo una formalità) ma che deve colmare l'attuale ritardo in fatto di conoscenze specifiche delle problematiche della F.1. Alla Peugeot, Fayard diverrà infatti da ottobre il

responsabile dello sviluppo dei motori, mentre il padre dell'attuale V10, Jean-Pierre Boudy, succederà a de Cortanze (che da dicembre passerà alla Sauber) nel ruolo di direttore tecnico. Oltre che dei motori, Fayard si occuperà anche della realizzazione di specifici carburanti speciali

realizzati in collaborazione con una casa petrolifera il cui ingresso in F.1 accompagnerà quello della casa del Leone. Tanto la Esso, tradizionale partner della Peugeot, quanto la Total (legata alla Citroën, altro marchio del gruppo Ps) sono interessate, ma dovrebbe spuntarla la seconda.



ACTION

RIFORMIMENTO

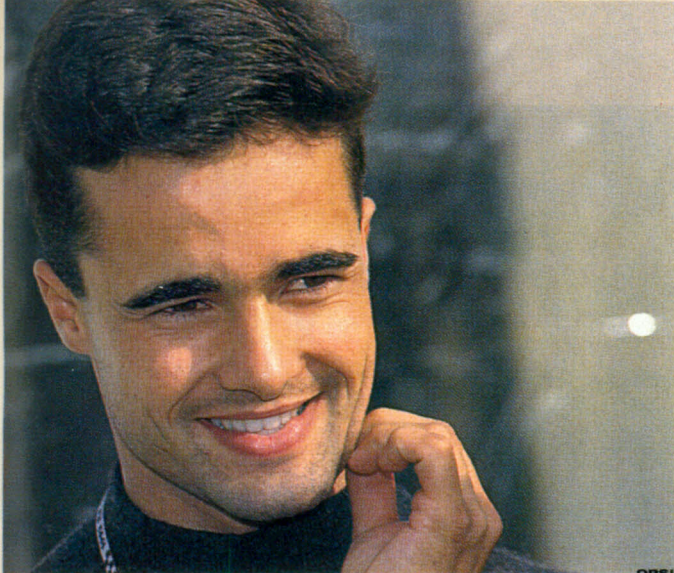
È stop al pieno in gara?

Sta montando la paura del fuoco, in riferimento alla liberalizzazione dei rifornimenti nella prossima stagione. Tant che ai team è arrivata una comunicazione in cui si chiede la disponibilità ad accettare il rinvio della regola di un anno. Alla base di questa «frenata» principalmente la difficoltà incontrata dalla Foca nel trovare una compagnia di assicurazione disponibile ad accollarsi i rischi connessi al rifornimento. Oltre ai meccanici, il pilota e le persone presenti sulla pit lane sono infatti in pericolo di fuoco anche gli invitati delle varie hospitality in tutti quei circuiti in cui le salette sono immediatamente sopra i box. Più a frenare la «passione» di Ecclestone per il rifornimento, di cui è stato il grande propugnatore, c'è il costo delle attrezzature necessarie all'operazione (il loro trasporto sui vari circuiti) che come da accordi dovranno essere a carico della Fisa. Tuttavia c'è già chi come ad esempio la Sauber, ha fatto presente di aver già portato avanti il progetto della vettura '94, tenendo conto di un serbatoio minimo di 200 litri e della possibilità di rifornire. Va a dire che una retromarcia la metterebbe in difficoltà e quindi non viene vista di buon occhio anche perché favorevole agli 8 cilindri rispetto agli altri propulsori.

ANNUNCIA TRE VETTURE A SUZUKA!

Tyrrell ci prova...

Potrebbero essere addirittura 28, anziché le regolamentari 26, le vetture al via dei Gp del Giappone e Australia. A Monza è infatti stato richiesto a tutte le squadre di approvare questo emendamento alla regola vigente. Quindi, a compensare la ormai certa rinuncia della Scuderia Italia a partecipare alle ultime due gare, ci sono ben quattro team che hanno avanzato le richieste di iscrivere una terza vettura. Alla McLaren, alla Benetton e alla Ligier si è aggiunta la Tyrrell. Quindi, anche se è tutt'ora senza un direttore tecnico, la squadra di Ken non demorde. Probabilmente però l'annuncio ha più uno scopo «propagandistico», anche se per la gara di Suzuka alla Yamaha potrebbe far comodo avere un secondo giapponese (Oshino) da proporre al pubblico. Nulla vieta che ad Adelaide venga, invece, fatto posto ad un pilota gradito in Australia, ad esempio Gary Brabham. Ma ben cinque team, Williams inclusa, stanno opponendosi a questo allargamento della griglia, mentre la Ligier ha precisato di non disporre, per ora, del budget necessario a garantire l'operazione.



I CASI DI LAMY E APICELLA

Debuttanti differenti

Esordio per due a Monza, ma quanto diverse tra loro le carriere degli interessati! Alla Lotus è infatti stato chiamato per sostituire Zanardi ancora dolorante dopo il botto di Spa il giovane e tanto chiacchierato portoghese Pedro Lamy (nella foto), che è ancora in lotta per il titolo in F. 3000 e che solo l'anno scorso correva in F. 3. Lamy ha un accordo di principio per disputare anche la gara dell'Estoril, benché Zanardi scalpiti per risalire sulla sua vettura. La squadra si limita per ora a dire che il bolognese ritornerà sicuramente al suo posto a Suzuka. Oltre a Lamy, ha esordito sulla Jordan lasciata libera dal partente Boutsen il bolognese Marco Apicella. Il suo ingresso a sorpresa fa seguito a anni di tirocinio in F. 3000 europea e nipponica ed era per ora limitato al solo Gp d'Italia. «Mi sono tolto una soddisfazione personale — ha detto Apicella — spendendo meno di quanto necessario per una gara di F. 3000. Sinceramente si tratta di un investimento personale per correre infine una gara di F. 1». Apicella che non potrà comunque disputare il prossimo Gp in quanto concomitante con una gara a Suzuka del Campionato di F. 3000 nipponico dov'è in lotta per il titolo, spera di riuscire ad accordarsi per le ultime due gare ma le possibilità sono limitate. A suo vantaggio c'è la grande conoscenza del tracciato di Suzuka. Nonostante un errore al venerdì, Apicella si è sostanzialmente difeso più onorevolmente in prova mentre in gara è stato subito eliminato. Lamy, invece ha accusato non poche difficoltà ad adattarsi alla guida di una F. 1, ma l'ha «presa in mano» proprio in gara, giro dopo giro, prima di ritirarsi per un calo di potenza quando era 9.

ORSI



ARRIVA ANCHE DE CORTANZE

Ossigeno per la Sauber

Futuro più sereno e rafforzamento in vista per la Sauber. Nei giorni successivi al Gp di Spa, è infatti prima giunto il rinnovo da parte della Mercedes per il '94 del programma di finanziamento che scadeva a fine anno. Indirizzato sull'aumento del costo della vita in Germania, il contributo della casa di Stoccarda sarà quindi lievemente superiore ai 30 milioni di dollari già versati quest'anno alla squadra elvetica. D'altra parte, la Sauber ha anche ingaggiato l'attuale direttore tecnico della Peugeot, André de Cortanze, che prenderà servizio effettivo a partire da dicembre. Il tecnico francese, che — particolare sempre apprezzato in casa Sauber — parla anche tedesco (oltre che italiano e inglese), non avrà un ruolo in pista ma si occuperà di dirigere la gestione tecnica della squadra e di coordinare i vari reparti. La squadra è quindi sempre alla ricerca di un ingegnere di pista.

BADOER CITATO

Valigia troppo... leggera

Luca Badoer piace a Lucchini, che lo vuole confermare il prossimo anno; e piace anche a Briatore che gli offrirebbe la terza Benetton negli ultimi due Gp stagionali. In questo clima positivo c'è una nube: Popi Minellono, il paroliere di tante canzoni di successo, titolare del team Supercars di F.3 ha fatto causa a Luca per inadempienza contrattuale. Badoer avrebbe firmato un accordo triennale, ma secondo il pilota sarebbe decaduto per il totale disinteresse di chi doveva seguirlo. Luca avrebbe dovuto dare il 20 per cento dei suoi guadagni a Minellono: «Avrei — ha detto — perché quest'anno non guadagno niente. I soldi che ho trovato li ho portati come sponsorizzazione per correre...».

ACTION



box

■ **TORNA CLAY!** Il 23 ottobre prossimo Clay Regazzoni disputerà la 12 Ore di Sebring Imsa della serie Firestone Firehawks al volante di una Honda Prelude Si 2.5 dotata di frizione idraulica in seno ad una squadra per disabili composta da tre vetture. Oltre al pilota ticinese, sarà presente (su un'altra vettura) anche Mitch Payton, pilota di discreta celebrità oltre oceano che gestisce una scuola di guida per disabili a Los Angeles e che dovrebbe gemellarsi con quella creata da Regazzoni in Italia.

■ **SCHUMMY-GOAL.** Si è svolta anche quest'anno l'ormai tradizionale partita di calcio tra la squadra della Camel, diretta da Briatore e per la quale hanno giocato anche Schumacher, Patrese e Hill, contro quella dei fotografi della F.1 integrati da Barriello, Barbazza e Capelli. Tra gli spettatori interessati si è notato invece anche il giocatore Massaro. L'incontro normale si è concluso sul risultato di 4 pari, poi la squadra della Camel si è imposta ai rigori. Su tutti si sono messi in evidenza Capelli, il nostro fotografo Amaduzzi e... Schumacher che ha dimostrato serie predisposizioni segnando ben tre reti. L'altra rete della Camel è stata messa a segno dal suo compagno di squadra, Patrese, mentre per gli avversari una rete l'ha messa a segno Amaduzzi, due Capelli e una Barriello.

■ **PROST.** Alla partita di calcio organizzata dalla Camel non ha invece preso parte Alain Prost che avrebbe dovuto arbitrare. Il pilota francese ha precisato che aveva già preannunciato che la sua partecipazione era legata all'eventuale conquista a priori del titolo iridato. Prost, che se la cava egregiamente anche col pallone avrebbe molto volentieri anche giocato ma senza la sicurezza del titolo in tasca non ha voluto correre nemmeno il rischio d'ingoiare il fischietto.

■ **PERFEZIONISTA.** Dopo aver già introdotto i nomi sulle tute dei meccanici in fabbrica, Jean Todt ha dato un ulteriore tocco di perfezionismo anche in pista. Da Monza, infatti tanto i meccanici quanto i tecnici hanno il loro nome su magliette e camicie.

■ **ZANARDI.** I meccanici della Lotus hanno festeggiato a modo loro Alessandro Zanardi regalandogli un modellino in scala ridotta della Lotus 107b completamente disintegrato come quella del bolognese in Belgio. Si tratta indubbiamente di humour all'inglese, ma Zanardi ha gradito. D'altra parte il bolognese ha replicato mettendosi al lavoro... come meccanico ai box, dove sabato mattina si è anche esibito montando interamente uno scarico.

box

■ **SIMTEK.** Sta prendendo corpo il progetto di Nick Wirth, che ha già scelto per i test (come anticipato da As) il motore Ford Hb. Si sa però che la rivoluzionaria sospensione «cantilever», dopo la rinuncia alle attive, finirà nel cassetto.

■ **BRIEFING.** Come spesso accade e dopo le polemiche di Spa, anche questa volta il briefing dei piloti della domenica mattina è stato movimentato da alcune domande molto circostanziate di Senna, in merito alla procedura di intervento e recupero di una vettura dopo un eventuale incidente nelle curve di Lesmo.

■ **PNEUMATICI.** La Goodyear ha dovuto realizzare una miscela speciale «AA» particolarmente resistente per permettere alle gomme strette di sopportare le sollecitazioni procurate dalle grandi velocità dell'autodromo monzese.

■ **ASCARI.** Martedì 14, mentre Autosprint va in edicola, l'Automobile Club di Milano inaugurerà una targa alla memoria di Alberto Ascari che verrà infissa sulla facciata della casa di Corso Sempione 60 dove risiedeva il campione scomparso il 26 maggio 1955 sul circuito di Monza. Da notare che nello stesso stabile abita oggi il collega Giancarlo Falletti, giornalista al Corriere della Sera.

■ **TARQUINI.** Non ha disputato la partita di calcio, ma ha comunque trovato modo di rendersi utile. Gabriele Tarquini è stato infatti ingaggiato dall'Acì Milano come pilota della safety car. È la prima volta che la safety car viene affidata ad un pilota che solo l'anno prima correva in F. 1.

■ **TORRES.** Ha rischiato di scoppiare uno scandalo quando sabato gli addetti di servizio della sala stampa hanno rifiutato l'ingresso a Cesar Torres, il presidente della Federazione portoghese e personalità molto influente della Fisa. Torres ha poi spiegato, abbastanza divertito, che gli addetti non riconoscevano come valido il suo lasciapassare Fisa, sostenendo che quel tipo di lasciapassare era valido solo per Mosley.

■ **GEMELLAGGIO.** Monza sta mettendo a punto un gemellaggio con Indianapolis, che dovrebbe essere ufficializzato entro breve. Rappresentanti della città statunitense erano al Gp per finalizzare l'operazione.

■ **CALCIATORI.** A Monza si sono visti sia il tornante del Milan, Daniele Massaro sia il libero della Juventus Julio Cesar. Entrambi hanno ovviamente visitato i box della Ferrari (Massaro è tra l'altro un vero ammiratore di Alesi) e visti i risultati si può ben dire che non hanno segnato un autogoal...



WILLIAMS RIAPRE LA GUERRA

Giù le mani dal Cvt!

Sulla legalità o meno del Cvt si sta spaccando la F. 1. Frank Williams ha specificato che non intende assolutamente rinunciare a questa soluzione tecnica alla quale la sua squadra lavora dal 1981. Non solo, ma Frank ha anche specificato di avere dei contratti con la Vandome, che ha diversi brevetti relativi al cambio a variazione continua (ovvero il Cvt), e di puntare ad uno sfruttamento commerciale delle esperienze che verranno maturate in F. 1. Il team manager inglese continua a negare di aver mai sottoscritto, né nelle riunioni di inizio anno né nel meeting di Hockenheim, alcun documento in cui si accettava di mettere al bando il Cvt. Quindi l'eventuale messa al bando di questo sistema secondo la Williams sarebbe illegittima in quanto non rispetterebbe il termine di due anni previsto per i cambiamenti alle regole tecniche. Sul fronte Fisa invece si sostiene l'assoluta non conformità del Cvt in quanto irregolare per quello che riguarda le norme relative al cambio. Tuttavia si ammette che sarebbe veramente difficile dimostrarne a stretti termini di regolamento l'irregolarità. Ad esempio potrebbero essere inserite nel sistema 4 marce di cui solo una realmente operativa (quella che comanda la trasmissione continua) così da superare il limite minimo di 4 marce imposto oggi dal regolamento. Mosley, in ogni caso, appare deciso a dare battaglia in quanto ritiene che il mantenimento del Cvt rappresenti un aggiramento della volontà di abbattere l'esasperazione tecnologica, intrapresa dalla Fisa in favore dello spettacolo e per restituire la giusta importanza al pilota, nelle gare di F. 1.

COLOMBO



SENZA TOYOTA

La Tom's lavora a una F. 1

Dopo la traumatica rottura con la Toyota per il fallimentare programma Sport alla 24 Ore di Le Mans, la Tom's Gb Ltd ha deciso di proseguire l'attività in proprio nella sua sede di Hingham senza l'appoggio dei giapponesi. La Tom's sta realizzando niente meno che una Formula 1: Dave Sims e Ian Crosse, i due promotori del programma, tre mesi fa hanno dato incarico a Franck Coppuck di realizzare il telaio su cui sarà montato un motore Ford Hb. Esiste già un manichino della monoposto, mentre il modellino in scala è in galleria del vento per la definizione delle forme esterne e delle ali. Non sarà affatto una monoposto rivoluzionaria, ma semplice e funzionale.

MINARDI E SCUDERIA VERSO INDY E DTM

Una fusione a espansione

Si chiamerà Minardi-Scuderia Italia la squadra di Beppe Lucchini e Giancarlo Minardi. Lo ha precisato lo stesso imprenditore bresciano ufficializzando, di fatto, i raggiunti accordi con il team faentino. Non si tratta però di una fusione, ma di un ingresso di Lucchini nella Minardi. La squadra che attualmente ha sede a Brescia non sarà chiusa, ma avrà una sua vita propria e gestirà una attività presumibilmente finalizzata a portare in pista vetture a ruote coperte.

L'ipotesi più probabile è la partecipazione al campionato italiano turismo, se non addirittura il Dtm. Per quello che riguarda il team di F.1, questo avrà ovviamente sede nella factory Minardi a Faenza dove sono dislocate tutte le attrezzature. Anche il programma della neonata Minardi-Scuderia Italia non si ferma, comunque, alla sola F.1 sulla quale verranno comunque riversate la stragrande maggioranza delle risorse, tanto che è previsto il passaggio di uomini del team bresciano a completamento degli organici della squadra romagnola. Non è escluso, infatti, che venga avviata una collaborazione tecnica con una squadra di IndyCar. Il pilota Fabrizio Barbazza è stato inviato in avanscoperta negli Usa, per valutare in concreto quali sono le

opportunità di approccio al campionato Indy. La più stimolante è quella di una collaborazione tecnica con la King Motorsport, di Kenny Bernstein. Questa formazione dispone del budget, vanta lo sponsor Budweiser, ma è carente sul piano tecnico, e sarebbe ben contenta di aver un partner in grado di sviluppare, attraverso le migliori tecnologie della F.1, le sue vetture. E la Minardi è in grado di mettere a disposizione conoscenze aerodinamiche avanzate, per lo studio di ali più efficienti, e anche realizzare organi meccanici personalizzati come, ad esempio, un evoluto cambio trasversale.

ORSI



DOPO LA ROTTURA CON LUCCHINI

Lola si emancipa

Con uno stringato comunicato la Lola ha ribadito l'avvenuto divorzio dalla Scuderia Italia. Broadley nell'occasione si è premurato di annunciare che il team non ha intenzione di lasciare la F. 1 e che farà tutto il possibile per iscrivere una sua vettura direttamente. Ancora da trovare però il budget necessario all'operazione e i motori. La monoposto sarebbe invece in avanzato stadio di progettazione. La deludente stagione '93 viene attribuita dalla Lola al mancato sviluppo in pista della vettura oltre che al cattivo rendimento del binomio telaio-motore Ferrari 12 cilindri. La squadra inglese precisa di aver ottenuto, nel corso della stagione, un sensibile aumento del carico aerodinamico che però non si è tradotto in equivalenti risultati. Al proposito il team manager della Scuderia Italia Ramanzini ha commentato: «L'aumento di carico aerodinamico, a dire il vero, stiamo ancora aspettandolo. Quelli della Lola l'avranno anche trovato, ma a noi lo hanno sicuramente nascosto...».



Oliver passa dal Mugen al Ford

Persa la Mugen, la Footwork punta ora risolutamente ai V8 Ford Hb e in tal senso una mano a Jackie Oliver potrebbe darla Jackie Stewart, che da sempre gode relazioni privilegiate presso la casa americana. Non a caso, nella settimana precedente il Gp di Monza, Paul Stewart, figlio del campione scozzese, ha effettuato una ventina di giri di prova a Silverstone al volante dell'attuale Footwork Fa14-Mugen. Paul Stewart, che recentemente aveva contattato anche la Minardi, è candidato a sostituire Warwick. E sul mercato si affacciano altri giovani come l'attuale leader della F.3000, Oliver Panis, in contatto con Ligier e soprattutto Tyrrell e Verstappen, attuale capofila della F.3 tedesca, che tratta con la Larrousse.

OH CAROLI È IL titolo di una canzone di qualche anno fa. Nonché l'esclamazione di migliaia di tifosi monzesi. Quando c'è lei, tutti fanno un...
Alt

SAIMA. Nella foto al centro dell'altra pagina, Rick Patrese alla consegna dei premi Saima

BOSSI. C'era anche lui al box Ferrari (in alto nell'altra pagina). Avrà sicuramente ammirato i cerchi in...
Lega

ACTION



ORA È UFFICIALE

Lotus cavalca l'Honda

È venuto a Monza lo stesso Hirotoishi Honda, titolare della Mugen e figlio di Soichiro Honda, il fondatore dell'omonima casa nipponica scomparso due anni or sono, per l'annuncio ufficiale dell'accordo con la Lotus. Un accordo che prevede la fornitura esclusiva del V10 Mugen-Honda (foto al centro) alla squadra di Ketteringham Hall per due anni. Come preannunciato da Autosprint, dietro quest'accordo con la Mugen si cela in realtà il rientro dell'Honda in F.1.

GP ITALIA



Tredicesima gara del mondiale di F.1

12 Settembre 1993

Circuito:

Monza

Distanza:

53 giri (km 307,4)

Organizzatore:

Sias Monza

Direttore di gara:

Giorgio Beghella
Bartoli

Partenza:

ore 15,03

Spettatori:

60.000

Organizzazione:

8

Sicurezza:

7

Condizioni atmosferiche:

pioggia la mattina e poi nuvoloso venerdì e sabato; sereno la domenica



ORSI

I PRIMATI

SUL GIRO IN PROVA

E' imbattuto (1991)

Appartiene a

Ayrton Senna

McLaren Mp4/6

che ha ottenuto la pole con il tempo di 1'21"114 alla media di 257.415 Km/h.

SUL GIRO IN GARA

Nuovo

Damon Hill

(Williams Fw15C) ha stabilito il nuovo record percorrendo il suo 45. giro in 1'23"575 alla media di 249.835 km/h.

SULLA DISTANZA

Nuovo

Damon Hill

(Williams Fw15C) ha stabilito il nuovo record percorrendo 53 giri pari a km 307,400 in 1.17'07"509 alla media di 239.144.

IN 26 AL VIA

(tra parentesi la media)

1. FILA	
2 Alain Prost (Williams Fw15C) 1'21"179 (257,209)	0 Damon Hill (Williams Fw15C) 1'21"491 (256,225)
2. FILA	
27 Jean Alesi (Ferrari F93A) 1'21"986 (254,678)	8 Ayrton Senna (McLaren Mp4/8) 1'22"633 (252,684)
3. FILA	
5 Michael Schumacher (Benetton B193B) 1'22"910 (251,839)	28 Gerhard Berger (Ferrari F93A) 1'23"150 (251,112)
4. FILA	
12 Johnny Herbert (Lotus 107B) 1'23"769 (249,257)	10 Aguri Suzuki (Footwork Fa14) 1'23"856 (248,998)
5. FILA	
7 Michael Andretti (McLaren Mp4/8) 1'23"899 (248,871)	6 Riccardo Patrese (Benetton B193B) 1'23"918 (248,814)
6. FILA	
9 Derek Warwick (Footwork Fa14) 1'24"048 (248,429)	25 Martin Brundle (Ligier Js39) 1'24"137 (248,167)
7. FILA	
30 J.J. Lehto (Sauber C12) 1'24"298 (247,693)	26 Mark Blundell (Ligier Js39) 1'24"344 (247,558)
8. FILA	
29 Karl Wendlinger (Sauber C12) 1'24"473 (247,180)	19 Philippe Alliot (Larrousse Lh93) 1'24"807 (246,206)
9. FILA	
3 Ukyo Katayama (Tyrrell 021) 1'24"886 (245,977)	4 Andrea De Cesaris (Tyrrell 021) 1'24"916 (245,890)
10. FILA	
14 Rubens Barrichello (Jordan 193) 1'25"144 (245,232)	20 Erik Comas (Larrousse Lh93) 1'25"257 (244,907)
11. FILA	
21 Michele Alboreto (Lola Bms T93/30) 1'25"368 (244,588)	24 Pierluigi Martini (Minardi M193) 1'25"478 (244,273)
12. FILA	
15 Marco Apicella (Jordan 193) 1'25"672 (243,720)	23 Christian Fittipaldi (Minardi M193) 1'25"699 (243,643)
13. FILA	
22 Luca Badoer (Lola Bms T93/30) 1'25"957 (242,912)	11 Pedro Lamy (Lotus 107B) 1'26"324 (241,879)

MONZA m. 5800



Esibizione sugli sci di una stuntman in tuta Benetton, a destra, che si è fatto trainare in pista da una vettura. Parata del personale antincendio della Cea, in basso, che a Monza ha faticato molto



ORSI

L'ALTALENA

COSI' DOPO 10 GIRI

1. Prost in 0.14'37"163 (238,040); 2. Schumacher a 4"200; 3. Hill a 13"837; 4. Alesi a 15"771; 5. Berger a 21"069; 6. Herbert a 24"177; 7. Patrese a 29"227; 8. Wendlinger a 39"240; 9. Blundell a 40"297; 10. Katayama a 51"356; 11. Alboreto a 53"651; 12. Martini a 54"005; 13. Comas a 54"349; 14. Lamy a 55"017; 15. Badoer a 57"743; 16. Fittipaldi a 1'12"279; 17. Andretti a 1'20"601; 18. Alliot a 1 giro.

COSI' DOPO 20 GIRI

1. Prost in 0.29' 0"878 (239,879); 2. Schumacher a 5"649; 3. Hill a 13"968; 4. Alesi a 30"300; 5. Patrese a 49"119; 6. Blundell a 1 giro; 7. Wendlinger a 1 giro; 8. Martini a 1 giro; 9. Katayama a 1 giro; 10. Alboreto a 1 giro; 11. Comas a 1 giro; 12. Lamy a 1 giro; 13. Andretti a 1 giro; 14. Badoer a 1 giro; 15. Fittipaldi a 1 giro; 16. Alliot a 1 giro; 17. De Cesaris a 2 giri.

COSI' DOPO 30 GIRI

1. Prost in 0.43'42"503 (238,856); 2. Hill a

18"478; 3. Alesi a 35"010; 4. Patrese a 1'10"184; 5. Wendlinger a 1 giro; 6. Martini a 1 giro; 7. Andretti a 1 giro; 8. Comas a 1 giro; 9. Lamy a 1 giro; 10. Badoer a 1 giro; 11. Fittipaldi a 1 giro; 12. Katayama a 1 giro; 13. Alliot a 2 giri; 14. De Cesaris a 3 giri.

COSI' DOPO 40 GIRI

1. Prost in 0.58' 0"674 (239,954); 2. Hill a 9"161; 3. Alesi a 42"424; 4. Patrese a 1 giro; 5. Wendlinger a 1 giro; 6. Andretti a 1 giro; 7. Martini a 1 giro; 8. Comas a 1 giro; 9. Lamy a 1 giro; 10. Badoer a 1 giro; 11. Fittipaldi a 1 giro; 12. Katayama a 2 giri; 13. Alliot a 3 giri; 14. De Cesaris a 3 giri.

COSI' AL TRAGUARDO

PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Damon Hill	Williams Fw15C	53	1.17'07"509	239.144	
2. Jean Alesi	Ferrari F93A	53	1.17'47"521	237.094	40.012
3. Michael Andretti	McLaren Mp4/8	52	1.17'49"086	232.542	1 GIRO
4. Karl Wendlinger	Sauber C12	52	1.18'06"860	231.660	1 GIRO
5. Riccardo Patrese	Benetton B193B	52	1.18'26"211	230.708	1 GIRO
6. Erik Comas	Larrousse Lh93	51	1.17'12"553	229.869	2 GIRI
7. Pierluigi Martini	Minardi M193	51	1.17'20"179	229.491	2 GIRI
8. Christian Fittipaldi	Minardi M193	51	1.17'21"348	229.433	2 GIRI
9. Philippe Alliot	Larrousse Lh93	51	1.18'15"031	226.810	2 GIRI
10. Luca Badoer	Lola Bms T93/30	51	1.18'19"463	226.596	2 GIRI
11. Pedro Lamy	Lotus 107B	49	1.14'26"584	229.061	4 GIRI
12. Alain Prost	Williams Fw15C	48	1.09'29"896	240.351	5 GIRI
13. Andrea De Cesaris	Tyrrell 021	47	1.14'05"368	220.760	6 GIRI
14. Ukyo Katayama	Tyrrell 021	47	1.18'01"577	209.622	6 GIRI

I RITIRATI

PILOTA	VETTURA	GIRI	CAUSA	POSIZIONE
Rubens Barrichello	Jordan 193	0	Incidente	---
Aguri Suzuki	Footwork Fa14	0	Incidente	---
Derek Warwick	Footwork Fa14	0	Incidente	---
J.J. Lehto	Sauber C12	0	Incidente	---
Marco Apicella	Jordan 193	1	Incidente	---
Ayrton Senna	McLaren Mp4/8	8	Incidente	8.
Martin Brundle	Ligier Js39	8	Incidente	7.
Johnny Herbert	Lotus 107B	14	Uscita di pista	6.
Gerhard Berger	Ferrari F93A	15	Sospensione	8.
Mark Blundell	Ligier Js39	20	Uscita di pista	6.
Michael Schumacher	Benetton B193B	21	Motore	2.
Michele Alboreto	Lola Bms T93/30	23	Sospensione	8.

CLASSIFICA DOPO LA TREDICESIMA GARA

	SUDAFRICA 14/3	BRASILE 28/3	EUROPA 11/4	SAN MARINO 25/4	SPAGNA 9/5	MONACO 23/5	CANADA 13/6	FRANCIA 4/7	G. BRETAGNA 11/7	GERMANIA 25/7	UNGHERIA 15/8	BELGIO 29/8	ITALIA 12/9	PORTOGALLO 26/9	GIAPPONE 24/10	AUSTRALIA 7/21	TOTALE PUNTI
1. Prost	10	-	4	10	10	3	10	10	10	10	-	4	-	-	-	-	81
2. Hill	-	6	6	-	-	6	4	6	-	-	10	10	10	-	-	-	58
3. Senna	6	10	10	-	6	10	-	3	2	3	-	3	-	-	-	-	53
4. Schumacher	-	4	-	6	4	-	6	4	6	6	-	6	-	-	-	-	42
5. Patrese	-	-	2	-	3	-	-	-	4	2	6	1	2	-	-	-	20
6. Brundle	-	-	-	4	-	1	2	2	-	-	2	-	-	-	-	-	11
Herbert	-	3	3	-	-	-	-	-	3	-	-	2	-	-	-	-	11
8. Blundell	4	2	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	10
Berger	1	-	-	-	1	-	3	-	-	1	4	-	-	-	-	-	10
Alesi	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	10
11. Andretti	-	-	-	-	2	-	-	1	-	-	-	-	-	4	-	-	7
12. Lehto	2	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
Fittipaldi	3	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
Wendlinger	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	3	-	-	-	5
15. Warwick	-	-	-	-	-	-	-	1	-	3	-	-	-	-	-	-	4
16. Barbazza	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Alliot	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
18. Comas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
Zanardi	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1

MONDIALE PILOTI

1. Prost	10	-	4	10	10	3	10	10	10	10	-	4	-	-	-	-	81
2. Hill	-	6	6	-	-	6	4	6	-	-	10	10	10	-	-	-	58
3. Senna	6	10	10	-	6	10	-	3	2	3	-	3	-	-	-	-	53
4. Schumacher	-	4	-	6	4	-	6	4	6	6	-	6	-	-	-	-	42
5. Patrese	-	-	2	-	3	-	-	-	4	2	6	1	2	-	-	-	20
6. Brundle	-	-	-	4	-	1	2	2	-	-	2	-	-	-	-	-	11
Herbert	-	3	3	-	-	-	-	-	3	-	-	2	-	-	-	-	11
8. Blundell	4	2	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	10
Berger	1	-	-	-	1	-	3	-	-	1	4	-	-	-	-	-	10
Alesi	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	10
11. Andretti	-	-	-	-	2	-	-	1	-	-	-	-	-	4	-	-	7
12. Lehto	2	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
Fittipaldi	3	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
Wendlinger	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	3	-	-	-	5
15. Warwick	-	-	-	-	-	-	-	1	-	3	-	-	-	-	-	-	4
16. Barbazza	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Alliot	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
18. Comas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
Zanardi	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1

MONDIALE COSTRUTTORI

1. Williams	10	6	10	10	10	9	14	16	10	10	10	14	10	-	-	-	139
2. Benetton	-	4	2	6	7	-	6	4	10	8	6	7	2	-	-	-	62
3. McLaren	6	10	10	-	8	10	-	4	2	3	-	3	4	-	-	-	60
4. Ligier	4	2	-	4	-	1	2	2	-	4	2	-	-	-	-	-	21
5. Ferrari	1	-	-	-	1	4	3	-	-	1	4	-	6	-	-	-	20
6. Lotus	-	4	3	-	-	-	-	-	-	3	-	-	2	-	-	-	12
7. Sauber	2	-	-	3	-	-	1	-	-	-	1	-	3	-	-	-	10
8. Minardi	3	-	1	1	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
9. Footwork	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	3	-	-	-	-	4
10. Larrousse	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	3

I GIRI PIU' VELOCI

PILOTA (VETTURA)	GIRO	TEMPO	MEDIA KM/H
Hill (Williams Fw15C)	45	1'23"575	249.835
Prost (Williams Fw15C)	39	1'24"407	247.373
Alesi (Ferrari F93A)	47	1'25"140	245.243
Schumacher (Benetton B193B)	21	1'25"969	242.878
Andretti (McLaren Mp4/8)	46	1'26"380	241.723
Patrese (Benetton B193B)	31	1'27"309	239.151
Wendlinger (Sauber C12)	39	1'27"458	238.743
Alliot (Larrousse Lh93)	43	1'27"534	238.536
Senna (McLaren Mp4/8)	5	1'27"939	237.437
Fittipaldi (Minardi M193)	46	1'28"062	237.106
Berger (Ferrari F93A)	9	1'28"139	236.899
Comas (Larrousse Lh93)	39	1'28"192	236.756
Herbert (Lotus 107B)	8	1'28"512	235.900
Brundle (Ligier Js39)	7	1'28"559	235.775
De Cesaris (Tyrrell 021)	34	1'28"620	235.613
Blundell (Ligier Js39)	12	1'28"889	234.900
Martini (Minardi M193)	43	1'28"907	234.852
Lamy (Lotus 107B)	32	1'29"209	234.057
Badoer (Lola Bms T93/30)	34	1'29"426	233.489
Katayama (Tyrrell 021)	46	1'29"502	233.291
Alboreto (Lola Bms T93/30)	18	1'30"168	231.568

NOTA: Barrichello, Suzuki, Warwick, Lehto e Apicella non hanno completato il 1. giro



ORSI

VELOCITÀ IN PROVA

venerdì

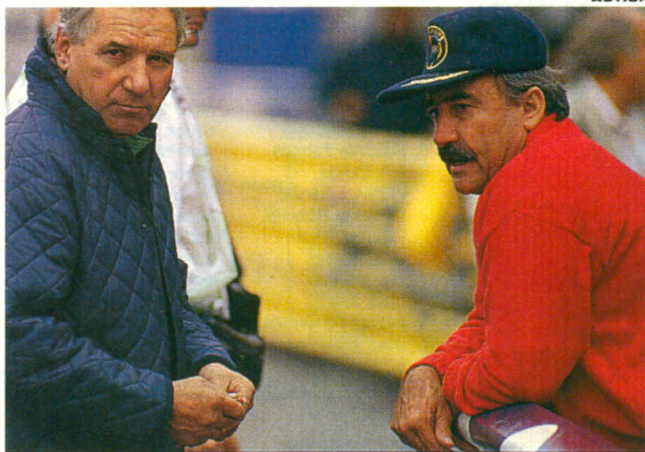
N.	PILOTA	KM/H
0	Hill	329.380
2	Prost	327.020
30	Lehto	326.520
27	Alesi	326.020
9	Warwick	324.130
6	Patrese	322.740
8	Senna	322.010
28	Berger	321.850
5	Schumacher	321.440
21	Alboreto	320.720
26	Blundell	320.400
25	Brundle	319.920
22	Badoer	318.810
7	Andretti	318.650
12	Herbert	318.650
10	Suzuki	318.010
4	De Cesaris	317.620
29	Wendlinger	316.840
3	Katayama	316.370
14	Barrichello	315.820
20	Comas	315.590
19	Alliot	314.270
11	Lamy	314.120
15	Apicella	313.580
23	Fittipaldi	312.810
24	Martini	310.990

sabato

N.	PILOTA	KM/H
2	Prost	329.210
0	Hill	326.520
6	Patrese	325.690
27	Alesi	325.610
5	Schumacher	324.370
9	Warwick	324.210
25	Brundle	323.150
10	Suzuki	322.580
7	Andretti	321.200
30	Lehto	321.120
26	Blundell	320.400
8	Senna	319.600
28	Berger	318.570
21	Alboreto	317.620
4	De Cesaris	316.990
19	Alliot	316.370
20	Comas	316.210
22	Badoer	314.890
29	Wendlinger	313.950
3	Katayama	313.430
23	Fittipaldi	312.660
11	Lamy	311.750
12	Herbert	310.990
15	Apicella	310.160
24	Martini	308.000

domenica

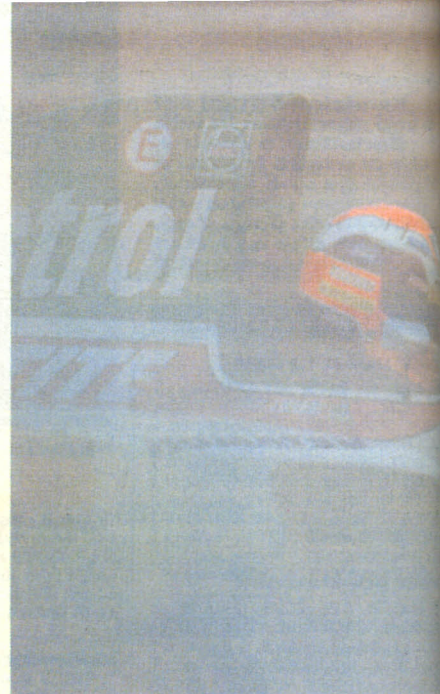
N.	PILOTA	KM/H
0	Hill	321.930
27	Alesi	320.320
2	Prost	320.080
5	Schumacher	319.280
28	Berger	318.810
7	Andretti	317.230
9	Warwick	317.150
6	Patrese	316.680
12	Herbert	315.430
8	Senna	315.200
10	Suzuki	314.890
4	De Cesaris	314.890
26	Blundell	314.040
30	Lehto	313.430
14	Barrichello	313.430
15	Apicella	312.510
3	Katayama	311.670
20	Comas	311.220
25	Brundle	310.920
21	Alboreto	310.690
24	Martini	309.940
22	Badoer	309.640
19	Alliot	309.570
29	Wendlinger	306.380
23	Fittipaldi	306.160
11	Lamy	304.130



Monza presente e passato: sopra, due grandi piloti anni 70, Brambilla e Regazzoni, che qui vinse proprio nel '70; al centro, Fiorio e Todt, ieri e oggi della gestione sportiva Ferrari. Sotto, Berger incitato dai fans. A destra, Herbert, uscito di pista al 14. giro



ORSI



ACTION

TUTTI I TEMPI DELLE PROVE

	PILOTA	VETTURA	MOTORE	GOMME	VENERDÌ		SABATO		DOMENICA
					I	II	III	IV	WARM UP
2	Prost	Williams Fw15C	Renault V10	Goodyear	1'27"341	1'22"163	1'25"400	1'21"179	1'24"363
0	Hill	Williams Fw15C	Renault V10	Goodyear	1'25"714	1'22"283	1'24"959	1'21"491	1'25"322
27	Alesi	Ferrari F93A	Ferrari V12	Goodyear	1'26"473	1'22"625	1'25"117	1'21"986	1'25"030
8	Senna	McLaren Mp4/8	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'26"790	1'23"310	1'28"550	1'22"633	1'26"533
5	Schumacher	Benetton B193B	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'26"229	1'23"888	1'26"359	1'22"910	1'25"038
28	Berger	Ferrari F93A	Ferrari V12	Goodyear	1'26"961	1'23"750	1'26"237	1'23"150	1'26"668
12	Herbert	Lotus 107B	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'29"185	1'25"463	1'30"363	1'23"769	1'28"203
10	Suzuki	Footwork Fa14	Mugen V10	Goodyear	1'27"921	1'26"127	1'29"332	1'23"856	1'26"867
7	Andretti	McLaren Mp4/8	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'28"884	1'25"348	1'39"944	1'23"899	1'26"744
6	Patrese	Benetton B193B	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'28"816	1'26"082	1'27"712	1'23"918	1'28"316
9	Warwick	Footwork Fa14	Mugen V10	Goodyear	1'29"173	1'24"673	1'28"310	1'24"048	1'27"796
25	Brundle	Ligier Js39	Renault V10	Goodyear	1'27"749	1'24"608	1'26"952	1'24"137	1'27"801
30	Lehto	Sauber C12	Ilmor V10	Goodyear	1'27"891	1'24"298	1'27"471	1'24"419	1'26"776
26	Blundell	Ligier Js39	Renault V10	Goodyear	1'28"258	1'25"238	1'27"736	1'24"344	1'28"124
29	Wendlinger	Sauber C12	Ilmor V10	Goodyear	1'34"277	1'25"016	1'27"822	1'24"473	1'27"361
19	Alliot	Larrousse Lh93	Lamborghini V12	Goodyear	1'31"235	1'25"529	1'28"524	1'24"807	1'28"014
3	Katayama	Tyrrell 021	Yamaha V10	Goodyear	1'30"452	1'26"300	1'29"904	1'24"886	1'29"756
4	De Cesaris	Tyrrell 021	Yamaha V10	Goodyear	1'28"517	1'25"482	1'28"313	1'24"916	1'29"067
14	Barrichello	Jordan 193	Hart V10	Goodyear	1'31"140	1'26"664	1'28"271	1'25"144	1'28"591
20	Comas	Larrousse Lh93	Lamborghini V12	Goodyear	1'28"609	1'26"323	1'27"914	1'25"257	1'27"517
21	Alboreto	Lola Bms T93/30	Ferrari V12	Goodyear	1'30"014	1'26"287	1'28"263	1'25"368	1'28"619
24	Martini	Minardi M193	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'29"200	1'25"903	1'30"076	1'25"478	1'29"067
15	Apicella	Jordan 193	Hart V10	Goodyear	1'29"437	1'51"300	1'28"789	1'25"672	1'31"966
23	Fittipaldi	Minardi M193	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'29"792	1'26"135	1'29"164	1'25"699	1'28"291
22	Badoer	Lola Bms T93/30	Ferrari V12	Goodyear	1'35"199	1'26"049	1'29"734	1'25"957	1'28"220
11	Lamy	Lotus 107B	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'29"040	1'26"380	1'30"149	1'26"324	1'29"193

■ **FAMIGLIE.** Nell'albo d'oro del Gp d'Italia avevamo già gli Ascari, col padre Antonio vincitore nel 1924 su Alfa Romeo e il figlio Alberto trionfatore su Ferrari nel 1949, nel 1951 e nel 1952; ora al padre Graham Hill, che ha riportato il successo nel 1962 su Brm, segue il figlio Damon vincitore su Williams-Renault. È anche il 3. successo consecutivo per il britannico, un'impresa che il grande Graham — pur campione del mondo nel 1962 e nel 1968 — non è mai riuscito a compiere. A Damon Hill va anche il giro veloce in gara, il suo secondo in 15 presenze nella F.1. La Williams ha conseguito la 71. vittoria, la 4. a Monza, e i motori Renault la 51., anche loro al 4. successo sulla pista lombarda.

■ **WILLIAMS.** Dopo 13 Gp la classifica è guidata dal Alain Prost con 6,23 punti/gara di media mentre la Williams, già campione del mondo, ha ora la media di 5,34 punti/partecipazione. Quest'anno le qualificazioni sono dominate dalla Williams-Renault, i cui piloti hanno sempre occupato la pole position (Prost 12 volte e Hill 1) e in 11 occasioni hanno monopolizzato la prima fila dello schieramento di partenza. La Casa britannica è a quota 65 pole e ha il primato di 35 partenze con le 2 monoposto in prima fila (davanti alla McLaren con 32); i motori francesi sono a 86 giri veloci in prova. La Williams-Renault inoltre è arrivata al record di 22 pole position consecutive, contro le 17 della McLaren-Honda nel biennio 1988/1989.

■ **FERRARI.** Il rapporto tra la Ferrari e il Gp d'Italia è unico: infatti la Casa di Maranello ha preso parte a tutte le 44 edizioni iridate della gara. Le monoposto al via sono state in totale 133 con 10 vittorie, 52 piazzamenti in zona punti, 22 piazzamenti successivi, 1 non classificato e 48 ritiri. I punti conquistati sono stati 306,5 con una media di 2,30 punti/partecipazione. Jean Alesi è salito sul podio per la 9. volta in 68 gare.

■ **DEBUTTANTI.** Nel 64. Gp d'Italia hanno esordito Marco Apicella e Pedro Lamy, portando a 30 i piloti presenti nel campionato 1993; il bolognese è il 21. italiano ad aver debuttato proprio nel Gp nazionale, mentre il portoghese è il 2. tra i suoi connazionali ad aver disputato corse iridate. Entrambi gli esordienti provengono dalla Formula 3000 e, a proposito di questa categoria, rileviamo che, dalla istituzione del relativo campionato nel 1985, i vincitori del titolo dal 1985 al 1991 hanno ottenuto punti iridati (manca però Luca Badoer, campione nel 1992) ma fra tutti i piloti usciti da questa Formula soltanto Damon Hill ha vinto gare titolate. Segnaliamo pure che, con soli 45 Gp disputati, la Jordan ha schierato ben 11 driver, tra i quali 5 italiani.

■ **GRIGLIA.** Nelle edizioni mondiali del Gp d'Italia, il primato di partenti è di 32 nel 1961 e quello dei classificati di 19 nel 1976; il minor numero di piloti al via è stato di 15 nel 1969 e di classificati di 6 nel 1968.

AUTO SPRI NT

la nostra classifica

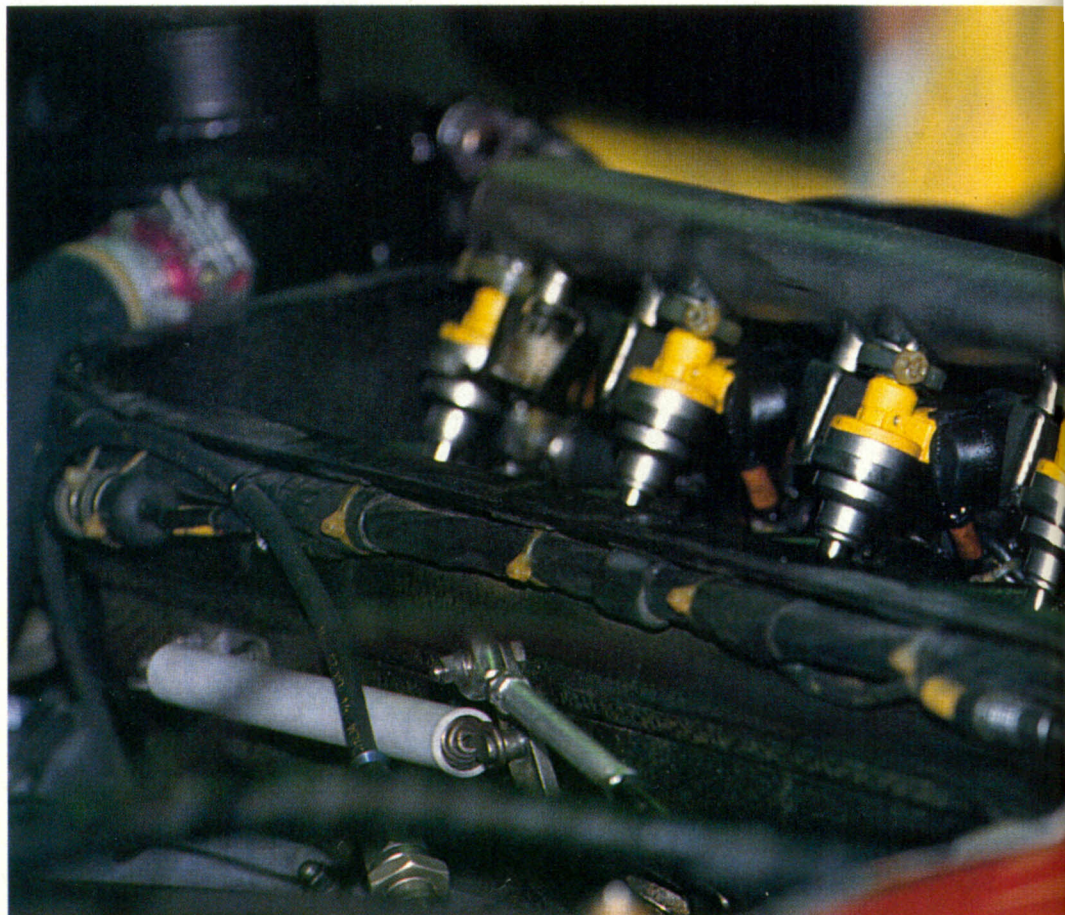
	SUDAFRICA 14/3	BRASILE 28/3	EUROPA 11/4	SAN MARINO 25/4	SPAGNA 9/5	MONACO 23/5	CANADA 13/6	FRANCIA 4/7	G. BRETAGNA 11/7	GERMANIA 25/7	UNGHERIA 15/8	BELGIO 29/8	ITALIA 12/9	PORTOGALLO 26/9	GIAPPONE 24/10	AUSTRALIA 7/11	TOTALE PUNTI
1. Prost	22	1	11	22	21	10	21	20	21	21	2	12	-	-	-	-	184
2. Hill	-	14	14	-	-	14	10	15	1	-	20	20	20	-	-	-	128
3. Senna	14	20	21	-	14	20	-	8	6	8	-	8	-	-	-	-	119
4. Schumacher	-	11	-	14	11	-	15	11	14	15	-	14	-	-	-	-	105
5. Patrese	-	-	6	-	8	-	-	1	10	6	14	5	6	-	-	-	56
6. Brundle	-	-	-	10	-	5	6	6	-	3	6	4	-	-	-	-	40
7. Blundell	10	6	-	-	4	-	-	-	4	10	4	-	-	-	-	-	38
8. Herbert	-	8	8	3	-	-	1	-	8	1	-	6	-	-	-	-	35
9. Berger	5	-	-	-	5	-	8	-	-	5	10	1	-	-	-	-	34
10. Alesi	-	3	-	-	-	10	-	-	2	4	-	-	14	-	-	-	33
11. Fittipaldi	8	-	4	-	3	6	2	3	-	-	-	-	3	-	-	-	29
12. Andretti	-	-	-	-	6	3	-	5	-	-	-	3	10	-	-	-	27
13. Lehto	6	-	-	8	-	-	4	-	3	-	-	2	-	-	-	-	23
14. Wendlinger	-	-	-	-	-	-	5	-	-	2	5	-	8	-	-	-	20
15. Warwick	4	2	-	-	-	-	-	-	5	-	8	-	-	-	-	-	19
16. Alliot	-	4	-	6	-	-	-	2	-	-	3	-	2	-	-	-	17
17. Comas	-	1	2	-	2	-	3	-	-	-	-	-	5	-	-	-	13
18. Zanardi	-	5	3	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12
19. Barbazza	-	-	5	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10
20. Barrichello	-	-	1	-	-	2	-	4	1	-	-	-	-	-	-	-	8
21. Badoer	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	5
22. Martini	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	4
23. Suzuki	-	-	-	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
24. Boutsen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	2
25. Katayama	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1

N.B. Nell'ordine, dal 1. al 10. classificato, viene attribuito il seguente punteggio: 20, 14, 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2, 1. Inoltre viene assegnato 1 punto rispettivamente all'autore della pole position e del giro più veloce.

a cura di MAURO MORI

MONZA — L'attenzione della vigilia era tutta per la preparazione al debutto della versione B della Ferrari F93, debutto rimandato in favore della più collaudata versione A, che aveva mostrato notevoli progressi, almeno in qualifica, in Belgio con Alesi. Niente barra antirollio meccanica, quindi, per la Ferrari; né tantomeno telaio modificato, che con tutta probabilità non vedremo neppure in Portogallo, a fine mese. Assente il gruppo inglese della Fdd a partire da John Barnard, per finire a Nigel Stepney, impegnato a Shalford nella progettazione della vettura per il '94. Una mossa giusta per lo stesso Barnard, che può dedicarsi soltanto al lavoro che gli è più confacente, cioè quello di progettare una monoposto partendo da un foglio di carta bianca. Mancata la novità della «rossa» modificata, a Monza il ruolo della protagonista nel panorama delle innovazioni apportate è toccato alla McLaren, anche se sulle Mp4/8 sono stati inseriti soltanto affinamenti aerodinamici.

FERRARI. Non si è vista la monoposto con le barre antirollio meccaniche, come era stato ipotizzato in Belgio. Questa vettura ha riscontrato delle difficoltà nella messa a punto che hanno convinto il team a concentrarsi sulla più conosciuta ed affidabile versione con le barre gestite dal sistema attivo. Lo schema adottato da Barnard si discosta da quello della McLaren per l'assenza delle molle coassiali agli attuatori idraulici, che sono collegati con dei bilancieri ai puntoni di reazione. Nelle due ultime gare potremmo forse vedere una soluzione che si avvicina a quella utilizzata lo scorso anno nell'ultima trasferta. Debutto in gara del motore con la testa a 4 valvole per cilindro dopo il positivo risultato delle prove. A livello vettura sono state irrobustite le sospensioni, per evitare le rotture verificatesi in Belgio. In particolare sono stati cambiati i puntoni di reazione e rinforzati i tamponi di fine corsa degli attuatori. Si



sono rivisti i profili estrattori allungati nella parte centrale con l'aggiunta di un piccolo deflettore, come era già successo in Belgio. È stato inoltre utilizzato l'alettone con il supporto centrale corto, come su tutte le altre vetture. Anche

questa soluzione si era già vista in altre occasioni. Alesi e Berger hanno utilizzato una configurazione triplano, con due profili sia in alto che in basso e uno solo a metà altezza. Ovviamente tutti di corda ridotta.

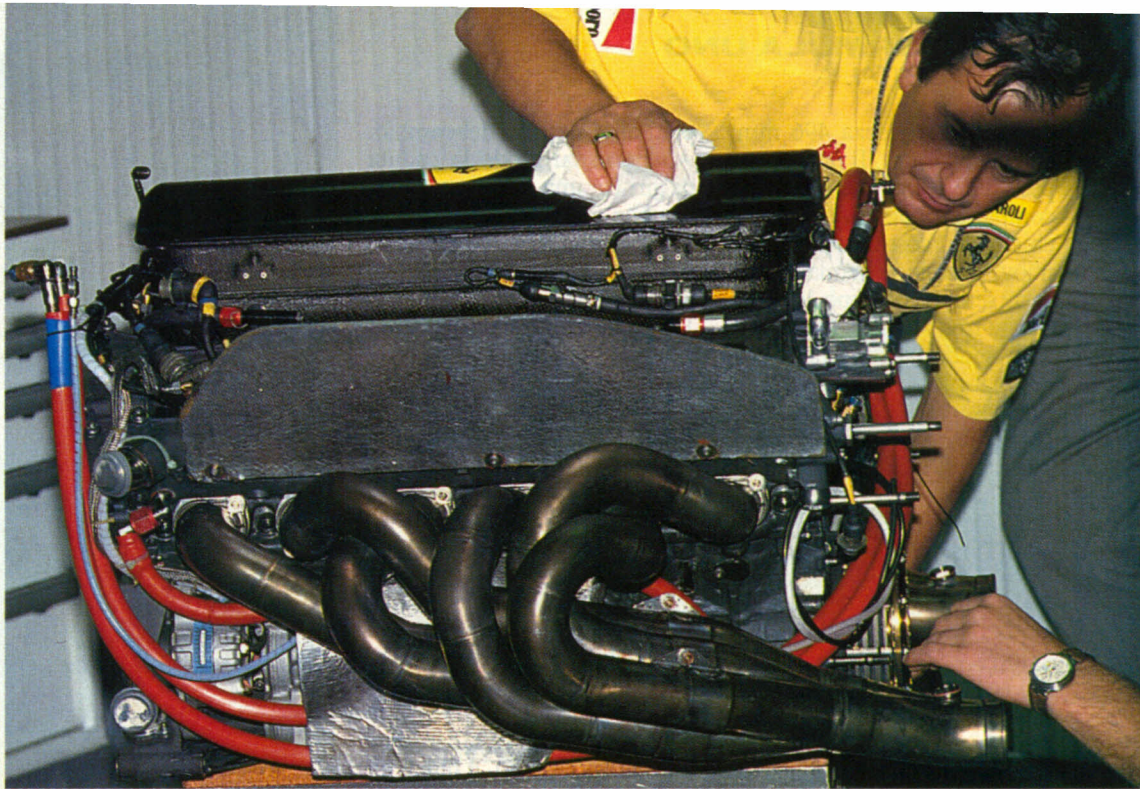
McLAREN. Annunciate per la Germania, poi smentite dai responsabili del team, sono invece arrivate a Monza le modifiche all'aerodinamica delle Mp4/8. Non sono però molto appariscenti, come ci si poteva aspettare, e soprattutto non

LA TECNICA □ BENE IL V12 DEL CAVALLINO

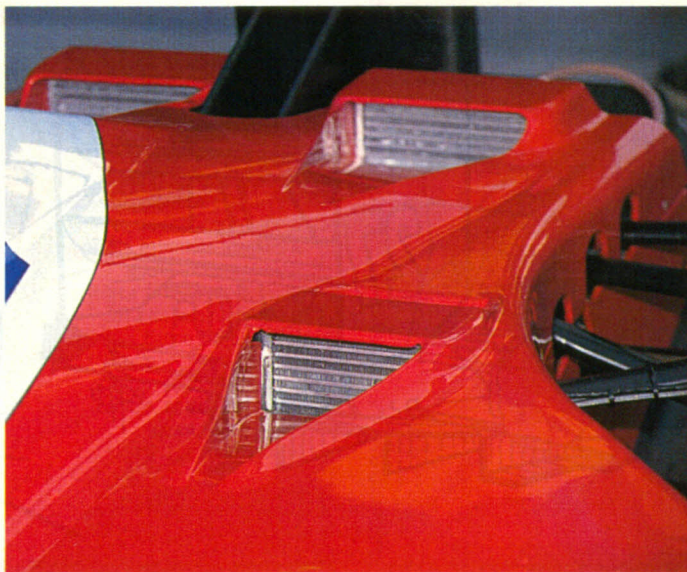
Quattro volante

Non si sono viste sulla Ferrari le attese novità di telaio e sospensioni. C'era invece il propulsore con quattro valvole per cilindro che aveva convinto in prova. E che questa volta ha entusiasmato in gara. Nel panorama delle novità da segnalare il V10 Ilmor rivisto e la McLaren con l'aerodinamica affinata

GIORGIO PIOLA



Sopra e nell'altra pagina ecco il V12 Ferrari dotato di cornetti d'aspirazione ad altezza variabile e distribuzione a quattro valvole per cilindro. Dopo essere stato utilizzato solo in prova nei tre Gp precedenti, il motore a Monza ha esordito in gara. Notare, sotto, il retrotreno della F93A, nel quale spiccano tre grosse prese d'aria. In basso l'alettone triplano con profili a corda molto ridotta, studiato appositamente per le monoposto del Cavallino in funzione del Gp d'Italia e abbinato a un nuovo sostegno centrale più corto rispetto a quello precedente



fotoCOLLINS



riguardano gli alettoni, né quelli anteriori, né quelli posteriori. Invariata anche la forma del profilo estrattore. Si tratta in particolare di affinamenti aerodinamici. All'avantreno sono stati raddoppiati i deviatori di flusso, con due piccole alette fissate a quelle abituali più grandi. Al retrotreno, invece, sono stati aggiunti due deflettori verticali nel bordo di uscita del profilo estrattore. Ai box della McLaren si è rivisto Osamu Goto, mentre è rimasto a casa Paddy Lowe, il tecnico preso alla Williams e che ha permesso con i suoi interventi l'abolizione della barra antirollio meccanica nello schema della sospensione attiva. Come abbiamo già descritto in Ungheria, questa soluzione comporta diversi attuatori (sono sempre della Bilstein), canalizzazioni, serbatoio, radiatore di raffreddamento e pompa più grandi.

SAUBER. Debutto importante per la Sauber del nuovo 10 cilindri Ilmor che ha dimensioni alquanto ridotte rispetto alla vecchia unità: lunghezza ▶

587 mm, larghezza 496 mm, altezza 545 mm. Il propulsore pesa 122,6 kg. La maggiore compattezza del motore ha richiesto la costruzione di un nuovo cambio, semiautomatico, sempre del tipo longitudinale-rovesciato. Nel box della scuderia svizzera vi erano 7 nuovi motori e 4 nuove trasmissioni. A livello vetture da segnalare un telaio nuovo per Lehto, l'ottavo dall'inizio di stagione.

FOOTWORK. Come avevamo annunciato in Belgio, anche sulle Footwork è scomparsa la barra antirollio all'avantreno, nell'ottica del rapporto di collaborazione con la Tag Electronics e la McLaren. E come sulle Mp4/8 le installazioni del sistema sono cambiate. Niente di nuovo, invece, a livello vettura, con Alan Jenkins impegnato a disegnare la monoposto per il '94 che quasi certamente avrà il Ford versione ufficiale. Sabato prima sulla vettura di Suzuki poi anche su quella di Warwick sono state montate le pinze freni realizzate della Brembo.

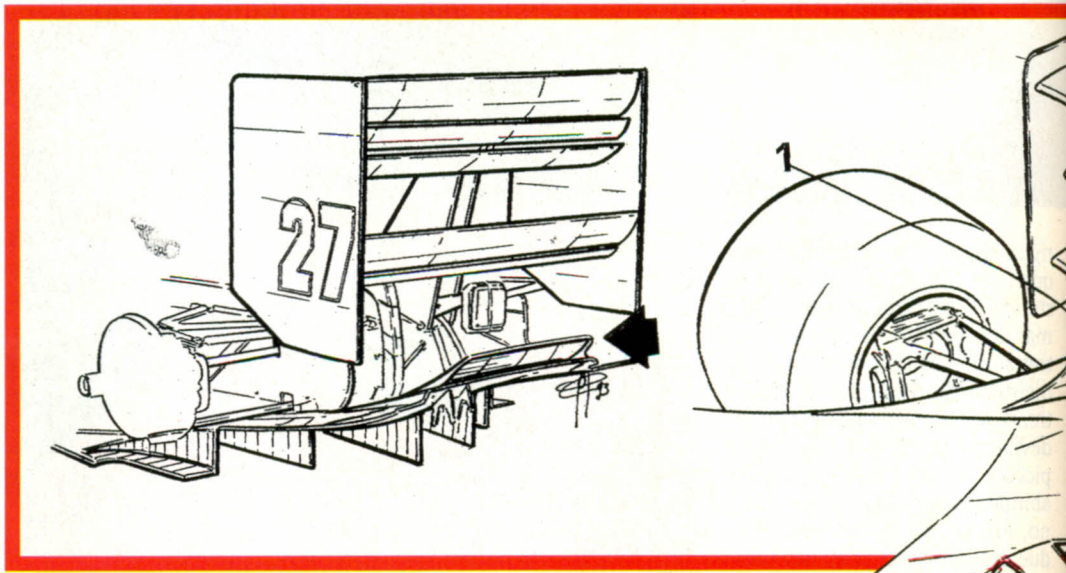
WILLIAMS. Impegnata su due fronti, quello dei test con la vettura passiva e della trasmissione Cvt, la Williams non ha apportato modifiche alle sue Fw15C. Confermate le indiscrezioni sulla possibilità di impiegare quattro rapporti per evitare l'ostacolo regolamentare che vieta com-

pleti automatismi del cambio. Anche in tal modo la caduta di giri fra una marcia e l'altra sarebbe molto bassa. La Williams lavora a questo progetto dal lontano '81, anche se l'accordo di esclusiva con la Van Dome è decisamente più recente.

JORDAN. Nuova sospensione posteriore per le Jordan, con diversi portamozzi e irrigidimenti strutturali a tutto lo schema. Gary Anderson, rifiutata la proposta di trasferirsi a Maranello, come leggete a parte, ha praticamente già definito la monoposto per il '94. I modellini in galleria del vento sono già in fase avanzata di definizione, mentre la prima scocca insieme alla fusione del nuovo cambio, è quasi ultimata.



ORSI



tutti i numeri di telaio

Queste le sigle delle vetture utilizzate nelle prove e in gara nel Gp d'Italia a Monza.

WILLIAMS

Fw15C-2 Damon Hill
Fw15C-5 Alain Prost
Fw15C-3 muletto
Fw15C-4 scocca di scorta

TYRRELL

021-1 Andrea De Cesaris
021-2 Ukyo Katayama
020C-11 muletto

BENETTON

B193B-5 Michael Schumacher
B193B-2 Riccardo Patrese
B193B-1 muletto

McLAREN

Mp4/8-6 Ayrton Senna
Mp4/8-7 Michael Andretti
Mp4/8-5 muletto
Mp4/8-8 scocca di scorta

FOOTWORK

Fa14-5 Derek Warwick
Fa14-4 Aguri Suzuki
Fa14-1 muletto

LOTUS

107B-6 Johnny Herbert
107B-1 Pedro Lamy
107B-3 muletto

JORDAN

193-5 Marco Apicella
193-1 Rubens Barrichello
193-2 muletto

LARROUSSE

LH93-5 Philippe Alliot
LH93-3 Erik Comas
LH93-4 muletto

SCUDERIA ITALIA

T93-1 Michele Alboreto
T93-3 Luca Badoer
T93-2 muletto

MINARDI

M193-2 Christian Fittipaldi
M193-3 Pierluigi Martini
M193-1 muletto

LIGIER

JS39-4 Martin Brundle
JS39-2 Mark Blundell
JS39-1 muletto

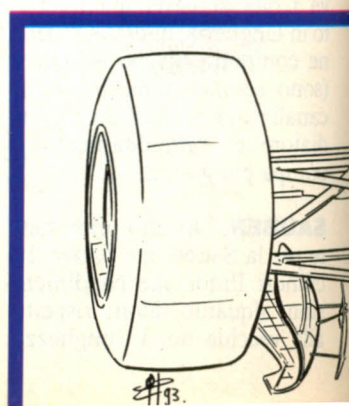
FERRARI

F93A-143 Jean Alesi
F93A-144 Gerhard Berger
F93A-139 muletto

SAUBER

C12-7 Karl Wendlinger
C12-8 J.J. Lehto
C12-3 muletto

● telaio nuovo





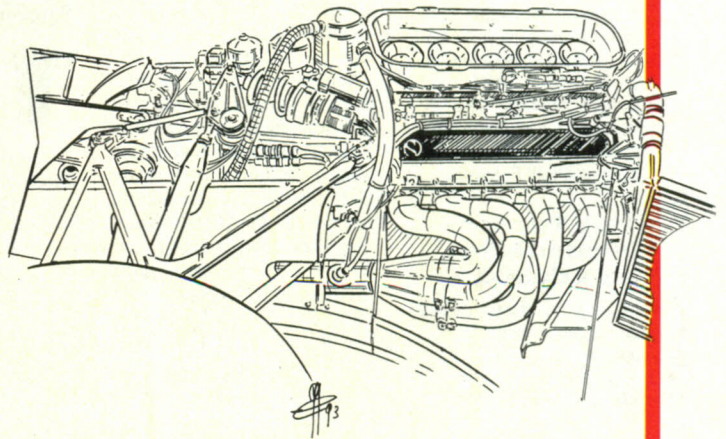
La Jordan, a fianco, scivola sempre più in basso negli schieramenti, ma la squadra irlandese non demorde e a Monza ha presentato una nuova sospensione posteriore. Intanto, Gary Anderson ha già disegnato la vettura per il prossimo anno, il cui modello in scala sta svolgendo le prove alla galleria del vento. E la prima scocca '94 sta per essere ultimata

ACTION



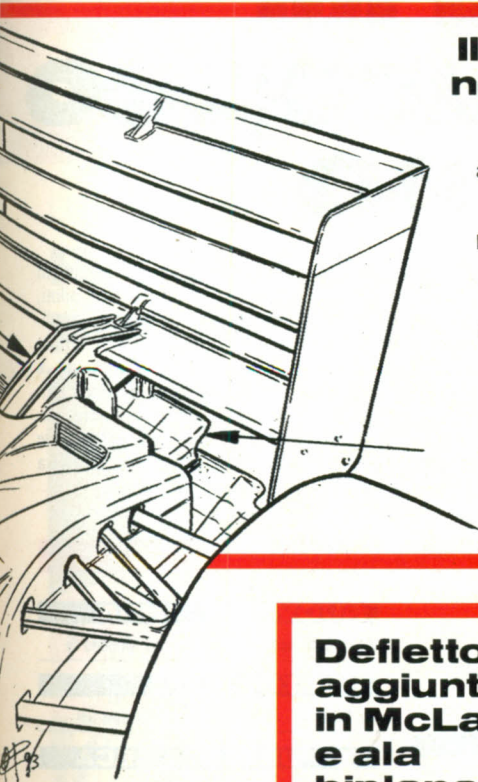
Nuovo anche il cambio con il mini Ilmor

Debutto sulla Sauber (sopra) del nuovo motore Ilmor (disegno sotto) che con le sue ridotte dimensioni ha costretto i tecnici a rifare anche il cambio, che rimane di tipo longitudinale-rovesciato. Per il '94 questo motore avrà i tromboncini variabili e le valvole pneumatiche.



Il Cavallino nei dettagli

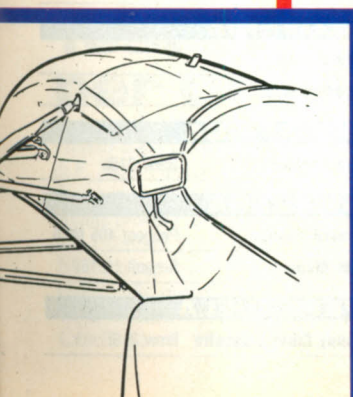
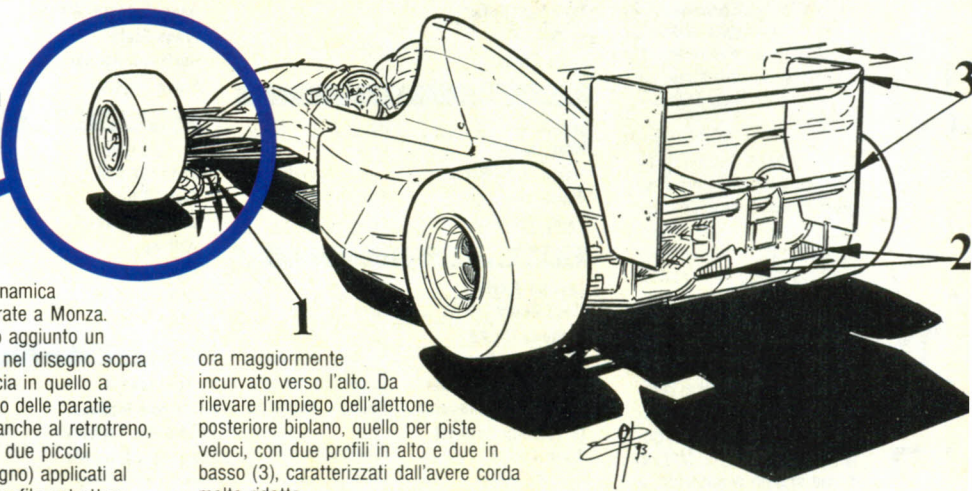
Sulla Ferrari F93A è stata mantenuta (1 nel disegno a sinistra) la parte centrale maggiormente incurvata verso l'alto, aggiunta al profilo estrattore identico a quello usato in Belgio (come si vede nel disegno dell'altra pagina). Alesi e Berger hanno poi utilizzato l'alettone triplano fissato con un corto supporto al cambio, come avviene su quasi tutte le altre monoposto.



Deflettore aggiuntivo in McLaren e ala biplana

Modifiche nell'aerodinamica delle McLaren schierate a Monza. All'avantreno è stato aggiunto un piccolo deflettore (1 nel disegno sopra e indicato dalla freccia in quello a sinistra) al complesso delle paratie anteriori. Modifiche anche al retrotreno, dove sono comparsi due piccoli deflettori (2 nel disegno) applicati al bordo di uscita del profilo estrattore,

ora maggiormente incurvato verso l'alto. Da rilevare l'impiego dell'alettone posteriore biplano, quello per piste veloci, con due profili in alto e due in basso (3), caratterizzati dall'aver corda molto ridotta.



Crypton si prepara per le Gt

Intanto il team di Patrizio Cantù preparerà per le gare conclusive del Tricolore Gran Turismo la Ferrari F40 di Rory Parasiliti, poi valuterà la possibilità di varare un programma per il '94 in questa serie. Le probabilità che la formazione lombarda sia al via della serie il prossimo anno paiono comunque concrete.

■ **SALITE.** Anche le vetture con l'omologazione scaduta, e normalmente ammesse soltanto alle gare club, saranno al via della risorta cronoscalata Vergato-Cereglio in programma il 26 settembre. La manifestazione, organizzata dalla Pistoia Corse, prevede la chiusura delle iscrizioni per il prossimo venerdì 17. Ogni ulteriore informazione può essere richiesta al numero telefonico 0573-364218.

■ **FERRARI.** Il Challenge 348 sta tentando lo sbarco negli Stati Uniti. Il programma prevede lo svolgimento di sette corse, per promuovere l'iniziativa oltre Oceano sono inoltre già stati presi contatti con Antonio Ferrari, titolare del team Euromotorsport da anni presente nel campionato di F. Indy.

Tina Turner in concerto ad Adelaide

In un primo tempo pareva che sarebbe stata Michael Jackson la star del concerto programmato a contorno del prossimo Gp di Australia, ma alcuni intoppi nel programma del cantante hanno posto fine a ogni trattativa. Così gli organizzatori australiani hanno puntato su Tina Turner. Lo show della rock-star americana durerà circa un'ora e mezza e, a quanto si sa, percepirà un compenso di circa 600 milioni di lire.

■ **F. MONZA.** Le monoposto spinte dai motori Fire, dopo l'apparizione nell'ultima gara del Challenge italiano disputata a Varano, potrebbero avere uno spazio più ampio in futuro in questa serie. L'idea di fare correre queste piccole vetture fuori da Monza circolava da tempo tra gli addetti ai lavori della categoria. Ora del varo di un programma con gare riservate alle F. Monza, se ne stanno occupando la Peroni Promotion e l'ingegner Ermolli.

La Fisa ha diramato l'elenco provvisorio degli iscritti ad 1. Challenge Internazionale Turismo che si svolgerà a Monza il 17 ottobre. Sono 47 e tra di essi quasi tutti i migliori specialisti del mondo. La parte del leone la fanno le nazioni che hanno adottato la classe D2: Italia, Gran Bretagna e Francia. La Csaì ha confermato i nomi anticipati da Autosprint, con i «tedeschi» Larini e Nannini. Difficoltoso per i britannici a selezionare otto piloti fra i tanti della serie nazionale. Alla fine sono stati premiati i primi cinque indigeni del campionato più Leslie (nella foto, vincitore dell'ultima gara), Rouse (sempre più competitivo con la Ford) e Gravett. La Francia ha dovuto rinunciare alla candidatura di Jean Alesi, impegnato nel successivo week-end al Gp del Giappone. La sorpresa è la nomina di Jabouille, ma verosimilmente sarà sostituito da Dalmas, come avvenuto nel campionato transalpino dopo la sua nomina a responsabile della Peugeot Sport. Sei i piloti che difenderanno i colori tedeschi, compreso l'alfista del Dtm Danner e Stuck, che quest'anno ha corso pochissimo; è tramontata la possibilità che la Mercedes realizzasse una o due auto della classe D2. Dal Belgio arriveranno anche Van De Poele e Duez, dal Portogallo Amorin, che guida il campionato, dalla Svizzera il collaudatore della Williams Alain Menu, mentre il Venezuela ha iscritto Cecotto. Un solo pilota per Nuova Zelanda (è Radisich,



PER ORA SONO ATTESI 47 PILOTI A MONZA

Gli iscritti dell'Europeo Turismo

protagonista del campionato britannico) e Sudafrica (sarà Joubert e non Mike Briggs che domina con l'Opel Astra). Ancora da definire le auto affidate agli specialisti australiani: Brock e Skaife guidano le Holden Commodore e Longhurst una Bmw M3, non rispondenti alle nor-

me D2. Infine c'è il ceco Bervid (pilota privato nel Dtm) e gli sloveni Suster e Pirjevec; quest'ultimo dovrebbe guidare la Vauxhall che usa Graziano Rossi nel Super-Turismo. Pur in attesa di adesioni da Olanda e Scandinavia, gli iscritti sono meno del previsto, tanto che la Fisa po-

trebbe consentire alle nazioni leader di portare altri piloti, rimettendo in ballo le candidature di Ayles, Baldi, Giroix (Seat), Harvey (Renault) e Watts (Mazda). Se quest'ultimo non dovesse essere ammesso, la Casa giapponese potrebbe affidare la Xedos 6 a uno degli australiani.

CHALLENGE INTERNAZIONALE TURISMO FIA

AUSTRALIA

Tony Longhurst
Mark Skaife
Peter Brock

BELGIO

Eric Bachelart Peugeot 405 Mi16
Marc Duez Bmw 320i
Eric Van De Poele Nissan Primera Gte
Renaud Verreydt Toyota Carina E
Philip Verellen Toyota Carina E

FRANCIA

Laurent Aiello Bmw 318i
Marc Sourd Audi 80 Quattro
Philippe Gache Alfa Romeo 155 Ts
Christophe Bouchut Peugeot 405 Mi16
Jean-Pierre Malcher Bmw 318i
Jean-Pierre Jabouille Peugeot 405 Mi16
(o Yannick Dalmas)
Alain Cudini Opel Vectra Gt
Paul Belmondo Opel Vectra Gt

GERMANIA

Joachim Winkelhock Bmw 318i

Alexander Burgstaller Bmw 318i
Hans-Joachim Stuck Audi 80 Quattro
Frank Biela Audi 80 Quattro
Christian Danner Alfa Romeo 155 Ts
Franz Engstler Alfa Romeo 155 Ts

GRAN BRETAGNA

Steve Soper Bmw 318i
John Cleland Vauxhall Cavalier Gsi
Kieth O'Dor Nissan Primera Gte
Julian Bailey Toyota Carina E
Will Hoy Toyota Carina E
David Leslie Vauxhall Cavalier Gsi
Robb Gravett Peugeot 405 Mi16
Andy Rouse Ford Mondeo Si

ITALIA

Ivan Capelli Nissan Primera Gte
Stefano Modena Bmw 318i
Gabriele Tarquini Alfa Romeo 155 Ts
Roberto Ravaglia Bmw 318i
Emanuele Pirro Bmw 318i
Alessandro Nannini Alfa Romeo 155 Ts
Nicola Larini Alfa Romeo 155 Ts
Fabrizio Giovanardi Peugeot 405 Mi16

NUOVA ZELANDA

Paul Radisich Ford Mondeo Si

PORTOGALLO

Ni Amorin Opel Astra Gsi

REPUBBLICA CECA

Vaclav Bervid Bmw

(o Josef Kopecky)

SLOVENIA

Dagmar Suster

Stojan Pirjevec

SUDAFRICA

Deon Joubert Bmw 318i

SVIZZERA

Bernard Thuner Peugeot 405 Mi16

Alain Menu Renault 19 16V

VENEZUELA

Johnny Alberto Cecotto Bmw 318i

MENTRE LARINI PROSEGUE I COLLAUDI

Anche al Mugello Nannini sulla 155

Alessandro Nannini, dopo l'apparizione di Pergusa, sarà di nuovo impegnato nel SuperTurismo italiano con l'Alfa 155 Ts al Mugello. Invece l'altro portacolori dell'Alfa nel Dtm, Nicola Larini si concentrerà sui collaudi dell'Alfa D2 che sarà impegnata nel Challenge di Turismo di Monza. A proposito di test in vista della superfinale delle Turismo, va detto che dal 18 al 21 settembre gran parte dei protagonisti dell'appuntamento monzese saranno impegnati in una serie di prove sulla pista lombarda, a questo proposito va segnalato che le Case ufficiali si stanno accordando per un calendario tale da non affollare troppo la pista.



PHOTO4

CATELLANI

IL CANTANTE IN PISTA

Masini fa il «Turista»

Nel mondo delle corse d'auto ha fatto la sua prima apparizione un altro personaggio dello spettacolo. Il cantante Marco Masini, nella foto a lato con Tamara Vidali, spinto dal collega Dodi Battaglia, da tempo presente nel Turismo, ha provato a Varano una Renault 5 Gt Turbo del team

Cantarelli Biesse in occasione delle prove libere della gara Club recentemente disputata sulla pista parmense. Il contatto del cantante fiorentino è stato estremamente positivo e un suo coinvolgimento nelle gare di Turismo, sulle orme dell'amico Dodi Battaglia, pare imminente.



L'EX TECNICO DI F.1 NEL SUPERTOURISME

Programma francese per Nardon con l'Alfa



ACTION

Test di F.3000 per Crinelli

Proprio dopo la conclusione del campionato internazionale di F. 3000, Patrick Crinelli muoverà i primi passi alla guida di una monoposto di questa categoria. Il pilota romano il 12 ottobre proverà infatti una Reynard-Cosworth del team Vortex. I contatti presi da Crinelli in occasione della gara del Nürburgring, come si vede, stanno dando i primi frutti. Quanto alle prospettive future, il proprietario della Vortex, Henni Vollemberg, sta valutando la possibilità di fare correre Crinelli già nel '94 in F. 3000.

Non sono solo i piloti ex-F.1 a trovare lavoro nel Turismo, ma anche i tecnici. Maurizio Nardon, che fino allo scorso Gp del Canada ha lavorato alla Ligier come responsabile della vettura di Brundle, è stato assunto dall'Alfa Romeo. La notizia era nell'aria, visto che Nardon era già stato aggregato come ospite alle spedizioni Alfa di Imola, Varano e Misano (SuperTurismo) e Diepholz (Dtm), e il debutto ufficiale è avvenuto nell'appuntamento del SuperTurismo a Pergusa dove ha curato la vettura di Nannini. A lui sarà affidata nel '94 la responsabilità del programma ufficiale che vedrà le 155 Ts del Biscione tentare l'assalto al SuperTourisme francese, serie nella quale con ogni probabilità il pilota di punta della Casa di Arese dovrebbe essere Gabriele Tarquini, nella foto assieme appunto a Nardon. Per il tecnico trentino è un ritorno in seno al Gruppo Fiat, dopo aver lavorato per diverso tempo alla Ferrari.

PROSPETTIVE

Per rendere difficile l'ingresso di nuovi motoristi, giapponesi in particolare, la IndyCar ha varato ancora nuove norme

MARCO RAGAZZONI

Nuove regole protezionistiche sono state introdotte in IndyCar con il chiaro obiettivo di prevenire una possibile invasione nella serie americana da parte dei costruttori giapponesi di motori. Dopo l'annuncio, a inizio anno, dell'obbligo per i motoristi intenzionati a fare il loro ingresso nella serie di equipaggiare almeno tre vetture appartenenti a due team diversi, ora è arrivata infatti un'altra norma supplementare: si tratta della necessità di possedere almeno una franchise della IndyCar per fruire del diritto a prendere punti e ottenere i premi di gara. Le franchise sono una sorta di azioni (o quote di partecipazione) dell'associazione IndyCar e ognuna dà diritto a un voto in sede di riunione dell'associazione medesima, che sovrintende all'attività gestionale e di programmazione della serie americana. Attualmente esistono 24 franchise divise fra i 16 proprietari di team fondatori della IndyCar, oggi partecipanti al campionato. In particolare ne possiedono due ciascuno i team Haas-Newman (importatore tra l'altro delle vetture Lola) e Penske (costruttore delle omonime monoposto). E poiché proprio queste due squadre (che hanno evidenti propri interessi commerciali e mira-

no pertanto a mantenere la Formula IndyCar in un «regime conservativo») siedono entrambe nel consiglio direttivo ristretto della IndyCar (cioè composto da soli 5 rappresentanti dei proprietari), è dunque anche evidente la «provenienza ideologica» della suddetta norma supplementare. Se tale nuova regola protezionistica non pare comunque possa costituire un problema per la Honda, che il prossimo anno farà il proprio ingresso nella serie equipaggiando il team Rahal-Hogan, già proprietario di franchise, i timori potrebbero invece sussistere per la Toyota, che sta programmando un debutto per il '95. Questo ingresso dovrebbe infatti avvenire tramite l'uomo chiave negli Usa, Dan Gurney, che da anni gestisce i programmi in America della Casa giapponese. Ma Dan Gurney, che con il suo team Eagle-Toyota e i piloti Fangio jr. e Parnelli Jones sta dominando in Imsa, non possiede però un team in F. Indy... Sempre in questi giorni è stato inoltre deciso che tutti i motoristi già presenti in IndyCar dal '94 dovranno impegnarsi a equipaggiare almeno 8 vetture e che il costo dei propulsori non potrà essere incrementato oltre il 10% rispetto a quello attuale.



La Honda, poiché legata al team di Rahal, non avrà problemi in F. Indy



DTM
GARA ALL'AVUS

Mercedes ritrova l'orgoglio

A Berlino la Casa di Stoccarda conquista il successo in entrambe le corse con Asch, mentre Danner è protagonista tra gli alfisti

CESARE MARIA MANNUCCI

BERLINO — È finita a torte in faccia sul podio, tra Nicola Larini e Klaus Ludwig. Una maniera opportuna per sdrammatizzare una giornata caratterizzata da una grande tensione iniziale. Era nervoso Larini per non essere riuscito durante le prove a raggiungere una messa a punto accettabile, rendendosi inoltre conto che la zavorra penalizzatrice di 50 kg lo regolamentare oltre misura. Era teso Schneider, arrivato all'ultimo appuntamento solo con la forza della disperazione. Era furioso Ludwig, che quando incontrava i piloti Alfa nel paddock si girava dall'altra parte. Gli uomini della Mercedes sembravano allo sbando. Come negli ultimi giorni del terzo



PHOTO4

Nella foto grande, Asch, autore di una doppietta all'Avus. A lato, Ludwig e Nannini: il tedesco è stato messo ko da Danner nella seconda gara quando era leader mentre l'italiano, poleman, ha perso il comando nella prima per un errore al box Alfa. In basso, Thiim

MOTORE 6 CILINDRI PER LA NUOVA «C»

Stella ambiziosa

BERLINO — Al Salone di Francoforte c'era una show car, al circuito dell'Avus un modellino. Si fa attendere la nuova Mercedes Classe C. Su questo progetto sono indizzate tutte le speranze della Casa tedesca per il prossimo anno. Progettato dalla «troika» Fischer, Ramler e Lepler. Il nuovo modello punta tutto sull'elettronica. Saranno ulteriormente sviluppati i sistemi Abs per il controllo della frenata e Asr per la trazione e Abc per la gestione delle sospensioni attive. Rispetto alla attuale 190 E ci sarà la novità dell'albero di trasmissione in carbonio per il contenimento del peso e la riduzione delle masse rotanti. Da ricordare che la Mercedes è depositaria di un brevetto mondiale per l'accoppiamento della fibra di carbonio all'acciaio, da sempre «punto critico» nella soluzione degli alberi di trasmissione in materiale composito. Il nuovo 6 cilindri non offrirà una maggiore potenza rispetto all'ultima evoluzione del 4 in linea, della 190 E, ma un arco di utilizzazione migliore. Il cambio del tipo sequenziale sarà a 6 marce. Norbert Auh ha dichiarato che il costo per allestire la nuova Classe C versione D1 sarebbe stato analogo per preparare una D2, una affermazione che certamente non risponde alla verità considerando la grandissima quantità delle componenti elettroniche che caratterizzano nel '94 questa categoria. In merito alla divisione D2, Auh non ha escluso un futuro impegno Mercedes ma non è apparso molto entusiasta della categoria, ad eccezione forse del campionato inglese. I primi collaudi della nuova Classe C D1 inizieranno a novembre. Confermata la suddivisione tra le squadre Amg e Zakspeed, la Mercedes ha anche confermato ufficialmente gli attuali piloti: un annuncio più che altro «politico» in quanto almeno due driver potrebbero essere «scaricati» alla squadra privata Junior Team. La Mercedes è ancora alla ricerca di un terzo leader da affiancare a Ludwig e a Schneider. ■

COCKPIT

Reich, quando Hitler sbandierava la possibilità dell'arma segreta, l'Amg puntava tutto sul futuro legato alla nuova vettura per il '94. Non parlavano d'altro, i tedeschi, consci che la realtà che stavano vivendo non poteva offrire molto. In mezzo la città di Berlino, e il suo cielo plumbeo, il suo atipico e scialbo circuito: due rettilinei autostradali raccordati da due curve a differenziale raggio. Nessun interesse tecnico tranne la constatazione che la soluzione dell'Abs dava alla vettura della Stella un vantaggio enorme in fase di frenata. In questo scenario, quasi da guerra fredda, Nicola Larini ha ottenuto il successo più prestigioso della sua carriera. Non ha nemmeno esultato più di tanto, solo qualche lacrimuccia

quando è stato abbracciato da Giorgio Pianta, forse perché sapeva che il «grosso» del lavoro lo aveva fatto due settimane prima con la corsa capolavoro di Singen. Nella prima gara, Nicola ha corso al risparmio, stando bene attento a non sbattere a causa della pioggia che ha condizionato le fasi iniziali. Ad un certo momento, in virtù delle soste per il cambio gomme, si era trovato pure in testa. In quell'occasione però Nicola non ha opposto la minima re-

COCKPIT



sistenza a Ludwig e Asch, correndo costantemente con un occhio alla sua posizione e l'altro su quella di Schneider. Con il sesto posto finale, il campionato Dtm edizione '93 è andato definitivamente in archivio e l'unico interesse è adesso legato alla classifica riservata ai Costruttori che vede per il momento la Mercedes in testa con quattro punti di vantaggio sull'Alfa. La felicità di Larini ha fatto da contrasto con la rabbia di Nannini, autore della sua

miglior corsa da quando si è dedicato a tempo pieno alle gare Turismo. Alessandro era imprevedibile per tutti, aveva un consistente vantaggio che si è però polverizzato nel primo cambio gomme, quando ai box dell'Alfa, hanno compiuto il primo vero grave errore dall'inizio dell'anno. Al momento di attivare il martinetto pneumatico si sono persi secondi preziosi prima di accorgersi che le bombole dell'aria compressa erano chiuse. Quando Sandro è ripartito la corsa era ormai compromessa, e il dechappamento del pneumatico a gara terminata è parsa un'ulteriore beffa. Un vero peccato perché mai avevamo visto Nannini così competitivo. Aveva ottenuto la pole, comandava con una facilità disarmante. Nella

seconda gara ha abbandonato subito per la rottura della trasmissione, e la speranza di un successo salva stagione adesso sono appese solo alla gara di Hockenheim. Dalle disgrazie di Nannini e di Ludwig nella seconda gara, ne ha approfittato Roland Asch, che ha ottenuto una bellissima doppietta. Il tedesco ha corso sempre alla sua maniera, ben attento a non commettere errori, impostando la gara con estrema regolarità. Una tattica che alla fine ha dato i suoi frutti. Asch ha ottenuto il piatto pieno della posta, ma in nessuna delle due gare è stato il più veloce. Poteva essere la volta buona di Danner, finalmente più aggressivo del solito. Il tedesco, così come Ludwig, che ha terminato anzitempo con la

box

Per la Calibra Opel cerca piloti e team

Sono in fase di definizione i programmi della Opel, per il Dtm '94. I piloti che affiancheranno Rosberg e Reuter non saranno necessariamente tedeschi. Walter Tressen vuole indirizzarsi verso una scelta il più europea possibile. Degli attuali piloti Opel il solo Strycek sembra avere qualche possibilità. La Casa tedesca deve anche — come prescrive il regolamento — trovare un'altra squadra per la gestione delle altre due Calibra. Si è proposto il team Kissling ma non pare offrire le sufficienti garanzie. Al limite Joest potrebbe occuparsi di tutte e quattro le vetture ricorrendo, come già l'Amg, all'escamotage dei due sponsor differenti.

■ **NANNINI.** La «linguaccia» di Alessandro Nannini ha colpito ancora. Pochi minuti prima che iniziassero le prove, la televisione tedesca ha trasmesso le immagini dell'incredibile collisione tra Berger e Alesi, nelle prove del Gp d'Italia. Larini, in predicato di guidare in Portogallo per le precarie condizioni di Berger, è apparso molto colpito dall'incidente. «Meglio così — gli ha detto Nannini —. In Portogallo sei sicuro di correre. Non vedi che Berger ha picchiato dalla parte buona?».

■ **COPPA FIA.** Nella divisione D2 del Turismo internazionale è lotta aperta per le modifiche che Max Mosley vuole introdurre per la Coppa del mondo Fia di Monza. Il presidente della Federazione internazionale vuole infatti sopprimere il «labbro» supplementare inferiore-anteriore applicato da Alfa, Peugeot e Nissan per raffreddare i freni. Una decisione sconcertante dal momento che questa modifica era stata avallata dalla stessa Federazione con tanto di documenti firmati. Dietro questa decisione ci sarebbe la «longa manus» della Bmw, da sempre in ottimi rapporti con il presidente della Fia. Alfa e Peugeot hanno minacciato di ricorrere alla giustizia ordinaria se sarà preso un provvedimento del genere.

■ **RETE.** Un po' di Nascar nel Dtm. All'Avus, per la prima volta, l'Ons ha autorizzato l'uso delle retine da applicare al vetro del pilota, come nelle Stock-Car.

sua vettura distrutta mentre si trovava al comando, devono «ringraziare» ancora una volta le scorrettezze oltre ogni limite di Van Ommen. Questa volta il tedesco ha colmato la misura. Doppiato di un giro, ha reso la vita impossibile sia a Danner che a Larini. La stessa tampionata tra Danner e Ludwig è stata propiziata proprio dall'ottusità di Van Ommen che invece di mettersi in disparte, ha tirato la

staccata limite a Danner con il risultato di coinvolgere Ludwig nella collisione. Poteva essere finita e invece Van Ommen ha offerto ancora il peggio del suo repertorio facendo perdere ai due piloti Alfa ben cinque secondi. Asch che era ormai in procinto di essere superato, è tornato a distanza di sicurezza per la Mercedes, che ha ottenuto una doppietta dal sapore, però, del brodino.



LA CRONACA □ ERA SCATTATO DALLA POLE

Nannini fuga proibita

BERLINO — Comincia a piovere e il direttore di gara comunica che in caso di asfalto molto bagnato la corsa sarà sospesa in quanto la pista ha un pessimo drenaggio. A sorpresa Nannini decide di partire dall'interno e la sua scelta si rivela azzeccata. Il senese «vola», dopo due giri ha 3 secondi su Thiim a sua volta inseguito da Ludwig, Asch, Van Ommen e Francia. Larini occupa l'8. posizione, Thiim cede presto a Asch e Ludwig. Al 10. giro si ritira Francia per la rottura del motore. Il vantaggio di Nannini sale a oltre 10" mentre la pista inizia ad asciugarsi rapidamente. Ludwig e Schneider sorpremono tutti anticipando la sosta per il cambio

gomme. Si fermano al 18. passaggio, imitati poi da Asch e 4 giri dopo da Nannini. Il toscano però perde moltissimo tempo a causa del martinetto pneumatico che tarda ad attivarsi. Riparte in 9. posizione, ma la corsa è ormai compromessa. I giochi delle soste proiettano Larini al comando, ma il toscano si ritrova tra le mani una vettura dall'assetto precario e deve cedere immediatamente a Asch e Ludwig, velocissimi con i pneumatici slick. Per l'Alfa si mette male, anche se il titolo è ormai vinto. Danner occupa la 3. posizione ma poi deve cedere a Schneider. Asch e Ludwig danno vita ad un appassionante duello, sempre distanziati da pochi centesimi. Vince

Asch, più incisivo nei doppiaggi. Ha smesso di piovere e la pista è asciutta quando scatta la 2. manche. Asch va in testa seguito da Ludwig, Danner e Schneider. Al 2. giro Danner con una sola manovra supera i due della Mercedes e diventa leader. Si ritira Nannini per rottura della trasmissione e si ferma ai box Van Ommen con il paraurti penzolante. Al 7. giro Ludwig torna al comando mentre Larini, 4., sta rinvenendo sul terzetto di testa. Si ritira Schneider per noie al portamozzo. Ludwig doppia Van Ommen che inizia una lotta insensata contro Danner. Più volte il pilota dell'Alfa cerca di passare ma trova sempre la «porta» chiusa. Al 20.

giro forza i tempi, allunga la staccata ma al momento di fermare blocca le ruote e finisce violentemente contro l'incolpevole Ludwig: la Mercedes è distrutta mentre Danner riesce a continuare, sebbene con la portiera, e soprattutto col telaio, deformati. Van Ommen gli è tornato davanti, il tedesco fa di tutto per consentire al compagno di squadra Thiim di recuperare sulle due Alfa. Quasi ci riesce e in un paio di curve Larini è preso in mezzo alle due Mercedes-Zakspeed. Per liberarsi di Van Ommen i due piloti Alfa perdono altri 5" e Asch torna imprevedibile. Dalle retrovie entusiasma la rimonta di Francia, risalito al 5. posto. Negli ultimi passaggi Danner tenta una rimonta impossibile. Arriva in scia ad Asch ma senza mai provare un reale sorpasso. L'arrivo è in volata mentre Larini rallenta per andare comunque sul podio: è campione. Dietro la lavagna finisce la Mercedes.



AUTO SPRI NT

NEL PROSSIMO NUMERO

il poster di Larini



Terzo nella prima gara, Bernd Schneider, a lato, è stato poi costretto al ritiro nella seconda. A lato, il 20enne tedesco Alexander Grau, in evidenza all'Avus con la 190E dello Junior team Mercedes. In basso, Larini ha conquistato il titolo affrontando le due corse a Berlino con la Alfa 155 V6 «muletto»

fotografieCOCKPIT



A MONZA CON LE ALFA 155 V6

Sfida piloti e centauri

BERLINO — La data del 19 ottobre si appresta a diventare un autentico festival Alfa Romeo. In occasione della Coppa del mondo Fia per le vetture della divisione D2, si sfideranno a Monza ben dodici tra Alfa 155 V6 Ti e Gta affidate a piloti di auto e moto. Ci saranno otto vetture in versione Dtm per Larini, Nannini, Danner, Tarquini e i centauri Cadalora, Schwantz, Gardner e Spencer. Sulle 155 Gta modello usato lo scorso anno nel campionato italiano SuperTurismo, correranno invece Gache, Francia, Engstler e Tamara Vidali. Una esibizione, questa del Biscione, che si annuncia molto interessante in quanto le 155 Gta riviste nella flangia per il turbo, non partono battute rispetto alle 155 V6 Ti del Dtm '93. Novità anche per l'ultima gara del campionato Tedesco: potrebbero essere 6 le Alfa che infatti sta terminando la preparazione della vettura per Gianni Giudici che debutterà così ad Hockenheim. Il pilota milanese gestirà poi la nona 155 nel Dtm '94, non più con il team Schubel ma con la propria squadra. La presenza di Tamara Vidali è invece sfumata per il fatto che la ragazza veneta non è iscritta al Dtm '93, quindi la sua partecipazione è stata proibita dall'Ons. La Vidali potrebbe essere una dei piloti che il prossimo anno guideranno le 155 private date in gestione alla squadra tedesca.

DTM '93



AVUS BERLIN GRAND PRIX

Berlino (Germania), 12 settembre 1993
17. e 18. prova del campionato tedesco Turismo

COSÌ (IN 31) AL VIA

Alessandro Nannini (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 56"84	Kurt Thilm (Mercedes 190E) 56"87
Jorge Van Ommen (Mercedes 190E) 56"95	Giorgio Francia (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 57"47
Klaus Ludwig (Mercedes 190E) 57"50	Nicola Larini (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 57"54
Christian Danner (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 57"56	Roland Asch (Mercedes 190E) 57"73
Bernd Schneider (Mercedes 190E) 58"07	Volker Strycek (Opel Omega) 58"51
Sandy Grau (Mercedes 190E) 58"92	Ellen Lohr (Mercedes 190E) 58"99
Olaf Manthey (Mercedes 190E) 59"13	Josef Venc (Bmw M3) 59"87
Uwe Alzen (Mercedes 190E) —	Gerd Ruch (Ford Mustang 5.0 Gt) 58"32
Armin Hahne (Bmw E36-Linder) 58"52	Herald Becker (Bmw M3) 58"65
Carsten Struwe (Bmw M3) 58"98	Stig Amthor (Mercedes 190E) 59"10
Marc Gindorf (Bmw M3) 59"44	German Tauber (Bmw M3) 59"65
Jürgen Feucht (Ford Mustang 5.0 Gt) 59"71	Georg Severich (Bmw M3) 59"71
Achille Voltolina (Bmw M3) 1'00"65	Hermann Duller (Bmw M3) 1'00"72
Armin Bernhard (Mercedes 190E) 1'00"75	Werner Lenk (Bmw M3) 1'00"84
Franz Engstler (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 1'01"91	Jürgen Ruch (Ford Mustang 5.0 Gt) 1'08"97
Vaclav Bervid (Bmw M3) —	

1. GARA

- Asch (Mercedes 190 E) 37 giri in 38'34"43 alla media di 152,596 kmh
 - Ludwig (Mercedes 190 E) a 1"84
 - Schneider (Mercedes 190 E) a 1"47"87
 - Danner (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 15"17
 - Nannini (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 25"56
 - Larini (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 49"60
 - Alzen (Mercedes 190 E) a 57"75
 - Van Ommen (Mercedes 190 E) a 1 giro
 - Gräu (Mercedes 190 E) a 1 giro
 - Thilm (Mercedes 190 E) a 1 giro
 - G. Ruch (Ford Mustang 500 Gt) a 2 giri
 - Venc (Bmw M3) a 2 giri
 - Strycek (Opel Omega) a 3 giri
 - Becker (Bmw M3) a 3 giri
 - Bervid (Bmw M3) a 3 giri
 - Duller (Bmw M3) a 3 giri
 - Manthey (Mercedes 190 E) a 4 giri
 - Tauber (Bmw M3) a 4 giri
 - Engstler (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 4 giri
 - Severich (Bmw M3) a 4 giri
 - Lenk (Bmw M3) a 5 giri
 - Voltolina (Bmw M3) a 8 giri
 - Struwe (Bmw M3) a 13 giri
 - Lohr (Mercedes 190 E) a 14 giri
 - J. Ruch (Ford Mustang 5.0 Gt) a 15 giri
 - Francia (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 26 giri
 - Feucht (Ford Mustang 5.0 Gt) a 26 giri
 - Hahne (Bmw E36-Linder) a 30 giri
 - Bernhard (Mercedes 190 E) a 31 giri
 - Gindorf (Bmw M3) a 32 giri
 - Amthor (Mercedes 190 E) a 35 giri
- Giro più veloce: Nannini (Alfa Romeo 155 V6 Ti) in 57"24 alla media di 166,037 kmh

2. GARA

- Asch (Mercedes 190 E) 38 giri in 36'31"63 alla media di 166,590 kmh
 - Danner (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 0"33
 - Larini (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 3"98
 - Thilm (Mercedes 190 E) a 5"31
 - Francia (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 35"50
 - Gräu (Mercedes 190 E) a 43"02
 - Alzen (Mercedes 190 E) a 48"10
 - Manthey (Mercedes 190 E) a 55"25
 - Becker (Bmw M3) a 1 giro
 - Van Ommen (Mercedes 190 E) a 1 giro
 - Strycek (Opel Omega) a 1 giro
 - Venc (Bmw M3) a 1 giro
 - Struwe (Bmw M3) a 1 giro
 - Amthor (Mercedes 190 E) a 1 giro
 - Bervid (Bmw M3) a 1 giro
 - Gindorf (Bmw M3) a 2 giri
 - Duller (Bmw M3) a 2 giri
 - Tauber (Bmw M3) a 3 giri
 - Engstler (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 4 giri
 - Lenk (Bmw M3) a 4 giri
 - J. Ruch (Ford Mustang 5.0 Gt) a 13 giri
 - Ludwig (Mercedes 190 E) a 19 giri
 - Schneider (Mercedes 190 E) a 19 giri
 - Voltolina (Bmw M3) a 19 giri
- Giro più veloce: Larini (Alfa Romeo 155 V6 Ti) in 56"48 alla media di 168,271 kmh

	ZOLDER 4/4		HOCKENHEIM 18/4		NURBURGRING 2/5		WUNSTORF 16/5		NURBURGRING 10/6		NORISRING 27/6		DIEPHOLZ 8/8		SINGEN 29/8		AVUS 12/9		HOCKENHEIM 19/9		TOTALE PUNTI	
	1*	2*	1*	2*	1*	2*	1*	2*	1*	2*	1*	2*	1*	2*	1*	2*	1*	2*	1*	2*	1*	2*
1. Larini	20	20	2	15	20	—	20	—	20	20	20	20	20	15	6	12	—	—	—	—	—	251
2. Asch	12	10	15	10	10	12	6	10	4	—	8	15	20	8	—	6	20	20	—	—	—	186
3. Schneider	—	2	20	20	15	15	4	6	8	8	—	—	15	8	15	20	12	—	—	—	—	166
4. Ludwig	10	4	—	12	12	20	8	12	15	12	—	8	12	15	8	—	15	—	—	—	—	163
5. Danner	15	15	3	6	6	—	10	8	6	15	12	12	4	—	6	10	10	15	—	—	—	153
6. Thilm	3	6	12	8	8	8	12	20	2	—	3	—	8	3	4	8	1	10	—	—	—	116
7. Francia	4	—	8	—	2	—	—	15	3	8	10	3	6	12	10	12	—	—	—	—	—	97
8. Nannini	—	12	—	3	1	10	15	—	10	10	—	—	—	12	—	8	—	—	—	—	—	81
9. Van Ommen	8	8	10	1	3	—	—	—	12	—	15	10	2	—	—	3	3	1	—	—	—	78
10. Lohr	6	3	—	4	4	—	—	—	—	—	8	—	10	10	—	—	—	—	—	—	—	43

Supersprint
S C A R I C H I S P O R T I V I

DTM
LARINI CAMPIONE

Il Kaiser sono io

L'alfiere dell'Alfa è stato incoronato campione proprio a Berlino sullo storico tracciato dell'Avus. Il pilota toscano ripercorre le tappe che lo hanno portato al successo facendo interessanti paralleli con le fasi più significative della sua carriera.

CESARE MARIA MANNUCCI

BERLINO - Rispetto al tracciato degli anni Trenta è stato modificato, accorciato, reso più sicuro. Il nome dell'Avus suscita però sempre grandi ricordi, forti emozioni. I «grandi» degli anni Trenta vi hanno scritto pagine mitiche della storia delle corse. Su questo tracciato Nicola Larini ha ottenuto il successo più prestigioso della carriera: «Non sono un pilota che ha vinto tanto, ma non posso certo paragonare la vittoria nel Dtm con il successo nel Super-Turismo tricolore o nel campionato italiano di F. 3. Direi che il titolo della F. 3 ha però alcune analogie con la vittoria nel campionato tedesco. Sia allora come oggi nessuno mi prendeva sul serio, nessuno mi inseriva tra i reali protagonisti. L'Alfa poi in Germania aveva una reputazione pessima a livello tecnico. La Mercedes sembrava invincibile, i suoi piloti erano considerati i "mostri" del Turismo. Se penso ai commenti che sentivo all'inizio di campionato, adesso mi viene proprio voglia di ridere».

— Tra il Turismo italiano e quello tedesco hai trovato una sensibile differenza nel livello dei piloti impegnati?

«Per quanto riguarda il ritmo dei primi, i campionati si equivalgono. La corsa di Turismo più dura della mia vita resta quella che feci a Monza, nel '91, con l'Alfa 75. Contro Roberto Ravaglia fu una lotta terribile. Sotto il diluvio, sempre con il coltello tra i denti. Nel Dtm le vetture sono più impegnative da guidare per via delle prestazioni, ma i migliori piloti dei singoli campionati nazionali potrebbero correre senza nessuna difficoltà».

— All'Alfa Romeo hai ritrovato Antonio



Con il doppio successo sul circuito lungo del Nürburgring Nicola Larini, sopra e nell'altra pagina, per i tedeschi è diventato un super-pilota

Tomaini. La vostra sembra essere una collaborazione perfetta...

«Ho cominciato a lavorare con Tomaini ai tempi dell'Osella in F. 1. Mi ha insegnato molte cose. Mi ha fatto molto piacere ritrovarlo all'Alfa già nel '92. Ha dimostrato di essere un ottimo tecnico perché si è adattato molto bene alla mentalità di lavoro del Turismo, che è sensibilmente diversa dalla F. 1. A quei tempi Tom era estremamente meticoloso, quasi maniacale per il mezzo millimetro di differenza. Quest'anno a Wunstorf ho vinto una gara con una sospensione rotta e un ammortizzatore bloccato. In quell'occasione Tomaini si è adattato molto bene all'emergenza, capendo che la precisione millimetrica della F. 1 non è necessaria nelle gare Turismo».

— Che giudizio puoi dare dei piloti della Mercedes?

«Per mia fortuna non sono mai stato coinvolto in contatti diretti, anche perché spesso me ne sono andato in testa subito dopo il via. I miei compagni invece si sono spesso lamentati di Ludwig e Van Ommen. Caratterialmente mi sono trovato bene con Schneider, è un signore. Un pilota molto veloce che però deve migliorare nella costanza di rendimento. Mi dispiace che Ludwig si sia lasciato andare ad apprezzamenti poco gentili nei miei confronti dopo la vittoria del Nürburgring. Poverino, lo capisco. Prima del via, in conferenza stampa aveva detto che non avevo nessuna possibilità di vincere, mentre lui un giro di pista poteva farlo anche con la benda sugli occhi...».

— Il Nürburgring, il Nürburgring. Per i tedeschi non sembra esistere altro. Non credi

che qualificare una Lambo in sesta fila al Gran Premio di Adelaide sia in realtà una cosa più difficile...

«Sono pienamente d'accordo. Così come era più difficile passare le prequalifiche in F.1 giocandosi tutto in cinque minuti su piste mai viste, oppure portare un'Osella in terza posizione al Gp del Canada a pochi giri dalla fine. Al Nürburgring non mi sembra di aver fatto nulla di straordinario, solo adesso comincio a rendermi conto dell'importanza che la mia impresa ha avuto per i tedeschi. Certo, si tratta di un circuito molto impegnativo, ma in vita mia ne ho viste di peggio...».

— Da quando hai capito che l'Alfa puntava esclusivamente su di te per vincere il campionato?

«Da Norimberga, quando mi è stata assegnata la vettura con l'assetto ribassato di tre centimetri, che era disponibile in un solo esemplare. In quell'occasione anche il mulletto è stato regolato permanentemente sulle mie caratteristiche. È stata però una conseguenza obbligata guardando la classifica di campionato. Sino a Norimberga non c'erano stati ordini di squadra, basta pensare alla gara di Hockenheim. Sino a Norimberga, Francia, Nannini e Danner sono stati liberi di fare la loro gara. Dopo, quando si è presentata l'occasione, mi hanno aiutato».

— A guardare il modo con cui hai dominato il campionato, si direbbe che l'Alfa era nettamente superiore alla Mercedes. Ma lo era davvero?

«Non credo. Il nostro motore aveva qualche cavallo in più, ma il regolamento ci penalizzava con cento chili in più sul peso minimo. La potenza alla ruota direi che era analoga, e spesso in velocità massima loro ci erano superiori. La trazione integrale è stato un vantaggio sui circuiti non permanenti, dove l'asfalto era scivoloso e offriva scarsi valori di aderenza. Non a caso su questi tracciati il giro più veloce in gara è stato spesso migliore di quello in prova. La presenza delle quattro ruote motrici direi che si compensava con l'Abs che avevano i piloti Mercedes. Un grande vantaggio, che permetteva di frenare con la macchina già coricata per la curva. La nostra vettura era anche più rigida e impegnativa per il fisico. Sotto quest'ottica le sospensioni attive e l'Abs che avremo nel '94, mi fanno essere molto ottimista».

— Gerhard Berger ha detto che alla Ferrari c'è libero il posto di collaudatore...

«Ho l'impressione che Gerhard non conosca bene la situazione. Montezemolo mi ha già confermato, chiedendomi anche se voglio essere coinvolto nel programma Ferrari-Imsa».

— A chi dedichi questa vittoria nel Dtm?

«A due persone, Mauro Forghieri e Jean-Pierre Paoli, direttore sportivo della Ligier ai miei tempi. Il primo ha detto all'epoca della Lambo che di messa a punto non capivo nulla, il secondo ha voluto rompere un contratto già firmato, danneggiando irrimediabilmente la mia carriera in F. 1. Questa mia vittoria la dedico a loro e alla loro grande competenza...».



a cura di PIETRO GASPARRI

SALITA PEDAVERNA

Per Nesti è l'ottava

PEDAVERNA — Ottavo successo consecutivo di Mauro Nesti nel Campionato Italiano assoluto della montagna che ha fatto tappa alla Pedavena-Croce D'Aune. Il pistoiese ha regolato Danti e il sorprendente Alessandro Fassina, sul terzo gradino del podio con l'Alfa 155.

SALITA

Pedavena (Bi), 12 settembre 1993
Classifica assoluta: 1. Nesti (Lucchini-Bmw) in 3'55"27 alla media di 123.943 kmh; 2. Danti (Lucchini-Alfa Romeo) a 5"90; 3. Fassina (Alfa 155-Gta) a 14"19; 4. Castellini (Lucchini-Alfa Romeo) a 16"27; 5. «Susy» (Ford Escort Cosworth) a 17"95; 6. Bisinelli (Bmw M3) a 19"84.

A MONTEBELLO

Puglisi si conferma

MONTEBELLO IONICO — Michele Puglisi, pilota etneo della Condor Corse, si conferma dominatore in terra calabra, bissando il successo dello slalom di Bagaladi. Al secondo posto Ciro Barbaccia.

SLALOM

Montebello Ionico (Rc), 12 settembre 1993
Classifica assoluta: 1. Puglisi (Fiat X1/9) 158,09; 2. Barbaccia (Fiat X1/9) 159,44; 3. Paffumi (Fiat X1/9) 200,61; 4. Pulvirenti (Fiat X1/9) 200,91; 5. Dragone (Fiat X1/9) 201,09; 6. Pranno (Fiat X1/9) 201,02; 7. Troia (Opel Gte) 203,71; 8. Mucci (Fiat Ritmo 130) 204,88; 9. Suraci (Fiat X1/9) 206,06; 10. Evola (Fiat X1/9) 206,14.

SLALOM DI GELLO

Lasia in Toscana

GELLO — Incontratato successo del pilota sardo Franco Lasia alla 9. edizione dello slalom Gello-Sarripoli. Dietro di lui entusiasmante duello tra: Giani e Nerini, risolto a favore del primo. A Draghetti la vittoria in Gruppo A mentre Orioli si è aggiudicato il Gruppo N.

SLALOM

Gello (Pt), 12 settembre 1993
Classifica assoluta: 1. Lasia (Mp 2000) 154,24; 2. Giani (Fiat X1/9) 163,83; 3. Nerini (Fiat X1/9) 164,81; 4. Denti (Fiat 126 Turbo) 175,64; 5. Villani (Fiat X1/9) 167,05; 6. Draghetti (Peugeot 205 Gti) 168,50; 7. Disperati (A 112) 170,45; 8. Orioli (Renault 5 Gt Turbo) 171,79; 9. Alessandrini (Peugeot 309 Gti) 174,65; 10. Staruggio (Escort Cosworth) 174,84.

CITTA' DI LIVORNO

A Rosati la zona

LIVORNO — Roberto Rosati, in coppia con Becherucci, ha vinto la 17. edizione del rally Città di Livorno. Un doppio trionfo per il pilota pratese (per l'occasione alla guida di una Delta Hf della Art) che con questo successo si aggiudica anche la Coppa Italia 5. Zona.

RALLY 1. SERIE

Livorno, 12 settembre 1993
Classifica assoluta: 1. Rosati-Becherucci (Lancia Delta Hf) in 1.12'42"; 2. Macchi-Scarselli (Peugeot 309 Gti IGv) a 157"; 3. Bertolini-Tumaini (Lancia Delta Hf) a 2'51"; 4. Mecarelli-Barellini (Opel Astra Gsi 16v) a 3'27"; 5. Falleri-Balderi (Bmw M3) a 3'49"; 6. Guarducci-Migliorati (Escort Cosworth) a 4'13".

RICCÒ DEL GOLFO

Cremonesi imbattibile

RICCÒ DEL GOLFO — Sei edizioni sei vincitori diversi sul traguardo di Puzò: stavolta è toccato a Franco Cremonesi davanti a Niosi e Dezza. In Gruppo A successo di Sassi.

SLALOM

Riccò del golfo (Sp), 12 settembre 1993
Classifica assoluta: 1. Cremonesi 1(Federac) 156,86; 2. Niosi (Fiat X 1/9) 157,50; 3. Dezza (Ford escort Rs) 158,92; 4. Moggia (Fiat Uno 60) 159,68; 5. Alomai (Fiat X 1/9) 159,87; 6. Datteri (Fiat X 1/9) 160,34; 7. Arza (A 112) 161,08; 8. Sassi (Vw Golf 16v) 162,07; 9. Giaracca (Fiat X 1/9 - Dallarà) 162,15; 10. Cosentino (Simca Rally R2) 162,64.

AD OGLIASTRO

Signor Catapano

OGLIASTRO CILENTO — Vittoria di Salvatore Catapano su Fiat X1/9 nel 6. Trofeo Cilento. Al secondo posto, staccato di soli 6 centesimi, Bandino; terzo Insigne su Fiat X1/9. Vincitore nel Trofeo Cinquecento Antonio Masullo. Maurizio Angrisani si è classificato primo tra le vetture Gr. N, Franzese in Gr. A.

SLALOM

Ogliastro Cilento (Sa), 12 settembre 1993
Classifica assoluta: 1. Catapano (Fiat X1/9) 169,24; 2. Bandino (Fiat X1/9) 169,84; 3. Insigne (Fiat X1/9) 170,13; 4. Vinaccia (Fiat X1/9) 171,37; 5. Bruno (Fiat 850 Coupé-Cosworth) 174,35.

RALLY VAL VARAITA

Gazzola in volata

SAMPEYRE — È stata ancora una volta appassionante la lotta in questo rally Val Varaita. Roberto Gazzola si è imposto con soli 8" di vantaggio su Pierino Beltrandi. Ottimo terzo posto per il debuttante, sulla Delta, Damilano mentre Benazzo, con il 1. in Gr. N, ha vinto la 2. Zona.

RALLY 1. SERIE

Sampeyre (Cn), 12 settembre 1993
Classifica assoluta: 1. Gazzola-Brazzoli (Lancia Delta Hf) 53'57"; 2. Beltrandi-Gerbardo (Lancia Delta Hf) a 8"; 3. Damilano-Renna (Lancia Delta 16V) a 17"; 4. Cassinis-Necco (Ford Sierra Cosworth) a 56"; 5. Di Stefano-Roberi (Ford Escort Cosworth) a 2'01".

CIVITAVECCHIA

Satta sale alle Terme

CIVITAVECCHIA - Il tagliaritano Marco Satta si è imposto nell'8. edizione della cronoscalata che porta alle Terme Traiane precedendo di 1'24 Baribbi; più staccati Ritacca e Nappi. In Gr. A successo di Ja-coangeli, in Gruppo N, di Urbani.

SALITA

Civitavecchia (Roma), 12 settembre 1993
Classifica assoluta: 1. Satta (Osella Pa9-Bmw) in 4'19"83 alla media di 138,55 kmh; 2. Baribbi (Osella Pa9/90-Bmw) a 1'24; 3. Ritacca (Osella Pa9/90-Bmw) a 3'24; 4. Nappi (Osella-Bmw) a 4'79; 5. «Ricky» (Osella-Bmw) a 9'38.

SALITA DI CEFALÙ

Per Iaria un bel bis

CEFALÙ — Secondo successo consecutivo nella Cefalù-Gibilmanna per Antonio Iaria, al volante di una Osella Pa9. Alle sue spalle, staccato di poco meno di un secondo, ha concluso Ceraolo, attardato dopo aver strisciato contro un muretto. Terzo posto per Palazzo, con la Gisa.

SALITA

Cefalù (Pa), 12 settembre 1993
Classifica assoluta: 1. Iaria (Osella Pa9) in 7'02"27; 2. Ceraolo (Osella Pa9) 7'03"35; 3. Palazzo (Gisa) 7'09"67; 4. Bologna (Osella Pa8) 7'13"43; 5. Anelli (Osella Pa10) 7'29"06; 6. Cacci (Osella Pa9) 7'40"03; 7. Guaiardo (Ford Escort Cosworth) 7'41"80.

ISOLANI VINCE IL TRAGICO RALLY DEL VULTURE

Uscita mortale per De Simone

MELFI — È stato veramente un giorno da dimenticare. Il 9. rally del Vulture è stato infatti funestato da un incidente mortale. Il pilota locale Mauro De Simone, 44 anni, ha perso la vita a seguito dell'uscita di strada della sua Peugeot 205 Gti. Il pilota, in quel momento in testa al Gruppo N, nell'affrontare una curva al termine della quarta prova speciale, ha perso il controllo della vettura che è andata a schiantarsi contro un muretto. Per il povero De Simone non c'era più niente da fare; il decesso è avvenuto sul colpo. Il suo navigatore Gerardo Mossucca di 29 anni, è stato invece trasportato in elicottero all'ospedale di Potenza dove è stato operato alle gambe per le gravi fratture riportate. Tutt'ora i medici lo considerano in prognosi riservata. Nella tragica uscita di strada è rimasto coinvolto anche uno spettatore, un ragazzo di 13 an-

ni; Giuseppe Pannella. Attualmente il ragazzo è ricoverato all'ospedale di Melfi con 60 giorni di prognosi. La gara è stata interrotta dopo la 6. speciale, in quel momento in testa al rally c'era l'equipaggio Isolani-D'Agnolo che così sono risultati vincitori. Al secondo e al terzo posto Perniconi-Manelli e Cascone-Leoni, entrambi gli equipaggi su Lancia Delta 16V.

RALLY 1. SERIE

Melfi (Pz), 12 settembre 1993
Classifica assoluta: 1. Isolani-D'Agnolo (Ford Sierra Cosworth) in 35'52"; 2. Perniconi-Manelli (Lancia Delta Integrale) a 41"; 3. Cascone-Leone (Lancia Delta Integrale) a 58"; 4. D'Andrea-Ierace (Ford Escort Cosworth) a 1'28"; 5. Lavecchia-Stefanelli (Ford Escort Cosworth) a 1'50"; 6. Ciardiello-Ruta (Ford Escort Cosworth) a 2'02"; 7. Poliselli-Bianchi (Ford Escort Cosworth) a 2'15"; 8. Salvatore-Fredducci (Ford Escort Cosworth) a 2'45"; 9. Scolaro-Miranda (Opel Kadett Gsi) a 3'31"; 10. Gagliardi-Sacchi (Ford Escort Cosworth) a 3'52".

SLALOM ILLORAI

Magliona finalmente!

ILLORAI — Finalmente Uccio Magliona (Osella Pa9/90), al terzo tentativo, si aggiudica il primo slalom della carriera. Trentacinque piloti al via, record negativo della stagione isolana. Solamente Angioy (Fiat 500-2000) e Giagu (Beta Montecarlo), classificatisi nell'ordine, avrebbero potuto impensierirlo.

SLALOM

Illorai (Ss), 12 settembre 1993
Classifica assoluta: 1. Magliona (Osella Pa9/90) 128,13; 2. Angioy (Fiat 500-2000) 140,01; 3. Giagu (Lancia Beta Montecarlo) 144,31; 4. Perez G. 147,65; 5. Cuccheddu 147,65.

VST A CAMPODORO

Rullano i Tamburini

CAMPODORO — La quarta prova del Campionato Italiano Vst è stata dominata da Luciano Tamburini che ha così consolidato il suo primato nella classifica generale serie.

VELOCITÀ SU TERRA

Campodoro (Pd), 12 settembre 1993
Classifica assoluta: 1. Tamburini (Proto-Porsche) 10'38"45; 2. Caldaro (Proto-Porsche) 10'54"98; 3. Giacomini (Porsche 3200) 11'23"57; 4. Casalbini N. (Alfa Romeo 1500) 11'44"18; 5. Gallotta (Lancia Delta Integrale) 11'53"94; 6. Catorcini (Lancia Delta Hf) 12'07"13; 7. Benevelli (Fiat Ritmo 130) 12'13"84; 8. Forti (Porsche) 12'17"74; 9. Amatori G. (Fiat X 1/9) 12'19"76; 10. Bada (Fiat X 1/9) 12'20"39.

AUTOCROSS LATINA

Per l'acqua tutti a casa

LATINA — La gara di autocross che si doveva correre sul crossdromo di Latina non si è disputata. Purtroppo proprio all'ultimo momento un terribile temporale ha reso impraticabile la pista allagandola. Gli organizzatori, sia per la sicurezza ma anche per salvaguardare il tracciato, hanno deciso così di sospendere la prova, facendo tornare a casa equipaggi e pubblico, e di rimandare tutto al prossimo 26 settembre. In quella data, è già stato confermato, si disputerà infatti la 5. prova del Trofeo Pontino di autocross.

Le pagine del «Notiziario Csaì» trattano argomenti inerenti ai regolamenti tecnici e sportivi, spiegano le motivazioni del TNA e ospitano quesiti posti direttamente alla Csaì dai licenziati. Tutto ciò, tenendo presente che AUTOSPRINT, da parte sua, continuerà a trattare gli stessi argomenti esprimendo, come sempre, le sue opinioni indipendentemente da queste pagine e in ossequio alla libertà d'informazione.

PROVVEDIMENTI DISCIPLINARI

Decreto n. 13

COMPAGNONI VINCENZO - 6. Rally Valli Bresciane 1993

Mesi due di sospensione licenze sportive (decor. 31/8) per irregolarità tecniche (scarico ad uscita laterale).

Sentenza n. 29

UGOLINI STEFANO e **ROBERTO GIANI** - Rally Valli Genovesi, 25/7/93

Mesi tre di sospensione licenze sportive per comportamento scorretto verso Ufficiali di gara. (Decor. 31/8/93).

Sentenza n. 30

CAPANNA EUGENIA - Civt - Imola, 20/6/93

Mesi tre di sospensione licenze sportive per «inosservanza delle segnalazioni». (Decor. 31/8/93).

Sentenza n. 31

GIANNI MORBIDELLI - Civt - Misano, 31/7/93

Mesi quattro di sospensione licenze sportive per «inosservanza delle segnalazioni e comportamento indisciplinato e pericoloso». (Decor. 31/8/93).

RIEPILOGO AGGIORNAMENTO AL CALENDARIO CSAI 17/9-3/10 1993

SETTORE VELOCITÀ IN CIRCUITO

3 ottobre: Autodromo Imola (BO): Campionato Italiano Gt - Campionato Italiano Prototipi - Trofeo Monomarca Ferrari - dal 18/7

3 ottobre: Autodromo Magione (PG): Campionato Italiano Supercar G1 - Campionato Italiano Prototipi - Trofeo Fisa F. 2000 - annullata

SETTORE RALLIES

17-19 settembre: Ac Lecce. 27. Rally del Salento - Campionato Italiano Assoluto Rallies - Campionato Europeo Rallies coeff. 10 - rinviato dal 3-5/9

18-19 settembre: Faenza Racing (FO): 4. Rally Romagna e Toscana - Coppa Italia Rallies Nazionali 4. zona coeff. 3 - annullata

25-26 settembre: Scuderia Maremma Corse (Gr): 4. Rally Sprint Città Massa Carrara - 2. Trofeo del Marmo - nuova iscrizione

2-3 ottobre: Ac Como: 16. Trofeo Villa D'Este - 12. Coppa Ac Como - Coppa Italia Rallies Nazionali - 3. zona coeff. 3 - annullato

3 ottobre: Favara Rally Team (AG): Coppa Italia Rallies Nazionali - 7. zona coeff. 3 - rinviato dal 13/6

3 ottobre: Ente Autodromo Pergusa (EN): 15. Rally Proserpina - Coppa Italia Rallies Nazionali - 7. zona coeff. 3 - annullato

SETTORE VELOCITÀ IN SALITA

19 settembre: Ac Foggia: Macchia/Monte S. Angelo - annullata

26 settembre: Monte Urano Corse/Airone Racing - 3. Cronoscalata della Ravignana - km 4,2 - 2. manches - rinviata dal 29/8

SETTORE AUTOSTORICHE

26 settembre: Autodromo Pergusa (EN): Gara Autostoriche - anticipata dal 7/11

2-3 ottobre: Squadra Corse Valdelsa (SI): Cronoscalata Molino di Querce/Castellina in Chianti - velocità montagna - rinviata al 6-7/11

SETTORE FUORISTRADA

18-19 settembre: Panzer Club Fuoristrada: 3. Trofeo Ati Versilia Montignoso (ex-Miravalle) - Campionato Italiano e Coppe Csaì Fuoristrada Velocità

SETTORE SLALOM

19 settembre: Pool Vst: 5. Slalom di Monteprandone - Coppa Csaì Slalom - 3. zona - reintegrata in calendario

26 settembre: Rombo Team Napoli: 1. Coppa Città di Aversa - annullata

26 settembre: Nuovo Team Livorno: 1. Slalom Castellaccio (Slalom + Elettrosolari) - annullato

SETTORE VELOCITÀ SU TERRA

19 settembre: Ente Rallypista Valdelsa (SI): 6. Trofeo Betonval Pista Monteriggioni - Campionato Italiano Velocità su terra - annullato

19 settembre: Ente Rallypista Valdesia (SI): 7. Trofeo Betonval su Pista Monteriggioni - rinviata

19 settembre: Autocorse Agugliano (AN): Gara Autocross su pista «La Chiusa» - nuova iscrizione

3 ottobre: Barila Cross (PZ): Trofeo Sony Oriente Pista Barile - annullato

SETTORE FORMULA RALLY

19 settembre: Rally Club Rovigo: Formula Rally a Rovigo - annullata

26 settembre: Team Foggia Corse: 1. Formula Rally San Severo - annullato

3 ottobre: Ac Cremona: Formula Rally Ac Cremona - annullato

motorquality

ADVERTIME

• Sistemi frenanti BREMBO da competizione. Dischi Serie Oro per vetture stradali.

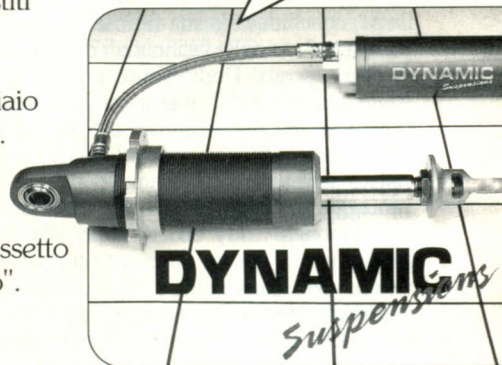
• Pastiglie freno senza amianto ad altissime prestazioni.

• Kit tubazioni freno in teflon rivestiti in treccia d'acciaio.

Raccordi pressati o recuperabili in acciaio inox o leghe leggere.

• Molle speciali per "l'assetto sportivo".

Ammortizzatori speciali per Formula - Sport - Rally e Turismo.



DYNAMIC
Suspensions

mq[®]
da Tecnico a Tecnico.

Motorquality spa

Via Venezia
20099 Sesto S. Giovanni (MI)
Tel. (02) 24.09.631
Telefax: (02) 22.47.64.20

FORMULA INDY GARA A MID-OHIO

Fittipaldi ora fa più paura

Solamente un punto per Mansell ritardato da un incidente al via Ed «Emmo» ne approfitta per riportarsi sotto a Nigel nella classifica generale vincendo alla grande dopo che anche Paul Tracy gli lascia via libera per colpa di una ingenuità...

ALBERTO ANTONINI

Chissà cosa avrà pensato Alain Prost quando ha saputo della gara di Mid-Ohio. Mentre lui smaltiva la rabbia dopo che la matematica certezza di vincere il titolo mondiale di F. 1 era sfumata per quel motore esploso a Monza, a migliaia di chilometri di distanza si consumava un altro capitolo di una stagione di corse incredibile. Il suo avversario a distanza, quel Nigel Mansell da cui aveva ereditato il trono Williams, concludeva la sua furiosa rimonta dopo una toccata nelle fasi iniziali di gara al dodicesimo posto. Dodicesimo, proprio come Alain: quando si dice il destino. E il fatto che la serie americana garantisca a Nigel almeno un punticino non gli toglie il disappunto di vedere sfumare di colpo un bel po' del suo vantaggio in classifica. A due gare dalla fine il campionato Indy Car si riapre del tutto: prima non si poteva dare per scontata una vittoria del Leone, adesso fra lui e Fittipaldi ci sono la miseria di quattordici punti. Un distacco che si può annullare e addirittura ribaltare in una sola corsa. In compenso, se a Mansell è andata male — in realtà i punti incamerati sono due, compreso quello per la pole position — al suo avversario apparentemente più pericoloso è andata anche peggio. Paul Tracy voleva, doveva vincere dopo la battuta d'arresto di Vancouver. Ha attaccato

Mansell senza pietà al via, deciso fino ad arrivare alla collisione. Ha avuto la meglio e, mentre l'inglese della Lola rimaneva invischiato a metà gruppo e perdeva un'eternità ai box per riparare il musetto, si è involato accumulando oltre undici secondi di vantaggio in tredici giri. Sul compagno di squadra Fittipaldi. Tutto per andare a sbattere, dopo una scivolata sull'erba umida, in un tentativo di doppiaggio. Un'ingenuità in più, dopo quelle commesse a inizio stagione, come a Phoenix. Un'ingenuità che gli è costata anche il terzo posto in classifica, perso a favore di Raul Boesel.

SUPER-EMMO. Chi ci guadagna — a parte il pubblico, che avrà spettacolo garantito questo fine settimana a Nazareth, casa degli Andretti — è Fittipaldi. In ombra nelle ultime gare, apparentemente schiacciato dal giovane compagno di squadra, non ha assolutamente rinunciato all'idea di conquistare il secondo titolo IndyCar, dopo quello dell'89. Dopotutto fu allora che vinse la sua prima 500 Miglia di Indianapolis e quest'anno si è ripetuto... A Lexington, sui 3,620 chilometri di saliscendi del circuito di Mid-Ohio, «Emmo» si è preso la rivincita su Mansell e Tracy con la ventesima vittoria della sua carriera a stelle e strisce. Ciliegina sulla torta, il punto



foto grafiePHOTO4



HORVATH





in più per i 68 giri (su un totale di 89) percorsi al comando. Dietro di lui sul podio Robby Gordon: finalmente, dopo il terzo posto di Surfers Paradise che aveva fatto gridare al fenomeno, il pupillo di A.J. Foyt ha imboccato un'altra gara senza fare stupidaggini e senza buttar via quel talento che non gli manca di sicuro. E che non manca neppure a Scott Goodyear, subito dietro a Gordon sia in gara che in campionato; mentre Bobby Rahal continua a accumulare piazzamenti.

LA CRONACA. Qualche ombrello aperto saluta le prime battute della corsa. Non partono Dobson, Bentley e Wood. Ma la vera doccia fredda la subisce Mansell che scatta bene dalla pole ma subito viene incalzato da Tracy. Il canadese della Penske tiene duro all'esterno sulla prima curva a sinistra e il risultato è una toccata. Mansell rallenta improvvisamente e il baffo sinistro della Lola salta via quando è in mezzo al gruppone. Rientra ai pit e i meccanici si affaccendano attorno al musetto e alla so-

spensione. Poi Nigel schizza di nuovo in pista proprio davanti alla pace-car, deciso a recuperare il giro. Ma subito dopo deve fermarsi di nuovo: il braccetto della sospensione è ancora piegato come una banana. Perde due giri e si ritrova ventiquattresimo. Intanto si sono fermati anche Cheever, partito in ritardo, Sullivan e Johansson, che lamenta problemi al cambio dopo un urto con Groff. In testa, la Pc93 di Tracy va come un violino. Dopo 12 giri Paul ha 11"6 su Fittipaldi che precede Boesel, Unser Jr, Goodyear e Fabi. Gugelmin tiene testa a Gordon al centro del gruppo. Till rallenta di colpo, ma riesce a riprendere, mentre Sullivan abbandona definitivamente. Al 25. giro Tracy fa la frittata: tenta di doppiare Pruett ma si avvicina troppo, inchioda i freni e esce di pista. «Non potevo fare altro — dirà poi —. Non sono riuscito a schivarlo e l'erba bagnata mi ha fatto scivolare». La sua corsa finisce contro le protezioni e al comando sale Fittipaldi, ma l'incidente ha fatto uscire le bandiere gialle. Fabi è già fermo ai pit per un problema elettrico: ritiro. Alla bandiera verde Goodyear attacca Fitti all'esterno; la manovra non riesce e ne approfitta Unser jr che infila il canadese portandosi al secondo posto; poi si butta su Fittipaldi, finisce per agganciarlo ma ha la peggio e perde posizioni, dovendo rimpiazzare il musetto. Mansell, in-



Ventesima vittoria IndyCar e terza dell'anno per Fittipaldi, in alto: sarà anche la sua ultima stagione di corse, ma insomma... Nella foto piccola Unser, fin troppo aggressivo in gara; in basso Gugelmin al debutto nella serie Usa con il team di Dick Simon

box

Mike Andretti torna in Usa con Ganassi?

Il podio del Gp d'Italia potrebbe aver cambiato un po' le cose in casa McLaren, ma le voci che vogliono Michael Andretti di ritorno negli Usa si fanno sempre più insistenti. Il problema è che i team più prestigiosi sono al momento tutti occupati, ma fonti americane indicano come possibile un accordo con Chip Ganassi; sulla seconda vettura potrebbero salire Mark Smith o Robbie Buhl.

■ **PIEDONE.** Un altro Andretti, Mario questa volta, potrebbe lasciare il team di Haas. In questo caso esiste la possibilità di formare una squadra con il figlio, mentre sia Mansell che Robby Gordon potrebbero entrare a far parte del team di Mike Kravitz.

■ **CHEEVER.** Si è rivisto Eddie Cheever, che ha sostituito Roberto Guerrero sulla Lola-Ford della Budweiser. L'americano di Roma non ha avuto molta fortuna, dovendosi fermare subito in gara dopo avere ottenuto il 21. tempo in prova. Eddie dovrebbe concludere la stagione nel team ma non è certo se correrà nel '94. Altri possibili nomi sono quello di Johansson e Davy Jones.

■ **GUGELMIN.** Mauricio si è fatto onore al debutto in IndyCar; peccato che, dopo la sesta fila in qualifica, si sia dovuto fermare per un guasto al 62. giro. Ora dovrebbe finire la stagione con Simon.

■ **PENSKÉ.** Nigel Bennet e i suoi stanno già lavorando alla monoposto per il '94. Riprende corpo l'ipotesi che le vetture ufficiali possano essere tre, una delle quali da affidare ad Al Unser junior, che porterebbe lo sponsor McDonald, la popolarissima catena di fast-food.

■ **PISTA.** I continui saliscendi di Mid-Ohio condizionano il comportamento delle vetture. Per questo motivo Mansell ha provato a lungo la sua Lola in condizioni da gara, con il pieno di metanolo.

■ **RECORD.** Quello fissato da Mansell in qualifica è il nuovo record del tracciato. Il precedente apparteneva a Mike Andretti che nel '92 aveva girato in 1'08"766.

tanto, continua la sua rimonta furiosa, ma dopo 50 giri è solo 18.esimo, pur essendosi sdoppiato da Boesel. Goodyear gira tre miglia all'ora più veloce di Fittipaldi, ma anticipa il pit-stop al 58. giro (rifornimento e gomme) e la mossa non è azzeccatissima. Quando mancano dieci giri al termine è Gordon a sbloccare una classifica che sembrava imbalsamata, proprio ai danni di Goodyear che supera facilmente. Subito dopo anche Boesel prova ad attaccare il canadese ma Scott resiste. Mansell tenta disperatamente di entrare in zona punti, ma a tre giri dalla fine deve rientrare perché il metanolo non basta. Dopo un rabbocco lampo riesce a conquistare l'ultima posizione utile; ma Fittipaldi è già lontano. Sul podio con Emmo salgono Gordon e Goodyear, mentre Boesel si accontenta della quarta posizione. Strano ma vero, una corsa così ha avuto un solo cambiamento al vertice, fra i piloti delle Penske ufficiali.

ORSI



QUANTI SORPASSI DA BRIVIDO!

Notizie dall'esterno

LEXINGTON - Chi ha seguito alla tv il campionato IndyCar si sarà meravigliato della grande quantità di sorpassi che avvengono in gara, ma anche e soprattutto di quante manovre vengono condotte all'esterno. Abituati alla F.1, dove l'attacco «classico» all'avversario si compie in staccata infilandosi all'interno (in modo da percorrere meno strada) molti saranno rimasti sorpresi. In realtà, la ragione principale è da ricercarsi nel comportamento dei piloti americani: aggressivi fino all'inverosimile anche da doppiati, non hanno però la tendenza a chiudere la porta a chi tenta di superare all'esterno. È il «rispetto» cui fanno spesso riferimento. In più, le monoposto Indy, più pesanti e con freni in metallo, sono meno «obbligate» nelle traiettorie e nelle staccate. E Mansell, tanto per cambiare, ne approfitta in pieno. A chi gli chiedeva se in prova avesse messo intenzionalmente le ruote sul cordolo della prima curva rispondeva «quando sei in sbandata su tutte e quattro le ruote, con il piede sul gas, la macchina ti porta dove vuoi. Per quanto mi riguarda, se posso usare un cordolo per avere più pista, e questo non squilibra troppo la macchina, lo faccio. Ma preferirei stare sempre sull'asfalto: ho promesso al mio team di tenerci sempre almeno due ruote...».



A Mid-Ohio, sotto, Mansell sognava di mettere al sicuro il titolo. Invece ha penato ai box, sopra, per riparare musetto e sospensioni dopo la collisione del primo giro e ha dovuto rimontare fino alla zona punti

HORVETH





Finalmente un buon risultato per Robby Gordon, a lato, che ha terminato alle spalle di Fittipaldi, nonostante nel finale di gara si temesse per i consumi. Robby ha avuto ragione di Scott Goodyear, nella foto piccola dell'altra pagina, proprio nel finale, quando il canadese non ha potuto resistere all'attacco

LE PROVE □ SESTA POLE DI MANSELL

Un cuore nuovo per Carl Haas

LEXINGTON — «Mi sa che al vecchio Carl servirà un cuore nuovo»: il commento è di Nigel Mansell, e si riferisce ovviamente a Haas, il proprietario del suo team. La sessione di qualifica del sabato, che ha dato a Nigel la sesta pole position stagionale, si è conclusa con tre minuti di fuoco, con il Leone, Tracy e Fittipaldi in lotta a colpi di giri veloci. Mansell (miglior tempo anche nel warm-up domenicale) l'ha spuntata con il solito ultimo giro da brivido. A lui e a Mario Andretti, la Penske aveva fornito nuove sospensioni e diversi alettoni posteriori, che però non sono stati utilizzati. Deluso Paul Tracy, ancora una volta secon-

do: «Nel mio giro migliore mi è finito il carburante sul rettilineo opposto al traguardo; subito dopo il rifornimento mi hanno esposto la bandiera a scacchi». In evidenza anche Raul Boesel, quarto con la Lola-Ford di Dick Simon, sprovvista (ancora aria di boicottaggio da parte di Haas...) degli aggiornamenti delle T93 «ufficiali». Nello stesso team debuttava Mauricio Gugelmin e si è messo in evidenza con la Lola-Chevy già di Guerrero. Indietro nella griglia sia Rahal che Groff. «Andavamo bene nelle prove libere — ha detto Bobby — ma le modifiche provate alle sospensioni hanno guastato tutto». (g.a.f.)



PIONEER ELECTRONICS 200

Lexington (Ohio-USA), 12 settembre 1993
14. gara del campionato IndyCar

COSÌ (IN 31) AL VIA E (IN 20) AL TRAGUARDO

Nigel Mansell (Lola T93-Ford) 1'08"428	Paul Tracy (Penske Pc93-Chevy) 1'08"564
Emerson Fittipaldi (Penske Pc93-Chevy) 1'08"579	Raul Boesel (Lola T93-Ford) 1'09"107
Scott Goodyear (Lola T93-Ford) 1'09"126	Al Unser Jr (Lola T93-Chevy) 1'09"126
Teo Fabi (Lola T93-Chevy) 1'09"467	Arie Luyendyk (Lola T93-Ford) 1'09"479
Jimmy Vasser (Lola T92-Ford) 1'09"541	Mario Andretti (Lola T93-Ford) 1'09"549
Stefan Johansson (Penske Pc93-Chevy) 1'09"552	Mauricio Gugelmin (Lola T93-Ford) 1'09"586
Mark Smith (Penske Pc92-Chevy) 1'09"594	Bobby Rahal (Lola T93-Chevy) 1'09"663
Robby Gordon (Lola T93-Ford) 1'09"777	Danny Sullivan (Lola T93-Chevy) 1'09"787
Mike Groff (Lola T93-Chevy) 1'09"877	Scott Brayton (Lola T93-Ford) 1'10"155
Brian Tili (Penske Pc92-Chevy) 1'10"348	Scott Pruett (Lola T91-Chevy) 1'10"746
Eddie Cheever (Lola T93-Chevy) 1'10"746	Willy Ribbs (Lola T93-Ford) 1'10"887
Hiro Matsushita (Lola T93-Ford) 1'11"136	Robbie Buhl (Lola T92-Chevy) 1'11"559
Mario Andretti (Lola T92-Chevy) 1'12"087	Buddy Lazier (Lola T91-Buick) 1'12"318
Dominic Dobson (Galmer G92-Chevy) 1'12"484	David Kudrave (Lola T92-Chevy) 1'12"509
Olivier Grouillard (Lola T92-Chevy) 1'12"722	Ross Bentley (Lola T92-Chevy) 1'12"963
Jeff Wood (Lola T91-Cosworth) 1'14"362	

1. Emerson Fittipaldi (Penske Pc93-Chevy C), 89 giri in 1.56'59" alla media di 164,467 kmh
2. Robby Gordon (Lola T93-Ford) a 16"668
3. Scott Goodyear (Lola T93-Ford)
4. Raul Boesel (Lola T93-Ford)
5. Arie Luyendyk (Lola T93-Ford)
6. Bobby Rahal (Lola T93-Chevy)
7. Mario Andretti (Lola T93-Ford)
8. Al Unser Jr. (Lola T93-Chevy)
9. Scott Brayton (Lola T93-Ford) a 1 giro
10. Jimmy Vasser (Lola T92-Ford) a 1 giro
11. Willy T. Ribbs (Lola T93-Ford) a 1 giro
12. Nigel Mansell (Lola T93-Ford) a 2 giri
13. Hiro Matsushita (Lola T93-Ford) a 2 giri
14. Robbie Buhl (Lola T92-Chevy) a 2 giri
15. Scott Pruett (Lola T91-Chevy) a 2 giri
16. Olivier Grouillard (Lola T92-Chevy) a 4 giri
17. Brian Tili (Penske Pc92-Chevy C) a 6 giri
18. Marco Groff (Lola T92-Chevy) a 12 giri
19. Mark Smith (Penske Pc92-Chevy C) a 20 giri
20. Buddy Lazier (Lola T91-Buick) a 20 giri

LA CLASSIFICA DOPO LA 14. GARA

FORMULA INDY	S. PARADISE 21/3	PHOENIX 4/4	LONG BEACH 18/4	INDIANAPOLIS 30/5	MILWAUKEE 6/6	DETROIT 13/6	PORTLAND 27/6	CLEVELAND 11/7	TORONTO 18/7	MICHIGAN 500 1/8	NEW ENGLAND 8/8	ELKHART LAKE 22/8	VANCOUVER 29/8	MID OHIO 12/9	NAZARETH 19/9	LAGUNA SECA 3/10	TOTALE PUNTI
1. Mansell	21	—	15	14	20	1	17	14	—	21	21	16	8	2	—	—	170
2. Fittipaldi	17	—	—	20	14	—	21	16	17	—	14	10	6	21	—	—	156
3. Boesel	5	16	1	12	18	16	6	6	6	12	—	12	4	12	—	—	128
4. Tracy	—	1	21	—	—	4	14	22	21	—	17	22	—	—	—	—	122
5. Rahal	8	—	16	—	12	10	12	—	12	4	6	14	17	8	—	—	118
6. Andretti	12	20	—	11	—	14	8	10	5	17	—	—	10	6	—	—	113
7. Unser Jr.	—	12	—	5	10	8	10	—	10	5	5	—	20	5	—	—	90
8. Luyendyk	10	8	2	17	—	—	3	3	—	14	—	5	—	10	—	—	72
9. Gordon	14	—	—	—	3	5	5	8	8	—	10	—	—	16	—	—	60
10. Goodyear	3	1	—	6	—	3	1	—	4	10	—	3	13	14	—	—	58
11. Fabi	4	10	12	4	4	—	—	5	—	8	—	4	5	—	—	—	56
12. Sullivan	—	—	5	—	—	21	—	—	14	—	—	—	3	—	—	—	43

13. Guerrero 39; 14. Brayton 36; 15. Vasser 30; 16. Johansson 29; 17. Cheever 18; 18. Pruett, Montemini 12; 20. Ribbs 9; 21. Groff, Buhl 8; 23. Matsushita, Smith, Tili 7; 26. Fernandez, Kudrave 6; 28. Grouillard 4; 29. Andretti 3; 30. Banner, Groff 2; 32. Unser Jr., Gachet, Bentley 1.

FIAMM
+ — — — —
batterie-trombe

LA TECNOLOGIA
ITALIANA
NEGLI STATI UNITI



**Trofeo Opel
coefficiente 7
al San Marino**

Il rally di San Marino, prova dell'europeo a coefficiente 10 e del Trofeo italiano Tradizione Terra, in programma dal 28 al 31 ottobre, è anche valida per il Trofeo Opel Racing promosso dalla General Motors Italia per i piloti che gareggiano con modelli Opel. Per questa speciale classifica, il San Marino avrà coefficiente 7 anziché 5.

■ **WINTER.** La 6. edizione della Winter Marathon, la più lunga e impegnativa gara su percorso alpino riservato alle autostoriche, è già stata definita. Tre giorni in notturna tra le Dolomiti, dal 21 al 23 gennaio '94, 500 km di percorso con la suggestive ronde della Marmolada e lo scollinamento di 8 passi. La manifestazione, promossa dal M.W. Veteran Car Club di Brescia (tel. 030/28.00.36), è aperta alle vetture costruite tra il '30 e il '67.

**Nuova
Zelanda
benzine
e liquidi
regolari**

Le analisi dei campioni di carburante prelevati dagli ispettori della Fisa durante il rally di Nuova Zelanda non hanno segnalato irregolarità. Gli esami hanno interessato le benzine utilizzate dalla Subaru del vincitore McRae e da Sainz (Lancia), Delecour (Ford) e Auriol (Toyota); sulle vetture di questi ultimi 3 piloti è stato analizzato anche il liquido per il raffreddamento, risultato regolare.

■ **PICO.** Si svolgerà regolarmente nei giorni 25 e 26 settembre il 15. rally di Pico, prova valida per la Coppa Italia 6. zona. La competizione si svolgerà lungo un percorso di 346 km, 100 dei quali di prove speciali (11). Per iscrizioni contattare il seguente numero telefonico: 0776/54.30.77.

■ **Mc RAE.** Padre e figlio in gara al rally di Cipro, prova dell'europeo (30 settembre-3 ottobre). Si tratta di Jimmy e di Alister Mc Rae, rispettivamente padre e fratello minore dell'affermato Colin della Prodrive-Subaru, che disputeranno la corsa cipriota con una Ford Sierra (Jimmy) e una Subaru Legacy Gr. N (Alister).



RUBATO IL VAN DURANTE I TEST PER SANREMO

Jolly Club senza pezzi top secret

L'equivalente di un violento pugno ricevuto in pieno volto. È questa la sensazione che hanno avuto al Jolly Club quando, giovedì mattina della scorsa settimana, i meccanici della scuderia milanese hanno scoperto che il furgone con il materiale sperimentale era stato rubato. L'episodio è avvenuto nella notte tra mercoledì 8 e giovedì 9 settembre a Castelnuovo Garfagnana, dove il team di prova del Jolly aveva installato la base per alcuni importanti test in preparazione del rally di Sanremo da effettuarsi con Aghini. Il furto ha gettato la squadra milanese nello sconforto; il mezzo, infatti, oltre ai normali pezzi di ricambio (cambi, differenziali e altro) conteneva una trentina di pneumatici sperimentali Pirelli e, soprattutto, i nuovi ammortizzatori dalle caratteristiche «top secret». Inevitabilmente, le prove sono state

sospese. Ma, ancora più grave, è ora l'impossibilità di collaudare gli ammortizzatori sperimentali prima del Sanremo, quindi di segnalare ai tecnici eventuali modifiche e provarle in un tempo ragionevole. Il Jolly Club spera che chiunque possa fornire notizie sul furto e indicazioni su un possibile ri-

trovamento del van si metta in contatto; è assicurata la massima riservatezza. Nei giorni precedenti la sfortunata trasferta in Garfagnana, che doveva essere sfruttata anche per una prima verifica del motore «evoluzionario», il Jolly aveva affrontato una serie di test al Colle Medlogno (nella foto), dapprima

con Sainz e poi con Aghini. L'obiettivo è stato quello di definire le soluzioni di pneumatici (Michelin per lo spagnolo, Pirelli per l'italiano) per il rally di Sanremo, effettuando anche prove di resistenza, nel corso delle quali il prodotto del gommista milanese ha fornito i risultati più interessanti.

IN AUSTRALIA FORSE TOYOTA GIÀ IRIDATA

E a Colonia panico per una finta bomba

Con un'eventuale affermazione in Australia, la Toyota conquisterebbe matematicamente il mondiale Marche '93. È perciò comprensibile che al quartier generale di Colonia, in Germania, aleggiasse già una certa tensione nei giorni precedenti la spedizione

in Australia. A ciò si è aggiunto uno scherzo di uno sconosciuto, che ha seminato il panico tra il personale di Toyota Motorsport, oltre 200 persone. Una telefonata anonima, mercoledì 8 settembre, ha avvertito che nella factory si trovava una bomba: im-

mediatamente l'intero staff si è riversato in strada. Solamente un'ora dopo è stato scoperto che si era trattato di uno scherzo. La bomba era stata collocata, ma in un palazzo vicino ed esattamente 50 anni prima, in occasione di un'altra controffensiva... (m. holm.)

PER IL «DREAM TEAM» PRODRIVE '94

Richards vuole Delecour o Sainz

Prima di recarsi in Australia per seguire le Legacy del suo team affidate a McRae e a Vatanen, il patron della Prodrive-Subaru, David Richards, ha fatto un'importante affermazione riguardo la formazione che intende schierare nel mondiale '94. «Sì, è vero — ha ammesso il team manager inglese — sto trattando con Sainz e con Delecour. Della squadra fa già parte McRae e sicuramente ci sarà anche Vatanen. Sainz non avrebbe problemi a mantenere il suo sponsor personale Repsol». Nella foto, la Subaru Impreza '94 della Prodrive. (r. mun)



MONDIALE DA DEFINIRE ED EUROPEO CON...

Piancavallo top e di nuovo «Costa»

Per conoscere il nome delle due gare che ancora mancano per completare il calendario '94 del mondiale Rally, e che saranno valide per la Coppa Fia 2 litri (nella foto, la Opel Astra Gr. A del belga Thiry, leader del trofeo) ma non per i titoli Marche e Piloti, bisognerà attendere metà ottobre, quindi dopo il rally di Cipro di fine mese; prima di effettuare la scelta tra le prove candidate alla validità iridata, la Fisa deve esaminare il rapporto dei suoi ispettori in merito alla gara cipriota. Intanto è stata discussa la

bozza del campionato Europeo '94. Al rally di Piancavallo è stato ancora assegnato il massimo coefficiente (20) mentre nell'elen-

co delle prove a coefficiente minore (10) è stato inserito il Costa Smeralda, che quest'anno non era stato disputato. (m. holm.)



Mistero sul raid Pechino

Il misterioso silenzio da parte dei promotori della Hong Kong-Pechino sugli iscritti al rally-raid, in programma dal 23 al 29 ottobre, sta generando uno stato di allerta. Da indagine, si sa solamente che dal Giappone dovrebbero essere state inoltrate le iscrizioni di 7 equipaggi, tra cui le tre Subaru Legacy del team Prodrive, mentre 2 dovrebbero provenire dalla Cina e 3 da Hong Kong. (m. holm)



COCKPIT

PIT STOP

I risultati della Mitsubishi nel mondiale non sono certo esaltanti. Ma il team manager Andrew Cowan è ottimista

MICHEL LIZIN

I risultati che la Mitsubishi sta ottenendo nel mondiale non sono quelli che la nuova Lancer Evolution aveva promesso. Andrew Cowan, 53enne scozzese, ex rallyman di buona fama a cavallo tra gli Anni 60 e i 70, è il responsabile di Mitsubishi RalliArt Europe. Nonostante la situazione non proprio esaltante, Andrew Cowan è ottimista.

«Al 1000 Laghi abbiamo visto che nel finale della corsa la Lancer di Eriksson ha realizzato performances interessanti, segno del potenziale della vettura».

— Si è parlato di una nuova versione della Lancer Evolution. Quando dovrebbe apparire?

«Sì, è esatto. La nuova versione entrerà in produzione, mi riferisco al modello stradale, tra il marzo e l'aprile dell'anno prossimo. La Lancer Evolution è un grande successo commerciale in Giappone e in tutti i paesi in cui essa è presente sul mercato. Le modifiche che saranno apportate alla Evoluzione 2 sono finalizzate a renderla più attrattiva per il pubblico. Certo, la versione Gruppo A beneficherà di tali modifiche, soprattutto per quanto riguarda il raffreddamento del vano motore e le sospensioni».

— E per quanto riguarda i piloti che schiererete nel mondiale '94?

«L'intenzione è di affrontare, come quest'anno, cinque prove di campionato. Con Eriksson abbiamo un buon rapporto e anche nel '94 dovrebbe essere



Anche l'anno prossimo affronteremo cinque prove di campionato ma ci sarà la Lancer Evo2

con noi, come pure Armin Schwarz».

— Cosa pensa della possibilità di rendere obbligatorio ai Costruttori la partecipazione a tutte le prove del mondiale?

Tale disposizione produrrebbe un solo effetto, la drastica riduzione del numero delle Case interessate al mondiale. Oggi, la cosa più importante per i rally è aumentare la promozione. Bisogna intervenire in questa direzione».



In alto, Andrew Cowan e, sopra, la Lancer di Eriksson al 1000 Laghi

RALLY PROMOZIONE

MESSINA

Contento come un ...Pasquali

La rottura di un differenziale relega un super Battaglin al secondo posto
Vince e ringrazia il pilota della Ford

GIANNI COGNI

MESSINA — È proprio il momento magico di Vanni Pasquali, che al rally di Messina ha infilato la terza vittoria consecutiva, anche se stavolta è stata la sorte (travestita da... giunto Ferguson) a consegnargli il successo dopo che per tutta la gara era stato Alessandro Battaglin, alla fine comunque secondo, a dominare nel terz'ultimo atto del Campionato Promozione. Per Battaglin una delusione cocente, perché meglio di così proprio non poteva fare. Una decisione appena mitigata dal fatto che questo risultato sarebbe stato più che accettabile alla vigilia in chiave campionato. Il pilota di Marostica ha imposto la propria superiorità sin dal via, infilando sei vittorie nelle prime sei prove speciali e accumulando 29" di vantaggio. Poi ha concesso complessivamente soli 7" al rivale sui due passaggi sulla lunga prova di Tripi (28,5 km), inframmezzandoli con altri due scratch a suo favore ed un exaequo sulla prova di Furnari. Quindi, al via del secondo passaggio su Pietrazita, terz'ultima prova speciale della gara, aveva 29" di vantaggio, con soli 30 km di prove da disputare... La sorte l'ha violentato su Pietrazita: rottura del differenziale centrale e 27" persi, con vantaggio ridotto a soli 2". Non solo. Per Battaglin non c'era la possibili-

tà di sostituire il particolare e sui 15 km della prova Ramondino doveva lasciare altri 37" a Pasquali, senza la benché minima speranza di rimediare sui poco più di 5 chilometri del tratto cronometrato conclusivo. Senza questo guasto il rosso di Marostica avrebbe, di fatto, potuto chiudere in Sicilia il campionato. Ora, invece, il suo vantaggio è ancor meno consistente di quegli 11 punti che indica la graduatoria generale. I due contendenti hanno in comune due

successi e due secondi posti e la differenza la fa il quinto risultato sin qui conseguito (una piazza d'onore per Battaglin, un poco significativo settimo posto per Pasquali) destinato probabilmente a finire negli scarti visto che i risultati utili sono sei e restano da disputare due gare (Bassano e Lanterna). Pasquali appariva più teso del solito al via e non aveva certo tratto buoni auspici né da un contestato tempo sulla terza prova speciale né da un tamponamento nel trasfe-

rimento successivo. Il veronese sembrava quasi rassegnato alla superiorità dell'avversario, quasi avesse lui smarrito la sicurezza sfoggiata all'Appennino Reggiano e all'Halkidiki e la sua Escort avesse perso la competitività. In realtà, quel tamponamento aveva lasciato uno strascico, scoperto solo molto più avanti: la occlusione del tubo di sfiato del serbatoio che provocava problemi di alimentazione. Ora Pasquali dovrà meritarsi la mano avuta dalla buona sorte

NEL TROFEO CINQUECENTO

Tutto facile per Caviglioli

MESSINA — È stata forse la gara più combattuta di tutta la fase eliminatoria del Campionato Fiat Cinquecento, ma l'esito finale ha confermato che il novarese Marco Caviglioli, leader del girone Centro-Sud con la vettura della Supergara, è il migliore del raggruppamento. E stavolta Caviglioli ha giocato non solo di velocità ma anche di tattica: prova di apertura a ritmo prudenziale (solo settimo a 12" da De Barba), poi la rimonta che lo ha portato al vertice alla quarta prova speciale. Poi, per finire, una vera e propria mazzata a tutti gli avversari sulla prova più lunga e selettiva della gara, la Tripi, dove il solo Luise è riuscito a restargli in scia. Nonostante il «Caviglioli-power», nelle primissime battute sono stati in tre ad alternarsi al comando: prima De Barba, poi Aliberti quindi Pascale, ultimo ad arrendersi alla supremazia del vincitore e secondo alla fine. Con Aliberti attardato da una foratura e De Barba in progressiva discesa, le ultime battute della gara hanno visto protagonista Ciscato (vincitore di due prove), quarto alla fine dietro al regolarissimo Luise e davanti a De Barba. Con la gara messinese si avvia dunque alla fine la fase eliminatoria, che si concluderà per entrambi i gironi al rally di Sanremo. ■



Le classifiche

Assoluta: 1. Caviglioli-Grossini in 1.27'56"; 2. Pascale-Mongillo a 27"; 3. Luise-Levi a 54"; 4. Ciscato-Ricci a 1'28"; 5. De Barba-Casson a 2'41"; 6. Melluzzo-Pastorelli a 4'06"; 7. Dal Bo-Danzo a 4'15"; 8. Galliano-Messina a 5'50"; 9. Saladino-Cassata a 7'01"; 10. Aliberti-Trovato a 7'54"; 11. Fanuele-Silvestri a 10'59".

GIRONE SUD

Assoluta: 1. Caviglioli 42 punti; 2. Luise 37; 3. Ciscato 25; 4. De Barba 23; 5. D'Amico 17.

Under 21: 1. Fanuele 33 punti; 2. Melluzzo 30; 3. Filosa 14.

Debutanti: 1. Dal Bo 37 punti; 2. Melluzzo 27; 3. Fanuele 25.

Femmine: 1. Rossi 30 punti; 2. Serra 24; 3. Marcolin 8.

PROMOZIONE

Messina, 11-12 settembre 1993

15. Rally Città di Messina

gara valida per la Campionato Promozione

Le classifiche

Absoluta: 1. Pasquali-Tedeschini (Ford Escort Cosworth) in 1'51"34"; 2. Battaglin-Chiesa (Lancia Delta Hf) a 1'12"; 3. Grassini-Grassini (Ford Escort Cosworth) a 9'12"; 4. Tramontana-Chambeyront (Ford Escort Cosworth) a 10'04"; 5. Ferrara-Gorani (Ford Escort Cosworth) a 10'38"; 6. Parisi-Mauro (Opel Astra Gsi) a 12'33"; 7. Sottile-Astone (Peugeot 309) a 13'01"; 8. Oliva-Bonafede (Lancia Delta) a 13'07"; 9. Schepis-Costa (Peugeot 205 Rallye) a 16'25"; 10. Baldi-Rava (Ford Escort Cosworth) a 16'31".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Sturniolo-Gismondo in 2'11"13"; 2. Granata-Casamento a 5'26"; 3. Gentiluomo-Foti a 6'22"; 4. Macri-Cucinotta a 7'11"; 5. Testini-Molica a 8'45"; 6. Saija-Saija a 11'08"; 7. Ceraolo-Riolo a 13'52"; 8. Panta-Mosca (Peugeot 106 Xn) a 21'38" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Lombardo-Cangemi in 2'13'32"; 2. La Rosa-Ruggeri a 1'17"; 3. Longo-Perna a 1'46"; 4. Ferrara-Costantino (Peugeot 205 Gti) a 11'32"; 5. Bertolami-Arlotta a 12'54" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Parisi-Mauro (Opel Astra Gsi) in 2'04'07"; 2. Sottile-Astone (Peugeot 309) a 28"; 3. Alibrando-Battaglia (Peugeot 309) a 5'30"; 4. Fazzi-Barreca (Opel Astra) a 27'28".

Classe 2500: 1. Denaro-De Domenico in 2'09'51"; 2. Riggiovini a 4'46"; 3. Spepsi-Scaffidi a 8'06" (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Grassini-Grassini in 2'00'46"; 2. Tramontana-Chambeyront a 52"; 3. Ferrara-Gorani a 1'26"; 4. Oliva-Bonafede (Lancia Delta) a 3'55"; 5. Baldi-Rava a 7'19"; 6. Zanchetta-Bortolin (Mazda 323) a 13'25" (tutti gli altri su Ford Escort Cosworth).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Schepis-Costa (Peugeot 205 Rallye) in 2'07'59"; 2. Apolloni-Di Salvo a 9'02"; 3. Garufi-Ferraro a 12'35"; 4. Rao-Grispo (Fiat Uno Turbo a 16'34"; 5. Feo-Spinella a 17'43" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Bombaci-Russo (Opel Kadett Gsi) in 2'11'07"; 2. Palazzolo-Cadraro (Opel Manta) a 2'54".

Classe oltre 2500: 1. Pasquali-Tedeschini (Ford Escort Cosworth) in 1'51'34"; 2. Battaglin-Chiesa (Lancia Delta Hf) a 1'12".

Il Campionato

Absoluta: 1. Battaglin 85 punti; 2. Pasquali 74; 3. Orioli 39; 4. Frasson 33; 5. Ferrara e Grassini 21.

-Formula 2-: 1. Migliara e Russo 55 punti; 3. Negri 26.

Gruppo N: 1. Grassini 61 punti; 2. Ferrara 57; 3. Baldi 38.

Femminile: 1. Zanchetta 63,5 punti; 2. Cavenaghi 25; 3. De Martini 20.

Juniors: 1. Frasson 75 punti; 2. Ferrara 48; 3. Braghieri 35.

Trofeo Peugeot: 1. Russo 8 punti; 2. Sottile 4; 3. Schepis 2.

■ **BATTAGLIN.** Pasquali fa proseliti, primo fra tutti Alessandro Battaglin, suo avversario nella caccia al titolo Promozione. Dopo che il pilota della Ford ha conquistato la priorità Fisa vincendo il rally Elpa (ex-Halkidiki), il portacolori della scuderia Città di Casteltranco ha deciso di tentare la stessa carta partecipando al rally austriaco Semperit, anch'esso valido per il Campionato Europeo.

power under control t. 0362-998109
BRAKING
 BRAKE DISKS



GALLA

mostrando di possedere un altro passo nelle prossime gare, dove comunque dovrà cercare di vincere. A sorprendere nelle prime battute i sempre più veloci, ma inconcludenti, protagonisti della «Formula 2», Russo e Migliara, ed i siciliani Fiamingo e Rossitto. Migliara, al debutto con la versione Williams della Renault della Clio Autorel, ha ottenuto il terzo tempo assoluto sulla prima e sulla terza prova ma sulla quarta si è fatto tradire dalla foga uscendo irrimediabilmente di

strada. Russo, che gli era a soli 8" dopo tre prove, non aveva alcun problema a controllare il pur insidioso Giacobbe (poi anche lui costretto al ritiro) quando a metà gara, per l'ennesima volta, è stato tradito da un semiassie della sua Peugeot 405 Mi16. Rossitto e Fiamingo sono stati subito i più veloci fra i piloti siciliani, ma anche per loro sono arrivati problemi che prima li hanno ritardati e poi, sul finire, costretti al ritiro. Dopo 6 delle 15 prove in programma, Battaglin

aveva 29" di vantaggio su Pasquali, 2'22" su Rossitto, 2'24" su Russo, 2'31" su Grassini, 2'47" su Giacobbe, 3'03" su Pasutti, 3'05" su Tramontana e 3'19" su Ferrara. Nel Gruppo N dominio, ma tutt'altro che tranquillo, di Vareso Grassini. Il toscano si è subito installato alle spalle dei siciliani sopra citati, ma con il messinese Tramontana costantemente ad una manciata di secondi e con Pasutti e Ferrara in scia. Con il progressivo cedere di chi lo precedeva, Grassini alla fine è salito sino alla terza posizione assoluta, aumentando il suo vantaggio sugli avversari. Tramontana, dopo averlo insidiato, si rivelava un prezioso quanto involontario alleato, resistendo all'attacco di Ferrara per la piazza d'onore dopo che Pasutti era uscito di scena per un guasto. Con questo successo Grassini ha scavalcato in classifica generale Ferrara e ora i due restano i soli in lizza per il titolo dopo il forfait di Tognozzi, iscritto ma non al via. Da Messina torna con il campionato femminile matematicamente vinto Milva Zanchetta, per l'occasione al volante di una Mazda 323 Gtr Gr.N, che ha approfittato del ritiro della Cavenaghi, avvenuto a metà gara, e che sino a quel momento era riuscita a far meglio di una avversaria che non aveva certo la sua urgenza di vittoria.

MAGNANO



Sul volto di Battaglin si legge la delusione per avere perso una vittoria sicura a Messina. La rottura di un differenziale ha relegato il vicentino in seconda posizione, ma al comando del Campionato Promozione è ancora lui. Qualche disavventura iniziale, poi l'inaspettata mano dalla sorte: per Pasquali-Tedeschini e la Ford della Pro.Motor, sopra, la notte ha lasciato posto al sole siciliano...

TRICOLORE RALLY
ANTEPRIMA SALENTO

Diavolo a quattro

Un poker di piloti per un finale che in Puglia sarà incandescente: in casa Grifone è sfida tra Longhi e Pianezzola, ma Cunico e Cerrato non staranno a guardare. E c'è il gioco degli scarti... Ecco al computer le chances di ognuno nella volata verso il Sanremo

GIANNI COGNI

Quattro assi, due gare, un computer: ovvero gli uomini, i teatri e la selva di numeri da cui spunterà la soluzione del tricolore rally più vivo, appassionante, combattuto probabilmente di sempre. Sulle strade di un Salento che si annuncia ben poco... lento, si giocherà questo fine settimana l'ultima partita fra i soliti quattro in perfetta solitudine (stavolta non ci sarà il «disturbatore» Liatti), che poi, a Sanremo, si mescoleranno con la nobile compagnia del «mondiale», con la nemmeno tanto nascosta ambizione di provare a ripetere il golpe '79 di «Tony», ultimo dei privati made in Italy capace di mettersi alle spalle tutti i protagonisti della serie iridata. Al Salento ciascuno dei quattro arriva con situazioni e prospettive ben differenti. Pierino Longhi sarà il più tranquillo: dall'alto dei suoi tre successi potrebbe anche accontentarsi di una posizione da podio, ma con al suo arco anche la possibilità di chiudere anzitempo il campionato. Ricetta: vittoria ed il compagno di squadra Pianezzola giù dal podio. L'altro grifoncino dovrà barcamenarsi fra l'obbligo di ar-

rivare molto in alto in quel di Lecce e quella ragion di stato che sinora Tabaton ha potuto evitare di applicare ma che è sempre lì ad un passo dal diventare protagonista.

SCARTI. Dario Cerrato, terzo in classifica ed ultimo degli uomini Delta, si troverà a giocare, forse sulle strade che conosce meno, presente e futuro pros-

mo e lontano: vincere è l'unica carta sicura per restare in corsa ed essere della partita a Sanremo, anche perché nel gioco degli scarti è quello messo peggio. Poi c'è l'ombra della fine della sua epoca, anche se Darione continua a restare coerente con le sue scelte: non ha appeso il casco al chiodo a fine '92 quando era imbattuto; figurarsi se lo farà di propria volontà, ora che la sua

leggenda è scalfita dai più giovani. Se non sarà più Jolly Club cercherà e verosimilmente troverà qualcosa d'altro.

LA VARIABILE. Infine Cunico, eterna croce e delizia e alternativa unica al dominio Lancia in Italia. Per lui Salento vuol dire veramente ultima spiaggia e tappa chiave per avvicinare un futuro che resta in bilico fra il

foto: PHOTOA



Nemmeno tre vittorie all'attivo possono far dormire sonni tranquilli a Longhi, sopra: se vicesse al Salento e il compagno di squadra Pianezzola arrivasse lontano dal podio, sarebbe fatta. Viceversa, «Gibo» potrebbe aiutarlo sottraendo punti agli avversari più pericolosi come l'Inossidabile Cerrato, a sinistra





rosa (vorrà pur dire qualcosa il fatto che abbia vinto più prove speciali di tutti: 41, contro le 29 di Longhi, le 19 di Cerrato e le 16 di Pianezzola malgrado il forzato forfait di Pescara) e il nero, con le peraltro consuete nubi sul futuro del programma Ford '94 e l'ombra degli strascichi della sua vicenda giudiziaria. Nelle tabelle risultanti dai calcoli al computer potrete trovare tutte le possibili risposte, anche quelle più improbabili, ed una impressione: l'asso giusto difficilmente non sarà Longhi, anche perché in caso di necessità può contare sull'appoggio del compagno di squadra. Ma la... possibilità a volte supera la fantasia e i numeri sono lì a dimostrare che i giochi non possono dirsi assolutamente chiusi, almeno prima del rally pugliese.

GLI ALTRI. Con due titoli già assegnati (quello costruttori alla Lancia e quello due ruote motrici aspirate alla Renault Clio Williams di Fiora e Sghedoni) ne restano poi altri quattro da attribuire: Gr.N, femminile, juniores e Trofeo Peugeot. Tutti accomunati, al contrario

dell'assoluto, dal fatto che non sarà necessario andare agli scarti: dunque nessun bisogno di aiuto dal computer, solo la semplice operazione di somma a quanto si è raccolto sin qui fra un ritiro ed un forfait ed i 50 punti che al massimo si potranno raccogliere fra Salento e Sanremo. Di certo da Lecce qualche altro verdetto arriverà... ■

COSI' DOPO 7 GARE

(risultati utili max 6)

Ecco la situazione attuale del campionato per quanto riguarda i legittimi pretendenti al titolo italiano, con due gare (Salento e Sanremo) ancora da disputare. Tutti i rally in calendario hanno coefficiente 1 eccetto Piancavallo (1,25) e Sanremo (1,5)

	CIOTTO	MILLEMIGLIA	PIANCAVALLO	ELBA	TARGA FLORIO	ABRUZZO	LANA	TOTALE
LONGHI	10	20	25	15	R	12	20	102
PIANEZZOLA	20	12	18,75	R	12	20	10	92,75
CERRATO	15	15	12,5	20	15	R	12	89,5
CUNICO	12	6	15	R	20	NP	15	68

R = ritirato NP = non partito

GLI ALTRI TITOLI

Gr. N

MANFRINATO	R	12	25	15	12	R	R	64
TRAVAGLIA	R	20	18,75	R	R	20	NP	58,75
BENTIVOGLI	NP	NP	15	R	20	R	R	35
SARTORI	NP	0	10	R	R	10	12	32
DALLA VILLA	R	R	R	20	R	R	R	20
BIZZARRI	20	R	NP	R	NP	NP	NP	20

2 ruote motrici

FIORA (campione)	20	15	25	R	20	20	20	120
ANDREUCCI	15	12	R	20	15	12	R	74
MEDEGHINI	R	R	R	15	12	15	15	57

femminile

MUNARETTO	NP	R	25	20	NP	20	R	65
ZUMELLI	20	10	9,375	NP	R	NP	20	59,375

juniores

OLORATI	NP	20	R	R	R	20	R	40
SARTORI	NP	3	15	R	R	12	8	38
BUIATTI	NP	NP	25	NP	NP	6	NP	31

costruttori

LANCIA (campione)	20	20	25	20	(17)	20	20	125
FORD	14	(8)	17,5	15	20	14	14	94
RENAULT	8	4,25	11	0	10	9	6	48

Trofeo Peugeot

SARTORI	NP	30	48	R	R	R	40	158
GUGEL	30	40	36	NP	NP	NP	NP	106
GOMBA	NP	NP	24	R	40	NP	8	72

I NUMERI DEL SALENTO

Questa invece è l'elaborazione delle combinazioni possibili di punteggi da qui alla fine del campionato. Tra parentesi sono indicati i punti da scartare per ciascuno nella prova del Sanremo; il povero Cerrato è il meno favorito in questo calcolo...

	PUNTI ATTUALI	SCARTO SALENTO	1.	2.	3.	4.	5.	6.
LONGHI	102	10	112 (12)	107 (12)	104 (12)	102 (10)	102 (10)	102 (10)
PIANEZZOLA	92,75	10	102,75 (12)	97,75 (12)	94,75 (12)	92,75 (10)	92,75 (10)	92,75 (10)
CERRATO	89,5	12	97,5 (12,5)	92,5 (12,5)	89,5 (12)	89,5 (12)	89,5 (12)	89,5 (12)
CUNICO	68	—	88 (6)	83 (6)	80 (6)	78 (6)	76 (6)	74 (6)

Longhi campione se...: vince e Pianezzola arriva 4. o peggio

Cunico escluso se...: arriva 4. o peggio;
vince Longhi;
arriva 3. con Longhi 2.

Cerrato escluso se...: vince Longhi

In tutti gli altri casi: tutti in corsa, decisione a Sanremo

MONDIALE RALLY

SAINZ SI SFOGA

Jolly addio!

Non ripeterò l'errore di quest'anno, assicura l'asso spagnolo raccontando perché non sta funzionando la partnership col team italiano. E svela che nel suo futuro ci sono Ford e Subaru

■ MAURIZIO RAVAGLIA

Carlos Sainz lo ha giurato a se stesso, «*Mai più un altro anno come questo*». Alla conclusione del campionato del mondo mancano ancora i rally di Australia, di Sanremo, di Spagna e il Rac ma per il fuoriclasse spagnolo la stagione della grande delusione è già dietro le spalle. Dalla corsa al titolo è stato subito escluso, i risultati che la partnership col Jolly Club e la Lancia sembrava promettere non sono ar-

rivati. Al Colle Melogno, nell'entroterra savonese, durante una pausa delle prove tecniche in preparazione del rally d'Italia, Carlos Sainz racconta le amarezze di un campionato che è meglio dimenticare in fretta. Il suo è uno sfogo. Ascoltiamolo. «*Non ripeterò sicuramente l'esperienza di quest'anno. La mia intenzione è di essere, nel '94, in una squadra e con una vettura con cui possa vincere, gare e campionato. Piuttosto che affrontare un'altra stagione come questa preferisco fermarmi. È una*

considerazione amara, ma è la realtà. Voglio che sia chiara una cosa. Quest'anno la Lancia Delta poteva essere ancora competitiva se solamente fosse stato rispettato un piano di sviluppo. Non erano necessari interventi rivoluzionari, ma solamente un interessamento da parte dell'Abarth per l'evoluzione di qualche particolare. Qualcuno può pensarla diversamente, ma con l'impegno anche minimo della Casa madre realisticamente sarei stato nella condizione di lottare per il titolo insieme a



Nato a Madrid nel '62, Carlos Sainz ha conquistato il titolo mondiale due volte, nel '90 e nel '92. Nelle 6 gare che ha disputato fino a oggi con la Delta del Jolly Club ha ottenuto quale migliore risultato il secondo posto al rally Acropoli, a lato



«Kankkunen, a Auriol, a Delecour e a Biasion. Illudersi di affrontare la stagione senza la presenza del tecnico che negli ultimi anni aveva seguito la Delta, e mi riferisco all'ingegnere Vittorio Roberti, è stato un errore gravissimo. Abbiamo cominciato il campionato senza l'uomo che aveva la maggiore conoscenza tecnica della vettura e quando al Jolly Club hanno deciso di reagire ormai tutto era compromesso».

— Eppure la Fiat aveva già fatto sapere il suo disimpegno dai rally. Il tono di Sainz si fa più deciso. Nelle sue parole traspare la sensazione di essere caduto in una trappola. «Certo, ma era comunque previsto un minimo di assistenza tecnica da parte dell'Arbarth. Alla Corsa dei Campioni, nel dicembre scorso, avevo provato per la prima volta la Delta. Immediatamente chiesi uno sterzo più diretto. Per ottenere questa modifica, una modifica non un'evoluzione di un particolare, ho atteso quasi quattro mesi. Già al rally di Montecarlo avevo fatto notare ai responsabili del Jolly Club che il motore della Delta non era assolutamente competitivo, mancava di potenza. E non si trattava di una manciata di cavalli, ma di parecchie decine. Il confronto potevo farlo perché ero appena sceso dalla Toyota Celica. Da allora, non dimentichiamoci che era gennaio, il propulsore è rimasto lo stesso e inevitabilmente è aumentato il gap con la concorrenza. Per le ultime due gare di asfalto, Sanremo e Spagna, confido nelle modifiche studiate dall'ingegnere Franco Antoniazzi. Ma se nella corsa italiana non dovessimo disporre del motore evoluzione, le nostre possibilità di successo si ridurrebbero ulteriormente. Inutile farsi illusioni. Anche perché a questa situazione se ne aggiunge un'altra, ancora più preoccupante, i pneumatici. In Corsica si è visto chiaramente che sulla Delta le gomme Michelin non lavorano perfettamente».

— Lo sfogo di Sainz non è finito; lo spagnolo, campione del mondo nel '90 e l'anno scorso, affonda ancora di più il dito nella piaga.

«Io so di aver commesso un errore al rally del Portogallo, e l'ho pagato con un'uscita di strada. Ma era dall'inizio della gara che continuavo a dire che con quello sterzo non avevo sensibilità nella guida. Ho dovuto attendere la Corsica prima che fosse pronta una nuova scatola guida. Che quella sensazione di poca precisione non fosse un mio capriccio, lo dimostra il fatto che lo sterzo modificato è oggi montato anche su altre Delta. Se altri piloti hanno deciso di utilizzarlo è perché evidentemente hanno trovato un vantaggio. All'Acropoli, probabilmente senza il tempo perso per la rottura di un bullone avrei potuto attaccare con maggiori chance Biasion nel finale. Quell'inconveniente poteva capitare a chiunque. Ma in Argentina soprattutto e poi in Nuova Zelanda sono successe cose che non debbono accadere, episodi sconcertanti. Per la gara sudamericana mi ero preparato meticolosamente, avevo provato come non mai effet-

tuando numerosi passaggi su ciascuna prova speciale. Tutto inutile. Il kappao della centralina elettronica mi ha rispedito subito a casa. In Nuova Zelanda c'è stato un errore nel montaggio di un cablaggio ed è stata un'altra occasione sprecata. Ovviamente non ho la certezza che avrei vinto, ma da come si erano messe le cose posso ragionevolmente credere che il risultato sarebbe stato migliore del quarto posto finale. Tutto ciò ha reso questa stagione la più frustrante della mia carriera».

— E in Australia, prossima trasferta del mondiale, quali possibilità ha Sainz per rendere meno amara la sua stagione?

«Il rally di Australia rappresenta un'opportunità per ottenere un risultato interessante. È una gara particolare e difficile per le caratteristiche del terreno, ghiaioso e perciò con poco grip. Comunque, l'Australia è una delle due prove del mondiale che mi piacerebbe vincere prima che la stagione si concluda. L'altra è il Sanremo. Non dimenticherò mai le manifestazioni di simpatia che gli appassionati italiani hanno avuto nei miei confronti proprio al Sanremo, nell'90, quando vinsi il mio primo titolo mondiale».

— Questi sono dunque gli obiettivi immediati di Sainz. Ma per il '94, quali mosse ha in mente, con quale Casa affronterà la prossima stagione?

«Ho tanta rabbia in corpo. Non nascondo che dalla collaborazione col Jolly Club mi aspettavo molto. Forse ho sbagliato a credere che certi presupposti si realizzassero. Adesso voglio tornare a lottare per il titolo. Ciò significa un team e una vettura competitivi. Ci sono solamente tre Case che oggi permettono questa condizione. Le elenco in ordine sparso, senza alcuna preferenza. Ford, Subaru e Toyota. La Ford dispone della Escort, che considero la vettura con il margine di miglioramento più interessante e con le caratteristiche tecniche più moderne. Poi c'è la Prodrive-Subaru, una squadra che mi sembra in grado di puntare con successo a un campionato. La Impreza è una vettura indubbiamente competitiva sui percorsi sterrati ma ancora tutta da sviluppare per le gare con fondo di asfalto. Penso che prima dell'inizio della stagione ci sarà da lavorare parecchio per mettere a punto la Subaru Impreza in configurazione asfalto. Infine, la Toyota. Conosco benissimo questo team, il più professionale tra quelli del mondiale. Tuttavia, è prematuro per parlare di scelte, di partnership. Qualsiasi contatto richiede tempo e ovunque ci sono angoli da smussare».

— Intanto, in attesa di definire il suo futuro, Sainz lancia un allarme: l'elettronica che sta diffondendosi nei rally rischia di mettere in pericolo la specialità.

«È impossibile impedire il progresso tecnologico. Nel caso dell'elettronica bisogna intervenire rapidamente prima che la situazione sfugga di mano. Personalmente non sono contrario al cambio semiautomatico, anche se ritengo poco vantaggioso il suo utilizzo in gara proprio per la difficoltà di adat-



PHOTO 4

tamento che esso richiede. Sono invece sfavorevole a soluzioni quali il "traction control" e le sospensioni attive. Si tratta di sistemi a controllo elettronico che richiedono investimenti importanti, mentre nei rally la parola d'ordine deve essere oggi abbassare i costi. Speriamo che la Fisa si muova presto. Ma spero anche che la Federazione internazionale abbandoni definitivamente la poco brillante idea di pensare alle vetture due litri, e a trazione anteriore, come la futura categoria della specialità. La vettura da rally deve essere spettacolare. Come si può credere che la gente si avvicini ai rally se vede in azione automobili che sono le stesse con cui va in ufficio, o addirittura modelli meno potenti rispetto a quelli che usa per andare a lavorare? E come se adesso decidessero di disputare il mondiale di Formula 1 con le monoposto di Formula 3. Certo, si abbasserebbero i costi in maniera formidabile. Ma provate a chiedere a Senna, a Prost, ad Alesi o a Schumacher se sono disposti ad accettare questa soluzione. È impensabile concepire lo spettacolo nelle categorie top dello sport automobilistico con vetture che non trasmettano il senso del sogno. Se la Fisa vuole distruggere i rally, nelle macchine 2 litri ha trovato l'arma migliore. Non capisco anche un altro atteggiamento della Federazione. Qualcuno si sveglia al mattino e decide di ridurre le potenze. Perché? Che mi spieghi perché. Che problemi ci sono se la potenza arrivasse a 450 cavalli? La sicurezza? La paura di un ritorno alle Gruppo B? Il problema di quelle vetture era il fuoco, la leggerezza di troppi elementi in fibra, la leggerezza dei telai. Ma sulle attuali Gruppo A dov'è la fibra, dove sono i telai super legge-



ri? Le nostre macchine hanno strutture in acciaio, sono sicure, molto sicure. E allora perché continuare a ridurre la potenza, perché togliere un fattore che determina la selezione tra i piloti. Anziché intervenire in questa direzione, la Fisa dovrebbe cominciare a escludere dal mondiale gare male organizzate. Molti organizzatori debbono cambiare mentalità, debbono imparare ad ascoltare i piloti quando essi suggeriscono modifiche ai percorsi segnando tratti particolarmente pericolosi. Il pericolo è nei dilettanti che sono convinti di essere abili manager di gare titolate, non nella potenza delle vetture».

Lo sfogo di Carlos Sainz tra le montagne dell'entroterra ligure in una nebbiosa giornata di inizio settembre è finito. ■

Con l'intervento tecnico, anche limitato, da parte dell'Abarth, svela Sainz, che vediamo qui sopra in azione allo scorso rally di Grecia, la Delta poteva essere ancora competitiva. Secondo il pilota spagnolo il particolare in cui la berline torinese ha il gap più evidente dalla concorrenza è il motore, che manca di potenza. Un propulsore «evoluzione» è ora atteso per la prova di Sanremo. Sotto, Sainz insieme a Bortoletto, disse della scuderia Jolly Club che quest'anno rappresenta la Lancia



COCKPIT



Terra di Kankkunen

Valido per il mondiale dal 1989, il rally di Australia è stato vinto 3 volte consecutive da Kankkunen e una da Auriol ('92). All'edizione '93 hanno aderito tutte e cinque le Case interessate ai punti del Marche che hanno quindi designato i seguenti equipaggi: Kankkunen, Auriol (Toyota); Sainz (Lancia); Biasion, Delecour (Ford); McRae, Vatanen, Bourne (Subaru); Dunkerton (Mitsubishi).

Il programma

SABATO 18 SETTEMBRE

Prima tappa: km 356,83 con 9 prove speciali pari a km 102,80

DOMENICA 19 SETTEMBRE

Seconda tappa: km 412 con 8 prove speciali pari a km 130,35

LUNEDÌ 20 SETTEMBRE

Terza tappa: km 882,89 con 13 prove speciali pari a km 241

MARTEDÌ 21 SETTEMBRE

Quarta tappa (finale): km 266,30 con 4 prove speciali pari a km 87,52

Percorso totale: km 1918 con 34 prove speciali pari a km 561

Partenza e arrivo sono a Perth (Western Australia)

Così il campionato

La sesta edizione del rally di Australia è valida quale decima prova del campionato del mondo Piloti e Marche, della Coppa Fia Piloti Gruppo N e della Coppa Fia 2 Litri, per vetture Gruppo A a trazione anteriore e con motore aspirato di 2000 cc; è inoltre valida per la Coppa Fia Dame riservata a equipaggi interamente femminili. Ecco le classifiche provvisorie.

PILOTI - 1. Kankkunen punti 91; 2. Auriol 71; 3. Delecour 70; 4. Biasion 66; 5. McRae 44; 6. Sainz 35; 7. Eriksson, Makinen 26; 9. Alen 25; 10. Aghini, Trelles 22; 12. Jonsson, Schwarz 20; 14. Vatanen 15; 15. Chatriot, Duncan 12; 17. Fiorio, Iwase 10; 19. Johansson, Jack, Menem junior 8.

MARCHE - 1. Toyota punti 131; 2. Ford 111; 3. Subaru 73; 4. Lancia 67; 5. Mitsubishi 57.

COPPA FIA GR. N - 1. Fassina punti 36; 2. Coutinho 24; 3. Kytölehto 23; 4. Hellman 15; 6. Fujimoto, Bin Sulayem, Shamaj, Backlund, Spiliotis 13; 11. Jordan 11.

COPPA 2 LITRI - 1. Opel-Gm punti 46; 2. Skoda 37; 3. Peugeot, Citroën, Lada 24; 6. Renault 16; 7. Toyota 15.

COPPA DAME - 1. Christine Driano punti 15; 2. Isolde Holderied 9.

I principali iscritti

EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.	GR.
Auriol-Ocelli	Toyota Celica 4Wd	F-F	A
Kankkunen-Grist	Toyota Celica 4Wd	SF-GB	A
Sainz-Moya	Lancia Delta Hf	E-E	A
Biasion-Siviero	Ford Escort Cosworth	I-I	A
Delecour-Grataloup	Ford Escort Cosworth	F-F	A
Vatanen-Berglund	Subaru Legacy Rs	SF-S	A
McRae-Ringer	Subaru Legacy Rs	GB-GB	A
Bourne-Freeth	Subaru Legacy Rs	NZ-NZ	A
Dunkerton-Gocentas	Mitsubishi Lancer	AUS-AUS	A
Haider-Wendel	Audi Coupé S2	A-D	A
Recalde-Christie	Lancia Delta Hf	RA-RA	N
Buffum-Grimshaw	Honda Civic	USA-USA	N
Fujimoto-Ichino	Mitsubishi Lancer	J-J	N
Ordynski-Stacey	Mitsubishi Lancer	AUS-AUS	N
Herridge-Horsley	Subaru Legacy Rs	AUS-AUS	N



LA PROVA

FIAT PUNTO

Basic instinct

Prestazioni capaci di suscitare forti emozioni e di appagare il piacere della guida con un alto livello di sicurezza. Ecco in sintesi la Gt, il modello top dell'ultima proposta della Casa torinese

Prezzo: lire 24.450.000 (chiavi in mano); **Cilindrata:** 1372 cc

Potenza max: 136 cv; **Velocità max:** 200 kmh

PRO abitabilità, performance, solidità

CONTRO prezzo elevato a confronto con il resto della gamma

CARLO MASSAGRANDE

TORINO — A un appuntamento decisivo come quello della Punto la strategia della Casa di Corso Marconi non poteva lasciare vuoto lo spazio delle cosiddette «piccole bombe». La Fiat per il passato ha un poco subito le offensive della concorrenza in questa fascia di mercato che, se non per numeri assoluti, almeno per volumi di fatturato rappresenta una fetta molto appetibile per qualsiasi grande costruttore. E poi, specie in una fa-

se di crisi è opportuno mostrare un prodotto anti-crisi, una scelta di questo genere in primo luogo dà un'iniezione di fiducia e conferma una volta di più che a Corso Marconi stanno investendo sul futuro dell'auto; inoltre, superata la difficile congiuntura economica attuale, il mercato sarà nuovamente in grado di assorbire vetture di questo genere, e chi arriva pronto all'appuntamento con la ripresa raccoglierà non pochi frutti. La Punto Gt nella diffi-

le sfida delle piccole tutto «pepe» si mostra al passo con le nuove tendenze che influenzano i gusti del pubblico: prestazioni sì, ma anche tanta sicurezza. Così chi vuole l'auto briosa potrà provare qualche emozione in più senza patemi circa le situazioni che dovrà fronteggiare in caso di emergenza. Ugualmente in Fiat si è pensato che per affrontare la difficile sfida già lanciata da altre Case su questo tipo di auto occorrevano qualità e confort. ■



GRINTA. Ecco la guida che la Punto ci ha permesso in pista. Prima ancora di saggiare le doti velocistiche la nuova Fiat si fa apprezzare per le linee accattivanti.

INTERNO. Appena seduti si notano l'abitabilità e le dotazioni di sicurezza



Bnotes BLOCK

- **AERODINAMICA.** Il Cx della Punto è davvero buono: 0,31 è un valore considerevole per una vettura di questa categoria.
- **22 VERSIONI.** Questa è l'ampiezza della gamma dell'ultima nata di Casa Fiat, tre sono i tipi di carrozzeria: tre e cinque porte e cabrio, sei sono le motorizzazioni: cinque a benzina e una a gasolio.
- **5600 MILIARDI.** È la somma che è stata investita per la realizzazione della Punto, considerando sia gli impianti che il prodotto.
- **VELOCITÀ.** La Punto Gt raggiunge i 200 kmh al regime di 5950 giri, mentre le velocità massime di ciascuna marcia sono le seguenti: 51 kmh in prima, 79 in seconda, 117 in terza e 156 in quarta.
- **CARROZZERIA.** Per prevenire la corrosione il 60% della vettura è realizzato in lamiera, inoltre tre quarti di questo 60% è in lamiera bi-zincata.

CONFORT. La Punto è dotata di un comodo bracciolo centrale tra i sedili anteriori

CONTROLLO. I numeri di telaio sono visibili molto facilmente grazie a uno sportellino

MUSO. I fari sono lunghi e stretti, lo scudo è in un solo pezzo con protezione



VELOCITÀ SPOSATA ALL'ABITABILITÀ

Più spazio allo sprint

TORINO — Era inevitabile che la nostra prova si svolgesse sulle colline attorno al capoluogo piemontese, città che può essere considerata a buon diritto la capitale dell'auto. E poi non potevamo che scegliere il modello di vertice, la Gt con carrozzeria a tre porte spinta da un propulsore di 1372 cc dotato di turbocompressore e intercooler, capace con i suoi 136 cv di una potenza specifica superiore ai 100 cv/litro. Il prezzo della Gt è di dieci milioni superiore al modello d'entrata, una differenza che è ampiamente giustificata da tutti i contenuti tecnici offerti. Ma andiamo ad analizzare la vettura con ordine. Prima di tut-

to due parole le merita la linea caratterizzata nella vista laterale, quella più significativa, da un «tutt'uno» determinato dalla continuità del tratto tra cofano anteriore e parabrezza. Il tetto è poi accentuato come un diagramma nella posizione dei passeggeri anteriori, per proseguire con un leggero declino fino al lunotto posteriore. Nella parte posteriore dominano i gruppi ottici a sviluppo verticale sui montanti, una tendenza da poco entrata nella moda delle vetture di serie.

Davanti sono poi significativi il logo stilizzato Fiat, rappresentato dalle quattro barrette blu inclinate, e l'assenza della mascherina. Anche all'interno la Punto si conferma moderna: le portiere, per esempio, hanno una pannellatura differenziata tra lato guida e passeggero, una intelligente, curiosa e confortevole «trovata» dello stilista Giugiaro. Altrettanto moderna è la plancia a linea ondulata, che pe-

rò a prima vista potrebbe anche non piacere. Va poi annotato che la vasetta portaoggetti ricavata nella plancia se avesse avuto bordi più delimitati avrebbe potuto garantire un migliore contenimento delle

cose riposte. I sedili risultano confortevoli, la visibilità è buona e ottimale è lo sfruttamento dello spazio interno, sia a disposizione dei passeggeri che dei bagagli. Per dare un'idea degli ingombri della Punto, possiamo dire che rispetto alla Uno le dimensioni sono aumentate di 61 mm in lunghezza, 62 mm in larghezza, 30 mm in altezza, 88 mm nel passo e infine il bagagliaio ha guadagnato 5 litri. La silenziosità di marcia è di casa su tutta la gamma della Punto;

anche sulla Gt, la più spinta, è apprezzabile. La climatizzazione è funzionale e la distribuzione dei flussi d'aria risulta omogenea, a ciò si aggiunge poi il condizionatore, disponibile (optional) però a partire dai modelli superiori alla 60, e l'intelligente dispositivo per il ricircolo dell'aria, utilissimo nelle gallerie e in città quando vi è un forte inquinamento. Della velocità massima dobbiamo dire che, malgrado il motore della vettura da noi provata avesse pochissimi km e non fosse certo slegato, non abbiamo avuto difficoltà ad avvicinare, su una pista privata, la soglia dei 200 kmh di cui è accreditata la Punto Gt. L'accelerazione, come dimostra il passaggio da 0 a 100 kmh in 7"9, è di alto livello, a dispetto del fisiologico ritardo di risposta del turbocompressore. Molto buono è il consumo con una media di 12 km/litro a 120 kmh. Il comportamento della vettura nelle curve veloci e sullo sterrato evidenzia la resistenza alle sollecitazioni del pianale, integralmente nuovo, che assicura un ottimo risultato per quel che riguarda la rigidità globale della struttura. Le sospensioni sono a ruote indipendenti e garantiscono notevoli doti di confort e tenuta di strada. Il peso della Punto Gt è di 1000 kg, ciò si traduce in un

rapporto peso/potenza di 7,4 kg/cv, la ripartizione delle masse vede un 65,5% gravare sull'avantreno con il restante 34,5% sull'asse posteriore. La frenata si dimostra all'altezza delle prestazioni (questo modello ha quattro freni a disco e l'Abs di serie); un discorso analogo vale per lo sterzo, preciso e dotato di idroguida (installata sulla Gt), ma già sui modelli base il sistema sterzante è a rapporto variabile. Il cambio può riscuotere critiche soltanto estetiche: la leva è molto lunga, dopo un attimo ci si rende però conto di quanto sia funzionale e comoda, vista la facilità con cui la si raggiunge quando si sposta la mano dal volante. In conclusione, siamo di fronte a una vettura dalle elevate prestazioni, concettualmente sicura e capace di convincere i giovani fin dal primo contatto.

T su strada
TEST



Sotto il vestito pulsa un cuore con il turbo

La Punto Gt è spinta da un motore sovralimentato estremamente guidabile grazie alla distribuzione della coppia su di un ampio arco: circa 18 kgm sono disponibili da 2700 a 4850 giri. Si può andare veloci, comodi e in tutta sicurezza, questa è la filosofia della Punto Gt. Su questo modello i sedili dispongono, di serie, di un meccanismo «a farfalla» per l'adattamento alla conformazione anatomica del guidatore. L'air-bag era poi un elemento che non poteva mancare. Infine va sottolineato che il pianale è completamente nuovo e assicura ottimi valori di rigidità.

la scheda TECNICA

Motore: anteriore trasversale 4 cilindri in linea, cilindrata 1372 cc; alesaggio x corsa 80,5 x 67,4 mm; rapporto di compressione 7,8:1; alimentazione a iniezione elettronica Mpi Bosch Motronic M 2.7 e sensore di detonazione; di-

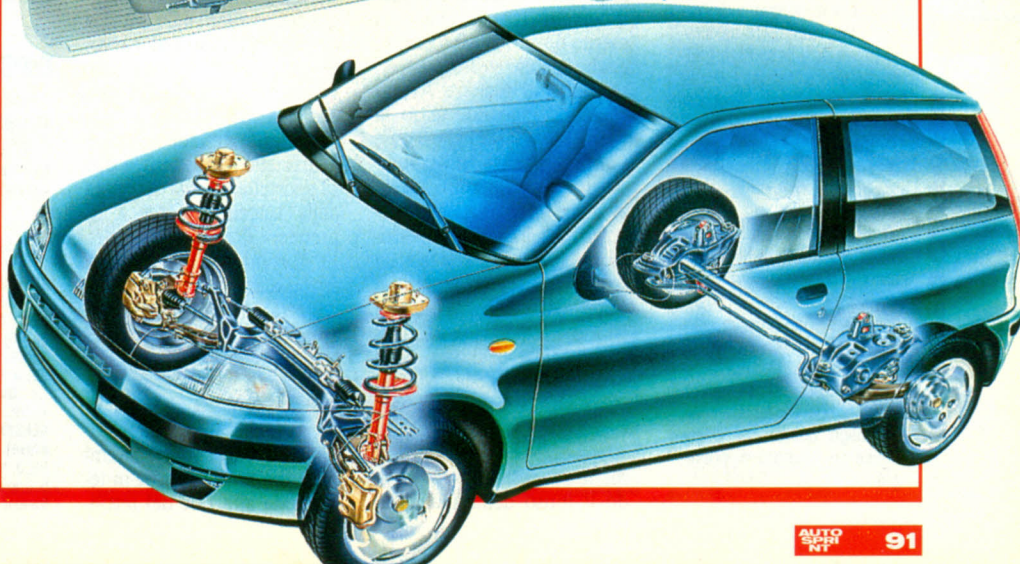
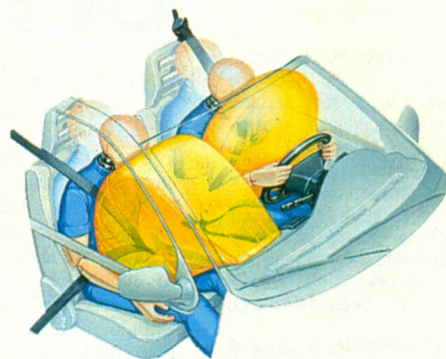
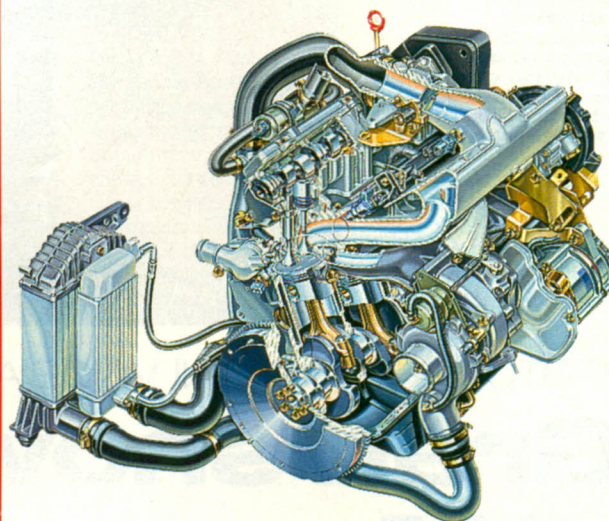
stribuzione monoalbero a camme in testa; accensione elettronica statica integrata con l'iniezione; potenza massima 136 cv a 5750 giri; coppia massima 21,2 kgm a 3000 giri.

Trasmissione: Trazione anteriore; cambio manuale a cinque marce; frizione monodisco a secco.

Autoteleia: scocca autoportante; sospensioni a ruote indipendenti, anteriori tipo McPherson e barra stabilizzatrice, posteriori a bracci tirati longitudinali e barra stabilizzatrice; freni a disco anteriormente autoventilanti, due circuiti idraulici incrociati indipendenti e correttore di frenata sulle ruote posteriori, servofreno a depressione; sterzo a cremagliera con idroguida; ruote in lega leggera 5,5 x 14 pollici; pneumatici 185/55 x 14.

Dimensioni e peso: lunghezza 3770 mm; larghezza 1625 mm; altezza 1440 mm; passo 2450 mm; carreggiata anteriore 1380, posteriore 1360 mm; volume bagagliaio da 275 a 1080 litri; serbatoio carburante 51 litri; peso a vuoto 1000 kg.

Prestazioni e consumo: Velocità massima oltre 200 kmh; accelerazione da 0 a 100 kmh in 7"9; consumo a 120 kmh 12,04 km/litro.



TUTTI I PREZZI

VERSIONE	PREZZI CHIAVI IN MANO
55 S Ed 3P	14.350.000
60 S 3P	14.850.000
60 S 5P	15.800.000
55 Sx 3P	15.550.000
55 Sx 5P	16.500.000
75 Sx 3P	16.550.000
75 Sx 5P	17.500.000
75 Hsd 3P	19.050.000
75 Hsd 5P	20.000.000
90 Sx 3P	17.750.000
90 Sx 5P	18.700.000
6 Speed	15.700.000
75 Elx 3P	17.250.000
75 Elx 5P	18.200.000
90 Elx 3P	18.450.000
90 Elx 5P	19.400.000
Gt	24.450.000
Turbodiesel S 3P	16.550.000
Turbodiesel S 5P	17.500.000
Turbodiesel Sx 3p	17.750.000
Turbodiesel Sx 5P	18.700.000
Turbodiesel Elx 3P	18.450.000
Turbodiesel Elx 5P	19.400.000

SPAZIO.

Rispetto alla Uno la capacità di carico è aumentata di cinque litri. I sedili, secondo la tendenza più razionale, sono abbattibili per sfruttare il miglior utilizzo dello spazio

Asso F.2000: proposte per il 1994

Nel corso della riunione tenuta a Binetto l'Asso F. 2000 ha cercato di elaborare una serie di proposte regolamentari per il 1944 volte soprattutto a contenere i costi. Alla Fisa i team sicuramente chiederanno di poter utilizzare ancora i telai costruiti fino al 1992 escludendo ancora le motorizzazioni a 16 valvole. Per la benzina si vorrebbe tornare al carburante commerciale normalmente in vendita nelle stazioni di servizio anche se ciò comporterà una diversa mappatura delle centraline con conseguente ulteriore perdita di potenza valutata tra i due e cinque cavalli. Quindi, la F. 2000 oltre a contenere i costi nel '94 cercherà di rinnovare la regolamentazione sportiva ed a tal fine c'è l'idea di disputare due gare nella stessa giornata per una distanza complessiva identica a quella attuale con due punteggi separati. Un po' come nel SuperTurismo.

■ **GALETTI.** Nei due mesi di pausa estiva Galetti ha compiuto un grosso lavoro di sviluppo aerodinamico sulle Osella che ora presentano le pance diverse con ampie aperture che favoriscono l'estrazione dell'aria calda a favore di un sensibile aumento della velocità di punta.

■ **STRANIERI.** Con molta probabilità alla gara che chiuderà la serie tricolore 1993 dei Prototipi, in calendario al Mugello il 17 ottobre, verranno ammessi i piloti stranieri. Straordinario il monte premi di 30 milioni che almeno per una volta incentiverà la presenza di piloti provenienti da Francia, Svizzera, Belgio e Germania.

■ **RINUNCIA.** A causa di problemi di budget e dell'ormai certa conquista del titolo tricolore, il Jolly Club è intenzionato a disertare la gara del campionato Supercar Gt in programma a Varano il 19 settembre per poi disputare le gare di fine stagione a Imola ed al Mugello.

■ **QUOTA 100.** È ufficiale: il pilota cuneese Dario Della-torre, in coppia con Ivo Odera prenderà parte al prossimo rally di Sanremo che, come è noto, si correrà dal 10 al 14 ottobre. Dellatorre festeggerà così la partecipazione al suo centesimo rally. D'obbligo quindi per il cuneese un risultato di prestigio.

Brand, a fianco, precede il gruppo delle Supercar a Binetto. Per il pilota del Jolly Club pare ormai scontata la conquista dell'italiano dopo questo ennesimo successo. Nel'altra pagina foto sopra, Olofsson e D'Agostino ai... ferri corti; nella foto sotto Nurminen con la Mazda Rx7 vincitore nel 2. raggruppamento. Tra i Prototipi Mancini, sotto a destra, festeggia sul podio il successo conquistato in Puglia proprio all'ultimo giro ai danni di Merzario, in basso, davanti a Martinello

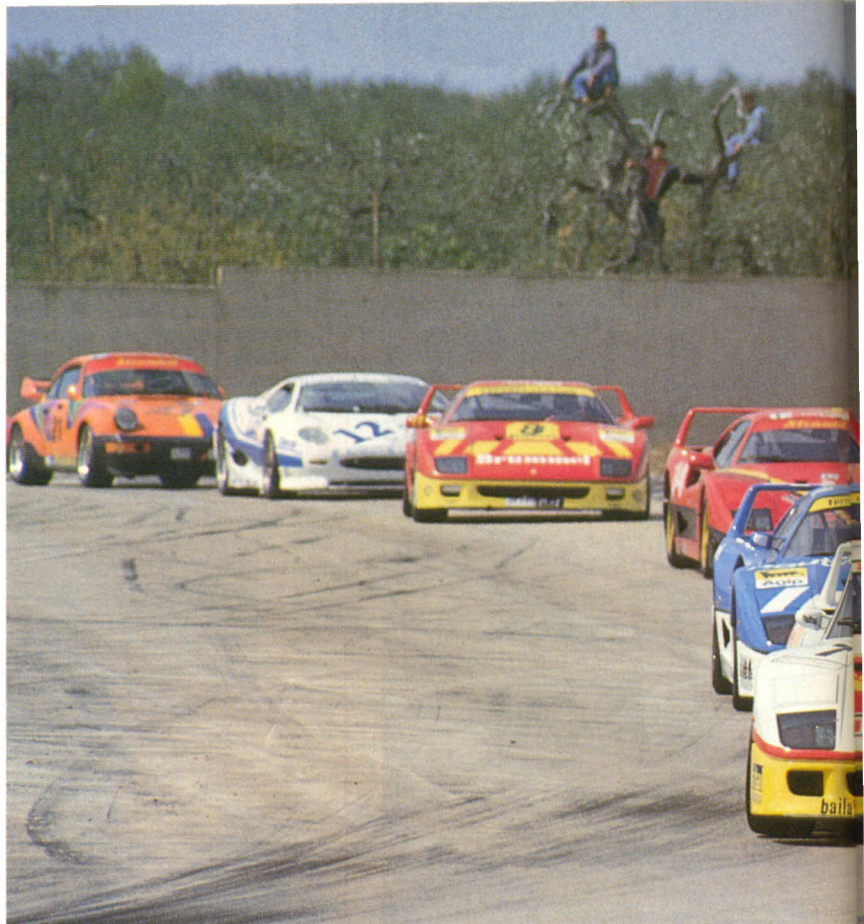


foto grafie PHOTO4

PROTOTIPI □ MANCINI VINCE A BINETTO

Gran show di Merzario

BINETTO — Pur con uno schieramento abbastanza ridotto i protagonisti del tricolore hanno dato vita ad una gara spettacolare ricca di colpi di scena. Alla fine ha vinto Fabio Mancini che così ha portato al terzo successo stagionale l'Osella del Team Michelotto dimostrando di avere, oltre ad un gran «piede», una eccezionale lucidità tattica. Onore al merito quindi per il toscano, anche se sullo stesso piano ci sentiamo di mettere Arturo Merzario, secondo sotto la bandiera a scacchi, e come sempre generoso protagonista in una gara in cui avrebbe meritato di portare al successo l'Osella resa competitiva da Galetti grazie ad un sostanziale lavoro aerodinamico. Al via il poleman Martinello non si fa sorprendere ed alla prima curva il padovano precede Merzario, Canni Ferrari, Mancini e Gasparri. Al 4. giro Gasparri esce alla curva che immette sul rettilineo rovinando il muso della sua Tiga.

Gara finita per il romano ed anche per Ronca che, girato in precedenza, non riesce a ripartire. In testa Martinello, incalzato da Merzario, controlla la gara, ma all'8. giro arriva un po' lungo alla fine del rettilineo ed il comasco ne approfitta per passare al comando della corsa. Nel corso del 15. giro i piloti di testa affrontano il doppiaggio di Cavallaro e De Mola; i due danno strada al curvone, ma probabilmente l'avrebbero potuto fare in precedenza. Merzario ha forse un attimo di indecisione e Martinello lo affianca. I due si sportellano, ma il pilota della Lucchini riesce a riprendere il comando; dietro lo sfortunato Canni Ferrari si tocca con Cavallaro ed è costretto al ritiro. Mancini approfitta di queste fasi per tornare sotto alla coppia di testa con Francisci tranquillamente quarto. I colpi di scena non sono finiti Martinello alle prese con problemi di sedile al 24. giro va in testa coda alla fine del rettili-

neo, Merzario per evitarlo frena e Mancini in agguato lo sfilia. Inutile l'arrebante finale di Merzario che cerca di sorprendere Mancini che non sbaglia niente e chiude portato in trionfo dai propri meccanici. Il terzo posto è di Martinello. Per la Coppa '90: Maddalena è il migliore davanti a Cavallaro e De Mola.

Maurizio Masini

VELOCITA' IN CIRCUITO

Binetto (Ba), 5 settembre 1993

Campionato Italiano Prototipi

7. gara della serie

Le classifiche

Assoluta: 1. Mancini (Osella Pa16) 32 giri in 24'54"890 alla media di 127,527 kmh; 2. Merzario (Osella Pa16) a 0"257; 3. Martinello (Lucchini P3/93) a 11"150; 4. Francisci (Tiga Sp) 92) a 13"432; 5. «Gianfranco» (Osella Pa16) a 32"888; 6. Saccomanno (Lucchini P3 93) a 40"540; 7. Maddalena (Lucchini Sp 90) a 1 giro; 8. Cavallaro (Lucchini Sn 89) a 2 giri; 9. De Mola (Lucchini Sp 90) a 2 giri.

□ **Giro più veloce:** Martinello in 45"667 alla media di 124,317 kmh.

CLASSIFICA CAMPIONATO (Dopo 7 prove): 1. Mancini 96 punti. 2. Merzario 93; 3. Martinello 86; 4. Canni Ferrari 51; 5. Francisci 46; 6. Gasparri 38; 7. «Gianfranco»; 8. Sanesi 24; 10. Saccomanno 20.



SUPERCAR □ TUTTO SECONDO COPIONE

Brand eroe senza fatica

BINETTO — Secondo copione Marco Brand ha nuovamente portato al successo la Ferrari F. 40 del Jolly Club ed ormai non si vede chi possa avvicinarlo nella rincorsa al tricolore tra le Supercar Gt. Ma al di là del risultato la gara ha fatto intravedere i motivi di questo fine stagione e di quello che potrà essere il '94: Cutrera ottimo secondo con la Jaguar Xj 220 che attende Imola e Mugello per meglio esprimersi; Sartori finalmente in palla fermato purtroppo dalla rottura di una turbina ed Olofsson che con la sua Porsche Gt sta dimostrando che la Casa di Stoccarda dovrebbe solo riservare maggiore attenzione alla serie tricolore. Al via

Brand resiste all'attacco di Sartori con Della Noce che sorprende Spatafora, Colombo e Cutrera in posizione di attesa. Dietro Olofsson attacca subito stando davanti ad un Larrauri che deve impegnarsi per tornare sotto allo svedese. Nelle prime fasi perdono diverse posizioni Colombo e Popoff, mentre Cutrera al 3. giro supera Spatafora al quale si accoda Popoff. Nelle prime posizioni la gara offre poche emozioni, Larrauri al 6. giro piega la resistenza di Olofsson distanziandolo e nel 3. raggruppamento Favero è davanti a Monti e Nurminen. Al 25. giro una fumata bianca segnala la rottura di una turbina nella F. 40 di Sartori

e così il padovano, che sta cercando di tornare sotto a Brand, abbandona. Cutrera è secondo dopo un contatto con Della Noce. Spatafora, Colombo e Popoff sono in lotta ravvicinata fino a quando quest'ultimo nel doppiare Buganè si gira perdendo molte posizioni. Nurminen intanto, quando Cutrera lo doppia, ne approfitta e supera, con la Mazda curata da Bogani, Favero. D'Agostino al tornantino tocca Olofsson che si gira e viene superato da Rebai. Al via della seconda manche la Porsche di Buganè senza freni centra con estrema violenza la Mazda di Favero. Gara finita per entrambi con Brand che controlla senza troppi problemi la Jaguar di Cutrera. Le posizioni non cambiano ed i soli mutamenti avvengono per i ritiri di Olofsson e Spatafora. Il primo abbandona per la rottura del cerchio posteriore sinistro, mentre l'altro si ferma per la rottura di una turbina della sua F. 40. Nella somma dei tempi Della Noce difende bene il terzo posto davanti a Colombo e Larrauri è quinto. (m. m.)

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Binetto (Ba), 5 settembre 1993

Campionato Italiano Supercar Gt
7. gara della serie

Le classifiche

Assoluta: 1. Brand (Ferrari F40) 64 giri in 53'47"954 alla media di 112,560 kmh; 2. Cutrera (Jaguar Xj 220) a 20"116; 3. Della Noce (Ferrari F40) a 41"618; 4. Colombo (Ferrari F40) a 45"546; 5. Larrauri (Ferrari 348 Gt) a 1'06"242; 6. Popoff (Ferrari F40) a 2 giri; 7. Rebai (Porsche Rsr) a 2 giri; 8. Nurminen (Mazda Rx7) a 4 giri; 9. Monti (Mazda Rx7) a 12 giri; 10. Spatafora (Ferrari F40) a 19 giri; 11. Olofsson (Porsche Sr) a 23 giri; 12. D'Agostino (Ferrari F40) a 26 giri.

1. raggruppamento: 1. Brand (Ferrari F40) 64 giri in 53'47"954; 2. Cutrera (Jaguar Xj 220) a 20"116; 3. Della Noce (Ferrari F40) a 41"618; 4. Colombo (Ferrari F40) a 45"546; 5. Popoff (Ferrari F40) a 2 giri; 6. Spatafora (Ferrari F40) a 19 giri; 7. D'Agostino (Ferrari F40) a 26 giri.

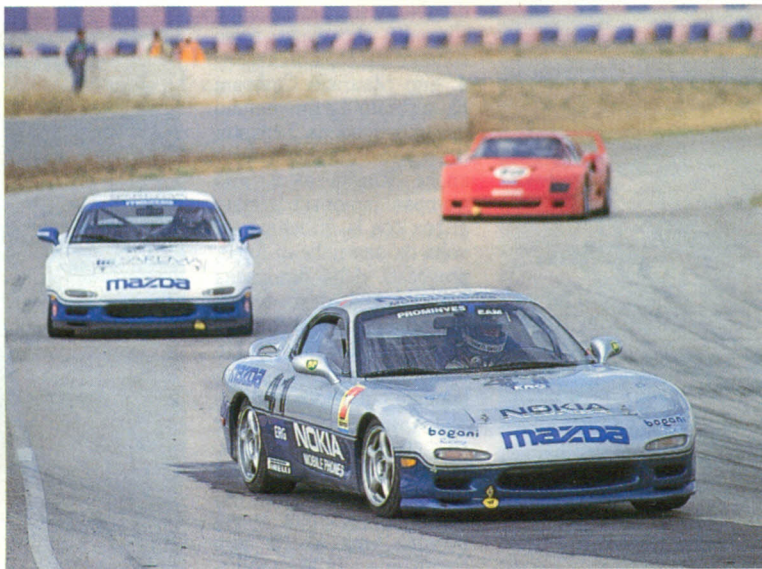
□ **Giro più veloce:** Brand in 49"431 alla media di 114,851 kmh.

2. raggruppamento: 1. Larrauri (Ferrari 348) 64 giri in 54'54"196; 2. B. Rebai (Porsche 3.8) a 2 giri; 3. Olofsson (Porsche 3.8) a 23 giri.

□ **Giro più veloce:** Larrauri in 50"567 alla media di 112,270 kmh;

3. raggruppamento: 1. Nurminen (Mazda Rx7) 60 giri in 53'57"761; 2. Monti (Mazda Rx7) a 8 giri; 3. Favero (Mazda Rx7) a 30 giri.

□ **Giro più veloce:** Monti in 52"701 alla media di 107,724 kmh.



IL CASO

Sessantaquattro Porsche al via a Monza, fanno notizia **Angelastrì**, tra i promotori dell'AlpenPokal spiega perché

INNOCENZO BONELLI

Sandro Angelastrì, oltre a essere tra gli organizzatori della Carrera AlpenPokal, ha anche conquistato per il secondo anno consecutivo il titolo di campione della categoria.

«I campionati Porsche — spiega il pilota elvetico — negli ultimi tempi hanno attirato l'interesse di un sempre maggior numero di piloti soprattutto perché, al contrario di quanto si possa pensare, è possibile correre a costi limitati. La spesa più grossa infatti è l'acquisto della vettura, che rimane praticamente di serie; i costi di gestione si limitano quindi ad un treno di gomme per ogni gara, le pastiglie dei freni, olio e benzina. Anche l'assistenza è limitata all'indispensabile, visto che sulla vettura la possibilità di intervento riguardano solo poche modifiche di assetto e niente altro».

— **Nonostante questo, però non si tratta di un campionato facile.**

«Al contrario, le gare sono molto combattute; devo dire che negli ultimi anni il livello di guida è decisamente cresciuto, grazie anche all'arrivo di piloti provenienti da altre categorie. È arrivata gente con esperienza di Porsche Supercup, di Turismo e Gran-turismo... Il fatto poi che le macchine siano tutte uguali e che i vincitori vengano favoriti è un ulteriore incentivo ed

«Al contrario di quanto si possa pensare questo è un campionato tutto sommato economico»

anche una garanzia di equilibrio; a Monza, nelle prove, le prime sette macchine erano racchiuse nell'arco di un secondo».

— **Secondo te, si tratta di campionati per specialisti o può trovarvi spazio anche un giovane?**

«Penso che un giovane possa dire la sua in questi monomarca, e anche imparare. Infatti le vetture non richiedono una gran messa a punto, essendo praticamente di serie, ma sono molto impegnative da guidare. E poi, torno a ripeterlo, correre in Porsche costa molto meno che correre in Formula o nel Turismo ad alto livello; considerando anche che una vettura può correre tranquillamente per due-tre anni, con appena qualche revisione al motore e alla trasmissione alla fine di ogni stagione».



Angelastrì con la sua Carrera Cup vincitore a Monza in AlpenPokal

CLIO □ SI ROMPE L'EGEMONIA DI CAMPANI

De Lorenzi finalmente!

SCARPERIA — Maurizio Campani dovrà aspettare ancora, per potersi fregiare del titolo di campione '93 della Coppa Italia Renault. Avrebbe potuto chiudere il discorso al Mugello (gli bastava un piazzamento davanti a Luca Scieghi), ma il destino ci ha messo lo zampino; sotto forma di guaio meccanico (la rottura del cambio) che ha costretto il reggiano al primo ritiro stagionale. Ha vinto allora Andrea De Lorenzi. Il diciannovenne ravennate è riuscito a rompere l'egemonia di Campani, aggiudicandosi il primo successo nella serie.

Il suo passo è stato superiore fin dalle prove, sia sul bagnato che sull'asciutto dove il pilota del Drumel Motorsport ha segnato la quarta «pole» della stagione. Al via della gara, De Lorenzi ha avuto una leggera esitazione, che però non gli ha impedito di arrivare in testa alla prima curva, seppure insidiato da Piero Vivarelli; alle spalle dei due si è messo un trenino formato da Nino Campani, Leoni (vincitore in mattinata della gara di Coppa Michelin davanti a Pedrini), Larini e Lanzotti. Maurizio Campani al primo giro è transitato solamente 8., ma già al terzo passaggio ha iniziato a risalire superando Larini e Lenzotti; nello stesso momento suo padre Nino stava insidiando Vivarelli, che aveva perso contatto da De Lorenzi. Al 4. giro Maurizio Campani ha superato Leoni, imitato due giri dopo da Lenzotti; ma subito dopo aver passato anche Scieghi, al 9. giro Campani junior si è fermato ai box con la macchina avvolta da una nube di fumo, provocata dalla fuoriuscita dell'olio del cambio. Con il ritiro del leader del campionato, e con De Lorenzi saldamente al comando e nettamente più veloce degli inseguitori, l'attenzione si è spostata sulla lotta per la 2. piazza tra Vivarelli e Nino Campani; il bolognese ha cercato di resistere il più possibile, ma al 10. giro Campani senior lo ha infilato

to con decisione alla «Bucine». De Lorenzi, Campani, Vivarelli e Scieghi: le prime quattro posizioni non sono più cambiate fino al traguardo. Lo stesso dicasi per il 5. posto di Enea Lenzotti; a spuntarla è stato quest'ultimo proprio sotto la bandiera a scacchi, coronando un week-end estremamente positivo. Per quanto riguarda il campionato, Maurizio Campani è ancora saldamente primo, mentre si accende la lotta tra Scieghi e Nino Campani per il 2. posto.

Innocenzo Bonelli

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Scarperia (Fi), 5 settembre 1993
Coppa Italia Renault Clio
7. prova della serie

Le classifiche
Absoluta: 1. De Lorenzi 15 giri in 35'27"791 alla media di 133,109 kmh; 2. Campani N. a 8'7"15; 3. Vivarelli a 10'09"4; Scieghi a 16'59"3; 5. Carta a 18'32"3; 6. Lenzotti a 21'08"6; 7. Leoni

a 21'18"8; 8. Rosi a 27'19"3; 9. Muccio a 28'15"8; 10. Larini a 28'79"6; 11. Pedrini a 29'11"1; 12. Cesarini a 29'48"5; 13. Brescia a 29'80"7; 14. Arienti a 31'55"0; 15. Ferrazzano a 33'66"9; 16. Bellandi a 34'30"8; 17. Panceri a 44'03"4; 18. Liera a 44'24"4; 19. Guerrini a 1'10"07"8; 20. Masini a 1'14"66"2; 21. Pellegrini a 1'15"21"5; 22. Di Bari a 2'03"40"4; 23. Silva a 3 giri; 24. Campani M. a 8 giri; 25. Della Porta a 8 giri; 26. Giorgi a 8 giri; 27. Gherardi a 8 giri.

□ **Giro più veloce:** De Lorenzi in 2'20"407 alla media di 134,480 kmh.
Classo Michelin: 1. Leoni 10 giri in 23'40"078 alla media di 132,964 kmh; 2. Pedrini a 1'50"5; 3. Bellandi a 10'27"6; 4. Rosi a 15'02"6; 5. Cesarini a 15'62"2; 6. Arienti a 18'40"2; 7. Gabellini a 24'55"6; 8. Caruso a 26'26"8; 9. Abriola a 26'80"8; 10. Cardullo a 32'29"0; 11. Della Porta a 33'09"3; 12. Masini a 33'82"5; 13. Silva a 34'09"9; 14. Barbagallo a 37'48"4; 15. Onori a 40'32"4; 16. Di Bari a 50'26"7; 17. Tollis a 50'46"6; 18. Giorgi a 50'90"3; 19. Pellegrino a 51'41"7; 20. Gherardi a 51'64"5; 21. «Drive» a 2 giri; 22. Panceri a 4 giri.

□ **Giro più veloce:** Pedrini in 2'20"850 alla media di 134,057 kmh.

CLASSIFICA DELLA COPPA ITALIA (dopo sette prove): 1. Maurizio Campani punti 90; 2. Scieghi 57; 3. Nino Campani 56; 4. De Lorenzi 41; 5. Vivarelli 35; 6. Leoni 32; 7. Guerrini 21; 8. Carta 20; 9. Ferrazzano 18; 10. Muccio, Brescia 17.



PORSCHE □ A GRASSI POLE E GARA

Il ruggito di... Ruggero



Grassi, sopra, con una gara tutta in testa si è imposto nell'appuntamento monzese del Tricolore Porsche. In basso, Abriola... ara il campo con la Clio al Mugello. Sotto, il diciannovenne De Lorenzi ha rotto l'egemonia di Maurizio Campani, che si è fermato, nella Coppa Clio per la rottura del cambio, vincendo la gara toscana



fotografie PHOTO4

MONZA — Sotto il segno di Ruggero Grassi e della sua Porsche 911 Carrera Cup si è disputata a Monza la quinta gara della Targa tricolore Porsche. Con 36 piloti in pista e un discreto numero di spettatori sugli spalti, Grassi ha conquistato il diritto a partire in pole nella prima sessione di prove anche grazie alla scia della 911 Turbo S di Mastropietro, secondo in prova davanti a Calderari, Lilian Keller, De Castro e Fornerà. La gara è stata un monologo del pilota milanese che ha conservato la prima posizione per tutti i quattordici giri da percorrere. Calderari e Mastropietro hanno cercato invano l'inseguimento rendendosi protagonisti di una bella prova che, negli ultimi giri, aveva anche acceso l'illusione di poter raggiungere il leader della corsa. Troppo consistente, però, il vantag-

gio accumulato da Grassi nel corso della prima parte della gara. Alla fine Calderari riusciva a conquistare la piazza d'onore davanti a Mastropietro, da sottolineare, oltre alla prova di Lilian Keller che ha concluso al quarto posto, il duello fra De Castro e Passerini con quest'ultimo che riusciva a precedere l'avversario e a tagliare il traguardo in quinta posizione. Di Ruggero Grassi anche il giro più veloce ad oltre 168 chilometri orari di media. Nella classe 1, Croce (Carrera 3.0) ha preceduto Pasini mentre nella classe 2 si è imposto Fornera (944 Turbo Cup) davanti a Coron-

Gianni Cattaneo

VELOCITA' IN CIRCUITO

Monza (Mi), 5 settembre 1993

Targa Tricolore Porsche

7. gara della serie

Le classifica

Assoluta: 1. Grassi (911 Carrera Cup) in

29'37"278 alla media di 164,476 kmh; 2. Calderari (911 Rsr) a 1'982; 3. Mastropietro (911 Turbo S) a 2'454; 4. Keller (911 Carrera Cup) a 41'934; 5. Passerini (911 Carrera Cup) a 53'353; 6. De Castro (911 Carrera Cup) a 53'463; 7. Fornera (944 Turbo Cup) a 1'03'171; 8. Corengi (944 Turbo Cup) a 1'08'587; 9. Colombo (911 Carrera Rs) a 1'16'661; 10. Bollani (911 Carrera Cup) a 1'17'378; 11. Biraghi (930 Turbo) a 1'18'321; 12. Bottini (911 Carrera Rs) a 1'28'008; 13. Haupt (911 Carrera Rs) a 1'28'145; 14. Braconi (911 Carrera Rs) a 1'33'795; 15. G. Monforte (944 Turbo Cup) a 1'45'986; 16. Bossoli (944 Turbo Cup) a 1'52'169; 17. Ruscalla (944 Turbo Cup) a 1 giro; 18. Grispoli (944 Turbo Cup) a 1 giro; 19. Gervasoni (911 Carrera Rs) a 1 giro; 20. Ancarani (911 Carrera Rs) a 1 giro; 21. Barbieri (944 Turbo Cup) a 1 giro; 22. Zoccali (911 Carrera Rs) a 1 giro; 23. Croce (911 Carrera) a 1 giro; 24. Morini (944 Turbo Cup) a 1 giro; 25. De Noha (911 Carrera) a 1 giro; 26. B. Mattio (911 Carrera Rs) a 2 giri; 27. A. Mattio (911 Carrera Cup) a 2 giri; 28. Pasini (911 Carrera) a 2 giri; 29. Giudice (911 Carrera) a 2 giri; 30. Spada (944 Turbo) a 2 giri; 31. Accardi (911 Carrera) a 2 giri; 32. Monti (911 Carrera Cup) a 3 giri; 33. Benedetti (944 Turbo cup) a 5 giri; 34. Bocciardi (911 Carrera) a 5 giri; 35. Grisa (911 Carrera Rs) a 7 giri; 36. Drovetti (911 Carrera Rs) a 9 giri.

□ Giro più veloce: Grassi in 20'04"61 alla media di 168,033 kmh.

ALPENPOKAL □ ANGELASTRI IN VOLATA

Elvetica precisione

MONZA — I piloti svizzeri hanno dominato anche in questa occasione la prova dell'Alpenpokal di scena all'autodromo di Monza. Il predominio elvetico ha avuto inizio nelle prove di qualificazione con Hans Appenzeller autore del giro più veloce a 173,583 kmh di media. Alle sue spalle, un nugolo di concorrenti rossocrociati ad occupare otto dei primi dieci posti della graduatoria delle prove e il nostro Monforte al quinto posto. Lo schieramento di partenza vedeva quindi Appenzeller in pole position, affiancato da Bruno Michelotti con in seconda fila Matteo Cassina e Sandro Angelastri. Al semaforo verde è stato Appenzeller il più lesto a scattare davanti a tutti, tallonato da Michelotti, Cassina, Monforte e Angelastri. La corsa di Ap-

penzeller si concludeva però alla fine del secondo giro a beneficio di Cassina che passava al comando. Sfortunata in queste prime fasi di gara la prova di Maurizio Monforte che era costretto ad abbandonare nel corso del quinto giro dopo un contatto con un avversario. Al nono giro era Michelotti ad arrendersi mentre la lotta per la vittoria finale vedeva un grande duello fra Cassina e Angelastri. Il tutto si è risolto in una volata che durava in pratica per tutto l'ultimo giro che Cassina iniziava in prima posizione ma veniva superato tra le due curve di Lesmo da un Angelastri determinatissimo, che riusciva poi a resistere al ritorno dell'avversario che tentava il tutto per tutto alla staccata della curva parabolica. Sotto la bandiera a scacchi meno di set-

te decimi di secondo li dividevano. A Enzo Calderari il terzo posto davanti a Kunh, protagonista di una bella rimonta. Con Angelastri sempre più leader, il prossimo appuntamento con la Coppa delle Alpi è per il 5 ottobre a Misano.

(g.c.)

VELOCITA' IN CIRCUITO

Monza (Mi), 5 settembre 1993

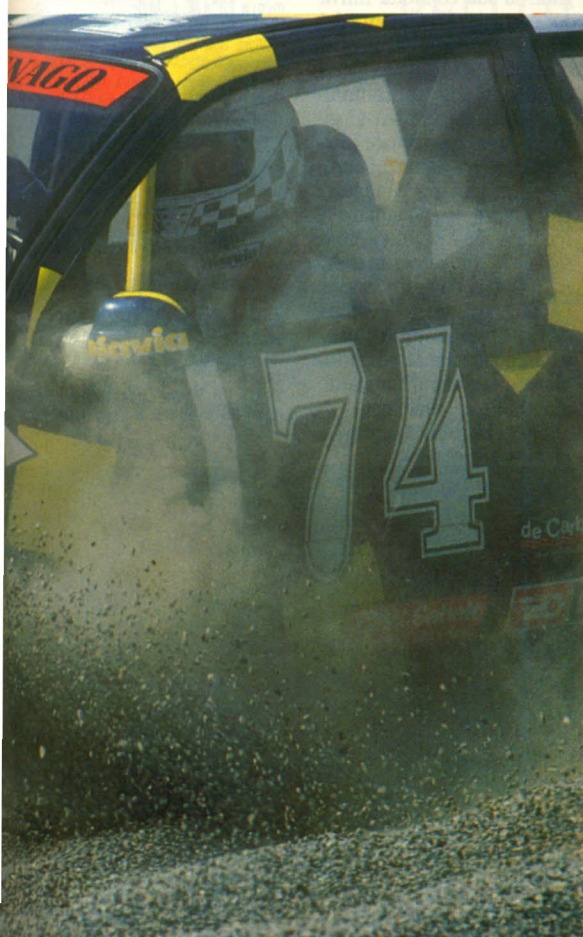
Carrera Alpenpokal

7. gara della serie

La classifica

Assoluta: 1. Angelastri in 28'51"626 alla media di 168,812 kmh; 2. Cassina a 0'681; 3. Calderari a 3'004; 4. Kunh a 5'257; 5. Matschull a 18'818; 6. Keller a 38'108; 7. M. Marsiaj a 38'331; 8. Ahrli a 40'690; 9. Rampa a 45'700; 10. P. Marsiaj a 46'743; 11. Giribaldi a 1'04'615; 12. Giovenzana a 1'09'429; 13. G. Monforte a 1'31'952; 14. A. Matschull a 1'39'925; 15. Wanner a 1'44'316; 16. Gianetti a 1'45'494; 17. Micheletti a 6 giri; 18. M. Monforte a 10 giri; 19. Appenzeller a 13 giri.

□ Giro più veloce: Cassina in 2'01"514 alla media di 171,832 kmh.



AL TRAGUARDO

Dotata di un motore Honda 1600 VTEC, **Armando Conti** ha portato in gara la Iraa a Varano facendo... faville

PIETRO GASPARRI

Quale miglior banco di prova che non una gara club. Così Adolfo Romani costruttore di un nuovo Prototipo ha deciso di affidare alle mani esperte di Armando Conti la sua Iraa. «Per tutti noi — afferma Conti — è stata una scommessa scendere in pista a Varano. In prova la vettura è risultata estremamente sottosterzante, poi grazie al lavoro dei meccanici siamo riusciti a trovare una soluzione ottimale e da quel momento non ci sono stati più problemi».

— **Un quinto posto con una vettura 1600 contro i duemila non è un risultato negativo. Ciò significa che le potenzialità per questa nuova vettura ci sono.**

«Questo risultato vale tutti questi mesi di lavoro di Adolfo Romani e del suo staff. La vettura, lo ricordo, è equipaggiata da un motore Honda 1600 VTEC, e rispetto agli avversari siamo in debito di un centinaio di cavalli. Quindi tutto quello che di buono è stato fatto è merito in parte del pilota, ma soprattutto di un telaio meraviglioso e di un assetto che va a merito solo dei tecnici».

— **Come hai impostato la gara?**

«L'impostazione della gara è stata molto semplice. In partenza sono riuscito a sfilare tre o quattro avversari, poi siamo andati avanti con la massima determinazione e tanta voglia di far bene. La Iraa si è comportata meravigliosamente con un inserimento in curva perfetto, estremamente preciso, e questo in molte occasioni mi ha portato a battaglia quasi ad armi pari con gli avversari che disponevano di vetture ben più potenti».

— **Da quanto è possibile sapere questa Iraa è dotata di sistemi tecnici veramente interessanti?**

«Sì, abbiamo un sistema di so-

«Questo nuovo Prototipo ha un telaio favoloso È il segreto che ci porterà lontani...»

sensioni meccaniche in grado di dare dei vantaggi quasi come fossero sospensioni attive. Poi in prova ho collaudato un tipo di retrotreno autosterzante e tutto si è rivelato perfettamente a punto. Poi in gara comunque ho preferito montare un retrotreno tradizionale».

— **Come mai avete deciso di montare un motore 1600 cc?**

«Per il momento la fase di evoluzione e di studio riguarda il telaio e le sospensioni. Non appena avremo trovato lo standard ideale speriamo di montare un motore Alfa 2500 cc».

— **Quindi i programmi '94 sono verso lo sviluppo della vettura?**

«Non solo lo sviluppo, sponsor permettendo, dovrebbe tentare l'avventura e nel campionato Francese Prototipi oppure nell'Italiano. Per il momento ci accontentiamo di quello che siamo riusciti a fare».

RIZZOLI



Armando Conti alla guida della Iraa il nuovo Prototipo di Adolfo Romani

Pagni, a fianco, è risultato il vincitore tra le vetture Formula nella gara Club che si è corsa a Varano. Sotto, il duello tra Carta e Scilla, è stato il motivo principale della prova di F.2000 che si è corsa a Binetto. Alla fine l'ha spuntata il pilota della Rc Motorsport grazie anche a un doppiato che ha rallentato il rivale



TOMAZZONI

F. 2000 □ PER SCILLA IL 2. POSTO

Binetto punta Carta vincente

BINETTO — Spettacolo e divertimento: questi gli ingredienti che hanno condito la settima prova del Trofeo Fisa di F. 2000 di scena sull'autodromo barese del Levante. È stato Roberto Carta su Dallara 392 Volkswagen del team Rc-Motorsport il pilota che ha sfilato per primo sotto la bandiera a scacchi del direttore di gara Zuccarino, precedendo nell'ordine le Dallara 391 Alfa Romeo di Alberto Scilla e Rino Mastronardi. Una gara densa di colpi di scena che fino all'epilogo ha regalato al numeroso pubblico presente una competizione ad alto livello che ancora una volta ha confermato l'ottimo carattere propedeutico della Categoria. Al semaforo verde era il poleman Scilla a scattare in testa inseguito da Carta, Michele Merendino e Mastronardi; ma a mettere tutti in fila dopo la consueta bagarre della prima curva ci pensava il pilota della Rc-Motorsport che, con una staccata da manuale, riusciva a infilare all'interno della «Gargano» il perugino del team Vismara a sua volta tallonato da Michele Merendino, Mastronardi, Francesco Merendino, Famà e Palmisano. Al 2. giro il primo colpo di scena: il siciliano Merendino, leader del campionato, per un testa coda al tornantino veniva tagliato fuori dalla lotta per la vittoria essendo costretto a riprendere la gara dalle ultime posizioni. Dal 10. giro gli at-

tacchi del pilota perugino al leader della corsa si facevano sempre più sostenuti tanto che nella tornata successiva il distacco fra i due risultava praticamente ridotto all'osso. Al 13. passaggio era Armando Stranieri (uno dei primi doppiati) a decidere praticamente le sorti della gara: la sua condotta finiva per ostacolare la rimonta del pilota perugino. Da quel momento per Roberto Carta si trattava solo di amministrare il vantaggio. Al 42 giro, a sole tre tornate dall'epilogo, era Rino Mastronardi a forzare l'andatura per tentare di agguantare la seconda piazza; una pressione che finiva per mandare in testacoda al tornantino l'alfiere del team Vismara che nonostante tutto riusciva a conservare la sua posizione e tagliare il traguardo alle spalle del vincitore.

Massimo Manfredola

VELOCITA' IN CIRCUITO

Binetto (Ba), 5 settembre 1993
Trofeo Fisa di F.2000
7. gara della serie

Le classifiche

Absoluta: 1. Carta (Dallara 392-Vw Spiess) 45 giri in 34'19"514 alla media di 124,045 kmh; 2. Scilla (Dallara 391-Alfa Romeo) a 5"313; 3. Mastronardi (Dallara 391-Alfa Romeo) a 5"924; 4. Merendino F. (Dallara 392-Vw Spiess) a 23"276; 5. Famà (Dallara 391-Alfa Romeo) a 23"476; 6. Meloni (Dallara 392-Vw Spiess) a 27"266; 7. Merendino M. (Dallara 392-Vw Spiess) a 28"136; 8. Palmisano (Dallara 391-Vw Spiess) a 33"590; 9. Rigoldi (Dallara 392-Alfa Romeo) a 35"480; 10. Stremmenos (Dallara 392-Alfa Romeo) a 1 giro; 11. Ferraresi (Dallara 392-Vw Spiess) a 1 giro; 12. Amaduzzi (Dallara 391-Alfa Romeo) a 1 giro; 13. Popolizio (Dallara 392-Alfa Romeo) a 2 giri; 14. Stranieri (Dallara 391-Vw Spiess) a 2 giri; 15. Moscatelli (Dallara 392-Alfa Romeo) a 22 giri; 16. Verdani (Dallara 392-Alfa Romeo) a 22 giri.

□ **Giro più veloce:** Scilla in 44"890 alla media di 126,469 kmh.

Classifica di campionato (dopo settima prova): 1. Merendino M. 26 punti; 2. Famà, Mastronardi 23; 3. Dubbini, Scilla 22 punti; 4. F. Merendino 18; 5. Pagni, Meloni 8; 6. Rigoldi 7; Ferraresi 4; 8. Pagne, Stremmenos 2; 9. Maccari, Amaduzzi 1.

PHOTO4



Tra le sport missile Nappi

VARANO — Temperatura quasi invernale per i partecipanti alla gara di questo Challenge Italiano, per l'occasione in trasferta a Varano che, in compenso, hanno trovato una pista perfettamente asciutta, dopo una giornata di prove che è stata piuttosto tribolata. In Gruppo A si sono involate le M3 di Giordano, Negrente e Bernasconi che hanno battagliato tra di loro sino alla fine arrivando a stretto contatto. A seguire il Gruppo N raggruppamento sino a 1600, dove Stronati è partito male dalla pole, con la sua Honda, per cui ha dovuto impegnarsi per recuperare la posizione visto che anche il suo compagno di squadra Fulgenzi con la Citroën Ax ha saputo tenergli testa arrivando alle sue spalle. Al terzo posto Braga, mentre tra le cinquecento Supercoppa,

Bravo ha regolato in volata Moccia e terzo è arrivato Moselli. Nel raggruppamento oltre 1600 partita male la Sierra di Pagni è arrivata invece al comando. Nella gara riservata alla F. 3 dopo che Amadori se ne è andato alla partenza l'interesse della gara è vissuto sulla lotta tra Lusuardi, Donetti, Giannini e Premoli che sono arrivati nell'ordine sul traguardo. Tra le sport non vi è stata storia per Nappi vincitore, che ha staccato Casazza e Saccomanno di tantissimo tanto che già il 4° Zambelli è stato doppiato. Da notare in questa gara la presenza della Iraa, portata al 5. posto da Conti. Tra le Special Car, allo scatto rabbioso della Astra di Bettera ha fatto seguito il recupero di Rodescon con la Lancia 037 che ha vinto. Lo scarso numero dei partecipanti nella categoria Formu-

la è stato ulteriormente ridotto da un contatto alla Ickx tra Liguori e Zorzetto, mentre Pagni non ha avuto difficoltà ad andare a vincere.

Alessandro Stefanini

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Varano (Pr), 5 settembre 1993
Challenge Italiano Club
 gara nazionale

Le classifiche GRUPPO A

1. Giordano (Bmw M3) 15 giri in 14'08"061 alla media di 114,614 kmh; 2. Negrente (Bmw M3) a 1"299; 3. Bernasconi (Bmw M3) a 1"945; 4. Civitelli (Vw Scirocco) a 2"713; 5. Battaglia (Alfa Romeo 33 Qv) a 3"786; 6. Montanti (Fiat Uno Turbo) a 1 giro; 7. Brutti (Opel Manta Gte) a 1 giro; 8. Colombo (Lancia Delta 16V) a 1 giro; 9. Leonori (Alfa Romeo Sprint) a 2 giri; 10. Quintavalla (Renault 5 Gt Turbo) a 3 giri; 11. Molteni (A 112) a 4 giri; 12. Bottazzi (Opel Kadett GSi) a 6 giri.

□ **Giro più veloce:** Bernasconi in 53"930 alla media di 120,155 kmh.

FORMULA 3 CLUB

1. Amadori (Dallara 392 Alfa) 15 giri in 12'08"830 alla media di 133,364 kmh;

2. Lusuardi (Dallara 389 Alfa) a 8"858; 3. Donetti (Dallara 392 Vw) a 14"812; 4. Giannini (Dallara 392 Vw) a 18"348; 5. Premoli (Ralt RT 35 Alfa) a 19"118; 6. De Tommaso (Ralt RT 35 Alfa) 19"739; 7. Emiliani (Dallara 392 Alfa) a 20"667; 8. Rambelli (Reynard 90 Alfa) a 20"838; 9. Tagliati (Dallara 389 Alfa) a 37"725; 10. Ghiotto (Reynard 90 Alfa) a 38"004; 11. «Piombanti» (Alfa Dallara 388 Alfa) a 38"192; 12. Perini (Dallara 388 Alfa) a 48"582; 13. Ghiotto (Dallara 390 Alfa) a 1 giro; 14. «Boga» (Dallara 392 Alfa) a 1 giro; 15. Pasolini (Dallara 388 Alfa) a 1 giro; 16. Valentino (Dallara 389 Alfa) a 1 giro; 17. Rizzoli (Ralt RT 34 Vw) a 1 giro; 18. Pesso (Dallara 389 Alfa) a 1 giro; 19. Martuzzo (Dallara 389 Alfa) a 4 giri.

GRUPPO N

Raggruppamento fino a 1600 e Supercoppa Cinquecento: 1. Stronati (Honda Civic 16V-Tec) 15 giri in 15'22"584 alla media di 105,356 kmh; 2. Fulgenzi (Citroën-Ax Sport) a 1"874; 3. Braga (Ford Escort Rsi) a 12"525 4. Pindari (Peugeot 205 Rallye) a 13"563; 5. Gennari (Peugeot 205 Rallye) a 14"084; 6. Pelì (Peugeot 205 Gt) a 1 giro; 7. Maggio (Peugeot 205 Gt) a 1 giro; 8. Mari (Citroën Ax Sport) a 1 giro; 9. Chierici (A 112) a 2 giri; 10. Bravo (Fiat Cinquecento) a 2 giri; 11. Moccia (Fiat Cinquecento) a 2 giri; 12. Moselli (Fiat Cinquecento); 13. Paraboschi (Peugeot 205 Rallye) a 6 giri.

□ **Giro più veloce:** Stronati in 59,281 alla media di 109,309 kmh.

Raggruppamento oltre 1600: 1. Pagni (Ford Sierra Cosworth) 15 giri in 14'05"945 alla media di 114,901 kmh; 2. Frati (Ford Sierra Cosworth) a 8"991; 3. Poli (Ford Sierra Cosworth) a 13"221; 4. Padovani (Ford Escort Cosworth) a 13"579; 5. Saccomanno (Lancia Delta 16V) a 25"508; 6. Curti (Ford Sierra Cosworth) a 40"830; 7. Mezzetti (Ford Sierra Cosworth) a 51"593; 8. Azzolini (Lancia Delta 16V) 52"828; 9. Cetrone

(Alfa Romeo 33 160) a 1 giro; 10. Bregalanti (Renault 5 Gt Turbo) a 1 giro; 11. Randi (Lancia Delta 16V) a 1 giro; 12. Bergamaschi (Renault 5 GT Turbo) a 1 giro.

□ **Giro più veloce:** Pagni in 54"924 alla media di 117,981 kmh.

□ **Giro più veloce:** Amadori in 47"848 alla media di 135,428 kmh.

FORMULA F. ABARTH e FIRE

1. Pagni (F. Fiat Abarth) 15 giri in 13'45"580 alla media di 117,735 kmh; 2. Peduzzi (F. Fiat Abarth) a 7"395; 3. Bigazzi (F. Fiat Abarth) a 23"667; 4. Pittaluga (Spiga) a 25"908.

□ **Giro più veloce:** Pagni in 53"563 alla media di 120,979 kmh.

SPECIAL CAR-HOBBY CAR - Gr. B

1. Rodes (Lancia Rally 037) 15 giri in 14'03"112 alla media di 115,287 kmh; 2. Bettega (Opel Astra Gsi 16V) a 4"770; 3. Merluzzi (Vw Golf) a 1 giro; 4. Rontini (Porsche 911 Carrera) a 1 giro; 5. Capanelli (Ford Escort Rs) a 2 giri; 6. Trizzino (Fiat 500) a 2 giri; 7. Protani (Fiat 500) a 2 giri; 8. Andreola (Fiat 127 Sport) a 2 giri; 9. Carbone (Fiat Ritmo 130) a 5 giri.

□ **Giro più veloce:** Rodes in 54"615 alla media di 118,648 kmh.

PROTOTIPI GRUPPO 6

1. Nappi (Osella Pa9 Bmw) 15 giri in 12'05"562 alla media di 133,965 kmh; 2. Casazza (Lola 298 Bmw) a 31"057; 3. Saccomanno (Lucchini Sp 91 Alfa) a 32"446; 4. Zambelli (Lola 298 Bmw) a 1 giro; 5. Conti (Iraa Honda) a 1 giro; 6. Piazza (Symbol Lm 90-Alfa) a 1 giro; 7. Scalini (Lucchini Sp Alfa 90) a 1 giro; 8. Benusiglio (Lucchini Sx-Alfa 90) a 1 giro; 9. «Boga» (Lucchini Sp 90) a 1 giro; 10. Mammì (Lucchini-Alfa 88) a 1 giro; 11. De Donato (Lucchini Sn 90 Alfa) a 1 giro; 12. Novi (Lucchini Sp 90 Alfa) a 1 giro.

□ **Giro più veloce:** Nappi in 47"395 alla media di 136,723 kmh.

BELLOTTO RACING SERVICE ASSISTENZA UFFICIALE CIVT **MICHELIN**

Bellotto Racing Service è Assistenza Ufficiale Michelin al Campionato Italiano Velocità Turismo. L'Alfa di Tarquini, la BMW di Ceccoto, le Peugeot di Baldi, Giovanardi, Ayles, utilizzano la professionalità, l'esperienza, l'assistenza della Bellotto Racing Service; un risultato che ci gratifica molto e per il quale abbiamo lavorato con competenza e passione. Un risultato che mettiamo a disposizione di tutti i nostri clienti.

speedline

① VERSIONE RALLY
 RUOTE IN MAGNESIO
 ULTRALEGGERE 13/14/15/16/17"

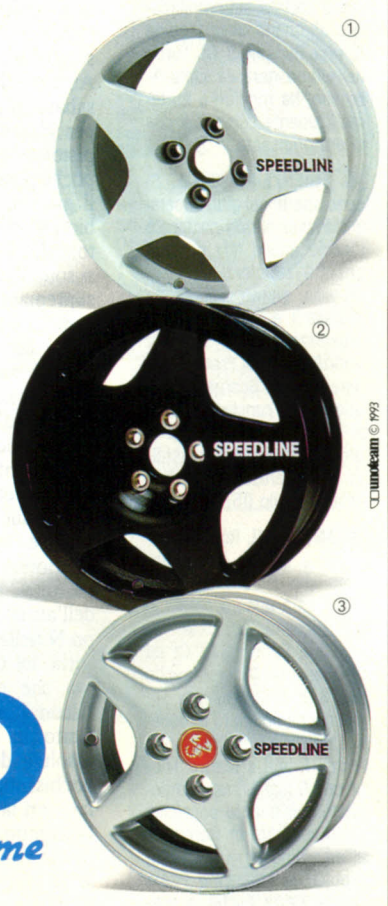
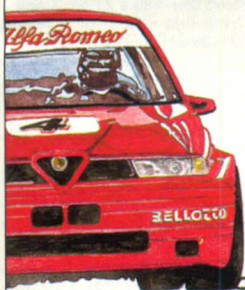
② VERSIONE PISTA
 RUOTE IN MAGNESIO
 ULTRALEGGERE 13/14/15/16/17"

③ TROFEO CINQUECENTO
 RUOTE 5x13"
 IN ESCLUSIVA ITALIA

Racing Service
BELLOTTO
 Gomme

Spedizioni in tutta Italia di Pneumatici e Ruote. Disponiamo a magazzino di ogni misura e mescola, interpellateci.

BELLOTTO RACING SERVICE - ESTE (PD) TEL. 0429. 601062. 602550. 2951 FAX. 0429. 4941



© Dunlop © 1993

Gran pubblico all'Abetone per il campione... tedesco

Grande interesse ha suscitato la presenza di Nicola Larini alla sesta edizione della cronoscalata Limabeteone, l'inattesa presenza del leader del Dtm ha infatti richiamato lungo gli otto chilometri del tracciato tanti appassionati, i quali al termine della salita hanno fatto a gara per farsi fare un autografo e chiedergli notizie sul suo strepitoso successo nel campionato tedesco: «Sono venuto a questa splendida gara — spiega Larini — in sostituzione di Giorgio Francia impegnato nel Civt a Pergusa. Ho avuto alcuni problemi a prendere confidenza con il cambio posizionato diversamente a quello della mia 155 V6 Tt del Dtm, comunque è stata una bella esperienza su questo tracciato molto tecnico... qui si vede il vero "manico"».

FEMMINILE SALITA.

Claudia Calò, ragazza portacolore della scuderia Pistoia Corse, si è aggiudicata matematicamente il titolo femminile nell'Italiano della Montagna. La Calò, che ha preso parte a sei cronoscalate alternandosi alla guida di una Renault 5 Gt Turbo nell'ultima gara, la Lima-Abetone, ha raggiunto matematicamente l'obiettivo che si era prefissata.

FIRENZE-MUGELLO.

Si sono aperte nei giorni scorsi le iscrizioni al rally nazionale (aperto anche alla partecipazione straniera) Firenze-Mugello, giunto quest'anno alla sua 3. edizione. La gara, organizzata dalla scuderia Sport&Motori di Prato, prenderà il via da Scarperia il 10 ottobre per concludersi, nella stessa giornata, dopo 8 prove speciali tutte su asfalto. Gli interessati possono chiamare allo 0574-36926.

ANGIOLINI.

Roberto Angiolini a Binetto ha annunciato che il Jolly Club nel 1994 sarà ancora presente nel tricolore supercar GT con due Ferrari 348 Gt ed una Ferrari F.40, mentre con due 348 sarà presente anche nel campionato Gt tedesco. In Italia i piloti saranno Marco Brand e Mauro Trione con Oscar Larrauri impegnato, per quanto possibile, sui due fronti. In Germania all'argentino verrà con molta probabilità affiancato Paolo Barilla. Certa anche la presenza della scuderia alla 24 Ore di Le Mans 1994.

Nesti, pur raggiungendo il suo settimo successo stagionale nell'italiano montagna non è immune dai testacoda... in prova, a fianco. In basso, Larini, buon terzo alla Lima Abetone. Nell'altra pagina al centro, Luca Zonca con la Escort è riuscito a vincere a Moncalvo il suo primo rally 1. serie. Nell'altra pagina sotto, Uzzeni a muro; siamo sulla 5. Ps e la toccata gli costerà il ritiro



SALITA □ PER NESTI ARRIVA IL SETTIMO SIGILLO

Larini esalta e Danti si conferma

ABETONE — Nesti ha ottenuto la sua settima affermazione stagionale nel Campionato Italiano con una perfetta salita sull'impegnativo tornante della sesta edizione della Lima-Abetone. Fin dalle prove del sabato, si poteva intuire che per gli avversari del pilota pistoiese ci sarebbero state poche possibilità, così, tanto il giovane pilota locale Fabio Danti quanto il dominatore del Dtm Nicola Larini si sono dovuti inchinare alla supremazia di Nesti. Il giovane idolo locale Danti, dal canto suo, ha dato il massimo abbassando di ben quattro secondi il già ottimo tempo realizzato durante le prove ufficiali, e forse se su un tornante non avesse trovato la vettura ferma di Peroni, il suo distacco da Nesti sarebbe stato sicuramente inferiore. Fra i «comuni mortali», eccellente la gara dell'attuale leader del Gruppo N nella classifica provvisoria del Campionato. «Susy» che con la sua Ford Escort Cosworth, si è classificato in quinta posizione assoluta davanti, seppur di pochissimo, a Luca Cappellari con la Deltona made in Nocentini. Cappellari per la prima volta sul tracciato toscano, ha vinto, dopo l'uscita patita a Monte Campione, il confronto con il suo rivale Bisinelli, riaprendo a suo favore il discorso sulla

vittoria finale nel Gruppo A. Senza storia anche il successo nel Trofeo Cinquecento di Andrea Bacci che si conferma così leader nella graduatoria provvisoria, mentre accessissima è stata la lotta per la conquista delle restanti posizioni del podio fra Vielmi e Bongiovanni, con Vielmi per pochi centesimi sul secondo gradino del podio.

Giannandrea Cherubini

VELOCITA' IN SALITA

Abetone (Pt), 5 settembre 1993

6. Lima-Abetone

Gara valida per il campionato italiano

Le classifiche

Absoluta: 1. Nesti (Lucchini Sp 93) in 4'43"78 alla media di 101,4 kmh; 2. Danti (Lucchini Sp 91) a 6"37; 3. Larini (Alfa 155 Gta) a 23"70; 4. E. Scola (Prc-Alfa) a 27"10; 5. «Susy» (Ford Escort Cosworth) a 30"77; 6. Cappellari (Lancia Delta Hf) a 31"23; 7. Bisinelli (Bmw M3) a 31"98; 8. Santus (Ford Escort Cosworth) a 37"08; 9. Botti (Ford Escort Cosworth) a 37"83; 10. Iacoangeli (Bmw M3) a 43"25.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Russo in 6'04"47; 2. Franceschi a 1"42; 3. Fattorini a 1'69; 4. Squillage a 3"27; 5. Capucci a 3"59; 6. Olivari a 4"27; 7. Peroni S. a 9"71; 8. Cresci a 10"03; 9. Arru a 14"39; 10. Bindi 15"11; 11. De Camillis a 22"85; 12. Vivi a 23"94 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1400: 1. Scardamaglia (Peugeot 106 Xsi) a in 6'23"47.

Classe 1600: 1. Picheler (Peugeot 205 Gt) in 6'03"60; 2. Biancarelli (Opel Corsa Gsi) a 31"39.

Classe 2000: 1. Biocciato (Opel Astra Gsi 16v) in 5'46"13; 2. Gambardella a 21"75; 3. Contini a 24"24; 4. Saldi (Opel Kadett 16v) a 24"34; 5. Bennati (Fiat Ritmo 1300 Tc) a 24"67; 6. Gai a 25"56; 7. Binozzi (Opel Kadett Gsi 16v) a 30"58 (tutti gli altri su Peugeot 309 Gt 16v).

Classe 2500: 1. Schweigkofler in 5'41"91; 2. Giobbi (Bmw M3) a 1"69; 3. Giordano a 5"27; 4. «Eva» a 7"42; 5. Loprete a 16"20; 6. Andolina a 17"34; 7. Pernice a 22"66 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. «Susy» in 5'14"55; 2. Santus a 6"31; 3. Botti (Ford Escort Rs) a 7"06; 4. Cecchi a 15"44; 5. Colò (Ford Sierra Cosworth) a 57"55 (gli altri su Ford Escort Cosworth).

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Fogliani in 5'58"82; 2. Ferraiuolo a 3"06; 3. Pieraccini a 9"10; 4. Cocco (Citroën Ax Sport) a 12"52; 5. Bergamini a 16"37; 6. Palazzo a 22"69 (gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1400: 1. Rissone in 6'11"30; 2. Oddo a 6"07 (entrambi su Fiat Uno 70).

Classe 1600: 1. Finguerra in 5'45"99; 2. Costa (Alfa Romeo 33) a 17"93; 3. Vigna a 39"66 (tutti gli altri su Toyota Corolla).

Classe 2000: 1. De Bellis (Peugeot 205 Gt) in 6'07"16; 2. Galletti (Fiat Ritmo 1300) a 8"92; 3. Heinen (Opel Kadett Gsi 16v) a 20"68.

Classe 2500: 1. Bisinelli (Bmw M3) in 5'15"76; 2. Iacoangeli (Bmw M3) a

11"27; 3. Amidei a 45"25; 4. Massetti a 46"73; 5. Del Chiaro a 58"45 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Cappellari (Lancia Delta Hf) in 5'15"01; 2. Faggioli (Ford Escort Cosworth) a 20"56; 3. Gigante (Lancia Delta Hf) a 21"01; 4. Iacovella (Alfa Romeo 75) a 30"03; 5. «Giuseppe» (Alfa Romeo 75) a 31"73; 6. Braccini (Ford Sierra Cosworth) a 33"39; 7. Andreotti (Ford Sierra Cosworth) a 37"5; 8. «Principino» (Ford Sierra Cosworth) a 36"73.

PROTOTIPI

Classe 3000: 1. Nesti (Lucchini Sp 93) in 4'43"78; 2. Danti (Lucchini Sp 91) a 6"37; 3. Scola (Prc-Alfa) a 27"10; 4. «Dark» (Muccini 58 M / 02) a 58"80.

TROFEO CINQUECENTO: 1. Bacci in 6'36"25; 2. Vielmi a 2"92; 3. Bongiovanni a 3"38; 4. Leongrande a 4"14; 5. Mancini a 4"57; 6. Riccitelli a 5"05; 7. Schiavone a 5"45; 8. Villani a 5"57; 9. Alastra a 7"44; 10. Fracassi a 7"47; 11. Montagna a 8"80; 12. Spagnuolo a 10"53; 13. Trisciuzzi a 11"19; 14. Di-pierdomenico a 11"52; 15. Cavalcaniti a 13"35; 16. D'Attis a 13"68; 17. Cingolani a 21"79; 18. Citeroni a 22"29; 19. Schiavone a 31"85; 20. Crespi a 59"17.



RALLY 1. SERIE □ A ZUCCHETTI PIACE IL 2. POSTO

Con uva e tartufi si sfama Zonca Jr.

MONCALVO — Il Grappolo e il tartufo premiano la «linea verde», e Luca Zonca, per la prima volta, ha scritto il proprio nome nell'albo d'oro di un rally di 1. zona. È stata una affermazione meritata, quella ottenuta dall'alfiere della Meteoco Corse e scaturita da una condotta di gara irreprensibile. Anche nelle prime fasi di gara quando erano in molti ad «alitare» alle sue spalle, il giovane Zonca ha

saputo mantenere la calma e pilotare l'impegnativa Ford Escort Cosworth della Pro.Motor.Sport dimostrando una sicurezza davvero notevole. Tra gli avversari da cui il giovane Luca ha dovuto maggiormente guardarsi va inserito sicuramente Franco Uzzeni. L'inossidabile pilota novarese, partito con un ritmo arretrante e portato in testa dopo le prime tre prove speciali, ha poi dovuto subire il contrattacco di Zonca, passato al comando dopo la quarta prova. Nella 5. speciale, per problemi al cambio, si ritirava anche Vedelago 4. assoluto. A quel punto, dopo metà gara, il testimone dell'inseguitore più pericoloso passava nelle mani di Carlo Zucchetti, sempre più a suo agio, man mano che passavano le speciali, sulle Deltona della Grifone. Attesissimo era anche Tiziano Borsa, ritornato ai rally di Coppa Italia dopo la non felice esperienza nel Campionato Promozione. Alcuni problemi di gomme, dovuti al passaggio dalle Michelin alle Pirelli ne hanno in parte condizionato le prestazioni, ma non gli hanno impedito di cogliere un buon 3. posto assoluto. Accesissima la lotta anche in Gr. N, con lo sfortunatissimo Beltrame che in testa sino alla penultima prova, comprometteva tutto nell'ultimo tratto cronometrato consegnando su di un piatto d'argento la vittoria a Ros-

Massimo Delle Piane

RALLY 1. SERIE

Moncalvo (Cn), 5 settembre 1993

11. rally del Grappolo e 6. rally del Tartufo

gara valida per la Coppa Italia 1. zona.

Le classifiche

Assoluta: 1. Zonca-Martini (Ford Escort Cosworth) in 46'21"; 2. Zucchetti-Dellachà (Lancia Delta Hf) a 39"; 3. Borsaberra (Lancia Delta 16V) a 1'09"; 5. Rosso-Ronzano (Ford Sierra Cosworth) a 2'09"; 6. Zanatta-Barbieri (Lancia Delta 16V) a 3'07"; 7. Minella-Castelli (Ford Sierra Cosworth) a 3'25"; 8. Sogno-Barosso (Ford Escort Cosworth) a 3'33"; 9. Beltrame-Rabbione (Ford Escort Cosworth) a 3'41"; 10. Viotti-Sabatini (Opel Calibra) a 4'42".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Cannino-Cassoni in 54'16"; 2. Guani-Favretto a 6"; 3. Bertinotti-Pavese a 25"; 4. Giraudi-Echerie a 30"; 5. D'Abramo-Berno a 53"; 6. Felleveregati a 2'21"; 7. Zipper-Chiaudano a 3'01"; 8. Romano-Peraro a 3'56"; 9. Filippa-Panataro a 3'58"; 10. Cammino-Marchisio a 4'50"; 11. Barberis-Renner a 6'25"; 12. Bruno-Gugliemi a 7'31"; 13. Garbarino-Marchisio a 8'33"; 14. Villa-Brendani a 8'52"; 15. Toscano a 11'02"; 16. Danuzzo-Bonazza a 12'57"; 17. Mascari-Furlan a 13'06"; 18. Raiteri-De Simone a 14'57" (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Mastrazzo-Mastrazzo in 54'54"; 2. Cantarella-Somma a 1'05"; 3. Giboni-Bini a 4'18" (tutti su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Boccialatte-Robasio (Opel Kadett Gsi 16V) in 52'55"; 2. Crestani-Crestani a 1'48"; 3. Belforti-Massarola (Opel Kadett Gsi 16V) a 2'06"; 4. Cova-Bobbio (Peugeot 205 Gti) a 2'44"; 5. Massocco-Lemasson (Opel Kadett 16V) a 2'46"; 6. Tamiotti-Zumella a 2'49"; 7. Segretario-Ramella (Opel Kadett Gsi 16V) a 3'23"; 8. Novara-Musso (Opel Kadett Gsi 16V) a 4'57"; 9. Montanaro-Porta a 5'29"; 10. Botta-Tarasco a 5'51"; 11. Panzini-Ricaldone a 6'02"; 12. Fiore-Lanerì a 6'24"; 13. Saglietti-Gallo (Peugeot 205 Gti) a 7'43" (tutti gli altri su Peugeot 309 Gti 16V).

Classe 2500: 1. Motton-Nazzari in 52'20"; 2. Motta-Piattino a 50"; 3. Settembrini-Boselli a 1'07"; 4. Martinetti-Luparia a 1'22"; 5. Aiolfi-Amisani a 1'35"; 6. Carella-Carella a 1'53"; 7. Accornero-Tallin a 2'10"; 8. Mussotto-Vercelli (Fiat Uno Turbo) a 4'12"; 9. Fa-

celli-Cervetti a 4'54"; 10. Dinetti-Borri a 4'57" (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Rosso-Ronzano (Ford Sierra Cosworth) in 48'30"; 2. Minella-Castelli (Ford Sierra Cosworth) a 1'16"; 3. Sogno-Barosso (Ford Escort Cosworth) a 1'29"; 4. Beltrame-Rabbione (Ford Escort Cosworth) a 1'32"; 5. Ottino-Chico (Ford Sierra Cosworth) a 3'06"; 6. Cesarato-Volpatto a 4'28"; 7. Ferraris-Ruffa (Ford Sierra Cosworth) a 5'27"; 8. Maggetto-Maggetto a 5'44"; 9. Corsato-Boggero a 6'57"; 10. Bocco-Macori a 9'47" (tutti gli altri su Lancia Delta 16V).

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Fausone-Aresca in 56'22"; 2. Guglielmi-Barbero a 1'12"; 3. Mantoan-Miglioretti (Peugeot 205 Rallye) a 1'37"; 4. Manfrinetti-Brandia (Fiat Cinquecento) a 2'47"; 5. Molesti-Chemello (Peugeot 205 Rallye) a 4'19"; 6. Marchetto-Veccogarda a 5'20"; 7. Tarticchio-Rosso (Peugeot 205 Rallye) a 6'02"; 8. Gatti-Romagolo a 9'56" (tutti gli altri su Fiat Uno 70).

Classe 1600: 1. Bellan-Ziano (Peugeot 205 Gti) in 54'14"; 2. Mazzucchi-Maci (Ford Fiesta Xr2) a 1"; 3. Pensabertetto (Opel corsa Gsi) a 1'43"; 4. Alessandro-Corsi (Opel corsa Gsi) a 1'48"; 5. Bertacco-Conti (Peugeot 205 Gti) a 3'53"; 6. Monticano-Suppo (Ford Escort Xri) a 5'11"; 7. Vanni-Candida (Peugeot 205 Gti) 12'42".

Classe 2000: 1. Viotti-Sabatini (Opel Calibra Gsi) in 51'03"; 2. Cantamessa-Fioccardo (Peugeot 205 Gti) a 1'36"; 3. Crestani-Novelli (Opel Kadett Gsi 16V) a 2'07"; 4. Ponzin-Revello (Kadett Gsi 16V) a 2'34"; 5. Gioda-Cachis (Peugeot 205 Gti) a 7'36"; 6. Franco-Romano (Fiat Ritmo 130) a 9'46"; 7. Cornaglia-Rossin (Fiat Ritmo 130) a 13'06".

Classe 2500: 1. Prinetto-Colombo in 53'39"; 2. Bertola-Gentile (Bmw M3) a 5"; 3. Morgani-Zacchero a 49"; 4. Bernardi-Sartorello a 1'38"; 5. Cereser-Giacobino (Fiat Uno Turbo) a 1'44"; 6. Orlando-Destro (Fiat Uno Turbo) 2'19"; 7. Nico-Lusso (Fiat Uno Turbo) a 3'06"; 8. Favretti-Catella a 5'39"; 9. Gerbore-Zambon (Fiat Uno Turbo) a 11'39"; 10. Curatolo-Gianotto a 15'38" (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Zonca-Martini (Ford Escort Cosworth) in 46'21"; 2. Zucchetti-Dellachà (Lancia Delta Hf) a 39"; 3. Borsaberra a 1'09"; 4. Dissegna-Paganelli a 1'09"; 5. Zanatta-Barbieri a 3'07"; 6. Saracco-Roggero a 5'13" (tutti gli altri su Lancia Delta 16V).



fotografie PHOTO4



CARROZZERIA Auto Sport

COSTRUZIONE PROTOTIPI

CARROZZERIA - TRASFORMAZIONI

CARROZZERIA AUTOSPORT s.r.l.

Via 1° Maggio, 3 - Tel. 059/904072 - Fax: 059/904754 - BASTIGLIA (MO)



SERVIZIO
ASSISTENZA

Borsa torna in possesso della Delta

È stata dissequestrata proprio in extremis la vettura di Tiziano Borsa, dopo le vicissitudini del rally della Lana di Biella. Il pilota vercellese ha potuto infatti rientrare in possesso della propria Delta solo il venerdì, dopo che una trascrizione errata del numero di matricola del motore gli aveva creato non pochi problemi.

■ **SCAMBIO.** Vetture invertite tra Zucchetti e Longhi a Moncalvo. Zucchetti ha infatti potuto disputare il rally sulla Delta Hf Grifone (che userà anche al «111 Minuti») che fu di «Pierino» nella passata stagione e che quest'anno ha usato Pianezzola junior a Madeira. Longhi è invece salito sulla Delta 16V di Zucchetti con cui ha fatto da applaudito apripista.

■ **GUARDIE PRIVATE.** Notevoli gli sforzi organizzativi dal punto di vista del controllo del numerosissimo pubblico presente al Grappolo. Anche in questa occasione la Moncalvo Motorsport ha dovuto avvalersi di guardie private per il controllo di alcuni punti del percorso, vista l'impossibilità della Prefettura ad inviare le forze dell'ordine. In compenso numerose sono state le multe elevate ai piloti nei giorni precedenti alla gara.

■ **DUBBINI.** Tra gli assenti della settima prova del Trofeo Fisa di F.2000 di Binetto figurava Federico Dubbini impegnato nel campionato con una Dallara 391-Vw Spiess del team Ceca-Euro-motors. Il suo posto è stato preso dal kartista pugliese Michele Palmisano che alla sua prima gara e con una vettura che non conosceva ha fatto segnare il 6. tempo nelle prove di qualifica. Il pilota bergamasco, attualmente terzo in classifica generale a 22 punti, dovrebbe disertare anche la prossima gara di Varano.

■ **F. INDY.** Per Roberto Carta, vincitore della settima prova del Trofeo Fisa di F.2000 a Binetto, la possibilità per qualche apparizione in Formula Atlantic e in Formula Indy prende sempre più corpo. Per il pilota sardo, residente a Maranello, esistono anche moltissime proposte per correre nel prossimo campionato italiano di Formula 3.

A fianco, Oldrati è risultato il vincitore del rally della Valcamonica dopo che Fassitelli, in basso, ha subito 30" di penalità ad un Co. Ciononostante Oldrati ha meritato il successo, non fosse altro per la calma con cui ha affrontato un rally reso estremamente difficile dal maltempo. A destra, De Cecco ha portato, ancora una volta, al successo la Clio nel rally Sagittario, dove la Renault si era imposta anche lo scorso anno



RALLY 1. SERIE □ FASSITELLI PENALIZZATO AL CO

Oldrati eredita il successo a Borno

BORNO — Diego Oldrati e Paolo Vinzioli, dopo quattro anni di attività hanno colto la prima vittoria assoluta al Rally di Vallecronica, organizzato dall'Ac di Brescia. Il successo dei due bergamaschi non è certo stato agevole perché sulla loro strada hanno trovato acerrimi rivali quali Fassitelli-Sala, Re-Mometti, come loro su Lancia Delta Hf, e soprattutto Dionisio-Bellelli su Toyota Celica 4Wd. Anzi Oldrati-Vinzioli sono anche stati aiutati dalla fortuna, perché Fassitelli-Sala, giunti al traguardo al secondo posto, con un ritardo di soli 11", sono stati penalizzati di 30" per un ritardo di 1' a un Co, altrimenti il successo sarebbe stato loro e Dionisio-Bellelli, proprio quando erano riusciti e portarsi a soli 2" di distacco in classifica hanno lamentato prima la rottura della frizione e poi della turbina, che li ha costretti al ritiro. In ogni caso i meriti di Diego Oldrati stanno soprattutto nel fatto di non essersi fatto prendere dall'emozione, nonostante abbia solo 24 anni e nonostante le condizioni climatiche veramente proibitive e mutevoli (prima asfalto asciutto, poi pioggia, poi ne-

ve, poi grandine, poi strade bagnate e poi ancora asciutto) abbiano reso ancor più dura la fatica di tutti i concorrenti. In queste condizioni un ruolo determinante hanno giocato anche la prontezza dei meccanici dell'assistenza e la scelta delle gomme. In questo il più punto è stato Re, che una volta attestatosi fra i primi non ha forzato più di tanto, pago dei punti che gli avrebbero consentito di aggiudicarsi con anticipo la Coppa Italia di 3. zona, invece a due Prove Speciali ha dovuto ritirarsi per un guasto meccanico. Fra i ritirati ci sono stati anche «Cobra»-Berardi su Ford Escort Cosworth che alla vigilia erano dati per favoriti sin dalla partenza, ma guai alla vettura non hanno loro consentito di impensierire gli avversari. Il terzo posto assoluto, grazie anche ai molti ritiri, è stato appannaggio di Agostoni-Ferrandi su Ford Super Escort, che non hanno avuto rivali in Gruppo N, salvo Dallavilla-Fappani su uguale vettura, che però hanno ben presto accusato problemi meccanici sino a fermarsi per la rottura del cambio.

Francesco Spampinato

RALLY 1. SERIE

Borno (Bs), 5 settembre 1993

Rally di Vallecronica

gara valida per la Coppa Italia 3. zona

Le classifiche

Assoluta: 1. Oldrati-Vinzioli (Lancia Delta Hf) in 1.09'52"; 2. Fassitelli-Sala (Lancia Delta Hf) a 11"; 3. Agostoni-Ferrandi (Ford Escort Cosworth) a 1'25"; 4. Zanchi-Puzzolo (Lancia Delta 16V) a 2'45"; 5. Redolfi-Di Marco (Toyota Celica 4Wd) a 3'19"; 6. Dabbeni-Tagliaferri (Ford Escort Cosworth) a 4'43"; 7. Domenicali-Arrigo (Ford Escort Cosworth) a 5'08"; 8. Dordi-De Luis (Ford Escort Cosworth) a 6'12"; 9. Bavov-Oberli (Ford Escort Cosworth) a 6'37"; 10. Ducoli-Moscardi (Lancia Delta Hf) a 6'43".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Bestetti-Pancrazi in 1.21'44"; 2. Mendeni-Zendra a 2"; 3. Gilarioni-Guattini (Peugeot 106 Xsi) a 47"; 4. Milani-Cremagnani a 1'53"; 5. Mendeni-Zani a 2'20"; 6. Mascari-Baruffi a 2'31"; 7. CarPELLI-Ghidoni a 2'55"; 8. Fostini-Rocco (Citroën Ax) a 3'10"; 9. Vaccari-Invernizzi a 3'48"; 10.

Gheza-Formenti a 4'28"; 11. Polese-Bacchetti a 5'51"; 12. Allanello-Ballerio a 5'57"; 13. Boffelli-Marino a 7'51"; 14. Cantono-Maffessioni a 9'00"; 15. Bandini-Rossi a 17'01" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Guizzetti-Gabardini (Peugeot 205 Gti) in 1.22'05"; 2. De Cecco-Bonometti (Peugeot 205 Gti) a 10"; 3. Gadaldi-Pozzoni a 2'09"; 4. Martinelli-Branchi (Peugeot 205 Gti) a 2'17"; 5. Bianchi-Gottardi a 4'32"; 6. Duccoli-Pezzotti a 7'14"; 7. Micheli-Fiori a 7'44" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Bregolato-Nava (Opel Kadett Gsi) in 1.17'07"; 2. Lozza-Fiorendi (Opel Astra Gsi) a 26"; 3. Fiocco-Fiocco (Opel Astra Gsi) a 1'28"; 4. Tommasini-Filippini (Peugeot 309 Gti 16V) a 1'57"; 5. De Barba-De Barba (Peugeot 309 Gti 16V) a 2'25"; 6. Pasa-Ongaro (Peugeot 309 Gti 16V) a 2'36"; 7. Nenna-Botticini (Opel Astra Gsi) a 2'46"; 8. Mazzucchi-Paganoni (Peugeot 309 Gti) a 3'12"; 9. Marconi-Pezzotti (Opel Astra Gsi) a 3'41"; 10. Zanoni-Moggentale (Peugeot 309 Gti 16V) a 4'18"; 11. Zanini-Ferrari (Opel Astra Gsi) a 4'37"; 12. Bottarelli-Piardi (Peugeot 309 Gsi) a 5'26"; 13. Bonetti-Basso (Peu-

TOMAZZONI



RALLYSPRINT □ LA CLIO È VINCENTE A MEDUNO

Con la francesina impeccabile De Cecco

MEDUNO — Il successo del friulano Claudio De Cecco si carica di un preciso significato. Dopo il successo bellunese con la Delta, dopo i successi di classe con l'Astra, c'è ora l'assoluto con la Clio. De Cecco, navigato da Cantarutti, ha dimostrato di aver raggiunto una maturità agonistica. È stato al comando dalla prima all'ultima prova speciale guidando un'auto abbonata al successo nel Rally Sagittario. Anche la scorsa edizione infatti una Renault Clio aveva tagliato per prima il traguardo. La cronaca della gara è tutto sommato lineare anche se la prova di apertura riservava qualche sorpresa con la uscita di scena di «Brik» e Manfrin, il primo per rottura di semiasse, l'altro per uscita di strada. Sarà il primo di una nutrita serie di svarioni capitati senza danni ai puliti ma con auto malconce. Coloro che non sono usciti di strada hanno pagato, lasciando per strada manciate di secondi determinanti in un rallysprint. Ne sanno qualcosa Zanin-Serena e Pitton-Redigonda. Questi ultimi, dopo una gara meritevole, han dovuto cedere la quinta piazza assoluta a causa di un dritto. Ne hanno tratto beneficio Cenedese-«Margy», arretranti per tutto il rally, in lotta con Mayer finché quest'ultimo è rimasto in corsa. Mayer si è poi ritirato per guai tecnici quando stava chiedendo il massimo sforzo alla sua auto. Cenedese e «Margy», stringendo i denti quando sono apparsi alcuni problemi al cambio, hanno vinto il Gruppo N regalando il successo alla Città di Castelfranco. La piazza d'onore nella classifica assoluta è andata alla coppia Giacomelli-Brigadoli che a Meduno si era già messa in luce in precedenti edizioni. Terzo gradino per Zanin-Serena davanti a Stival-Fortunato, vincitori della quarta prova speciale, anche se in coabitazione con De Cecco. Dei 138 partenti hanno fatto ritorno a Meduno in 98.

Stefano Cossetti

RALLYSPRINT

Meduno (Pn), 5 settembre 1993

5. Rally Sagittario

gara nazionale

Le classifiche

Assoluta: 1. De Cecco-Cantarutti (Renault Clio 16V) a 16'54"; 2. Giacomelli-Brigadoli (Opel Kadett Gsi) a 10"; 3. Zanin-Serena (Opel Kadett Gsi) a 19"; 4. Stival-Fortunato (Opel Kadett Gsi) a 27"; 5. Cenedese-«Margy» (Renault 5 Gt Turbo) a 32"; 6. Pitton-Redigonda (Peugeot 205 Gti) a 42"; 7. Piano-Duri (Renault 5 Gt Turbo) a 44"; 8. Deana-Candoni (Renault 5 Gt Turbo) a 45"; 9. Boria-De Monte (Renault 5 Gt Turbo) a 46"; 10. Colonna-Baldassarre (Opel Kadett Gsi) a 57".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Sikur-Furlan in 19'28"; 2. Piol-Ferpi a 18"; 3. Monopoli-Monasso a 30"; 4. Pianca-Bazzi a 34"; 5. Pessot-Bertoni a 36"; 6. Maschera-Palazzo (Citroën Ax) a 41"; 7. Dalla Giustina-D'Abramo a 52"; 8. Nadalin-Valmassoi a 58"; 9. De Pizzol-Braido a 1'03"; 10. Dalla Coletta-Martorel a 1'04"; 11. Menin-Falchetto a 1'15"; 12. Pacorini-Moimas a 1'18"; 13. Ceretti-Ceretti a 1'21"; 14. Dapretto-Turaccio a 1'22"; 15. Coslovich-Klemse a 1'30"; 16. Mion-Ronzani a 1'39"; 17. Windegger-Unterwagger (Rover Metro Gti) a 1'42"; 18. Castellan-Panigutti a 1'52"; 19. Rizzotto-Berton a 2'06"; 20. Loschi-Rigo (Peugeot 106 XSi) a 3'33". (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Pezzicari-Nucifora in 19'39"; 2. Lazzarotto-Sossai a 4"; 3. Agosti-Ughetti (Peugeot 205 Gti) a 12"; 4. De March-Sommaccal a 23"; 5. Nuciella-Vaccari a 28"; 6. Angiari-Origano (Peugeot 205 Gti) a 36"; 7. Forlin-Faoro (Peugeot 205 Gti) a 49"; 8. Chiavegato-Signorato (Peugeot 205 Gti) a 1'01"; 9. Bastianello-Madalosso a 1'17"; 10. Bertola-Simonato a 1'19"; 11. Vettoretti-Miotto a 1'31". (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Cenedese-«Margy» in 17'26"; 2. Piano-Duri a 12"; 3. Deana-Candoni a 13"; 4. Boria-De Monte a 14"; 5. Nadin-Anese a 42"; 6. Minto-Giacomin a 47"; 7. Garbini-De Lazzar a 54"; 8. Zamolo-Cargnelli a 58"; 9. Valente-Larice a 1'04"; 10. Castenetto-Ziraldo (Fiat Uno Turbo) a 1'04"; 11. Del Bianco-Del Bianco a 1'11"; 12. Lavia-Revelant (Fiat Uno Turbo) a 1'11"; 13. Peruzzo-Mancin a 1'16"; 14. Bertolotti-Bertolotti (Fiat Uno Turbo) a 1'26"; 15. Vardanega-Biron a 1'34"; 16. Pilosio-Artico a 2'01"; 17. Baroni-Miaria a 2'16"; 18. Sbaizer-Cecutti a 2'29"; 19. De Nardi-Vincenzotto (Fiat Uno Turbo) a 2'31"; 20. Verga-Leone (Fiat Uno Turbo) a 2'32"; 21. Mosele-Scortegagna a 2'48". (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Dal Col-Mariuz in 21'21"; 2. Cunial-Tessari a 5"; 3. Billiani-Crosilla a 7"; 4. Isetta-Tessari a 27". (tutti su Fiat Cinquecento).

Classe 1400: 1. Chivelli-Borghese in 18'08"; 2. Fiorini-Marzocco a 6"; 3. Sartorato-Mereu a 24"; 4. Andriolo-Marcuzzi (Fiat Uno 70) a 1'25"; 5. Michelutti-Michelutti (Fiat Uno 70) a 1'56"; 6. Zanirato-Zanirato (Opel Corsa Gsi) a 2'04"; 7. D'Abramo-Dal Dalt a 2'20"; 8. Di Cataldo-Scalia a 3'55". (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Boria-Martellini in 17'55"; 2. Doretto-Cavallaro (Peugeot 205 Gti) a 13"; 3. Caldart-Rossa (Toyota Corolla) a 30"; 4. Vigna-Sapienza a 59"; 5. Cristofoli-Dorigo (Peugeot 205 Gti) a



PHOTO 4

1; 6. Martinetti-Rubini (Peugeot 205 Gti) a 1'04"; 7. Carniel-Odorico a 1'34"; 8. D'Angelo-Mion a 1'46". (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Biasiotto-Lamonato in 18'53"; 2. Alzetta-Celot a 1"; 3. Marchi-Ordinanovich (Opel Kadett Gsi) a 15"; 4. «Pignonen»-«Tanake» (Peugeot 309 Gti 16V) a 17"; 5. Mason-Vio (Peugeot 309 Gti 16V) a 21"; 6. Crozzoli-Donadi a 27"; 7. Chiorroboli-Frosutto a 31"; 8. Intor-

cia-Viosentin (Opel Kadett Gsi) a 34"; 9. Costantini-Bertolin a 41"; 10. Celot-Catellan a 46"; 11. Colautti-Nonini (Renault Clio 16V) a 1'03"; 12. Donanzan-De Marco (Renault Clio 16V) a 1'20"; 13. Gasperin-Cassol (Fiat Ritmo 130) a 1'54"; 14. Rosa-Petracco (Opel Kadett Gsi) a 2'15"; 15. Gallo-Milani (Peugeot 205 Gti) a 2'42"; 16. Comelli-Birarda (Fiat Ritmo 130) a 5'50". (tutti gli altri su Opel Astra Gsi).



BENTLEY EIGHT GRIGIO ARGENTO 6/89
BMW M3 CABRIO GRIGIO ARGENTO ARIA 11/89
BMW Z1 VIOLETTA 3/91
BMW 540i GRIGIO ARGENTO FULL OPTIONAL
BMW 635 M GRIGIO SCURO ARIA PELLE 6/86
BMW 850i GRIGIO SCURO FULL OPTIONAL 6/91
FERRARI 348 TB 7/90 GRIGIO ARGENTO
FERRARI 330 GTC 6/68 ANTRACITE
FERRARI MONDIAL 3.4 CABRIO 3/90 ROSSO DIREZIONALE
FERRARI TESTAROSSA 10/89 ROSSO
FERRARI F40 ROSSO 7/90
MASERATI 4 PORTE 4.9 6/85 ARGENTO
MERCEDES 500 E 12/91 NERO METAL. FULL OPTIONAL
PORSCHE 911 RS 3/92 ROSSO
PORSCHE 911 6/88 TURBO GRIGIO SCURO MET. ARIA TETTO PELLE
PORSCHE 928 GTS ARGENTINO FULL OPTIONAL 12/92 Km. 700
ROLLS SILVER SPUR 12/89 NERA

Al vertice del mondo automobilistico
c'è l'esclusività e l'esperienza della

SA.MO.CAR. spa

ROMA - Via Salaria, 1268 - tel. 06/880911

Augusto cerca punti tricolori in Sicilia

Dopo l'ennesimo successo, questa volta conquistato nella gara di campionato italiano slalom che si è corsa a Molini di Triora, Augusto Cesari sente ormai nell'aria l'odore dell'ulteriore titolo tricolore della specialità. Infatti il pilota di Gattinara non sarà a Pallavicino a difendere la sua leadership nel campionato Supergara, bensì andrà in Sicilia, a Fonti di Scillato vicino a Palermo per disputare lo slalom tricolore alla ricerca di punti preziosi. Fra Salimo, attuale leader e Cesari, ci sono solo 5 punti di distacco. Questa la classifica assoluta del campionato italiano slalom dopo la gara i-gure.

ASSOLUTA

1. Salino	p. 142
2. Cesari	137
3. Travagin	130
4. Rossi	89
5. Draghetti	80

GRUPPO N

1. Travagin	p. 130
2. Lanteri	72
3. Bonvecchio	56

GRUPPO A

1. Salino	p. 140
2. Draghetti	80
3. Alessandrini	66

GRUPPO SPECIALE

1. Cesari	p. 120
-----------	--------

PROTOTIPI

1. Patete	p. 64
2. Massola	60
3. Catapano	52

TROFEO FIAT CINQUECENTO

1. Filippi	p. 54
2. Saracco	24
3. Cesari	18
4. Campus	11
Assirati	11
6. Fissore	9

■ **ORTOLANO.** Giuseppe Ortolano è tra i più spettacolari con la sua Opel Manta ex-Cascone. Dopo lo slalom di Molini, dove ha ottenuto il quarto posto nella classe 2000 del Gruppo Speciale, guida il Challenge Opel Gruppo Speciale davanti al lombardo Tomasini. Le gare di fine anno saranno decisive per il titolo Opel molto ambito tra i possessori di Opel Manta, Manta 400, Kadett Gte che ormai sono uscite di omologazione.



fotografie BIANCHI

SLALOM □ NIOSI TERZO A SORPRESA

Rossi deluso Cesari scatenato

MOLINI DI TRIORA — Scatenato come non mai il re degli slalom Augusto Cesari ha vinto la 12. edizione dello slalom di Molini prova valida per il tricolore e per il «Super-slam», Cesari tra l'altro ha stracciato il suo record dell'anno scorso battendo Erberto Rossi per l'occasione all'esordio con lo sport prototipo di 2000 cc. La vera sorpresa della giornata è stato Francesco Niosi che sulla Gmc Sport ex Mozzone è giunto terzo sul podio. Oltre 90 piloti hanno preso parte alla gara sui tornanti che da Molini vanno al Colle Langan. Nei top ten da registrare le belle prestazioni di Franco Cremonesi (Fider car-prototipo) quarto assoluto e il settimo posto assoluto di Antonio Giuliano molto spettacolare e primo dei piloti locali. Buona la prestazione di Giacomo Sandroni buon nono assoluto. In Gruppo N ha vinto Roberto Lanteri battendo il campione d'Italia Mario Travagin, mentre nel Gruppo A dimostra ancora una volta classe Silvio Salino sulla Peugeot 205 rallye. Nelle Fiat Cinquecento una sorpresa con Massimiliano Fissore primo davanti a Cesari. Buona impressione ha fatto la gara di Campus terzo in classifica. (m. s.)

SLALOM

Molini di Triora (Im), 5 settembre 1993
12. Slalom Molini
gara valida per il campionato italiano

Le classifiche

Assoluta: 1. Cesari (Lancia Delta S 4) in 167,24; 2. Rossi (Rs 2 Sport) 176,97; 3. Niosi (Gmg) 184,37; 4. Cremonesi (Federcar) 187,39; 5. Patete (Abarth) 191,76; 6. Panaro (A 112) 193,06; 7. Giuliano (Simca) 194,38; 8. Salino (Peugeot 205 rallye) 195,31; 9. Sandroni (X 1/9 Scott Warren) 195,34; 10. Lanteri (Renault 5 Gt Turbo) 196,38.

TROFEO FIAT CINQUECENTO

1. Fissore in 217,05; 2. Cesari 219,24; 3. Campus 223,38; 4. Assirati 223,35; 5. De Biase 23,55; 6. C. Sifredi 247,31.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Guidotti (Peugeot 205 rallye) 209,56; 2. Nistri 213,63; 3. Bestagno 217,82; 4. Amelio (Peugeot 205 rallye) 223,41; 5. Demaria (Citroën Ax Sport) 224,11; 6. Mirto (Peugeot 205 rallye) 224,40; 7. Bosio 247,32 (tutti gli altri su Opel Corsa Gt).

Classe 1600: 1. Giordano (Opel Corsa Gsi) 214,91; 2. De Ferrari (Opel Corsa Gsi) 217,42; 3. Schellino (Opel Corsa Gsi) 226,51; 4. Tornatore (Opel Corsa Gsi) 228,07; 5. Stella (Opel Corsa Gsi) 229,07; 6. Coscia (Peugeot 106 XSi) 245,26.

Classe 2000: 1. Fameli (Opel Kadett Gsi) 223,70; 2. Boglione (Opel Kadett Gsi) 227,63.

Classe oltre 2000: 1. Lanteri 196,38; 2. Travagin 197,87; 3. Brugo 201,55; 4. Lanteri (Lancia Delta Int 16V) 207,08; 5. Vigo 207,70; 6. Lanza 211,28; 7. Acquaronio 214,28 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Salino (Peugeot 205 rallye) 195,31; 2. Bruno (Peugeot 205 rallye) 205,92; 3. Gangemi (Peugeot 205 rallye) 211,68; 4. Bobone (Peugeot 205 rallye) 219,47; 5. Moraglia (Peugeot 205 Gti) 221,11; 6. Campora (Peugeot 205 rallye) 227,78; 7. Revolon (Fiat

Cinquecento) 240,06; 8. Rosati (Fiat Uno) 249,89.

Classe oltre 1600: 1. Serembe (Peugeot 205 Gti) 203,06; 2. Pisi (Lancia Delta 16V) 206,25; 3. Cortese (Peugeot 309 Gti) 206,44; 4. Gobbo (Lancia Delta 16V) 211,36; 5. Tavano (Fiat Uno Turbo) 214,52; 6. «Artemio» (Lancia Delta 16V) 220,91; 7. Dami (Fiat Ritmo 130) 223,71; 8. Trotti (Opel Manta) 232,97.

GRUPPO SPECIALE

Classe A 112: 1. Lo Voi in 217,76; 2. Dami 226,11; 3. Briatore 229,35; 4. Comignani 234,97.

Classe 700: 1. Lovesio (Fiat 500-700) 209,24; 2. Roascio (Fiat 500-700) 214,61; 3. Audenino (Fiat 126) 216,71.

Classe 1000: 1. Perosino (A 112) 206,55; 2. Gregorio (Abarth) 206,93; 3. Ambrosiani (A 112) 225,32; 4. Bogliolo (A 112) 230,48; 5. Rattalino (A 112) 235,53; 6. Gatto (A 112) 295,09.

Classe 1150: 1. Panaro (A 112) 193,06; 2. Trevisan (Fiat 127 Sport) 203,00; 3. Locatelli (Fiat 127 Sport) 203,30; 4. Pastorino (Fiat 127 Sport) 209,76; 5. Baldini (Fiat 127 Sport) 209,78; 6. Paravidino (A 112) 214,68; 7. Giordano (Fiat 127) 218,36.

Classe 1300: 1. Giuliano (Simca Rally 2) 194,33; 2. Sandroni (Fiat X 1/9 Scott Warren) 195,34; 3. Zunino (X 1/9 Fiat) 199,54.

Classe 1600: 1. Giaracca (Fiat X 1/9) 198,73; 2. Cambiaso (Fiat X 1/9) 208,25; 3. Fogliata (Fiat X 1/9) 232,92.

Classe 2000: 1. Gavotto (Lancia Beta Montecarlo) 196,68; 2. Cumino (Ford Escort) 198,84; 3. Lissi (Ford Escort) 209,02; 4. Ortolano (Opel Manta) 222,09.

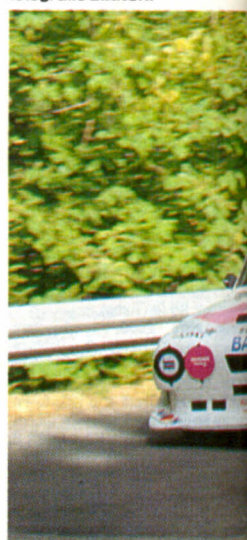
Classe oltre 2000: 1. Cesari (Lancia Delta S4) 167,24; 2. Gte Maselli (Lancia Delta 16V) 211,34.

Prototipi classe 1000: 1. Esposito (Fiat 126) 223,06.

Classe 1600: 1. Patete (Abarth) 191,76.

GRUPPO SPORT PROTOTIPI SLALOM

Classe unica: 1. Rossi (Erspost) 176,97; 2. Niosi (Gmg) 184,37; 3. Cremonesi (Federcar) 187,39.



Erberto Rossi e Augusto Cesari, i due rivali di sempre, si sono nuovamente incontrati a Molini di Triora. Contro il pilota di Gattinara e la sua Delta S4, sopra, non c'è stato nulla da fare. Così Rossi, con il suo Prototipo Er2 Sport, in alto, si è dovuto accontentare, anche se a malincuore, del secondo posto. Sopra a destra, Giagu con la Lancia Beta Montecarlo si è ritrovato primo nello slalom di Cossoine in Sardegna

FUORI CLASSIFICA MAGLIONA E LASIA

Troppo rumore e Giagu esulta

COSSOINE — Salvatore Giagu su Lancia Beta Montecarlo è tornato alla vittoria nel Terzo Slalom Città di Cossoine organizzato dall'Ac Sassari precedendo Giovanni Cuccheddu e Salvatore Martinez entrambi su Renault 5 Gt Turbo. Un finale thrilling ha caratterizzato questo ottavo appuntamento della stagione slalomistica isolana, infatti i primi due classificati: Uccio Magliona su Osella Pa9/90, autore del miglior tempo in ambedue le manche e Franco Lasia su Mp 2000 sono stati squalificati dopo gli esami fonometrici ai quali sono state sottoposte le due

vetture a seguito del reclamo che Lasia, sconfitto dopo sei vittorie, presentava contro Magliona per... troppa rumorosità. L'esito del reclamo mette così in dubbio anche le precedenti vittorie di Lasia che ha dato dimostrazione di non essere troppo sportivo. secondo. Una coda polemica quindi per questo ottavo slalom della stagione nel quale di certo non sono mancati i colpi di scena, soprattutto nella prima manche dove sono stati costretti ad abbandonare per uscite di strada Marco Portas su Clio 16V, Domenico Nonna su Renault Gt Turnàbo, Fran-

cesco Satta su R5 Gt Turbo che ha concluso la gara nell'ultima barriera di birilli addirittura a ruote all'aria. Nella classifica finale assoluta il Gruppo N è andato ad Ezza (Renault 5 Gt Turbo) davanti ai quasi esordiente Nurra, pilota di casa su Peugeot 205 rallye vincitore di classe. Nel Gruppo A vittoria di Littera. Nello Speciale primo Cuccheddu (Renault 5 Gt Turbo) e nei prototipi Giagu.

Mario Lastretti

SLALOM

Cossoine (Ss), 5 settembre 1993

3. Slalom città di Cossoine

gara nazionale

Le classifiche

Absoluta: 1. Giagu (Lancia Beta Montecarlo) 154,72; 2. Cuccheddu 158,74; 3. Martinez 159,30; 4. Perez G. 159,64; 5. Fois (Fiat X 1/9) 163,80; 6. Pittalis (Vw Golf) 165,24; 7. Lai (A112) 166,46; 8. Giraldis (A112) 167,16; 9. Littera 168,16; 10. Ezza 171,01 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Nurra 171,86; 2. Manca 173,86; 3. Berrutti 174,71; 4. Tolu 175,69; 5. Tiana 177,18; 6. Canu 193,13 (tutti su Peugeot 205 rallye).

Classe 1600: 1. Fais (Opel Corsa Gsi) 178,80.

Classe 2000: 1. Masotti (Renault Clio 16V) 171,90; 2. Serra M. (Fiat Ritmo 130) 172,11; 3. Mura (Opel kadett Gsi) 173,58; 4. «Don Chisciotte» (Peugeot 309 Gti 16V) 179,38.

Classe oltre 2000: 1. Ezza 171,01; 2. Canu 179,55 (entrambi su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Marroni 176,25; 2. Cherchi (Citroën Ax) 178,48; 3. Secchi 182,93 (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe oltre 1600: 1. Littera 168,16; 2. A. Serra 180,40.

GRUPPO SPECIALE

Classe A112: 1. Giagheddu 186,65; 2. Cossu 188,95; 3. Madeddu 193,16; 4. Tillocca 196,90.

Classe fino a 700: 1. De Martino (Fiat 126) 189,46.

Classe 1000: 1. Canu (A112) 175,91; 2. Biancu 182,71; 3. Becchere 186,24 (entrambi su Fiat 127).

Classe 1150: 1. Lai 166,46; 2. Giraldis 167,16; 3. Pinna 177,32; 4. Sanna 178,85; 5. Pisoni 179,03; 6. Mannu 180,33; 7. Patta 181,24; 8. Sotgiu 183,01 (tutti su A112).

Classe 1300: 1. Spissu 179,08; 2. Balestrucci (Talbot Samba) 180,80; 3. Masala 182,58; 4. Chessa (Fiat 128 coupé) 193,57 (tutti gli altri su Fiat X 1/9).

Classe 2000: 1. Pittalis (Vw Golf) 165,24.

Classe oltre 2000: 1. Cuccheddu 158,74; 2. Martinez 159,30; 3. G. Perez 159,64 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

PROTOTIPI

Classe 1600: 1. Loche (Fiat 127) 175,38.

Classe 2000: 1. Giagu (Lancia Beta Montecarlo) 154,72; 2. Fois (Fiat X 1/9) 163,80.



SOLO TRENTA PILOTI AL VIA A SAN GIOVANNI

A Fazzino piace il... Fiore

SAN GIOVANNI IN FIORE — Ennesimo successo in una gara calabrese per il pilota siciliano Vincenzo Fazzino che alla guida di una Fiat X1/9 si è aggiudicato la 9. edizione dello slalom di San Giovanni in Fiore, gara valida per la Coppa Csaì 5. zona. Che Fazzino avesse attraversato lo Stretto per imporsi era chiaro sin dalla prima manche, quando due secondi lo facevano balzare al comando della classifica provvisoria davanti a Pasquale Pranno. Gara a singhiozzo, è proprio il caso di dirlo, per Puglisi che durante la prima salita aveva problemi con lo

staccabatteria. Una serie di contatti lo facevano infatti procedere ad intermittenza. Il pilota comunque riusciva a raggiungere l'arrivo anche se penalizzato di diversi secondi. Il problema veniva poi risolto e Puglisi si rifaceva nella 2. manche. La classifica generale vedeva quindi nell'ordine; Fazzino, Puglisi e Pranno occupare i primi tre posti assoluti. In Gruppo N successo di Carpino, mentre in Gruppo A la vittoria andava a Mucci, che con una sola manche riusciva ad inserirsi anche al sesto posto della classifica assoluta.

(g.t.)

SLALOM

San Giovanni in Fiore (Cs), 5 settembre 1993

9. slalom San Giovanni

gara valida per la Coppa Csaì 5. zona

Le classifiche

Absoluta: 1. Fazzino (Fiat X1/9) 118,99; 2. Puglisi (Fiat X1/9) 121,09; 3. Pranno (Fiat X1/9) 122,57; 4. Dragone (Fiat X1/9) 127,58; 5. Mandarino (Skoda) 128,58; 6. Mucci (Fiat Ritmo 130) 131,73; 7. Di Salvo (Fiat 126) 134,70; 8. Bruno (Simca) 136,24; 9. Molinaro (Renault 5 Gt Turbo) 136,98; 10. Piria (Vw Golf) 137,10;

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Priolo 138,75; 2. Vellone 153,06 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Russo 138,02 (Peugeot Gti).

Classe oltre 2000: 1. Carpino 137,41 (Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe oltre 1600: 1. Mucci (Fiat Ritmo

130) 131,73; 2. Molinaro (Renault 5 Turbo) 136,98; 3. Grimaldi (Renault 5 Gt Turbo) 145,03.

GRUPPO SPECIALE

Classe A112: 1. Iantorno 145,73; 2. Talarico 161,16.

Classe 700: 1. Di Salvo 134,70; 2. Papalardo 142,47; 3. Ferragina 148,61 (tutti su Fiat 126).

Classe 1000: 1. Di Dio 139,65; 2. Raciti 143,34; 3. Cannatelli (tutti su A112).

Classe 1150: 1. Bruzzese 140,57; 2. De Luca 141,66; 3. Grimaldi 141,77; 4. Caruso 143,47; 5. Chiarella 147,05 (tutti su A112).

Classe 1300: 1. Bruno 136,24 (Simca Rallye 2).

Classe 2000: 1. Fazzino 118,99; 2. Dragone 127,58; 3. Mandarino 128,58; 4. Piria 137,10 (tutti su Fiat X1/9).

GRUPPO PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Campolo 145,17 (Fiat 126).

Classe 2000: 1. Puglisi 121,09; 2. Pranno 122,57 (tutti su Fiat X1/9).

Ciresola in testa al Trofeo Rallysprint

Prosegue a pieno ritmo il Trofeo Ticino Rallysprint che riguarda i piloti partecipanti a questo tipo di gara. Dopo dieci gare, dopo cioè la disputa del rally di Scorzé, questa la classifica, che ricordiamo tiene conto dei risultati di classe e quelli assoluti:

CLASSIFICA ASSOLUTA TROFEO TICINO RALLYSPRINT (piloti)

1. Ciresola	p. 131,9
2. Flocco	117,7
3. Crestani	81,1
4. Targhetti	70,9
5. De Piccoli	57,8

(navigatori)

1. Vedovato	p. 131,9
2. Flocco	117,7
3. Stra	70,9
4. Marangon	57,8
5. Guglieri	32,0

■ **PUBBLICO.** Sull'autodromo del Levante di Binetto è tornato a splendere il sole. Dopo tanti appuntamenti in crisi di pubblico, finalmente in occasione dell'appuntamento con i Prototipi, la F. 200 e la Coppa Clio, la gente è ritornata a gremire paddock e tribune. Sono stati più di 600 i biglietti venduti per questo appuntamento, dopo gli incassi record di due anni fa in occasione del Civt.

■ **LUTTI.** Fra i ritirati del rally Valcamonica ci sono stati anche Giammarco Mazzoli, fermato prima del via per un grave lutto familiare, e Pireugenio Tebaldini, allontanatosi dalla gara dopo la prima Prova Speciale allorché gli è giunta la notizia della scomparsa del padre. Ad entrambi vadano le più sentite condoglianze di Autosprint

■ **ELETTROSOLARI.** Si correrà domenica prossima presso l'autodromo di Lombardore la 4. Coppa città di Torino, competizione internazionale per auto elettrosolari. La gara, organizzata dalla scuderia Pinerolo Sport Motor Time, sarà valida per il campionato europeo della specialità. La manifestazione si arricchisce quest'anno di una sezione dedicata alle moto elettriche e di varie iniziative collaterali, tutte all'insegna dell'ecologia.



COMAZZONI

SLALOM □ BENCHÉ VELOCE VINACCIA NON SVETTA

Catapano ritrova lo smalto di un tempo

CASERTA — Dopo un paio di prestazioni un po' sottotono Salvatore Catapano è tornato alla vittoria nella decima edizione dello Slalom Pignataro - Giano Vetusto, che si è corso nel casertano. La gara, organizzata dal Rombo Team Napoli e valida per la Coppa Csai 4. zona, ha visto alla partenza un lotto di cinquantadue concorrenti. Il pilota sangiuseppese, alla guida della Fiat X 1/9-2000 curata dall'omonimo Vincenzo Catapano e con i colori della Promoracing, ha ottenuto il miglior rilievo cronometrico in entrambe le salite, migliorandosi di quasi quattro secondi tra le due frazioni di gara. Alle spalle di Catapano, un brillante Luigi Vinaccia che, con la Fiat X 1/9-2000 dell'Autosport Sorrento. Dopo alcuni errori commessi nella prima manche si migliorava di quasi dodici secondi nella ri-

petizione della salita, andando ad insidiare la leadership del vincitore, dal quale ha chiuso staccato di 1"33. Ultimo gradino del podio per Camillo Bandino, sempre positivo con un'altra Fiat X 1/9-1600, con la quale ha preceduto Gaetano Bruno e la sua Fiat 850 coupé-Cosworth autopreparata, più vicino del solito ai leader della classifica. Quinta posizione per Crescenzo Palomba (Fiat 600-1600), subito fermo dopo il via nella seconda manche per la rottura del cambio, davanti ad uno spettacolare Luigi Russo, già vincitore della zona in Gruppo N, con la Peugeot 205 Gti. Seguono in classifica Francesco Marzo (X 1/9 2000), Giovanni Tufino, rientrato alle gare in grande forma con la Renault 5 Gt Turbo Gruppo A. Nel Trofeo Cinquecento successo di Calce davanti a Masullo.

Rosario Moselli

SLALOM

Caserta, 5 settembre 1993

10. Slalom Pignataro-Giano Vetusto

gara valida per la Coppa Csai 4. zona

Le classifiche

Assoluta: 1. Catapano (Fiat X1/9 2000) 145,56; 2. Vinaccia (Fiat X1/9 2000) 146,79; 3. Bandino (Fiat X1/9-1600) 148,45; 4. Bruno (Fiat 850 coupé-Cosworth) 150,95; 5. Palomba (Fiat 600-1600) 156,25; 6. L. Russo (Peugeot 205 Gti) 158,83; 7. Marzo (Fiat X1/9-2000) 158,89; 8. Tufino (Renault 5 Gt Turbo) 159,21; 9. Laurenza (Simca R2-Alfa) 160,99; 10. Visconti (Fiat X1/9-1600) 163,44.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. De Simone 171,02; 2. Del Giudice 181,49; 3. Del Santo 182,87 (tutti su Peugeot 205 Rallye).
Classe 2000: 1. L. Russo 158,83; 2. Esposito 163,51; 3. Miccio 165,85; 4. Maresca 175,41 (tutti su Peugeot 205 Gti).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Novielli (Peugeot 205 Rallye) 167,00; 2. Franzese (Peugeot 205 Rallye) 167,17; 3. Alezza (Alfa 33 Qv) 172,50; 4. Feo (Opel Corsa Gsi) 177,86.

Classe oltre 1600: 1. Tufino (Renault 5 Gt Turbo) 159,21; 2. T. Russo 165,20; 3. Langella (Peugeot 205 Gti) 165,81; 4. Vitozzi (Fiat Ritmo 130) 175,22.

GRUPPO SPECIALE

CLASSE A 112: 1. Sarnataro 173,89; Manzo 175,42; 3. Trinchillo 183,38.

Classe 700: 1. Dian (Fiat 126) 174,74; 2. Zucchi (Fiat 127) 169,66; 3. Buongiorno 169,77; 4. Orefice 173,65 (tutti gli altri su A112).

Classe 1150: 1. Cifone (Fiat 127) 183,97.

Classe 1300: 1. D'Amico (Fiat X1/9) 168,20; 2. Giusti (Simca R2) 181,34.

Classe 1600: 1. Bandino 148,45; 2. Scontoni 163,44; 3. Insigne 165,92 (tutti su Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. Marzo (Fiat X1/9) 158,89.

Classe oltre 2000: 1. Arduini (Porsche 914) 165,67; 2. Renda 169,04; 3. Vicenti 178,13; 4. Di Vito 181,29 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Borzacchielli (A112) 167,38.

Classe 1600: 1. Palomba (Fiat 600) 156,25; 2. Laurenza (Simca R2 Alfa) 160,99; 3. Di Vaio (Fiat 500) 169,80; Arpaia (Fiat X1/9) 170,69.

Classe 2000: 1. Catapano (Fiat X1/9) 145,56; 2. Vinaccia (Fiat X1/9) 146,79; 3. Bruno (Fiat 850 coupé-Ford Cosworth) 150,95.

TROFEO FIAT CINQUECENTO

1. Calce 176,58; 2. Masullo 178,55; 3. Senatore 178,72; 4. Pagano 180,55; 5. Langella 181,68; 6. De Luca 184,38.

F. RALLY □ AL FORO BOARIO

Maroni super show

PADOVA — Dopo il successo nella gara di F. rally che si è corsa venti giorni fa sul circuito di Varano, Benvenuto Maroni di professione meccanico, si è nuovamente ripetuto. Questa volta il successo per pilota-preparatore comasco è maturato presso il foro boario di Padova dove si è corsa l'ennesima gara di F. Rally, organizzata dal Team Padova Gross. Maroni, con il suo proto-Suzuky ha segnato come miglior tempo un'imprendibile 3'16"76. Alle sue spalle Pellizzari su Proto-Lancia e 3. Balzarotti su Proto-Honda. Nella classe Sport oltre 2000 Walter Pagliari con la sua Sport Abarth 2000, pur segnando un tempo superiore a quello di Maroni, 3'24"44, è comunque riuscito ad imporsi su Franzoni e Giovannini. Maggian e l'esordiente Scapin si sono invece aggiudicati rispettivamente le classi 1300 e 2000 tra le Sport. Nei due raggruppa-

menti dei Gruppi N e A successi di Merzi e Chimentin.

Attilio Trivellato

FORMULA RALLY

Padova, 5 settembre 1993

Coppa Padova Cross

gara nazionale

Le classifiche

1. RAGGRUPPAMENTO

Classe 2000: 1. Merzi (Peugeot 205) 3'34"76; 2. Zadra (Citroën Ax) 3'38"27; 3. Trovo (Peugeot 205 rallye) 3'49"46; 4. Tanga (Opel Corsa Gsi) 3'49"70.

2. RAGGRUPPAMENTO

Classe oltre 2000: 1. Chimentin (Peugeot 205 Gti) 3'32"42; 2. Fasolo (Peugeot 205 Gti) 3'36"54; 3. Pertegato (Peugeot 309 16V) 3'39"10; 4. Luise (Opel Manta 6te) 3'39"54.

SPORT

Classe 1300: 1. Maggian (Fiat 127) 3'37"79; 2. Collicelli (Fiat 127) 3'38"59; 3. Ferrario (Alfa Sud) 3'40"16.

Classe 2000: 1. Scapin (Fiat 127) 3'31"35; 2. Dalla Pola (Opel Kadett Gsi) 3'57"37; 3. Meggiorin (Renault 5 Gt Turbo) 3'58"89; 4. Berto (Fiat X1/9) a 4 giri.

Classe oltre 2000: 1. Pagliari (Sport Abarth 2000) 3'24"44; 2. Franzoni (Fiat X 1/9) 3'31"23; 3. Giovannini (Alfa Romeo Gtv 2000) 3'45"40; 4. Zoccatelli (Renault 5 GT) a 7 giri.

PROTOTIPI

1. Maroni (Suzuky 1100) 3'16"76; 2. Pellizzari (Lancia 1600) 3'24"70; 3. Barzorotti (Honda 1000) 3'28"34; 4. Nori (Suzuky 1100) a 7 giri.

FESTA



In alto a sinistra, Salvatore Catapano, dopo un periodo un po' sottotono è tornato al successo nello slalom di Pignataro. Quarto assoluto è giunto Bruno, sopra, con la sua 850 Coupé dotata di un motore Ford Cosworth di due litri

TIKKERS
CHRONOGRAPH

FROM U.K.

TIKKERS

GALA
INTERNATIONAL

DISTRIBUITO DA

35020 ALBIGNASEGO (PD) VIA L. DA ZARA 6
TEL. 049/8625414 FAX 049/8625413

CLASSIFICHE

Tinseau nella F. 3 francese

ALBI — Sostituendo Clerico, feritosi giocando a tennis, Tinseau ha siglato un gran risultato in questa 8. prova del Campionato Francese di F. 3 aggiudicandosi pole position, giro più veloce e prima vittoria della stagione. Cottaz e Gomez, giunti alle sue spalle, rimangono comunque i favoriti per il titolo.

René Alezra

FORMULA 3

Albi (F), 5 settembre

8. prova del campionato francese

La classifica: 1. Tinseau (Dallara 393-Opel), 25 giri in 29'29"24, media 179,873 kmh; 2. Cottaz (Dallara 393- Fiat Abarth) a 5"97; 3. Gomez (Dallara 393-Fiat Abarth) a 7"15; 4. Belloc (Dallara 393-Fiat Abarth) a 7"84; 5. Julian (Dallara 393-Fiat Abarth) a 10"12; 6. Janoray (Dallara 393-Opel) a 11"38; 7. Bouhet (Dallara 393-Fiat Abarth) a 28"49; 8. De Castelli (Bowman Bc2-Vw) a 53"40; 9. Alberto (Dallara 393-Vw) a 54"70; 10. Dgremont (Elise-Vw) a 1 giro.

□ **Giro più veloce:** Tinseau (Dallara 393-Opel), 1'09"93, media 182,033 kmh.

a classifica del campionato: 1. Gomez punti 95; 2. Cottaz 94; 3. Clerico 62; 4. Janoray 51; 5. Julian 50.

In salita Egozkue batte Vilarino

RURKHEIM — Con una nuova vittoria Egozkue ha messo una seria ipoteca sulla vittoria del titolo nel Campionato Europeo della Montagna, vinto nei precedenti quattro anni da Vilarino. Quest'ultimo si è infatti piazzato «solo» 3. dietro a Chamberod e davanti alla giovanissima rivelazione Vinyes Debad. Ottimi il 5. posto di Regosa e il 7. e l'8. rispettivamente di Pacini e Cinelli che hanno fatto così anche un buon salto in avanti in classifica generale.

EUROSALITE

Rurkheim (F) 5 Settembre

9. prova del campionato

La classifica: 1. Egozkue (Osella), 5'07"207; 2. Chamberod (Toy), 5'08"375; 3. Vilarino (Lola), 5'09"554; 4. Vinyes Dabad (Osella), 5'14"574; 5. Regosa (Osella), 5'18"446; 6. Faustmann (Faust), 5'20"889; 7. Pacini (Osella), 5'26"444; 8. Cinelli (Osella), 5'27"119; 9. Napione (Lucchini), 5'41"567; 10. Parlamento (March), 5'41"636.

La classifica del campionato: 1. Egozkue punti 107; 2. Vilarino 87; 3. Vinyes Dabad 83; 4. Faustmann 61; 5. Regosa e Pacini 39; 7. Chamberod 36; 8. Cinelli 30.

FORMULA 3000 GIAPPONESE

L'altro Suzuki

FUJI — Venticinque giri al comando e poi per un banale inconveniente tecnico Apicella ha dovuto dire addio al suo secondo successo, consecutivo, in questa 7. prova del Campionato giapponese di F. 3000. Dopo il secondo tempo in prova dietro a Frentzen, il pilota italiano della Dome era infatti riuscito a portarsi in testa già al termine del primo giro, con una grande staccata ai danni del tedesco; ma a poco più di metà gara, mentre aumentava progressivamente il proprio vantaggio, ha invece dovuto abbandonare ogni speranza per il distaccarsi del cofano motore che lo ha costretto prima a una sosta ai box e poi al definitivo ritiro per l'aggiungersi di «complicazioni» legate al medesimo inconveniente. Con tre gare ancora da disputare, Apicella rimane comunque sempre fra i favoriti in campionato. Al Fuji ha infatti vinto a sorpresa Suzuki, al suo primo successo di stagione, con la «complicità» di una serie di ritiri che hanno afflitto tutti i più diretti pretendenti al titolo. Insieme ad Apicella, il leader del campionato Hoshino è uscito di scena per incidente e così pure Cheever, mentre Martini si è ritirato per problemi alla scatola guida ed Irvine è riuscito ad agguantare solo un 6. posto dopo una bellissima rimonta dalla 22esima posizione in griglia di partenza, dove

era precipitato nel corso delle prove a causa di noie tecniche. In questa debacle generale, Suzuki ha dunque ottenuto il suo primo successo dopo essere riuscito già subito dopo il via a portarsi in seconda posizione superando Frentzen, il quale a sua volta, con la piazza d'onore finale, ha colto così i suoi primi punti in campionato; ma in classifica generale rimane comunque ancora troppo distacco per pensare di poter rientrare nella lotta per il titolo.

Adam Cooper

FORMULA 3000

Fuji (J), 5 settembre

7. prova del campionato giapponese

La classifica: 1. Suzuki (Lola T92/50-Dfv), 45 giri in 59'44"294, media 201,768 kmh; 2. Frentzen (Lola T93/50-Mugen) a 1"452; 3. Ratzenberger (Lola T93/50B-Mugen) a 3"984; 4. Sekiya (Reynard 930-Dfv) a 6"181; 5. Hattori (Lola T92/50-Mugen) a 9"703; 6. Irvine (Lola T92/50-Mugen) a 15"916; 7. Carcasi (Reynard 930-Mugen) a 34"503; 8. Kageyama (Reynard 930-Mugen) a 39"401; 9. Takahashi (Lola T92/50-Mugen) a 48"853; 10. Ishikawa (Reynard 930-Mugen) a 50"392.

□ **Giro più veloce:** Hattori (Lola T92/50-Mugen), 1'18"427, media 205,184 kmh.

La classifica del campionato: 1. Hoshino punti 21; 2. Irvine 18; 3. Apicella 17; 4. Cheever e Suzuki 15.

FORMULA 3 INGLESE

Burt a un punto

SILVERSTONE — Non vi è ancora la certezza matematica ma con due gare di anticipo Burt si è ormai già praticamente aggiudicato il titolo di Campione di F. 3 inglese con questa settima vittoria nel 13. appuntamento della stagione. Gavin ha fatto di tutto per contrastare il rivale, attaccandolo più volte; ma dopo aver rovinato il musetto della vettura ha dovuto effettuare una sosta ai box che lo ha estromesso dalla lotta. Il giro più veloce, stabilito dopo il pit stop, gli ha così consentito appena di racimolare quel punto che matematicamente gli dà ancora la possibilità di lottare per il titolo. Squalifica invece per Goossens, secondo al traguardo, per essersi reso ancora una volta protagonista di una «manovra» poco ortodossa spendendo Gueiros (in 2. posizione) fuori pista mentre questi cercava di attaccare Burt.

David Hodges

FORMULA 3

Silverstone (GB), 5 settembre

13. prova del campionato inglese

La classifica: 1. Burt (Dallara F393-Mugen), 25 giri in 23'40"82, media 168,109 kmh; 2. Rosset (Dallara F393-Mugen) a 13"79; 3. Ribeiro ((Dallara

F393-Mugen) a 14"02; 4. Hughes (Dallara F393-Fiat Abarth) a 18"21; 5. Franchitti (Reynard 933-Mugen) a 18'91; 6. Arnold (Dallara F393-Mugen) a 20"01.

□ **Giro più veloce:** Gavin (Dallara F393-Vauxhall), 55"58, media 171,89 kmh.

La classifica del campionato: 1. Burt punti 93; 2. Gavin 66; 3. Goossens 45; 4. Hughes 32.

INTERSERIE

Lavaggi fa appello

SIEGERLAND — È finita fra le polemiche e con un ricorso in appello di Lavaggi, sino ad ora dominatore della stagione, la 4. prova della Coppa Interserie per vetture Sport e Can Am. Dopo aver raccolto appena un 3. posto nella 1. manche per essere stato prima ostacolato, mentre si trovava al comando, dal doppiato Hasenbichler e poi dal suo stesso compagno di squadra Saldana, nella 2. manche Lavaggi è stato infatti penalizzato anche dai commissari che lo hanno retrocesso dal 1. al 3. posto (con un addebito di 30") per un taglio di chicane, a dire del pilota italiano con una decisione del tutto avventata, per di più comunicatagli con ritardo. Tutto è nato dall'uscita di pista di un concorrente che, portando scompiglio fra le precarie protezioni a bordo pista, ha reso irriconoscibile la chicane che sarebbe stata così saltata da Lavaggi in modo del tutto involontario e comunque con perdita di diversi secondi sul giro. Dopo la non accettazione del reclamo, per 3' di ritardo nella presentazione, Lavaggi è così ricorso in appello. Le due manche sono invece state rispettivamente vinte da Saldana e Lechner mentre in 2. divisione si sono imposti Lienhard e Randaccio.





La 14. prova di Formula Opel è finita con un appello da parte della Draco Racing per favoritismi a Radermecker, a sinistra, ai danni di Crinelli. Grazie al ritiro di Apicella per un banale inconveniente tecnico, Toshio Suzuki, in basso, ha vinto la sua prima gara '93 nella F. 3000 giapponese

ORSI

INTERSERIE

Siegerland (D), 5 settembre
4. prova della Coppa

Le classifiche

1. manche: 1. Saldana (Kremer Porsche Ck7), 20 giri in 22'03"14, media 174,839 kmh; 2. Lechner (Reynard Spyder-Judd) a 3"36; 3. Lavaggi (Kremer Porsche Ck7) a 32"28; 4. Hasenbichler (Hsb Penske-Buick) a 1 giro; 5. Lienhard (Horag-Vag Turbo) a 1 giro; 6. Randaccio (Spice-Ford Cosworth) a 1 giro.
□ **Giro più veloce:** Lavaggi (Kremer Porsche Ck7), 1'05"27, media 184,715 kmh.

2. manche: 1. Lechner (Reynard Spyder-Judd), 20 giri in 22'03"14, media 182,239 kmh; 2. Saldana (Kremer Porsche Ck7) a 2"10; 3. Lavaggi (Porsche Kremer Ck7) a 27"05; 4. Rajamaki (Lola-Judd) a 59"29; 5. Randaccio (Spice-Ford Cosworth) a 1 giro; 6. Taylor (Lola T92/50-Ford Dfz) a 1 giro.
□ **Giro più veloce:** Lechner (Reynard Spyder-Judd), 1'04"15, media 187,940 kmh.

La classifica del campionato. 1. div.: 1. Lavaggi punti 67; 2. Saldana 59,5; 3. Lechner 32. **2. div.:** 1. Randaccio punti 75; 2. Bergemann 37,5; 3. Lienhard 27,5.

FORMULA OPEL

Beffato Crinelli!

ZANDVOORT — Si deciderà davanti a un Tribunale Sportivo il Campionato Euroseries di Formula Opel? Pare di sì visto che dopo gli avvenimenti di Zandvoort la Draco Racing ha deciso di ricorrere in appello contro le decisioni dei commissari sportivi che avrebbero seriamente danneggiato il suo pilota Crinelli e favorito Radermecker, riportatosi in testa alla classifica generale. In questo 9. appuntamento della stagione (con 2 gare in

programma, di 25 giri ciascuna) è infatti accaduto che dopo la sospensione al 10. giro della gara del sabato per un violento e improvviso acquazzone, mentre tutti i piloti in gara erano equipaggiati con gomme slick e Radermecker si trovava solo in 9. posizione, questa sia stata fatta ridisputare la domenica, su 15 giri, con griglia di partenza sulla base non del risultato della gara sospesa ma su quello delle prove di qualificazione, cioè come se i 10 giri del sabato non fossero stati effettuati. Ripartito da una posizione più favorevole, con un 2. posto nella 1. gara «ridotta» e un 1. nella 2. Radermecker si è così riportato in testa alla classifica generale mentre Crinelli, debilitato per di più da uno stato influenzale, non è riuscito a cogliere più di un 4. e un 7. posto.

Enrico Rosi Cappellani

F. OPEL EUROSERIES

Zandvoort (NL), 4-5 settembre

14. e 15. prova del campionato

Le classifiche

1. gara: 1. Magnussen, 15 giri in 16'40"966, media 135,8 kmh; 2. Radermecker a 0"437; 3. Kahaan a 3"742; 4. Crinelli a 4"235; 5. Eyckmans a 6"304; 6. Hauser a 7"113; 7. Giau a 10"195; 8. Spoladore a 14"702; 9. Couceiro a 15"062; 10. De Graaff a 16"786.
□ **Giro più veloce:** Crinelli, 1'05"872.

2. gara: 1. Radermecker, 25 giri in 30'04"928, media 125,8 kmh; 2. Magnussen a 2"840; 3. Hauser a 3"224; 4. Spoladore a 4"143; 5. Kanaan a 4"515; 6. De Graaff a 5"212; 7. Crinelli a 6"446; 8. Eyckmans a 6"903; 9. Calestani a 8"567; 10. Couceiro a 8"775.
□ **Giro più veloce:** Radermecker, 1'05"736.

La classifica del campionato: 1. Radermecker punti 181; 2. Crinelli 168; 3. Magnussen 141; 4. Hauser 133; 5. Spoladore 76.

Wolfgang Monsehr

(Ford Escort Rs Cosworth) a 54"20; 6. Nielsen (Honda Nsx) a 1 giro; 7. Hahne (Honda Nsx) a 1 giro; 8. Leinemann (Porsche 3.8 Rsr) a 1 giro; 9. Trunk (Porsche 968 Turbo) a 2 giri; 10. Kelleiners (Ford Escort Rs Cosworth) a 7 giri.
□ **Giri più veloce:** Cecotto (Bmw M3 Gtr), 57"82, media 156,278 kmh.

La classifica del campionato: 1. Cecotto punti 90; 2. Nissen 75; 3. Hahne 56; 4. Von Gartzten 49; 5. Grohs 36.

GRAN TURISMO

Ahlhorn (D), 5 settembre

6. prova dell'Adac Cup tedesca

La classifica: 1. Cecotto (Bmw M3 Gtr), 39 giri in 38'15"11, media 153,545 kmh; 2. Nissen (Bmw M3 Gtr) a 3"97; 3. Said III (Corvette C1) a 28"20; 4. Eichmann (Porsche 3.8 Rsr) a 30"66; 5. Ber-

TURISMO FRANCESE

Cudini ha centrato il primo successo con la Opel Vectra. Ma anche Alfa e Peugeot ora insidiano Audi e Bmw

RENÈ ALEZRA

ALBI — Una supremazia per la prima metà della stagione quasi incontrastata dell'Audi, con Biela, e della Bmw, con Aiello, sempre lì a contendersi la vittoria, alternandosi sul podio a suon di doppiette, poi a luglio il Campionato francese Superturismo ha repentinamente subito una grande rivoluzione di valori in campo. Quasi all'unisono l'Opel è scesa in campo con la sua nuova Vectra per Cudin, l'Alfa Romeo ha risolto alcuni problemi di trazione sulle sue 155 per Moreno e Gache, la Peugeot ufficiale ha schierato in pista un pilota di punta come Dalmas. La maggior sorpresa è arrivata dalla Opel che, dopo la pausa estiva, con Cudini ha fatto un rientro esplosivo aggiudicandosi prima la pole e poi dominando, con una marcia solitaria in testa, entrambe le manche di questo 7. appuntamento della stagione. Qual è stata la mossa vincente? Dopo aver utilizzato a inizio stagione soluzioni che mancavano di affidabilità, provenienti dal campionato inglese '92, la Casa tedesca in luglio ha appunto battezzato a Le Castellet la nuova Vectra sulla quale il preparatore Snobeck ha subito apportato le modifiche vincenti: motore abbassato di 8. cm., miglior distribuzione dei pesi, cambio sequenziale, passaggio ai pneumatici Michelin. L'Alfa Romeo segue a ruota, soprattutto con Moreno. E tutto questo dopo che il team Graff, che gestisce le vetture italiane, in collaborazione con la Casa madre è riuscito a trovare l'ottimale soluzione di differenziale che ha migliorato di molto la motricità delle 155. La Peugeot ha invece ritrovato la sua competitività solo dopo che la Casa fran-

cese ha preso la decisione di impegnarsi a fondo nel campionato, facendo appello anche all'esperienza della filiale italiana per lo sviluppo del motore. «E c'è una gran differenza rispetto a un paio di gare fa» ha dichiarato infatti in proposito ad Albi lo stesso Dalmas. Per Audi e Bmw si fa dunque più dura, anche perché la sfortuna ci mette poi del suo. Qui ad Albi Aiello è stato tradito in entrambe le manche da noie tecniche mentre Biela nella 2a si è dovuto fermare ai box per farsi stringere una ruota. Per il titolo comunque non c'è storia: a contenderselo sono sempre loro due.

TURISMO

Albi (F), 5 settembre

7. prova del campionato francese

Le classifiche per somma di tempi:

1. Cudini (Opel Vectra), 44 giri in 59'18"83, media 157,37 kmh; 2. Bouchut (Peugeot 405 Mi16) a 16"60; 3. Dalmas (Peugeot 405 Mi16) a 21"80; 4. Moreno (Alfa Romeo 155 Ts) a 23"62; 5. Ferté (Opel Vectra) a 49"61; 6. Malcher (Bmw 320i) a 1'17"05; 7. Biela (Audi 80 Quattro) a 1'27"28; 8. Giroix (Seat Toledo Gt) a 1'46"40; 9. Chatriot (Bmw 320i) a 1'54"42; 10. Sourd (Audi 80 Quattro) a 2 giri.

1. manche: 1. Cudini (Opel Vectra), 22 giri in 29'37"76, media 157,350 kmh; 2. Moreno (Alfa Romeo 155 Ts) a 12"91; 3. Bouchut (Peugeot 405 Mi16) a 13"21; 4. Dalmas (Peugeot 405 Mi16) a 13"36; 5. Biela (Audi 80 Quattro) a 13"64.

□ **Giro più veloce:** Bouchut (Peugeot 405 Mi16), 1'19"78, media 159,558 kmh.

2. manche: 1. Cudini (Opel Vectra), 22 giri in 29'41"07, media 157,230 kmh; 2. Bouchut (Peugeot 405 Mi16) a 3"39; 3. Gache (Alfa Romeo 155 Ts) a 6"08; 4. Dalmas (Peugeot 405 Mi16) a 8"44; 5. Moreno (Alfa Romeo 155 Ts) a 10"71.

□ **Giro più veloce:** Bouchut (Peugeot 405 Mi16), 1'19"78, media 159,558 kmh.

La classifica del campionato: 1. Biela punti 144; 2. Aiello 114; 3. Sourd 95; 4. Bouchut 91.

SOLDANO DPPI



Preparata da Snobeck la Opel Vectra versione '93 ha subito vinto con Cudini

SETTIMANALI NAZIONALI

OKEY MOTORI	15.45 lunedì
NUOVA ANTENNATRE 19.50 sabato	TELEREGIONE 21.30 venerdì 17.30 sabato
ESPANSIONE TV 20.00 sabato	TELE 2000 22.30 venerdì 21.00 domenica
RADIO TELE GARDA 15.30 sabato	RETE CAPRI 22.00 venerdì
GRP TV 22.30 venerdì 13.30 sabato	SUPER TV 21.40 martedì
RETE 9 TAI 20.55 sabato 12.20 domenica	MOTOR NEWS
ALTAITALIA TV 19.50 sabato 09.30 domenica	TELECUPOLE 23.00 lunedì
RETE AZZURRA 15.00 sabato 12.30 e 23.00 lunedì	TELENOVA 23.00 mercoledì
TELE BELLUNO 23.30 giovedì 18.00 sabato	TELE FRIULI 23.30 venerdì 16.20 lunedì
TELE COMMERCIALE ALPINA 21.00 sabato 22.00 mercoledì	TELE ARENA 23.40 venerdì
PRIMO CANALE 22.00 giovedì 22.00 mercoledì	TELE ALTO VENETO 23.15 venerdì 13.30 domenica
TELEARCOBALENO 23.45 venerdì 13.30 domenica	RETE 7 11.30 sabato
ANTENNA 1 20.30 sabato 14.00 domenica	TELEREGGIO 18.40 giovedì 13.30 domenica
NUOVA RETE 22.30 venerdì	TELEREGIONE TOSCANA 14.30 giovedì 24.00 domenica
TV PARMA 21.15 sabato 18.10 domenica	RETE 24 H 22.30 giovedì 16.30 sabato
TELE MONTIMARE 22.30 sabato 13.00 domenica	TVRS 15.15 venerdì 23.00 sabato
TELE MAREMMA 15.30 sabato 15.00 domenica	TELE LAZIO 21.20 venerdì
NOI TV 21.30 sabato	CANALE 10 20.30 lunedì
	TELE SPAZIO 22.30 sabato 13.30 domenica
	TELESCIROCCO 23.45 venerdì

RUBRICHE FISSE

LUNEDÌ
TELEMONTECARLO 24.15 Crono
RETEMIA 20.40 L'uomo e i motori
MARTEDÌ
ODEON TV 23.15 Automania
MERCOLEDÌ
TELE + 2 13.45 Sport time auto (replica)
VENERDÌ
CINQUESTELLE 22.00 Motori non stop
ODEON TV 23.15 Tuttofuoristrada
SABATO
TELEMONTECARLO 12.15 Crono (replica)
RAI 2 14.30 Tg2 Motori
TIVU ITALIA 19.30 Ruote in pista
DOMENICA
ITALIA 1 11.30 Grand Prix
CINQUESTELLE 12.30 Motori non stop (replica)
VIDEOMUSIC 13.00 Motorclip



L'appuntamento di Nazareth, penultimo della serie Indycar, sarà trasmesso da Telemontecarlo domenica 19 alle ore 23.00, in differita rispetto all'orario effettivo. Infatti alle ore 19.00, in diretta questa volta, sarà Eurosport a trasmetterlo via satellite.

LE GARE

INDYCAR
TELEMONTECARLO Domenica 19 ore 23.00 cronaca della gara di Nazareth Lunedì 20 ore 00.55 replica
EUROSPORT Domenica 19 ore 19.00 diretta della gara di Nazareth
DTM
VIDEOMUSIC Domenica 19 ore 13.45 diretta della gara di Hockenheim
3 SAT Domenica 19 ore 13.45 diretta della gara di Hockenheim
EUROSPORT Domenica 19 ore 21.00 sintesi della gara di Hockenheim Lunedì 20 ore 12.00 replica della gara di Hockenheim

RUBRICHE

CIVT
TELE + 2 Domenica 19 ore 11.30 speciale di mezz'ora sulla gara di Pergusa
RALLY D'AUSTRALIA
RAI 2 Lunedì 20 ore 1.45 speciale
RAI 3 Martedì 21 ore 15.45 speciale Mercoledì 22 ore 15.45 speciale
F. 3
TELEMONTECARLO Sabato 25 ore 14.00 speciale della gara di Magione

MONDIALE RALLY DALL'AUSTRALIA

La Rai si fa in tre

Il campionato mondiale Rally marce e piloti approda in Australia. La gara, in programma dal 18 al 20 settembre sarà molto importante per capire come si evolverà la serie iridata. Al via ci saranno tutti i team più importanti: Toyota, Ford, Subaru, e Jolly. Tutti contro Kankkunen, attuale leader del mondiale piloti. Le immagini della gara saranno irradiate, in differita, dalla Rai. Lunedì 20 nello speciale notturno alle ore 1.45 e successivamente martedì 21 e mercoledì 22 su Rai 2 nel pomeriggio, alle ore 15.45.



RAIDUE
Lunedì 20 ore 1.45
RAITRE
Martedì 21 e mercoledì 22 ore 15.45



TRASMISSIONI VIA SATELLITE

EUROSPORT

MARTEDÌ 14
16.00 Rally raid: Parigi-Capo Nord con replica mercoledì 15 ore 13.00

MERCOLEDÌ 15
19.00 Dtm speciale gara dell'Avus
22.00 speciale F.1 Gp Italia

VENERDÌ 17

20.00 International Motorsport

DOMENICA 19

19.00 diretta gara F. Indy di Nazareth
21.00 differita gara Dtm di Hockenheim con replica Lunedì 20 ore 12

LUNEDÌ 20

17.00 sintesi della gara di Turismo tedesco (Dtm) sul circuito dell'Avus; 15. prova del Campionato

3 SAT

DOMENICA 19
13.45 diretta della gara Dtm di Hockenheim

RUBRICHE TV LOCALI

LUNEDÌ

Lombardia
TELEVERBANO 21.45 Tuttorallo video
Emilia Romagna
TELE RADIO CITTÀ 20.30 Cuore Rosso (solo dopo ogni Gp)

MARTEDÌ

Puglia
CANALE 10 10.40 Top Autonews
Lombardia
RETE 55 20.00 Tuttorallo video
TELESTUDIOTRE 22.00 Tuttorallo video

MERCOLEDÌ

Marche
TVRS 23.00 Ruote e motori
GIUGLIANO Puglia

CANALE 10

10.40 Top Autonews
Emilia Romagna
RETE 7 18.30 World Cross Motori
Toscana

TV PRATO

21.50 Il fuoristrada
Campania
TELEVOMERO 23.30 Racing Team

Lazio

RETE ORO 19.45 Semaforo verde
Lombardia
TELEVERBANO 18.00 Tuttorallo video

VENERDÌ

Piemonte
VIDEOGRUPPO 20.00 Hot Rod
Toscana
TELEREGIONE 22.00 Gente Motori

SABATO

Piemonte
VIDEOGRUPPO 24.00 Hot Rod
Lombardia
ANTENNA 3 19.50 Monza motori
Liguria
CANALE 7 20.30 Starting (replica domenica 19.00)
EUROMIXER 20.30 Starting (replica domenica 19.00)
TELENORD 20.30 Starting (replica domenica 19.00)
Emilia Romagna
REGGIO TRE TV 23.00 Starting (replica domenica 14.00)

TELEUNIVERSO

13.30 Starter
Toscana
CANALE 27 23.00 Starting (replica domenica 14.00)
TELEIDEA 19.50 Starting (replica domenica 13.00)
Marche
TVRS 15.20 Ruote e motori
Lazio
RGM 15.00 Starting (replica domenica 19.00)
GOLD TV 13.50 Starting (replica lunedì 23.30)
TVA 40 22.30 Tva 40 Motor (replica domenica 14.00)
Puglia
CANALE 10 10.40 Top Autonews
DOMENICA
Lombardia
BERGAMO TV 18.00 Motorshow
Lazio
TELE UNIVERSO 13.00 Starting
TELE MONTE GIOVE 15.00 Starting
QUARTA RETE ROMA 23.45 Starting

bastian contrario

Le opinioni di questa pagina non riflettono necessariamente quelle della rivista, né vanno attribuite a qualcuno in particolare. Di volta in volta, verrà dato spazio a un punto di vista diverso e -controcorrente- rispetto al pensiero comune.

Quelli che Monza è il tempio dell'automobilismo e allora io ci vado anche con la gamba ingessata. Quelli che la F.1 non è più quella di una volta, quando i piloti avevano le palle. Quelli che da quando se n'è andato Fangio i Gran Premi non sono più gli stessi. Quelli che la mamma non si tocca, ma la Ferrari non si sfiora neanche. Quelli che il Cavallino è una fede e io mio figlio l'ho battezzato col Lambrusco perché non voglio che mi venga su ateo. Quelli che una volta ero ferrarista anch'io, ma adesso non ci casco mica più, a proposito cosa sta facendo Alesi? Quelli che io tutti 'sti stranieri li manderei a casa loro, figurati se non siamo più capaci di farci la F.1 da soli. Quelli che io in Barnard ci ho fiducia, perché lui non sbaglia neanche una macchina da cucire. Quelli che a me Barnard mi ha rotto gli zufoli, una macchina così ero buono di farla anch'io. Quelli che cari miei, alla Ferrari non capiscono proprio niente, se ci fossi io altro che motore posteriore. Quelli che gli ho mandato sei mesi fa i miei progetti per un triplo fondo piatto che aumenta drasticamente l'effetto suolo e allora cosa aspettano a montarlo. Quelli che io quella macchina li l'avevo già pensata quando facevo la quarta superiore, a casa ho tutti i disegni su un foglio di quaderno (a quadretti). Quelli che lasciateli lavorare, che loro la sanno lunga, mica sono dei poveri

scemi come noialtri. Quelli che lui si che oltre a essere un campione è anche un grand'uomo, gli ho chiesto l'autografo e lui prima di chiudermi lo sportello in faccia ha aspettato che levassi le dita. Quelli che io per vedere Ayrton farei di tutto, perché lui è troppo bello, è troppo bravo, è troppo tutto. Quelli che tutti ce l'hanno con Magic perché lui è il migliore, meno male che ci sono io che lo difendo. Quelli che tutti ce l'hanno con Alain perché lui è il migliore eccetera eccetera. Quelli che io faccio il tifo per i piloti italiani, pazienza se stanno sempre in fondo. Quelli che io a Patrese gli ho dato appuntamento qui fra dieci anni e per me lui mi ha anche sentito. Quelli che dei team manager inglesi, non c'è da fidarsi, sono tutti precisini e poi da dietro ti fregano sempre. Quelli che io quel piccoletto lì che si dà le arie da padrone del mondo lo sparerei, è lui che ha rovinato la F.1. Quelli che tanto è tutta una mafia. Quelli che se tornasse Rosberg allora si che ci sarebbe da divertirsi. Quelli che però l'atmosfera non è più quella di una volta, senza quelle sventolone che giravano per i paddock. Quelli che guarda qua, tutti a parlare dei soliti tre o quattro e neanche un inserto speciale per il mio pilota, che con quel catenaccio che si ritrova ha fatto la parte davanti della tredicesima fila. Quelli che a me quel Schumacher piace mica, scommetto che ha la svastica sul casco, quelli lì non cambiano mai. Quelli che ve la do io l'elettronica, qui bisogna tornare al cacciavite. Quelli che il computer è l'unica salvezza dell'umanità, se a qualcuno non gli va bene può guardare il canottaggio. Quelli che guarda, quasi quasi io sulla Ferrari ci metterei gli Abbagnale, vedrai se non vince. Quelli che a venire fin qui ci ho messo due ore e un quarto, datemela a me la Williams e vedrete se almeno secondo non ci arrivo. Quelli che hai visto come prendono Lesmo, per me sono mica normali. Quelli che cosa credi, prima della gara li bombano come i cavalli da corsa. Quelli che sono vent'anni che vengo a Monza, ma una desolazione così non l'ho mai vista. Quelli che dà, andiamo via che tanto qui non si vede niente. Quelli che l'anno prossimo ci vengo con i paletti e mi faccio un recinto di trecento metri quadri e poi che ci provino a dirmi qualcosa. Quelli che mi hanno fregato la macchina fotografica ma sono contento lo stesso...

AMADUZZI

