

# AUTO SPORT NIT

SETTIMANALE **34**  
Anno XXXIII - 24-30 agosto 1993  
Sped. in abb. postale gr. II/70  
L. 3.500

**IN REGALO**



**IL POSTER-SHOCK  
DI JEAN ALESI**

**ESCLUSIVO**

**SIAMO ANDATI  
IN OSPEDALE  
DA BERGER  
IN AUSTRIA  
IL FERRARISTA  
VUOLE CORRERE  
MA SOFFRE  
ED E' DEBOLE**

**FORZA  
GERHARD!**

**RALLYSCOOP LA PRIMA PROVA  
DELLA NUOVA SUBARU IMPREZA GR.A**





### 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  
telefax: 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, Grahame Ward.

DISTRIBUZIONE: Italia, Concessionario esclusivo  
PARRINI & C. - Piazza Colonna 361 - 00187 Roma -  
tel. 06/684.06.97 - Telefax 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 Milanotti - 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 FONDATA 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** - Progettazione  
grafica: **Paolo Ronca** - Ufficio Pubblicità: **Loredana Malagutti** -  
Ufficio concorsi: **Serena Santoni** - Ufficio diffusione:  
**Ulderico Comparone** - Ufficio abbonamenti: **Roberto Gollioni**

### ACTION



### VELOCITA'

#### IL PERSONAGGIO

### 16 La voce del padrone

Ormai la F. 1 porta il suo marchio. Parliamo di Frank Williams che si confessa a cuore aperto e ammette che il suo sogno è...

#### L'INTERVISTA

### 22 Nel segno di Gilles

Parla Aleardo Buzzi, il boss Marlboro che portò Villeneuve alla Ferrari. E pensa che per Senna la porta sia ancora aperta

#### IL TEMA

### 38 Fusione a caldo

Minardi e Scuderia Italia «saldate» insieme dal '94. Si farà o no? E con quali vantaggi, quali priorità? Ecco le risposte

#### INDYCAR

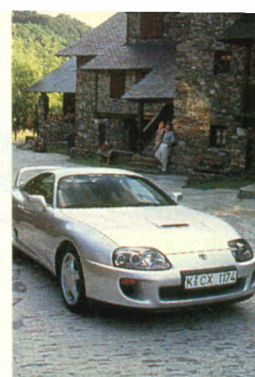
### 44 Odore di F. 1

Elkhart Lake: il circuito Indycar che più ricorda le piste europee. Vi si è corso domenica: è andata in questo modo

#### FORMULA 3000

### 50 Scontro sul Ring

Dopo quasi un mese di pausa, riecco la F. 3000. Dalla gara del Nürburgring si attendevano parecchie risposte importanti. Eccole in dettaglio.



### 84

**Toyota Supra kimono per gli Usa**

#### PHOTO4



### 78

**Interserie: corse a stile libero**



### RALLY

#### ANTEPRIMA MONDIALE

### 64 Abbiamo provato la Subaru Impreza

#### RALLYGAME

### 70 Il punto al giro di boa

### OPINIONI

#### 4 Io, canaglia di Giorgio Faletti

#### 27 Domenica notte di Carlo Cavicchi

#### 34 La mia Ferrari di Jean Alesi

#### 62 Iride in volata di Miki Biasion

#### 98 Bastian contrario punto di vista controcorrente

### RUBRICHE

10 lettere

12 news karting

14 news estero

54 news velocità

68 news rally

73 domenica sprint

86 on the road

90 portobello

91 crucisprint

94 dove si corre

95 notiziario csai

97 teleschermo



# io, canaglia

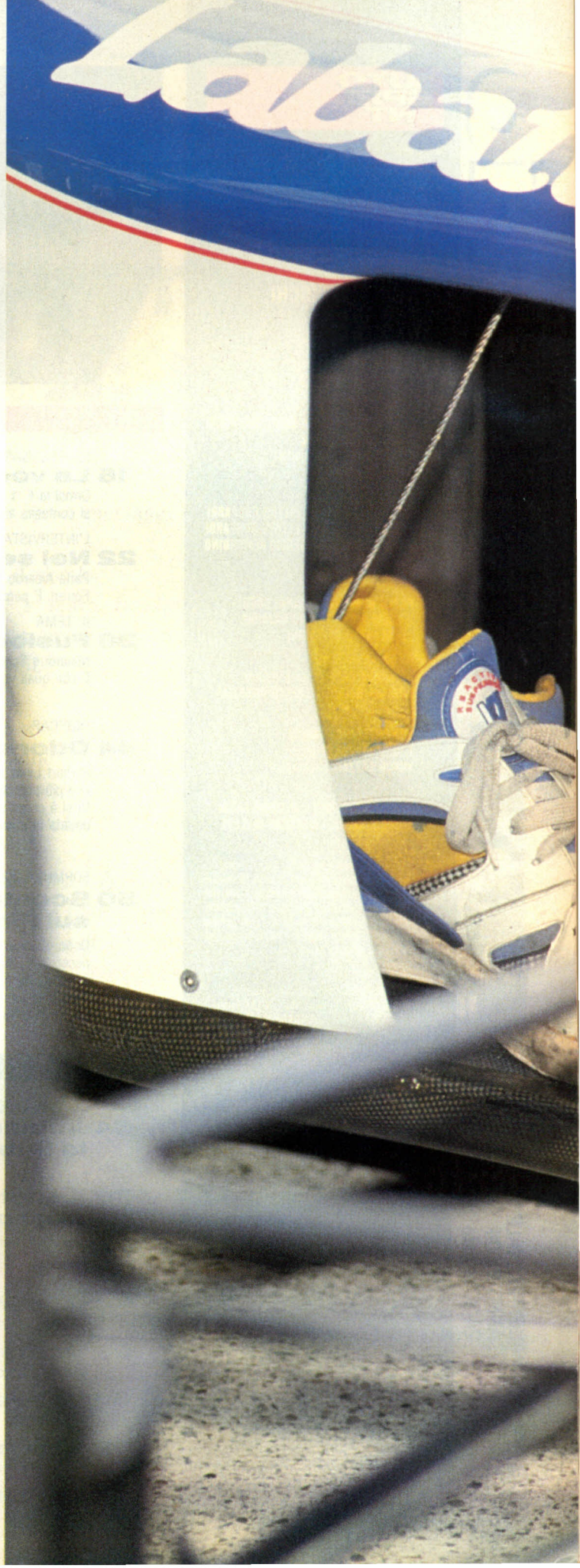


## Agosto Ungheria non ti conosco

■ **GIORGIO FALETTI**

**A**lla fine del Gran Prix chi passava per di lì si trovava delle tracce disegnate sulle facce: c'era Senna che ha il dolore di quell'acceleratore che, tornando, all'ingegnere, gliel'ha messo nel... banco\* mentre Andretti, per cambiare, si è trovato a pilotare come sempre, nel complesso, tipo quando si va al cesso Prost si è preso un po' la briga di capir cos'è la sfiga mentre Hill, ch'è preparato, sta scrivendoci un trattato Schumacher va come il vento ma però stia molto attento che Patrese è lì in agguato e difatti l'ha trombato. Alesi non è corretto, perché il brindisi perfetto è con coppe mezza vuote non coi mozzi delle ruote che finendo in pugilato, come infatti è capitato del buon vecchio Hungaroring ci rimane solo... il ring Berger pure ha sette vite che anche quando ha la borsite porta al braccio, per bon-ton, solo borse di Vuitton e se con punti di sutura prende punti di bravura non c'è niente da inventare, basta farlo... ricamare. Il Martini, non so come, per tenere fede al nome con la botta che ha tirato, si è trovato... shakerato e nel sacco non ha pive ma soltanto due o tre olive: poco importa se s'incazza tanto ride già Barbazza! Tutti gli altri erano lì, alla fine del Gran Prix con addosso delle facce che mostravano le tracce: chi è già stato confermato, chi è un sicuro silurato anche chi come un bambino piange e vuole un seggiolino fa i capricci, però accetta, un secchiello e una paletta, tanto è un gioco e in un momento tutti quanti via col vento da domani è un'altra gara... come fa Rossella O'Hara.

\* Volevo mettere un'altra rima, giuro che la volevo mettere!





fotoACTION

 CLIC

**Effetto suola**



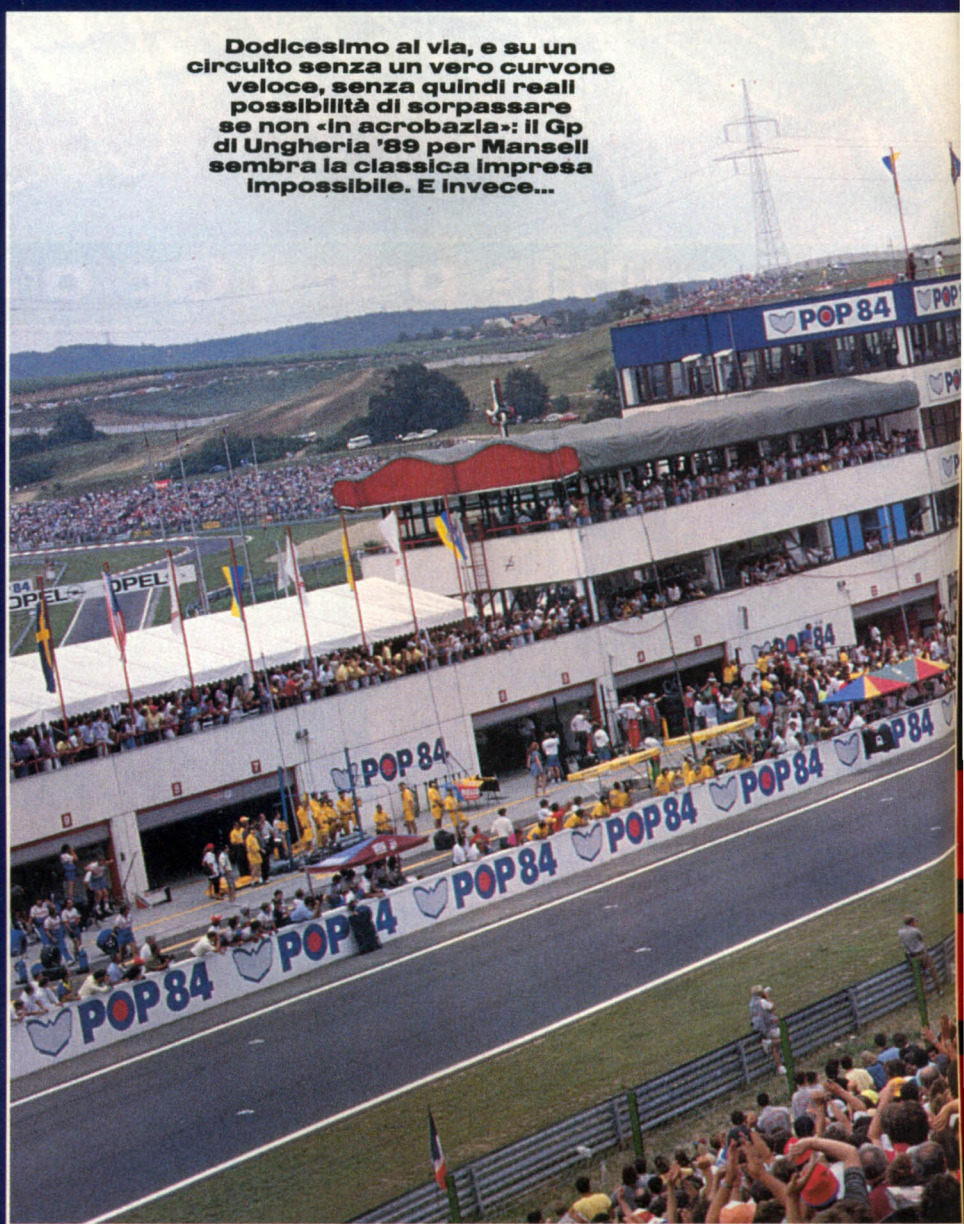
# Quando la F1 non

**Monoposto inarrivabili a livello tecnico, piloti che si trovano così a dominare Gran Premi che diventano soporiferi e che solo per qualche scherzo del destino possono avere un esito diverso da quello scontato per i valori al via. Questa è la Formula 1 di oggi. Ma una volta non era così e molti Gp — se non i campionati — offrivano emozioni eccezionali fino a una conclusione che diventava chiara solo alla bandiera a scacchi...**

**ROBERTO BOCCAFOGLI**

**B**udapest, 13 agosto 1989. Sulle colline a sud-est della capitale ungherese il tifo ferrarista respira quell'aria di delusione così ben conosciuta ai giorni nostri. Dopo un inizio roboante in Brasile, con Mansell vincitore a sorpresissima al volante di una F1/89 che fino al warm-up mai aveva coperto più di tre giri senza grane al cambio automatico, la stagione delle Rosse è tornata ben presto in salita. Poi è arrivato il terribile incidente di Berger a Imola, il suo ritorno già tre settimane dopo in Messico con le mani ancora piagate dalle fiamme del rogo al Tamburello. Ma soprattutto è arrivata la rassegnazione di una Ferrari anche competitiva, sì, ma tremendamente inaffidabile, soprattutto a causa del cambio automatico con selezione a bilanciere voluto da Bernard e strenuamente difeso contro la fronda di Maranello. Quando si arriva in Ungheria per la decima gara iridata, Mansell è terzo in classifica con 25 punti al pari di Patrese che guida una Williams tornata competitiva al suo primo anno con il V10 Renault. Ma in testa al mondiale si è involato Prost che grazie a 3 vittorie e 4 secondi posti nei Gp precedenti precede di ben 17 lunghezze il compagno Senna, quattro volte vincitore con la McLaren-Honda ma mai altre volte a punti. Ferrari al pari della Williams, quindi. Magari: la vettura inglese parte infatti in pole con Patrese e in 4. posizione con Boutsen, fra i quali si sono incastrati il solito Senna e l'inatteso

**Dodicesimo al via, e su un circuito senza un vero curvone veloce, senza quindi reali possibilità di sorpassare se non «in acrobazia»: il Gp di Ungheria '89 per Mansell sembra la classica impresa impossibile. E invece...**



ORSI

Caffi con la sorprendente Bms Dallara della Scuderia Italia. Per trovare una Ferrari bisogna invece scendere alla terza fila, dove Berger scatterà sesto al fianco della McLaren di Prost. E per trovare Mansell bisogna retrocedere addirittura alla 12. posizione sulla griglia: in Ferrari dicono che si è trovato un buon compromesso per la gara, ma crederci non è facile...

**C**i si aspetta ben poco di Ferrari al via. E invece no: al semaforo verde è Patrese a scattare meglio, seguito alla prima curva da Senna, Caffi e da Berger autore di una partenza splendida. Ma non basta: c'è anche un Mansell scatenato che nel corso della

prima tornata supera ben quattro avversari, alla faccia di chi dice che all'Hungaroring non si sorpassa. Ma là davanti Patrese detta il ritmo a Senna, mentre Berger scavalca finalmente il "tappo" Caffi e raggiunge la coppia di testa. La Bms Dallara viene superata anche da Prost ma continua a rallentare il gruppo, tant'è che Mansell può superarla e riprendere la sua rimonta solo al 22. passaggio giro; sempre Patrese in testa, incalzato da Senna e ora anche da Prost. Quarto è proprio Mansell, il cui distacco dalla testa della corsa è di soli 9". E Berger? È finito 6., dietro anche a Caffi, dopo essersi fermato per cambiare le gomme. Altri dieci passaggi e per Rick in te-



# faceva dormire...



sta le cose si fanno più difficili: Senna è a solo 4 decimi, Prost a 1"1, Mansell a 1"5 e Berger — sbarazzatosi di Caffi — a 9 secondi.

**A**legria sulla corsa lo spettro del cambio gomme ma Mansell è clamorosamente il più veloce in pista. Al 41. passaggio attacca e supera senza tanti complimenti Prost: è terzo! Poi ci prova subito anche con Senna, che resiste però a modo suo. E siamo alla 50. tornata (27 alla fine...): Ayrton controlla sempre Nigel, ma il suo vantaggio oscilla fra i due e i quattro decimi. Tre passaggi e Patrese non ce la fa più a contenere questo scalmanato duello dietro di sé: perde in un colpo prima e seconda

posizione, quindi si ritira con le temperature del motore alle stelle, imitato quasi subito da Berger il cui cambio automatico ha puntualmente reso l'anima. Al box Ferrari l'eccitazione è massima: come sarà ridotto il cambio di Mansell in piena caccia di Senna? E a che punto saranno le sue gomme?

**L**a risposta è secca e precisa. Giro numero 57: nella salita dietro il box Senna si trova davanti il doppiato Johansson la cui Onyx ha da tempo problemi al cambio. Stefan non si avvede dell'arrivo della McLaren e la ostacola. Da dietro Mansell attacca Senna sulla destra, non lasciandogli spazio per scartare e costringendolo quasi a

tamponare Johansson mentre lui se ne va tranquillamente al comando. E ora il brivido del Cavallino è uno solo: ce la farà Nigel a resistere con le sue Goodyear "C", più tenere delle "B" di Senna? Preoccupazioni del box, non di Mansell che dopo tre tornate ha 1"2 su Senna e al 66. passaggio (11 alla fine) centra addirittura il suo miglior tempo sul giro stroncando ogni speranza del brasiliano. L'arrivo è trionfale: Nigel stacca la McLaren di 25" sotto la bandiera a scacchi e regala al Cavallino la seconda vittoria stagionale. A posteriori si potrà dire che la grande rimonta Ferrari, fino al titolo sfiorato nell'anno successivo, è iniziata proprio qui.

9/SEGUE



## FERMO POSTA

**VIDEOCASSETTA CERCASI** - Una lettrice ricerca (disperatamente!) la registrazione del Warm-up del Gp di Germania di quest'anno a Hockenheim, andata in onda domenica 25 luglio su Rai 2. Contattare Maurizia Manzini, via Palastra, 8, 41020 Montagna (Modena). Circa l'intervento di Berger e Alesi nell'incidente di Warwick, in quella stessa occasione, avrà notato che ne avevamo fatto cenno nel resoconto dello stesso pilota inglese.

**PAOLO POGGIO** - Lecco (Como). Il suo disegno non è del tutto chiaro: ci pare di capire che la sua soluzione non avrebbe la stessa efficacia di un laminatore di flusso, studiato con una forma particolare proprio per «dividere» la colonna d'aria che investe la vettura in corsa.

**LILIANA RIVOIRA** - Pinerolo (Torino). Può scrivere ad Alain Prost presso la Williams Grand Prix, Ltd, Basil Hill Road, Didcot, Oxfordshire OX117HW, Gran Bretagna.

**IGOR FONTANAZZA** - Brescia. L'indirizzo che cerca è il seguente: via Einaudi, 33/35, 15100 Alessandria, tel 0131 -24.03.94.

**GAETANO PERLONGO** - Trappeto (Palermo). Oltre alle scritte Goodyear, che quest'anno sono di colore giallo, sulle gomme di F.1 si trovano i marchi di punzonatura impressi dai commissari di gara (a evitare che si usino altri pneumatici oltre a quelli consentiti dal regolamento) e le indicazioni, poste a mano da ciascun team, del «treno» cui appartiene la copertura e della sua posizione (ad es. anteriore destra). Solitamente viene anche indicato con una freccia sul battistrada il senso di marcia.

**PIERO TANSINI** - Codogno (Milano). Giriamo i suoi auguri di buon compleanno a Mansell e Piquet e... ne facciamo altrettanti a lei. Sulla questione dei paraspruzzi siamo già tornati; secondo noi verrebbero considerati appendici aerodinamiche e quindi, eccedendo la larghezza massima, proibiti. A Michigan durante la gara ha rischiato di piovare, per cui la sua ipotesi è plausibile. Da escludere, invece, un sovraccarico della memoria sulle attive Ferrari; i problemi vengono dal software, cioè dall'impostazione dei programmi.

**ANGELO CREMONA** - Monza (Milano). Non possiamo fornire gli indirizzi privati dei piloti, ma sul n. 1-2 di quest'anno (richiedibile in arretrato) ci sono tutti i recapiti dei team a cui può senz'altro indirizzare le sue lettere.

**ALBERTO CAVALLARI** - Gallarate (Varese). L'opinione dell'ingegner Dallara, come avrà visto da altre lettere, ha provocato un vero vespaio di polemiche. Ma perché nessuno se l'è presa con gli altri progettisti interpellati nel servizio, nessuno dei quali aveva indicato, per la sua formula promozionale ideale, caratteristiche assimilabili a quelle della Monza?



### Quella strana Ligier Formula Indy

**Caro Autosprint, ecco alcuni quesiti ai quali spero darai risposta! Nelle pagine 4 e 5 di As n. 28/93 c'è la foto di due**

**vetture, apparentemente di due categorie diverse: quali? Rileggendo un vecchio Autosprint, nel resoconto del Gp di Long Beach di F. Indy, ho notato la presenza in**

**griglia di Kevin Cogan al volante di una Ligier! Come è andata l'avventura americana per il team francese? È possibile vedere una foto di questa vettura? Sempre nell'84 lessi la notizia di un incidente mortale durante le qualificazioni di Indianapolis. Non ho più avuto conferma di quella notizia, potete darmela? E infine, quando farete la «Storia della F. Indy» analogamente alla bellissima «Storia della F.1» pubblicata a fascicoli?**

*Umberto Farsoni  
S. Giacomo Segnate  
(Mantova)*

La foto del n. 28 si riferisce ovviamente al campionato Interserie, sul quale trova proprio in questo numero un ampio servizio con tutti i dettagli che le interessano. Si tratta di una vecchia Sport della «classe piccola» e di una F. 3000 carenata. Ma passiamo alla storia della Ligier di F. Indy: il progetto nacque quasi per caso, come racconta lo stesso Guy Ligier, quando si fece avanti l'americano John Curb che gli propose di realizzare una vettura per la serie americana. Il che fu fatto partendo dalla Js21 che aveva corso in

F.1 nell'83. Ovviamente la vettura era stata profondamente rivista nell'aerodinamica — in America l'effetto suolo era ancora legale — e dotata del «solito» Cosworth Dfx turbo da 2650 cc, protagonista del campionato Usa, in luogo del Dfv aspirato. La Lc02, questa è la sigla della vettura, debuttò con poca fortuna a Long Beach (Cogan fu 21. in prova e 28. in gara) e concluse la sua breve vita a Phoenix. L'avventura non ebbe seguito, anche perché Ligier non vide mai i soldi promessi. A quanto ci risulta, in quello stesso anno a Indy ci furono due gravissimi incidenti; in cui rimasero coinvolti i piloti Chandler e Bedard. La «Storia della F. Indy» è una bella idea, anche se molto impegnativa; vedremo se sarà possibile.

### L'Autocross si fa in... quattro

Sono un appassionato autocrossista da oltre 10 anni e in questo tempo ho notato fasi di sviluppo positive e altre meno... Le vetture hanno subito un'evoluzione tale da porci per anni ai vertici dell'Europeo; ma per arrivare a questo nell'86 vennero costituite due sole categorie, sacrificando le

minori. Ora le categorie sono tornate numerose, ma invece di semplificare i regolamenti quest'anno la Csai ha diviso l'Italia autocrossista in quattro zone; con il risultato ad esempio che a Vittorio Veneto c'erano una cinquantina di piloti in tutto. Chiedo a chi imposta regolamenti e campionati che lo faccia usando il buon senso...

*Alessandro Baradel  
Cessalto (Treviso)*

Non è facile neanche per loro. Il campionato Autocross dovrebbe essere studiato a beneficio di chi non può permettersi di investire grosse cifre. In questo senso la divisione in zona appare perfettamente logica; ma a questo mondo tutto si paga. Staremo a vedere se la sua segnalazione troverà eco fra gli altri «addetti ai lavori».

### F.1 computer: sentiamo l'altra campana

Sono un fedele lettore di Autosprint da alcuni anni, che si limita a leggere ciò che gli altri lettori scrivono in questa rubrica. Nel numero 30 vi è una lettera (di Luca Del Signore) che mi ha spinto

a scrivere ciò che penso sull'elettronica in F.1. Sono senz'altro d'accordo sul fatto che annullare completamente tutta l'evoluzione informatica raggiunta dalla Formula 1 in 15 anni sarebbe assurdo. Ma, obietto io, l'elettronica non verrà eliminata completamente: il cambio automatico, la telemetria bidirezionale, la radio, restano, con l'aggiunta della possibilità di utilizzare il servosterzo (o simili). Tutte, o quasi, le altre apparecchiature elettroniche sono eliminabili: l'Abs (lo stesso Senna ha detto: ... quando mi dimostreranno che con una F.1 si deve frenare in curva, allora accetterò l'Abs), utile quasi esclusivamente per evitare bloccaggi sul bagnato (in una F.1!); l'antispin, che comunque è inutile per Prost, tanto non parte velocemente; le sospensioni attive, che nelle forme più evolute non sono altro che computer con la mappa completa del circuito e le indicazioni dei parametri con cui operare: lasciarle così come sono, tutte queste cose trasformano le F.1 in treni che corrono su binari. Riguardo invece ai costi, il Sig. Luca dimostra di non essere poi tanto esperto di informatica: primo, una centralina elettronica di F.1 non è solo composta di poche decine di chip e altri componenti accessori; secondo, in una moderna F.1 non ci sono solo centraline elettroniche, ma anche elettrovalvole speciali, liquidi costosissimi, materiali sperimentali con costi esorbitanti, tubi e raccordi particolari, ecc. E comunque, essendo questi chip dedicati, uno solo di essi, non essendo prodotto in serie, può costare svariate centinaia di milioni, tra progetto, realizzazione, collaudi, modifiche, ecc. (lo chieda alla Motorola). Prima di scrivere informazioni di cui non sa nulla, si informi! Terzo, l'elettronica utilizzata nelle moderne F.1 non è certo materiale di uso comune, date le forti sollecitazioni a cui è sottoposta in questo tipo di auto: quindi i costi non sono nemmeno





lontanamente paragonabili ai materiali in commercio.

Pier Federico Sgarzi  
Castel S. Pietro (Bologna)

Fermiamoci qui, perché non vogliamo innescare la solita polemica. Se abbiamo pubblicato questa lettera, dopo aver dato spazio agli accusatori della manovra targata Mosley, è solo per dimostrare che non eravamo proprio soli a sostenere la necessità di un ridimensionamento dei dispositivi elettronici sulle F.1. Vorremmo soltanto, visto che questa rubrica è essenzialmente vostra, richiamare l'attenzione su un fatto: già l'anno scorso, con la limitazione delle dimensioni per le gomme e l'imposizione regolamentare della pacciar, ci fu un coro di approvazioni e di proteste, di assensi e di dissensi. Giustissimo, perché ognuno ha diritto di dire la sua. Ma al solito, la realtà dei fatti ha fatto giustizia di tanti timori infondati. La F.1 di quest'anno non sarà il massimo dello spettacolo, ma la colpa non è di tre pollici di gomma in più o in meno. Dal 1950 a oggi, la categoria ha avuto, per esempio, mezza dozzina di cambiamenti radicali nel regolamento relativo alla cilindrata dei motori, più le tante ridefinizioni di pesi, consumi eccetera. È passata attraverso alti e bassi, ed è ancora qui. Proviamo a guardare le cose con un pizzico di ottimismo, pensando che non tutti i cambiamenti vengono per nuocere...



## Barilla, una... pasta di pilota

Sono un giovane appassionato di automobilismo e vorrei conoscere la carriera di Paolo Barilla, che se non ricordo male vinse nel 1985 la 24 Ore di Le Mans in coppia con Klaus Ludwig. Inoltre vorrei sapere se ultimamente ha abbandonato l'attività sportiva perché nelle cronache non se ne sente più parlare.

Andrea Azzini - Mantova

Nato a Milano il 20 aprile '61, ma residente a Parma, Paolo Barilla iniziò a gareggiare in kart a 16 anni vincendo l'italiano 3. categoria. Data 1980 il suo debutto nelle monoposto, con una F. Fiat Abarth del team di Vallicelli. L'anno dopo passò in F. 3 con Ravarotto, al volante di una Martino-Alfa Romeo, vincendo le gare di Varano e Pergusa e classificandosi terzo nel campionato italiano, ottenne anche un 7. posto al Gp F. 3 di Montecarlo. Nella stessa stagione iniziò la collaborazione con Minardi, portando al debutto la non troppo fortunata F. 2 a motore Ferrari nella gara dell'europeo di Pergusa. Sempre con la Minardi, ma spinta dal Bmw, gareggiò con poche soddisfazioni nell'82, prima di passare alle ruote coperte entrando nel team Lancia-Martini ufficiale. A fine '83 si piazzò sesto nel mondiale piloti Gruppo C. Due anni dopo lo troviamo in Porsche, dove corre con la 956 di Joest. Ed è proprio con questa vettura che ottenne il successo più prestigioso della sua carriera, la vittoria di Le Mans con Ludwig, oltre a vari successi nel campionato tedesco e in Interserie. Nell'86, in coppia con Ghinzani, vinse la 1000 Km del Fuji e, in Imsa, la 3 ore di Miami, con la 962. Dopo l'esperienza della F. 3000 entrò nel Circus a fine '89 (in Giappone) con la Minardi. La collaborazione, non troppo felice, durò un anno. A fine '90 fu rimpiazzato da Morbidelli.

## L'ANGOLO DELLA TECNICA

Appassionato di motori, desidererei alcuni chiarimenti di tipo tecnico. Cosa si intende per punta-tacco? Come avviene una scalata alla garibaldina? Cosa significano i termini sottosterzo e sovrasterzo? Quando una vettura assume l'uno o l'altro comportamento? E infine, quali sono le differenze tra un cambio tradizionale, uno a innesti frontali e uno a comando sequenziale?

Daniele Bina-Canneto s.O. (Mantova)

Quando, nella guida veloce, si scala di marcia prima di una curva, conviene far salire di giri il motore per facilitare l'innesto del rapporto più corto ed evitare lo scoppio di trazione generato dall'improvviso aumento di regime. Ma poiché contemporaneamente bisogna anche frenare, ecco che entra in scena il punta-tacco. A seconda del tipo di pedaliera, più o meno ravvicinata (sulle monoposto si fa spesso montare il freno più avanti, per avere il piede allo stesso livello dell'acceleratore quando si schiaccia il pedale) la manovra può essere effettuata proprio con le due estremità del piede o più semplicemente con una torsione della pianta. Mentre si frena a fondo, si dà un colpo di

gas. Spesso il punta-tacco è abbinato alla «doppietta», che si effettua dando il colpo di gas a marcia disinserita e frizione sollevata, prima di innestare il rapporto più corto. La scalata alla garibaldina è semplicemente... una manovra meno «riguardosa», con le marce buttate dentro di forza, e non un tipo di scalata specifica (l'Eroe dei due mondi, è noto, non guidava l'automobile). Sovrasterzo e sottosterzo: due termini comuni nel gergo dei piloti, ma anche per l'auto da strada. In estrema sostanza, un veicolo si dice sottosterzante quando fatica a inserirsi in curva, per cui richiede un angolo di sterzata superiore al raggio della curva stessa. Un po' di sottosterzo è fisiologico nelle trazioni anteriori (l'avantreno «tira» la macchina in avanti, e la massa del motore fa il resto), ma non solo, tant'è che affligge molte vetture da corsa. Il sovrasterzo è tutto l'opposto, cioè la tendenza della vettura ad «andar via» dietro. Ma attenzione: c'è il sovrasterzo dovuto all'assetto e quello di potenza. Quest'ultimo non è altro che la sbandata causata — nelle trazioni posteriori — dall'applicazione della potenza alle ruote, che spinge verso l'esterno il retrotreno. A questo i piloti ovviamente controsterzano, cioè girando il volante nel senso opposto a quello della curva, come fa Armin Schwarz nell'immagine qui sotto. Soprattutto, il comportamento della stessa vettura può essere sotto o sovrasterzante a seconda delle condizioni. Quando cioè un'auto non è bene equilibrata come assetto e ripartizione dei pesi, può accusare ad esempio un sottosterzo in ingresso di curva che diventa sovrasterzo in uscita. Se fate caso alle dichiarazioni dei piloti, noterete che questa è una lamentela ricorrente. C'è poi chi preferisce, indipendentemente da questi difetti, un assetto (regolazione di molle, ammortizzatori, ruote eccetera) che richiede un po' di sforzo nell'inserimento, utile a chi ha uno stile grintoso, o uno che al contrario faciliti la «scivolata» della vettura. Capitolo cambi: quelli tradizionali oggi sono muniti di sincronizzatori, di forma conica, che aiutano gli ingranaggi ad andare in presa; nei cambi a innesti frontali l'«incastro» è costituito invece da una serie di denti rettangolari o trapezoidali. Nei sequenziali, il passaggio delle marce avviene tramite un tamburo scorrevole, in maniera analoga ai cambi motociclistici; e questo, pur offrendo vantaggi nella rapidità di cambiata, obbliga a passare un rapporto per volta.

Quattro quesiti per saperne di più sui termini più frequenti che ricorrono nelle corse





## LE GARE

### CIRCUITO DI MAJANO

Majano (Ud), 7 agosto 1993

**Classe 60 Minikart:** 1. Meneghelo (Kall) in 7'56"3; 2. Masotto (Gold) 7'59"5; 3. Venturi (Dap) 8'03"3; 4. «Alex» (Cmp) 8'06"9; 5. Zanellato (Dap) 8'08"6. (Tutti i motori sono Comer).

**Classe 100 Junior:** 1. Grassotto (Crg-Parilla) in 8'04"8; 2. Baratella (Kall-Parilla) 8'16"9; 3. Zuccolotto (Kall-Parilla) a 1 giro; 4. Calligaris (Tony-Parilla) a 1 giro.

**Classe 100 Nazionale:** 1. Piazza (Pcr-Pcr) in 7'04"6; 2. Valent (Pcr-Pcr) 7'07"2; 3. Spadetto (Pcr-Pcr) 7'11"5; 4. Puppini (Birel-Parilla) 7'11"7; 5. Puppetti (Pcr-Pcr) 7'24"5.

**Classe 100 Internazionale:** 1. Mio Bertolo (Birel-Italsistem) in 6'57"5; 2. Salvador (Allkart-Pcr) 6'57"8; 3. Casagrande (Birel-Italsistem) 7'17"3; 4. Scarnel (Tony-Pcr) 7'22"3.

**Classe 125 Nazionale:** 1. Maman (Birel-Marben) 7'01"2; 2. Faè (Kall-Tm) 7'20"1; 5. Savio (Kall-Tm) 7'31"3.

**Classe 1125 Internazionale:** 1. Zarpellon (Kall-Pavesi) 7'02"1; 2. Fornasier (Tony-Pavesi) 7'13"0; 3. Macuz (Tony-Pavesi) 7'23"0; 4. Foschiani (Kall-Pavesi) 7'24"1; 5. Pirro (Kall-Tm) a 1 giro.

**Classe 100 Amatori:** 1. Pilotto (Pcr-Pcr) in 6'13"2; 2. Ceolin (Birel-Parilla) 6'14"1; 3. Dottor (Birel-Parilla) 6'14"7; 4. Longo (Birel-Parilla) 6'21"3; 5. Crestan (Kall-Parilla) 6'29"0.

**Classe 125 Amatori (aspirato):** 1. Goi (Kall-Tm) in 6'35"0; 2. Favara (Kall-Tm) 6'38"8; 3. Tambosco (Kall-Tm) 6'39"2; 4. Verettoni (Kall-Tm) 6'40"5; 5. Culos (Kall-Tm) 6'40"8.

**Classe 125 Amatori (valvola):** 1. Toniolo (Kall-Pavesi) in 6'29"0; 2. Del Col (Kall-Pavesi) 6'41"8; 3. Prmicieri (Kall-Pavesi) 6'42"1; 4. Martinuzzi (Allkart-Tm) 6'42"4; 5. Bortolini (Allkart-Pavesi) 6'42"8.

### Il Supertrofeo di Calazzo parte il 12 settembre

Nel programma originario, la gara di apertura del Trofeo di Calazzo, in provincia di Caserta, era fissata per il 18 luglio, ma necessità organizzative ha fatto slittare l'inizio al 12 settembre. Prerogativa assai particolare di questa serie di gare è il fatto che in palio c'è una Y10. Il trofeo prevede in tutto quattro corse, la seconda si svolgerà il 24 ottobre, mentre le altre due avranno luogo nella primavera del '94.

■ **HAASE.** Sarà Federico Gioci il secondo pilota del Team Haase nel campionato europeo della 125 Intercontinentale C in programma al Val Vibrata il primo week-end di settembre. Gioci affiancherà Massimiliano Piacentini che sarà sicuramente fra i protagonisti della prova continentale. Essendo alla sua prima esperienza internazionale in questa categoria la Casa di Carpenedolo ha pensato bene di non impegnarsi anche nel mondiale concentrando le sue attenzioni sull'europeo. Entrambi i piloti utilizzeranno motori Pavesi mentre le gomme saranno Dunlop per Piacentini e Vega per Gioci.

AZZURRI ALL'ATTACCO NELLA 125 IRIDATA

# Nel mondiale italiani favoriti

**S**opite le polemiche che hanno accompagnato il passaggio, non certo indolore, del mondiale della Formula C e della Intercontinentale C da Cervia a Val Vibrata, per la lunghezza insufficiente della pista romagnola, l'appuntamento del 5 settembre è ormai alle porte con numerosi motivi d'interesse. Se da un lato va detto che mancherà il campione iridato in carica, Danilo Rossi, impegnato nello stesso giorno nella gara tricolore di F.3 al Mugello, la pattuglia azzurra si presenta molto agguerrita e con tutte le carte in regola per fare rimanere il titolo entro i patrii confini. Scorrendo l'elenco dei cinquanta iscritti, si nota poi che alcuni piloti di primo piano della 100, come il campione europeo in carica della F.K Gianluca Beggio, il nipponico Tsuyoshi Takahashi, primo kartista del Sol Levante che prende parte a un mondiale di F.C, Jarno Trulli si cimenteranno nella prova mondiale per i kart con le marce. Questa tendenza potrebbe portare a un mutamento di quella tradizione che sino ad ora ha visto un solo iridato della 125 approdare in F.1, ovvero Gabriele Tarquini. Ad ogni modo per avere un'idea di quello che potrà accadere sulla pista abruzzese abbiamo domandato al campione italiano della 125 Internazionale Alessandro Piccini di fare un'analisi su questo mondiale del quale ha detto: «Alla luce di quanto si è visto finora, e mi riferisco in primo luogo alla potenzialità tecniche, i piloti italiani godono dei favori del pronostico. Questo è l'elemento che maggiormente mi induce a puntare su un successo azzurro. Certo è che correre

*in casa aiuta: conoscere meglio degli avversari la pista può agevolarci; ma, almeno nel caso del tracciato di Val Vibrata, ciò non costituisce un vantaggio fondamentale. Non voglio togliere nulla all'impianto abruzzese, ma se*

*è vero che, come in tutti i percorsi, esiste un punto chiave dove bisogna andare a "trovare" il tempo, ugualmente si deve dire che non è una pista molto difficile: ve ne sono altre più tecniche, come ad esempio quella di*

*Ugento: chi ha girato lì a lungo può poi raccogliere dei frutti concreti. Sotto questo punto di vista, sono quindi convinto che gli stranieri non potranno certo attribuire eventuali gap alla poca dimestichezza con il tracciato. Il capitolo gomme in teoria dovrebbe vedere svettare nei tempi le Vega e le Bridgestone, con le Dunlop (quelle che uso io da sempre) che vengono fuori alla distanza. Ho detto in teoria, perché quest'anno, già nella 100, si sono viste le coperture Dunlop primeggiare anche in condizioni climatiche ritenute finora poco congeniali. Se dovessi fare un pronostico, a parte il fatto che spero di potere scrivere il mio nome nell'albo d'oro iridato della F.C, anche perché ritengo di avere per le mani il materiale tecnico giusto, punterei sui miei compagni di squadra Baldelli, mio rivale già nel campionato italiano, e Beggio, inoltre un po' tutta la pattuglia azzurra ha buone chance di ben figurare. Tra gli stranieri dovremmo guardarci dallo svedese Anders Gabriellson, dall'ungherese Andras Bakos e dal francese Marc Bertheaux». Sulla pista di Val Vibrata sempre nello stesso week-end verrà assegnato anche il titolo mondiale della Intercontinentale A, dove si daranno battaglia ben 103 piloti.*

## GLI ORARI DI VAL VIBRATA

### Venerdì 3 settembre

ore 10.00-11.00 prove ufficiali Formula C  
ore 11.00-13.00 prove ufficiali Intercontinentale C  
ore 13.00-14.00 prove ufficiali Formula C  
ore 14.00-16.00 prove ufficiali Intercontinentale C

### Sabato 4 settembre

ore 7.40-7.55 warm-up Intercontinentale C (pari)  
ore 7.55-8.10 warm-up Intercontinentale C (dispari)  
ore 8.10-8.30 warm-up Formula C  
ore 8.45-10.00 prove cronometrate Intercontinentale C  
ore 10.00-11.00 prove cronometrate Formula C  
ore 12.30-18.20 manche di qualificazione F.C e Int. C

### Domenica 5 settembre

ore 8.00 warm-up Intercontinentale C  
ore 8.30 warm-up Formula C  
ore 9.00-9.50 manche di qualificazione Int. C  
ore 10.30 repechage Formula C  
ore 10.55 repechage Intercontinentale C  
ore 12.30 prefinale coppa della Federazione  
ore 15.00 prefinale Intercontinentale C  
ore 15.30 prefinale Formula C  
ore 16.00 finale coppa della Federazione  
ore 16.45 finale Formula C  
ore 17.45 finale Intercontinentale C

**Alessandro Piccini, a lato, campione italiano in carica della 125 Internazionale, sarà uno dei protagonisti del mondiale di F.C**







SI IMPONGONO ANTONELLI E LANCIERI

## La conquista della Slovenia

**S**ole e mare hanno fatto da cornice oltre ad un folto pubblico di spettatori al 9. Gran Prix Texaco disputato sul tracciato di Portoroze, diventato ormai la classica di ferragosto, visto che si disputa sempre in quel giorno. Lungo 715 metri e largo 8 il tracciato risulta molto impegnativo, garantendo uno spettacolo avvincente. Come ormai accade spesso l'inno di Mameli ha suonato per entrambe le classi in pro-

gramma. Nella 125 Formula C Gabriele Lancieri con una bella gara ha bissato il successo dello scorso anno precedendo il compagno di squadra, il giapponese Tsuyoshi Takahashi. Solo settimo il primo sloveno Sandi Celigo. Pietro Antonelli ha vinto, guidando come sempre con grande determinazione, la 100 Formula A precedendo sul traguardo lo sloveno Nina Jerancic. Il trionfo italiano è stato com-

pletato dal terzo, quarto e quinto posto occupati rispettivamente da Moro, Lucati e Piazza.

### GARA A PORTO ROSE

Porto Rose (Slovenia), 15 agosto 1993

**Formula A:** 1. Antonelli punti 40; 2. Jerancic 36; 3. Moro 32; 4. Luccati 30; 5. Piazza 29; 6. Gorenc 28; 7. Thimmler 27; 8. Numarnik 26; 9. Bozic 25; 10. Farkas 24.

**Formula C:** 1. Lancieri punti 40; 2. Takahashi 36; 3. Zarpellon 32; 4. Fornasier 30; 5. Vodusek 29; 6. Macuz 28; 7. Celigo 27; 8. Sarec 26; 9. Gollin 25; 10. Boshetto 24.

IN FORSE LA GARA DI FONDI

## Coppa Amatori al via a Mantova

Scatta domenica la serie degli appuntamenti tricolori degli Amatori. Nella domenica di fine agosto sulla pista di Curtatone di Mantova verrà infatti assegnata la coppa della zona Nord. Va poi detto che quella del centro, in programma a Fondi, il 5 settembre, potrebbe essere spostata alla pista d'Oro di Tivoli per alcuni problemi di permessi di agibilità dell'impianto in provincia di Latina, ma una decisione ufficiale non è stata ancora presa. Sempre il 5 settembre gli Amatori saranno di scena per la zona sud sulla Pista dei Due mari ad Amato, in provincia di Catanzaro. Infine il trofeo nazionale verrà assegnato il 26 settembre sull'impianto vercellese di Cavaglia, lì chi ha partecipato alle coppe di zona potrà godere di un bonus di decimi sul tempo di qualificazione per ogni prova disputata.

### IL CALENDARIO

29 agosto

- Circuito di S. Pietro in Gu S. Pietro in Gu (Pd) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Kobra Pignola (Pz) 60, 100, 125, Amatori
- Circuito di Mirabella Mirabella Imbaccari (Ct) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Nuvolari Curtatone (Mn) Amatori
- Pista di Atina (Fr) 60, 100, 125, Amatori
- Circuito di Montegrano Montegrano (Ap) 60, 100, 125, Amatori

NEL '94 A VAL VIBRATA, LONATO E UGENTO

## Tre gare Cik in Italia

Saranno tre gli appuntamenti internazionali che approderanno in Italia nel 1994. Ai primi di maggio ci sarà la seconda prova del campionato europeo della classe 100 Formula A e Super A, che però verrà disputata a Val Vibrata e non come d'abitudine a Jesolo; ciò perché l'impianto veneto è in fase di ristrutturazione. A giugno si disputerà il Gp d'Italia riservato alla 125. Questa sarà una delle due prove valide per acquisire i punti di bonus da detrarre dalle penalità accumulate nelle manche in occasione dei campionati Europeo e Mondiale delle stesse categorie. La pista che ospiterà questa prova e quella di Lonato che rientra in questo modo nel circuito internazionale dopo le sanzioni che l'avevano colpita nel 1990. Il terzo appuntamento è previsto per metà luglio con la Coppa dei 5 continenti e il Trofeo Arcobaleno che si disputeranno sulla pista Salentina.

## IN PRIMO PIANO

La pista Salentina il prossimo anno ospiterà il mondiale Junior. **Luigi Scarcia** spiega il successo del suo impianto

### ARTURO RIZZOLI

**U**n altro mondiale approda alla pista Salentina di Ugento, dopo quello della F.K e F.A, peraltro ottimamente organizzato lo scorso anno. A metà luglio del '94 sarà infatti di scena la Junior con la Coppa cinque continenti e il Trofeo Arcobaleno sull'impianto pugliese. Abbiamo così analizzato l'intensa attività internazionale della pista Salentina con Luigi Scarcia, titolare del kartodromo assieme al fratello Carmelo. Esiste un segreto per riuscire ad avere degli appuntamenti agonistici di tale importanza su una pista così giovane?

«Occorre un insieme di tante cose. In primo luogo penso che sia importante l'impegno che noi mettiamo. Un altro elemento importante è la qualità del fondo stradale della pista: noi dopo un'attività molto intensa abbiamo ancora tutte le curve con la pavimentazione in asfalto. In occasione del mondiale abbiamo poi applicato una verniciatura speciale al manto stradale, questa soluzione evita che la pavimentazione si surriscaldi e così riesce a reggere alle sollecitazioni determinate dal passaggio dei kart. Con la verniciatura dell'asfalto si ottengono vantaggi anche per i piloti: gli stessi costruttori di gomme si sono detti contenti del grip riscontrato sulla pista, inoltre in traiettoria si forma uno strado di gomma decisamente inferiore rispetto a quello che si riscontra su di un asfalto normale, mentre fuori traiettoria, dove si depositano i pezzi di battistrada, la scivolosità è minore».

— **Come è nata l'idea di costruire la pista Salentina?**

«Per il passato ho organizzato numerose gare di kart su circuiti cittadini, poi, al crescere del numero di partecipanti, ho pensato che per garantire un buon livello di sicurezza bisognava passare su un impianto permanente. Non a caso nella nostra pista siamo fieri di non avere bisogno di usare protezioni, con le gomme da auto, visti i grandi spazi di fuga disponibili».

— **Come sono i vostri rapporti**

con le autorità locali e con quelle sportive?

«Ottimi in entrambi i casi. I poteri amministrativi locali vedono il nostro impianto, e la sua attività, come un vero e proprio fiore all'occhiello e ci aiutano, non con soldi però. Fik e Cik, dal canto loro, ci hanno poi sempre reso merito per gli sforzi finora fatti».

— **A proposito di soldi, che investimento iniziale ha comportato un complesso del genere e che budget annuale viene stabilito per l'aggiornamento?**

«La spesa iniziale di realizzazione è stata attorno al miliardo e 200 milioni di lire, per il mondia-

«Cerchiamo di offrire tutto quel che serve e investiamo cento milioni ogni anno»

le del '92 sono stati fatti interventi per circa 700 milioni e, mediamente, ogni anno bisogna prevedere di spendere 80-100 milioni».

— **Se questa sono le spese quali sono le maggiori fonti d'introito?**

«Prima di tutto l'attività di noleggio, poi non bisogna dimenticare che in questo accogliente complesso organizziamo concerti musicali, tanto per fare qualche nome, lo scorso anno abbiamo avuto Baglioni, quest'anno Bennato e Masini. La nostra è un'impresa che deve offrire al meglio tutto ciò che serve, non a caso è prevista la costruzione nel giro di un paio d'anni anche di un albergo e di una piscina a fianco dell'impianto...».

PATERLINI





**CLASSIFICHE**

**Sharp in Trans-Am con record**

TROIS RIVIERES — Sharp continua la sua marcia inarrestabile verso il suo 2. titolo in Trans-Am. Dopo quello del '91, con questa vittoria ha infatti ulteriormente incrementato il vantaggio su Fellows quando mancano sole tre gare al termine della stagione. E inoltre ha siglato un nuovo record: quello delle 23 pole position che apparteneva a Mark Donohue. (j. s.)

**TRANS-AM**

Trois Rivières (CDN), 15 agosto  
**11. prova del campionato**

**La classifica:** 1. Sharp (Chevrolet Camaro), 50 giri in 55'09"763, media 131,810 kmh; 2. Fellows (Ford Mustang Cobra) a 5"107; 3. Baldwin (Chevrolet Camaro); 4. B. Archer (Dodge Daytona); 5. Archer (Dodge Daytona); 6. Pickett (Chevrolet Camaro) a 1 giro; 7. Gooding (Ford Mustang Cobra) a 2 giri; 8. Purner (Chevrolet Camaro) a 2 giri; 9. Windle (Chevrolet Camaro) a 3 giri; 10. Payton (Ford Mustang Cobra) a 3 giri.

□ **Giro più veloce:** Fellows, 1'04"793, media 134,662 kmh.

**La classifica del campionato:** 1. Sharp, 288 punti; 2. Fellows, 253; 3. B. Archer, 220; 4. Baldwin, 216.

**Va a spasso Van Hool in Formula 2**

SNETTERTON — Sole cinque macchine al via e una vittoria con ben 44 secondi di vantaggio! Per Van Hool non è stato davvero molto difficile questo settimo appuntamento del campionato inglese di Formula 2 che ha visto ancora una volta l'assenza di Adams, dominatore assoluto della prima metà della stagione e ancora in testa alla classifica generale. Per Di Palma, secondo al traguardo, l'illusione è durata appena i primi tre giri, effettuati al comando.

John Elwin

**FORMULA 2**

Snetterton (GB), 15 agosto  
**7. prova del campionato inglese**

**La classifica:** 1. Van Hool (Reynard 92D), 35 giri in 35'59"37, media 183,27 kmh; 2. Di Palma (Reynard 91D) a 44"01; 3. Smith (Reynard 92D) a 1 giro; 4. Chappel (Ralt Rt23) a 1 giro; 5. Taylor (Reynard 91D) a 1 giro.

□ **Giro più veloce:** Van Hool (Reynard 92D), 1'00"43, media 187,13 kmh.

**La classifica del campionato:** 1. Adams punti 36; 2. Di Palma 27; 3. Van Hool 24.



**Al via Hakkinen è subito scattato in testa ma Heger non lo ha mollato un attimo ed è giunto secondo con un distacco di appena 0"77**

PORSCHE SUPERCUP □ OSPITE MA...

# Hakkinen si sfoga

BUDAPEST — Per fortuna che come ospite non prende punti in campionato, perché ogni volta che la Porsche lo invita a disputare una delle sue gare di Supercup lui, Mika Hakkinen, immancabilmente e implacabilmente vince, come aveva appunto già fatto a Montecarlo. Ma il finlandese è anche sportivo e, seppur nel limbo della F. 1, con un contratto in tasca con la McLaren dalla quale attende solo di essere utilizzato, sa riconoscere anche il valore dei suoi avversari. «Heger poteva passarmi e ne ha avuto più volte l'opportunità» dichiarava infatti a fine gara la riserva di lusso della F. 1 «ma ha preferito accontentarsi del secondo posto che comunque gli ha dato il punteggio pieno di una vittoria. È stato intelligente perché l'Hungaroring non è un circuito facile. Con i frequenti cambiamenti di grip, dovuti al variare del fondo stradale e alla sporizia dell'asfalto, qui è infatti necessaria una concentrazione tutta particolare, che Heger ha dimostrato di possedere». E la dichiarazione di Hakkinen dice così già un po' tutto sulla competitività che regna nella serie che proprio in questo 7. appuntamento ha visto infatti anche il sorpasso in classifica generale di Heger ai danni di Alzen il

quale, con le sue vittorie, sino ad ora era apparso il grande favorito per il successo in campionato. Ora, con due gare ancora da disputare, il finale di stagione si preannuncia dunque incandescente fra questi due compagni di squadra del Porsche Zentrum Koblenz. Sebbene in questa gara si sia dovuto accontentare di un solo 3. posto, colto dopo una bella lotta con Schmickler e, so-

prattutto, dopo essersi ripreso da un incidente in motorino nella notte del sabato, Alzen, vincitore tra l'altro della recente 24 Ore di Spa, anche a dire di Heger, rimane comunque il favorito; mentre von Gartzzen, solo settimo, è sempre più distaccato. Poca fortuna anche per Jarier uscito di pista già al 3. giro quando si trovava in 4. posizione.

Fabio Ravaoli

**PORSCHE SUPERCUP**

Budapest (H), 15 agosto  
**7. prova del campionato**

**La classifica:** 1. Hakkinen, 17 giri in 32'10"451, media 125,795 kmh; 2. Heger a 0"773; 3. Alzen a 9"606; 4. Schmickler a 11"531; 5. Hezemans a 12"114; 6. Eichmann a 20"007; 7. Von Gartzzen a 23"601; 8. Grohs a 26"498; 9. Muller a 30"899; 10. Calderari a 39"330.

□ **Giro più veloce:** Hakkinen, 1'52"392, media 127,098 kmh.

**La classifica del campionato:** 1. Heger punti 114; 2. Alzen 112; 3. Von Gartzzen 74.

FORMULA 3 SUDAM □ BENZINE «TRUCCATE?»

## Fra i sospetti domina Furlan

SAN JORGE — Ha vinto ma a fine gara con lui non si è congratulato nessuno. Promoter anche della gara, Furlan ha infatti colto questo suo secondo successo di stagione fra il generale sospetto di aver fornito agli altri team una benzina non rispondente alle specifiche, che ha causato diverse rotture di motori ed ha imposto addirittura lo slittamento al sabato delle prove libere del venerdì per impossibilità delle squadre a far scendere le vetture in pista. Fra lamentele, accuse e minacce di «ritorsioni», questa sesta gara della stagione

si è disputata così con una completa alterazione dei valori in campo e con Furlan unico senza problemi! «È davvero un grande scandalo» ha commentato il 18enne Neves, una delle migliori promesse della Formula 3 sudamericana, in lotta per il titolo. E ha avvertito: «Non riesco a capire come possano accadere certe cose ma so solo che per Furlan la prossima gara sarà indimenticabile...». Seppure qui con un solo 5. posto, Croceri rimane dunque sempre in testa alla classifica generale.

Lito Cavalcanti

**FORMULA 3**

San Jorge (RA), 15 agosto

**6. prova del campionato Sudam**

**La classifica:** 1. Furlan (Dallara 390-Fiat Abarth), 35 giri in 42'45"39, media 150,425 kmh; 2. Martinez (Dallara 390-Fiat Abarth) a 5"370; 3. Benitez (Dallara 390-Ar) a 9"934; 4. Risatti (Ralt Rt34-Mugen) a 26"027; 5. Croceri (Ralt Rt33-Mugen) a 26"500; 6. Pegoraro (Ralt Rt32-Opel) a 29"685.

□ **Giro più veloce:** Furlan (Dallara 390-Fiat Abarth), 1'11"22, media 152,372 kmh.

**La classifica del campionato:** 1. Croceri punti 30; 2. Furlan 26; 3. Neves 20; 4. Marques 18; Matsubara 12.



F. ATLANTIC □ GRANDE MISCHIA AL VIA

# Empringham rimonta e vince

TROIS RIVIERES — Alla vigilia erano tutti lì, racchiusi in campionato nello spazio di appena 1 punto, Bourbonnais, Jacques Villeneuve jr. ed Empringham. E i tre si sono giocati tutto al via. Nella mischia Villeneuve e Bourbonnais si sono infatti messi fuori gioco fra loro e ad uscirne indenne, ma con un discreto ritardo, è stato il solo Empringham. Questi, dopo una bellissima rimonta (che lo ha visto siglare anche il giro più veloce in 1'04"138

alla media di 136,038 km/h), si è così aggiudicato la prima vittoria della stagione e si è riportato in testa alla classifica generale con un buon margine ora di 17 punti su Bourbonnais. Il Villeneuve giunto secondo non è infatti il Jacques junior (figlio del grande Gilles) ma il senior, cioè lo zio, sceso in pista per una gara un tantum. Ottimo anche il 6. posto di Schiattarella, davanti al «figlio d'arte» Trueman. (f.s.)

## F. ATLANTIC

Trois Rivières (CDN), 15 agosto  
**10. prova del campionato**

**La classifica:** 1. Empringham (Ralt Rt40), 50 giri in 58'50"028, media 123,584 km/h; 2. Villeneuve Sr. (Swift Db4) a 5"301; 3. Barker (Ralt Rt40); 4. Seibert (Swift Db4); 5. Wilden (Ralt Rt40); 6. Schiattarella (Reynard) a 1 giro; 7. Trueman (Ralt Rt40) a 1 giro; 8. Tony Ave (Swift Db4) a 1 giro; 9. Faucetta (Ralt Rt40) a 1 giro; 10. Nearburg (Ralt Rt40) a 1 giro.

□ **Giro più veloce:** Empringham, 1'04"138, media 136,038 km/h.

**La classifica del campionato:** 1. Empringham 134 punti; 2. Bourbonnais 118; 3. Villeneuve 117; 4. Seibert 93; 5. Barker 87; 6. Trueman 77.

## RALLYCROSS

Risolti i problemi di benzina Schanche è tornato a vincere Con Kristofferson, Hansen e Pailler ora è lotta aperta

## EDDI LAUMANN'S

**A**RENDONK — Sei gare nella penombra, assillato da continue rotture di motore, per scoprire poi che la causa di tante defaillances era «semplicemente» l'impiego di una benzina sbagliata sulla sua Ford Escort Rs 2000 T16 4 x 4. «*Si, una sorta di "intossicazione alimentare" che ora abbiamo scovato e, speriamo, debellato*» dichiara ora Schanche (sotto, in foto) al termine di questa settima prova del campionato europeo di Rallycross. E così il 5 volte campione della categoria è tornato prepotentemente alla ribalta, con un successo assoluto che alla vigilia sembrava impossibile. «*Certo, ormai sono fuori gioco per il titolo*» spiegava ancora il pilota norvegese «*ma almeno ora posso tornare a divertirmi da protagonista, con un motore che ora può raggiungere tutti i suoi 649 cv e che potrebbe anche andare oltre se solo volessimo portare la pressione a 2,2...*». E con il ritorno alla ribalta di Schanche un po' tutto il campionato sta vivendo ora un'autentica rivoluzione dei valori in campo. In questa 2. divisione, quella top riservata a vetture Special da assoluto, il dominio della Citroën, con la ZX 16v Turbo 4 x 4 da 630 cv di Hansen e la Bx Gti 16v Turbo 4 x 4 da 650 cv di Pailler, nelle ultime gare è stato spezzato. A riemergere è stata infatti un'altra grande accoppiata: quella composta da Kristofferson e dalla sua Audi Coupé S2, un bolide sul quale viene montato ora un motore 20v da 700 cv di derivazione Imsa, ora uno 10v da 570 cv di derivazione Trans-Am, a seconda dei tracciati e delle esigenze di tattica di gara. Kristofferson e l'Audi si sono così riportati in testa al campionato

anche se per il momento per soli 2 punti su Hansen e 4 su Pailler. Altrettanto incerta è anche la situazione in 1. divisione, introdotta quest'anno, in fase di «decollo» e riservata alle Gr.N con trazione integrale. Opland, con una Nissan Sunny Gti-R, Hunsbedt e Hutton, entrambi con le Ford Escort Rs Cosworth, sono racchiusi in soli 3 punti e il primo è riuscito in questa gara a portarsi in testa alla classifica generale, anche se per una sola lunghezza, in seguito ad un'uscita di pista di Hutton. La divisione più tranquilla sembrerebbe per il momento solo quella riservata alle vetture fino a 1400 cc di cilindrata e con preparazione Gr.N, dove dominano le Citroën Ax Sport. Kuypers anche qui a Arendonk ha colto un altro successo e ora ha un vantaggio di 17,5 punti su Novotny e di ben 33,5 su Beck.

## RALLYCROSS

Arendonk (B), 15 agosto

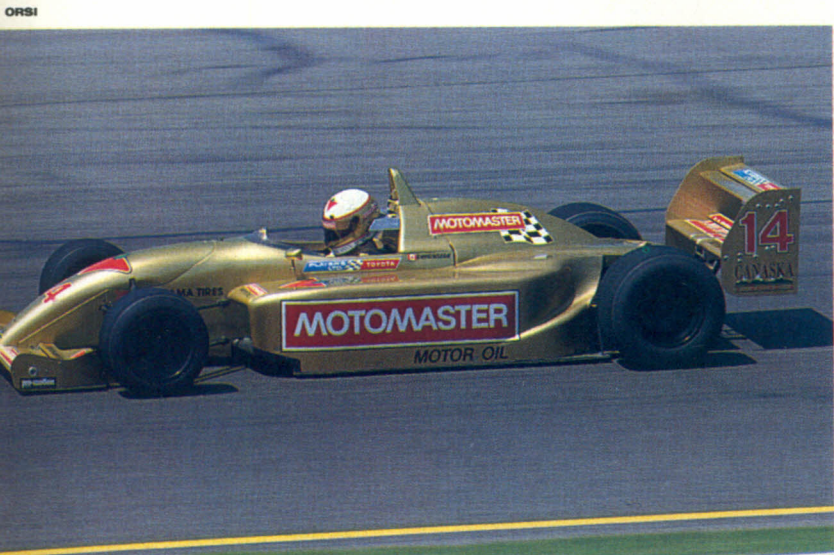
**7. prova del campionato europeo**

### Le classifiche

**1a divisione (Gr. N):** 1. Hutton (Ford Escort Rs Cosworth), punti 20; 2. Hunsbedt (Ford Escort Rs Cosworth) 17; 3. Norstedt (Nissan Sunny Gti-R) 15; 4. Leinemann (Ford Sierra Cosworth 4 x 4) 13; 5. Opland (Nissan Sunny Gti-R) 12; 6. Koutny (Ford Escort Rs Cosworth) 11.

**2a divisione (Speciale):** 1. Schanche (Ford Escort Rs 2000 T16 4 x 4), punti 20; 2. Hansen (Citroën Zx 16v Turbo 4 x 4) 17; 3. Eklund (Subaru Legacy 4wd Turbo) 15; 4. Kristofferson (Audi Coupé S2 20v) 13; 5. Pailler (Citroën Bx Gti 16v Turbo 4 x 4) 12; 6. Skogstad (Ford Escort Rs Cosworth) 11.

**Le classifiche del campionato. 1a div.:** 1. Opland punti 115; 2. Hunsbedt 114; 3. Hutton 112; 4. Norstedt 98; 5. Christensen 67; 6. Leinemann 66. **2a div.:** 1. Kristofferson punti 111; 2. Hansen 109; 3. Pailler 107; 4. Eklund 93; 5. Skogstad 67; 6. Schanche 58. **Era Cup 1400:** 1. Kuypers punti 68,5; 2. Novotny 51,0; 3. Beck 35,5.



Prima vittoria della stagione per Empringham a Trois Rivières

STOCK CAR □ GORDON ESALTA MA...

# È Martin che fa il bis

MICHIGAN — A una sola settimana di distanza Mark Martin ha colto la sua seconda e, dunque, consecutiva vittoria in campionato. Ma se quella dell'8 agosto, a Watkins Glen, era stata rocambolesca, servita su un piatto d'argento da Earnhardt e Petty, entrati fra loro in collisione quando lottavano per la vittoria, questa a Michigan è stata decisamente più perentoria, anche se ottenuta con solo 1"28 di vantaggio su Shepherd. Martin ha condotto la gara per il maggior numero di giri ed è rimasto sempre in testa

negli ultimi 33 decisivi. Ora, con 2707 punti, si è riportato così in gioco per il titolo, visto che al termine del campionato mancano ancora ben 10 gare. Earnhardt rimane comunque il favorito. Ottima è stata anche la gara del giovanissimo Jeff Gordon, che è alla sua prima stagione di Winston Cup ed aspira pertanto al prestigioso titolo di Rookie of the Year, cioè di miglior debuttante. Dopo essersi più volte alternato al comando con Martin, Gordon ha colto infatti un ottimo terzo posto.

Jeremy Shaw

## STOCK CAR

Michigan (USA), 15 agosto

**20. prova della Winston Cup**

**La classifica:** 1. Martin (Ford Thunderbird), 200 giri in 2.46'01, media di 232,653 km/h; 2. Shepherd (Ford Thunderbird) a 1"28; 3. Gordon (Chevrolet Lumina); 4. Jarrett (Chevrolet Lumina); 5. Musgrave (Ford Thunderbird); 6. R. Wallace (Pontiac Grand Prix); 7. Speed (Ford Thunderbird); 8. B. Labonte (Ford Thunderbird); 9. Earnhardt (Chevrolet Lumina); 10. Elliott (Ford Thunderbird).

**La classifica del campionato:** 1. Earnhardt, 3049 punti; 2. Jarrett, 2790; 3. R. Wallace, 2725; 4. Martin, 2707; 5. Shepherd 2672; 6. Petty, 2539.





# IL PERSONAGGIO FRANK WILLIAMS



fotografie ORSI

# La voce del padrone

Il fondatore del team che da due stagioni domina in F.1 parla a ruota libera. Delle sue speranze, delle passioni Di piloti che ha, Alain Prost, o che vorrebbe, Ayrton Senna Ecco il ritratto del Williams che non si conosceva...

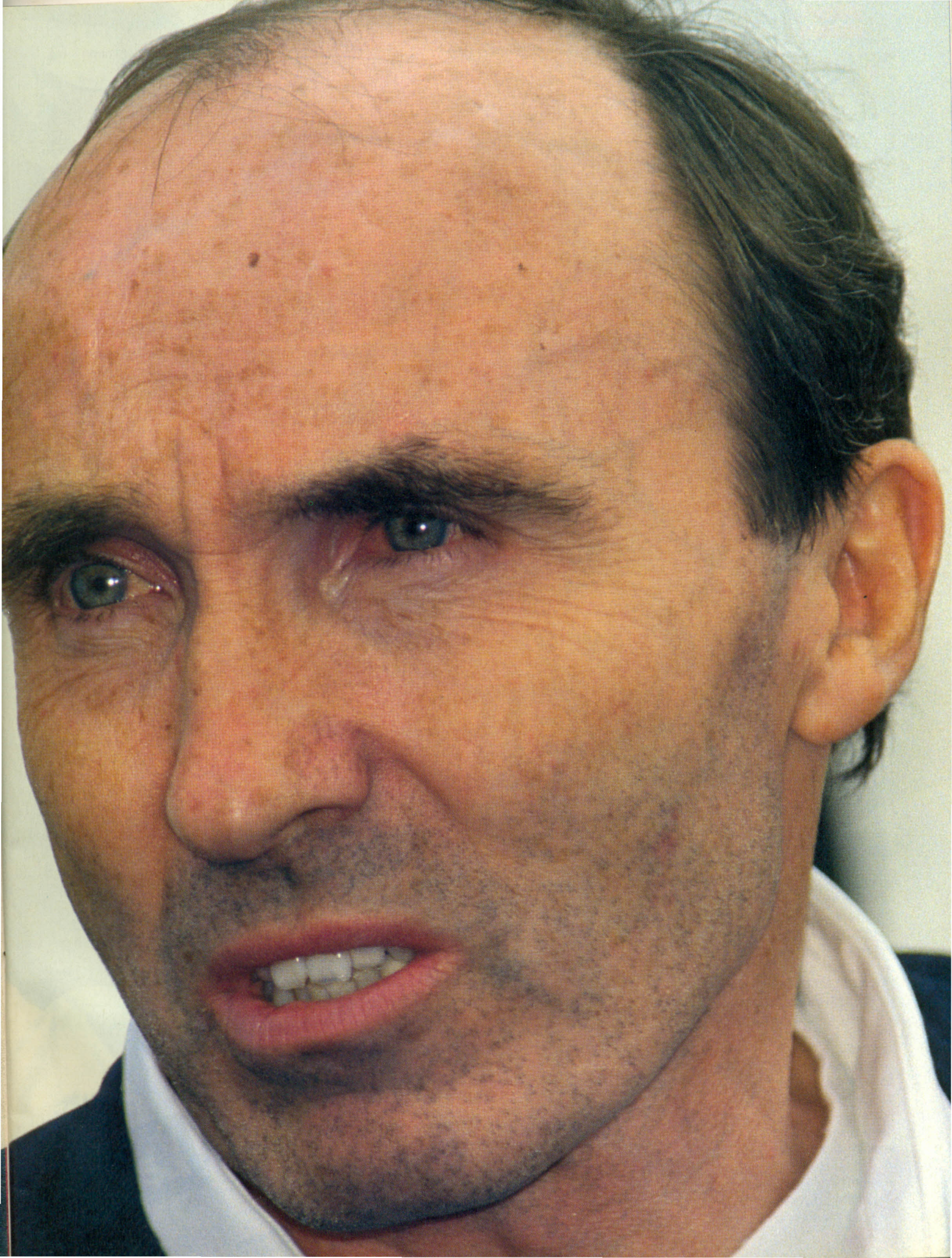
■ DIEGO FORTI

**A** Budapest l'ultima delle sue scommesse è andata a buon fine. Hill ha vinto un Gp, e per Frank Williams questo è l'ennesimo motivo d'orgoglio di una stagione in cui può davvero fare il pieno di successi. «Vedrete che Damon vi sorprenderà. Credetemi, è molto, molto veloce». Aveva preannunciato nell'inverno Frank, quando all'ingaggio di Prost aveva fatto seguire quello di Hill. Un salto in basso, secondo la maggior parte delle persone. Tagliare Mansell per far posto al figlio, nemmeno giovanissimo, del grande Graham appariva come una spilorceria o poco più. Invece la scelta si è rivelata meno qualunque, con tanto di rivalutazione di Damon Hill. È questa non è la sola soddisfazione che Frank si è preso. Dal punto di vista tecnico dispone della vettura migliore e lo staff tecnico della sua squadra rappresenta un punto di riferimento per tutti. Non solo. Nel momento in cui le forze, sia politiche sia sportive, si sono coalizzate per stoppare la superio-

rità delle Fw15C ha saputo reggere il colpo. Il regolamento è stato cambiato in funzione dello spettacolo, della necessità di ridare vitalità alla F.1, ma innegabilmente a tutto svantaggio della Williams. Eppure lui, Frank, dopo aver lottato con tutte le sue forze, ha saputo accettare la nuova realtà con grande lucidità e con stile, tanto da non apparire sconfitto. Praticamente gli hanno smontato il gioiello elettronico con cui sta dominando il campionato e che garantiva una seria ipoteca su quello '94. Nessuna paura: Williams ha subito provveduto ad effettuare dei test con una vettura completamente passiva e, per di più senza una parola di stizza, né aprendo nuove polemiche. «Sono molto contento del compromesso raggiunto. In questo momento credo che la stabilità sia la cosa più importante per il bene della F.1. Il fatto che ad Hockenheim si sia trovato un punto di incontro comune mi ha soddisfatto e fa molto bene al nostro sport. Ecclestone è stato bravo. Temevo che non avesse più a cuore i nostri interessi, invece si è messo d'impegno ed è riuscito a te-

**Nove titoli mondiali, per Piloti o Costruttori, vinti. Un ruolo da protagonista in F.1 da almeno quattordici stagioni. Per Frank Williams, da più parti considerato come il «Ferrari d'oltre Manica», la vittoria di Hill in Ungheria è solo un nuovo tassello del mosaico...**







«**Unire insieme la F. 1.**». Una risposta incredibile, soprattutto tenendo conto che Williams, nell'elettronica e nella tecnologia crede veramente. Molto chiare le sue idee in proposito: «**Ritengo che la tecnologia debba rimanere nel mondo della F. 1. Non sto dicendo tutta la tecnologia, ma almeno un po'.** È indispensabile per mantenere vivo lo stimolo negli ingegneri. È importante per le squadre e non solo per i piloti. Aiuta i team ad esprimersi. Non si deve dimenticare che ci sono due campionati e uno premia la squadra. Le persone che stanno dentro la pit lane, non sono al circuito per avere la foto con Ayrton Senna, ma per dimostrare che individualmente sono, ad esempio, meglio dei colleghi della Benetton piuttosto che di quelli della McLaren o di qualche altra squadra ancora».

— Quali sono gli obiettivi 1993 della Williams e quali quelli a medio termine?

«**Semplice: vincere entrambi i campionati.** A questo punto della stagione sappiamo di poter realisticamente puntare sia al titolo Costruttori, sia a quello Piloti. Conquistare quello Costruttori appare più facile, semplicemente perché la McLaren può contare su un certo Ayrton Senna, un campione che non si rassegna mai. Personalmente, però, sono ottimista».

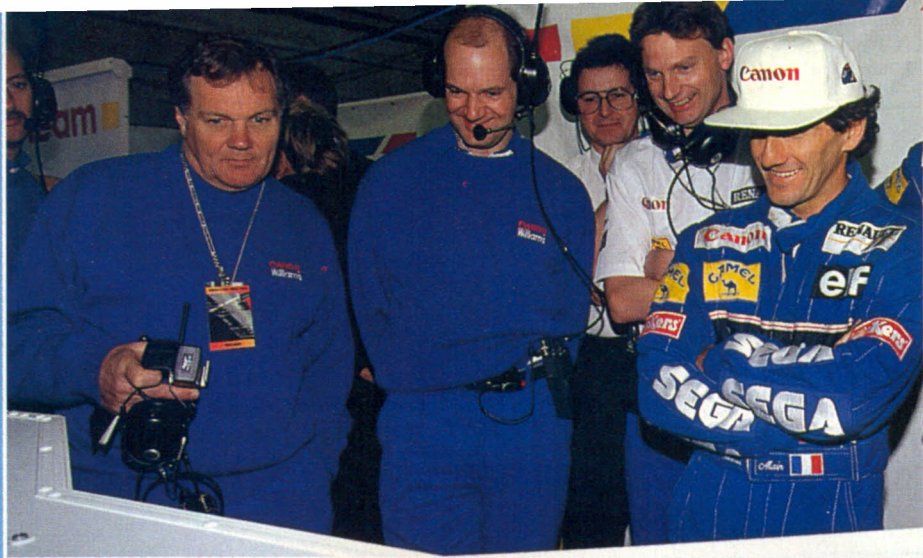
— Oggi Frank Williams è a capo di una grande squadra, con una organizzazione di altissimo livello e che tutti ammirano. Si sente amareggiato e depresso per tutti gli attacchi che in questi mesi sono stati portati al suo team per indebolirlo?

«**Non mi sono mai sentito depresso.** Questo è un vantaggio e uno svantaggio allo stesso tempo. Probabilmente sogno troppo. L'inverno è stato difficile, non lo nego, e sono un po' deluso per non aver vinto tutte le gare, ma riconosco che se la F. 1 fosse uno sport facile, in cui si possono ottenere vittorie a ripetizione, sarebbe alla portata di tutti».

— Quando la Williams ha cominciato la scalata verso il top della F. 1, facendo il cosiddetto salto qualitativo?

«**Nel momento in cui Patrick Head mi ha raggiunto, nel 1977.** Poi, con gli sponsor sauditi, nel 1978 e, infine, con l'ingaggio di Alan Jones. Alla base del nostro salto di qualità ci sono soprattutto le capacità di Patrick e i soldi mediorientali».

— Che idee ha Williams in qualità di



ORSI

esperto e non come titolare della squadra che porta il suo nome, per ridurre i costi della F. 1 attuale?

«**Non sono uno che cerca come primo obiettivo di ridurre i costi.** Come uomo d'affari so quanto incassiamo e mi regolo in modo da spendere 500 sterline in meno. Questo cercando di rimanere sempre competitivo. Se il prossimo anno, per spiegarmi, il budget della Williams dovesse risultare del 30% inferiore a quello di quest'anno, spenderemo il 30% in meno. Sto parlando di forze di mercato. Se gli altri hanno meno soldi di noi non posso preoccuparmi per i loro. Né, se un'altra squadra ha un budget doppio del mio, mi deprimono più di tanto. Quando, nel 1988, ho dovuto affrontare una McLaren-Honda super ricca e potente non mi sono... suicidato. Per risolvere il problema non ci sono scelte ovvie. Ad esempio: non avere il muletto vuol dire risparmiare soldi; ma nella nostra situazione, tenuto

conto che siamo impegnati nella corsa al titolo, la T-Car sarebbe molto utile... Non credo, insomma, che ci siano soluzioni perfette per tutti. Sono le leggi di mercato a dar vita alle situazioni».

— C'è qualcosa che potrebbe avvicinare i giovani alla F. 1, entusiasmare le nuove generazioni?

«**Oggi non mi sento di dire che i giovani di 15-16 anni sono poco appassionati.** Di certo, come mi spiegano gli esperti di marketing, i bisogni e gli interessi di chi oggi ha un'età compresa fra 15 e 20 anni, sono ben diversi da quelli che c'erano nell'80 o nell'85. Per esempio: i miei figli non si scompongono al pensiero

di possedere una Ferrari, non gli interessa più di tanto. Trent'anni fa, se vedevo una persona a bordo di una vettura di Maranello, impazzivo di gelosia... Una ricetta è veramente difficile da trovare. Credo che per richiamare l'attenzione dei giovani sulla F. 1 si debba aumentare lo spettacolo in pista».

— La delusione più grande come team manager?

«**Non aver ottenuto la vittoria nel campionato piloti 1981 e in quello 1986.** Nel 1986 la colpa è stata mia. Non ero lì, con la squadra, grazie alla... mia stupidità (in quell'anno Frank ebbe il famoso incidente stradale, ndr). E anche nel 1981, era stata colpa mia: non avevo capito che potevamo perdere. Un eccesso di sicurezza, che si è trasformato in sufficienza. Ho spinto troppo Alan Jones invece di supportare Carlos Reutemann, che avrei dovuto invece corteggiare ad ogni gara per motivarlo. Alan non aveva bisogno di sostegno morale. Lui è un uomo solido, vero».

— E la soddisfazione più grande?

«**I titoli. In particolare il primo, del 1980, e quello del 1987 che abbiamo aspettato cinque anni, strappandolo a una McLaren-Porsche considerata imbattibile.**»

— Dal motore Ford, che era comune a tutti, sino all'attuale Renault super-competitivo: quali sono le differenze? Bisogna dar vita a una diversa gestione?

ORSI



**«La nostra scalata verso il top è cominciata quando mi ha raggiunto Patrick Head, nel 1977. La cosa più importante per un team è disporre di un buonissimo ingegnere. È più importante che avere tanti soldi perché un tecnico in gamba sa come far arrivare in fondo le vetture e questo è fondamentale.»**

SOLDANO-DPPI





«Due sono gli aspetti. In primo luogo bisogna entrare nella mentalità delle grandi Case, come la Renault o la Honda. Il cervello, la capacità di razionalizzare le situazioni prevale su tutto. Bisogna capire i loro punti di vista e la loro posizione rispetto ai problemi politici. Ti devi, insomma, mettere nelle loro scarpe, come diciamo in Inghilterra. Secondo aspetto che differenzia una fornitura di motori ufficiali è la tecnologia e l'affidabilità che li contraddistinguono. Gli standard sono molto elevati. E si deve sempre migliorare».

— Oggi è il moto-

re a fare la differenza in F.1?

«È chiaro che attualmente il 10 cilindri Renault assicura un vantaggio di cavalli che rende più facile il nostro lavoro. Sinceramente non so dirti se il nostro telaio vale un 2% in più di quello della McLaren o della Benetton. In ogni caso le nostre monoposto le modifichiamo, aggiorniamo e sviluppiamo ogni giorno. Per quello che riguarda i motori la strategia della Williams è di appoggiare sempre le scelte di chi li costruisce. In fatto di motori loro sono comunque molto più bravi di noi».

— Potrebbe Frank Williams ricominciare a lavorare con una Casa giapponese?

«Nessun problema a collaborare, con nes-

suno. Se non ci fosse stata la Renault e ci fossimo ritrovati senza motori non avrei avuto problemi ad accettare un partner giapponese. Mi piacerebbe molto lavorare ancora con la Honda: ho imparato tantissimo dalla collaborazione con loro».

— Non è troppo difficile lavorare con i giapponesi?

«La pensano in una maniera diversa da noi europei. Il loro inglese non è mai perfetto, quindi possono esserci fraintendimenti dati dalla lingua. Loro, in questo caso parlo specificatamente dell'Honda, hanno in ogni caso un modo molto positivo di perseguire gli obiettivi».

— È vero che non si possono lasciare le squadre di F. 1 completamente in mano ai tecnici perché pur di guadagnare qualche decimo non badano a spese?

«Questo in Williams non succede. Patrick Head è davvero un... genovese. Capisce molto bene il valore di una sterlina e quindi problemi sulla gestione del budget, con lui, non ne ho mai avuti. Difficilmente buttiamo via dei soldi. Per esempio: il software per il sistema di traction-control è stato scritto da uno dei nostri tecnici in un solo pomeriggio. Economico, no?»

— E se oltre che un motorista ci fosse anche un Costruttore di gomme ad offrirvi pneumatici alternativi a Goodyear? La cosa potrebbe rappresentare uno svantaggio, ma potrebbe rivelarsi una mossa vincente?

«Come principio è meglio avere lo stesso materiale degli altri per non togliere equilibrio alla F. 1. In particolare noi abbiamo

Le braccia levate al cielo per festeggiare l'unica doppietta per ora ottenuta dalla squadra, a Magny Cours, con Prost davanti a Hill. In alto a sinistra il «terzetto base» della squadra che sta dominando: da sinistra ecco Patrick Head, Adrian Newey, Alain Prost, come a dire le menti e il braccio della Williams





## IL PERSONAGGIO

FRANK WILLIAMS

«un contratto con la Goodyear valido fino al 1996, quindi non siamo nella condizione, ma neppure nella necessità, di affrontare questo problema».

— A Williams sarebbe piaciuto diventare un grande pilota? O subito l'obiettivo era quello di essere un bravissimo manager? «Senza ombra di dubbio avrei preferito essere un pilota. Adoro la velocità e adoro il controllo della vettura a 250 kmh. Per colpa di questa mia passione mi sono rotto il collo...».

— Come team manager, qual è stato il momento più difficile in cui ti sei trovato?

«La morte di Piers Courage. Avevo inve-

stito molto denaro, che non possedevo, per spingere un sogno e le cose stavano per funzionare. Poi c'è stato l'incidente e la fine di quel sogno a cui eravamo arrivati vicino. Mi ritrovai con un telaio, due motori e molti debiti. Ma soprattutto un amico, un caro amico, era morto».

— Da vecchio ed esperto team manager Williams ha qualche consiglio da dare a quelle squadre che in questo momento fanno fatica ad andare avanti?

«La cosa più importante è disporre di un buonissimo ingegnere. Devi avere in squadra un uomo che conosce la vettura e sa quello che si rompe e perché si rompe. È più importante dei soldi, perché anche

con un budget limitato un bravo ingegnere è in grado di far arrivare le vetture in fondo e questo è molto importante».

— C'è qualcosa che qualche altro team ha e che Williams vorrebbe per la sua squadra?

«Senna: Ayrton Senna. Un giorno, non ho fretta. Ora vado molto bene con Alain Prost».

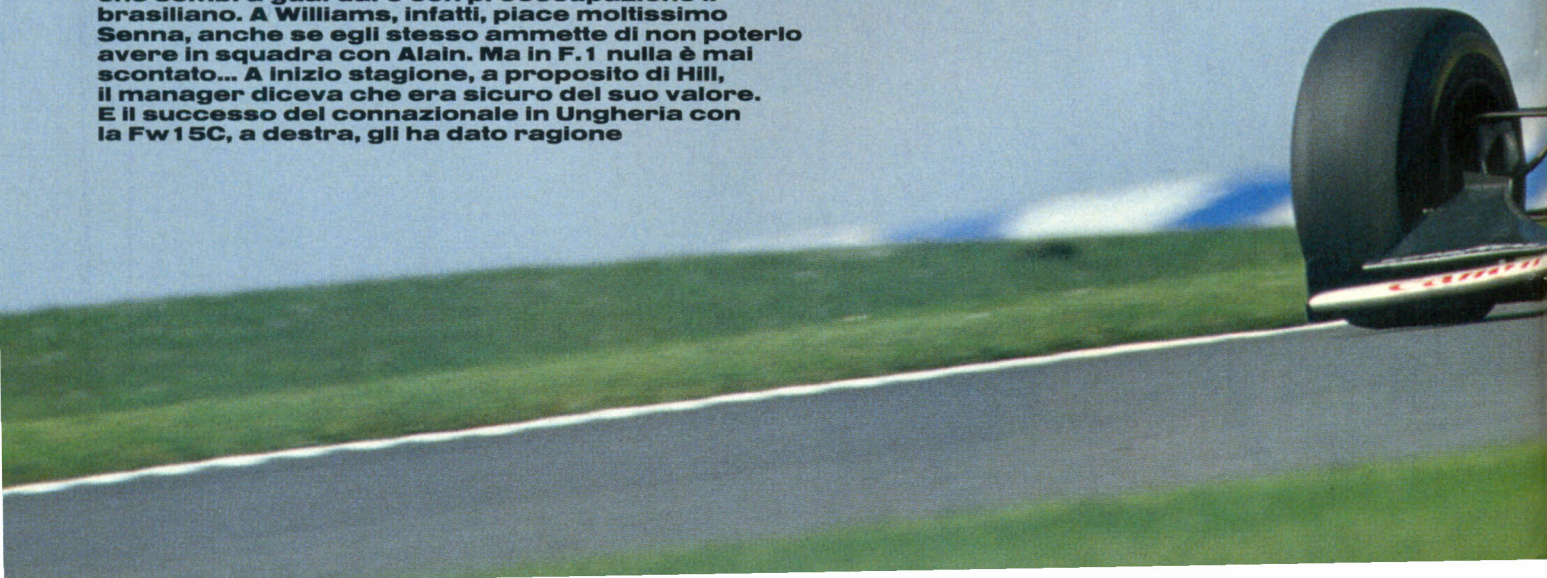
Williams, peraltro, non ha mai nascosto che il brasiliano, da sempre, è in cima alle sue preferenze. Il suo rapporto con Senna e con i piloti in generale è comunque di quelli complessi, fatto di schermaglie, di lotte sul filo del rasoio per definire i contratti. Il Mansell fuggito al termine della scorsa stagione in Formula Indycar gli pesa. Frank non vuole commettere errori nel suo rapporto con Prost. Tuttavia la vicenda non è semplice. Infatti in Canada non c'erano dubbi, tanto che alla domanda: quest'anno aveva un accordo con Prost che le impediva di prendere Senna, per il prossimo anno come stanno le cose? Williams rispondeva: «No, le cose stanno come in questa stagione». Invece il team manager a Budapest si è rituffato nel vago. Interrogato sulla possibilità che qualcosa fosse cambiato, in funzione dalle trattative tra Renault e Benetton, con un suo inevitabile coinvolgimento diretto nella questione, Williams si è trincerato dietro un: «Di piloti non voglio più parlare. Almeno sino a quando Alain non sarà matematicamente campione». Pretattica? O qualcosa si è modificato nei rapporti fra Williams e Prost? Difficile dirlo, anche se sulle qualità del Professore Frank non ha dubbi.

«Sono molto soddisfatto di Alain, è velocissimo. Davvero sorprendente come, quando vuole o gli serve, riesca ad essere veloce. Tra noi, facciamo un piccolo gioco. Quando ci sono le qualifiche gli dico: "Per favore Alain avvertimi quando fai il giro veloce, che mi sveglio e lo guardo..."».

ORSI



Due piloti che entrano spesso nei pensieri di Frank Williams: Ayrton Senna, e Alain Prost, sopra, che sembra guardare con preoccupazione il brasiliano. A Williams, infatti, piace moltissimo Senna, anche se egli stesso ammette di non poterlo avere in squadra con Alain. Ma in F.1 nulla è mai scontato... A inizio stagione, a proposito di Hill, il manager diceva che era sicuro del suo valore. E il successo del connazionale in Ungheria con la Fw15C, a destra, gli ha dato ragione





**«Alla Williams ora manca solo Ayrton Senna. Ma un giorno lo avremo, per il momento non c'è alcuna fretta. Prima o poi arriverà. E intanto mi tengo stretto Prost. Sono molto soddisfatto di Alain. È velocissimo. All'inizio delle prove gli dico di svegliarmi quando sta per fare il giro veloce...».**



ACTION

— Ma non sarebbe meglio avere anche Senna? Vorrebbe dire non solo avere una squadra fortissima, ma anche togliere una pedina preziosa agli avversari. Potrebbe essere una mossa vincente se non nel 1994, nel 1995?

«Temo che la cifra per averli tutte e due assieme sarebbe... insopportabile».

— Ma il sogno Senna si avvererà nel '95 o no?

«Se dovessi scegliere fra Prost e Senna sarei talmente indeciso da far passare la stagione prima di maturare una decisione. Prost è un signore nei miei confronti, nonostante quello che può scrivere certa

stampa. Mi trovo molto bene con lui».

— In generale sono difficili i rapporti con i piloti? È più complesso trattare con loro, o, magari, con i manager di cui si avvalgono?

«Non ho quasi mai trattato con i manager. Per me è stato più facile fraintendere un pilota che capirlo bene. Per due anni sono andato male, ad esempio, con Keke Rosberg e l'ho capito bene solo quando ci ha lasciato. Ora ci troviamo molto bene insieme. Con Jones è stato tutto decisamente facile. Carlos Reutemann era un uomo adorabile, ma difficile da inquadrare. Ho sbagliato con lui nel 1981. Ora che

ho più esperienza, e 10 o 15 anni in più dei piloti con i quali lavoro, riesco a gestire meglio la situazione, vedo le cose in maniera più distaccata, più saggia. Ho capito, pagando sulla mia pelle. Oggi riconosco i segnali di pericolo che emettono i piloti. Riesco a capire meglio quando sono infelici o non riescono ad avere confidenza e sicurezza. Sì credo di aver finalmente imparato...».

— Qual è l'anno in cui ti sei divertito di più nel mondo delle corse? Sono validi tutti, nessuno escluso?

«Non mi sono mai divertito perché questo è un lavoro davvero impegnativo. Sono sempre stato troppo stressato, impegnato. Mi sono gestito male, ho permesso allo stress di aggredirmi».

— Ma anche da ragazzo Williams si divertiva poco?

«Oh no! Nel 1963 facevo il meccanico. Ero giovanissimo e lavoravo in F. junior per Jonathan Williams. Ho dormito per cinque mesi assieme a lui su un camioncino Volkswagen, perché non avevamo soldi. Una volta alla settimana andavamo a dormire in albergo, per lavarci e mangiare bene. Quello è stato un anno fantastico. Ho dormito sulle Dolomiti e ricordo con immenso piacere le corse in salita a Trieste. Quello è stato davvero un periodo indimenticabile».

ORSI





FORMULA UNO  
BUZZI RACCONTA...

# Nel segno di Gilles



ORISI

**P**ORTO ROTONDO — Giri per la riviera sarda e ti sembra di essere nel paddock di un Gran Premio. Tra residenti abituali e visitatori occasionali, i grossi nomi dell'automobilismo made in Italy ci sono un po' tutti. Da Alessandro Nannini a Riccardo Patrese, da Giorgio Schon a Andrea Zanussi, a Niki Lauda e Giovanna Amati, a Piero Ferrari e Giovanni Repposi ex Spelta, a Michele Alboreto e Aleardo Buzzì. È a cena, nella suggestiva veranda dello Sporting di Porto Rotondo, che incontriamo Aleardo Buzzì, fino al 1992 presidente e amministratore delegato della Philip Morris International, dopo essere stato dall'82 all'89 presidente della Philip Morris Europe. È lui il «manager galantuomo» per eccellenza, il «mister sponsor» per definizione della Formula 1. Si deve a lui lo storico ingresso di Marlboro, ventuno anni fa, nel Circus. Una presenza che successivamente caratterizzò con il bianco e rosso della sigaretta più venduta nel mondo anche i team e i piloti di vertice della moto-

L'uomo che per anni ha rappresentato il marchio Marlboro svela i retroscena dell'operazione che portò Villeneuve alla Ferrari e anticipa quale sarà il futuro di un Circus sempre legato a doppio filo ai colossi del tabacco

■ LINO CECCARELLI

velocità e dei rallies.

— Ci sveli un segreto: come riuscì ad imporre Gilles Villeneuve alla Ferrari?

*«In tutta sincerità non fui io ad imporlo, ma Enzo Ferrari a richiederlo nel febbraio del 1977, se non rammento male. La trattativa andò avanti piuttosto spedita, certo, grazie anche al mio interessamento, alla mia mediazione che l'amico Ferrari mi sollecitò. L'arrivo di Villeneuve a Maranello fu ufficializzato a metà settembre dello stesso anno. Mi ricordo bene il periodo (post Gran Premio d'Italia) perché l'Ingegnere riuscì, non so come, a scovarmi durante una mia visita ai vigneti nella regione del Bordeaux. Volle leggermi di persona il comunicato prima di renderlo pubblico. Debbo dire, con il senno di poi, che anche noi eravamo interessati a Villeneuve, un giovane talento segnalatosi alla prima corsa con la McLaren. Tuttavia non resistemmo alla tentazione di poterlo offrire noi a Ferrari, visto che ci teneva ad averlo. E fu così che venne premiata la sua felice intuizione...».*



AMADUZZI

Marlboro entrò nel giro della F.1 contemporaneamente a John Player Special, ma a differenza dello sponsor Lotus il marchio di punta di Philip Morris, abbinato inizialmente a Brm e subito vincente con Beltoise il 14 maggio 1972 nel Gp di Monaco, reclamizzava una sigaretta già allora diffusa in tutto il mondo. Da Brm e Iso a McLaren il passo fu breve. Nel 1974 Dennis Hulme guidò per la prima volta al successo, in Argentina, una McLaren dipinta di bianco e rosso. Poi, l'elenco degli sponsor del tabacco (aperto per la cronaca nel 1968 da Gold Leaf per Lotus) si arricchì di altri nomi, quali Embassy, Tabatip, Gitanes, Rothmans, Barclay, West, Camel. Dei lori cospicui budget hanno beneficiato un po' tutti i team. Tra i big, l'ultima a cedere è stata la Ferrari.

— Come spiega la strenua difesa di Enzo Ferrari dalle insidie pubblicitarie delle sigarette?

*«Era conseguenza discutibile ma rispettabile di una sua propria filosofia: sponsor si, diceva, ma soltanto sulla carrozzeria*





Era poco più di una promessa quando arrivò a Maranello: in poco tempo Villeneuve divenne mito. E molti anni dopo, Aleardo Buzzi fu una delle chiavi del tentativo di portare Ayrton Senna alla Rossa; tentativo non del tutto abbandonato...

delle monoposto. Con il passare degli anni, gli alti costi di gestione della F.1 lo obbligarono alla resa, di quelle però onorevoli. La sua intransigenza nei confronti dei produttori di sigarette cessò improvvisamente, ma non fu per nessuno una sorpresa. Mi meravigliai soltanto perché parti da lui la richiesta di collaborazione con la Philip Morris, richiesta che non rappresentasse una rottura clamorosa con il suo passato. Io conoscevo molto bene Enzo Ferrari: eravamo amici, ci stimavamo a vicenda. Quell'accordo costituì per me la più gratificante operazione professionale in trent'anni di attività. Sulle Rosse apparve il logo Marlboro con il nome del pilota: fu così completato il progetto sponsorizzazione con la squadra Ferrari, vantando con i suoi piloti contratti in esclusiva (fatta eccezione per Goodyear e Magneti Marelli) già dai tempi di Ickx, Regazzoni, Lauda, Reutemann, Villeneuve, Pironi, Tambay, Andretti, con pochi altri nel giro della F.1, tutti membri del Marlboro World Championship Team».

— Su un venduto complessivo di 5miliardi di sigarette nel mondo, più di 350 miliardi sono del vostro gruppo. Come dire che se Philip Morris dovesse investire solo mezza lira per ogni sigaretta fumata, alle corse sarebbe riservato un budget di almeno 175 miliardi di lire. Quali sono le dimensioni del ritorno d'immagine?

«È sempre molto difficile stabilirlo. I segnali che ci pervengono da più parti sono positivi. La F.1, grazie alla tv, è sempre più planetaria ed il marchio Marlboro ne beneficia adeguatamente, se è vero che la sua diffusione continua con grande naturalezza. È un segno che l'abbinamento non è stato sbagliato».

— Camel lascia la Williams ed è sostituita da Rothmans; McLaren e Marlboro saranno ancora insieme per altri tre anni. È una sfida a suon di milioni di dollari. Con quali prospettive?

«Noi siamo stati i primi ad impegnarci in grande stile in F.1. Siamo stati a lungo vincenti, copiati e talvolta superati. Noi continuiamo sulla nostra strada, altri sulla lo-

ro. Siamo ottimisti: tra Marlboro e McLaren c'è un'amicizia consolidata, un rispetto reciproco e un impegno comune nel perseguimento del massimo dei risultati. Che certamente sarà di nuovo alla nostra portata dal 1994».

— Senna alla Ferrari. Sarà mai possibile? «Senna è legato alla McLaren e quindi è un nostro pilota con diritti e doveri che gli derivano dalla sponsorizzazione del team con Marlboro. Spetta a lui soltanto la decisione finale del trasferimento a Maranello. Da parte nostra, ci limitiamo a dare consigli, a suggerire un'opportunità e basta».

— Il marchio Marlboro quest'anno alla tv non è sufficientemente evidenziato: obiettivi puntati sulle Williams e sulla Benetton di Schumacher più che sulla McLaren di Senna...

«L'interesse maggiore di un Gran Premio, nella più anomala delle stagioni, è concentrato soprattutto nei primi giri, quando anche Senna è sicuro protagonista della fase più avvincente della gara. Possiamo ritenere comunque soddisfatti».

— Secondo lei, per far risalire gli indici d'ascolto della F.1 in tv potrebbe bastare qualche vittoria della Ferrari?

«Senza dubbio. È una condizione essenziale per il ritorno dell'interesse. Dappertutto, non solo in Italia. Lo speriamo in molti».

— Viviamo tempi lunghi di recessione internazionale. Se la ripresa economica tarderà a manifestarsi, la F.1 potrebbe un giorno fare tilt?

«Non lo credo. Semmai, potremmo registrare un altro ridimensionamento delle disponibilità finanziarie. Ci sarebbero, a mio avviso, meno sponsor, meno Gran Premi, meno team e meno piloti. Si spenderebbe insomma meno e, naturalmente, meno si guadagnerebbe».

— E se fossero i produttori di sigarette a dire basta, la F.1 chiuderebbe?

«Decisamente no. La F.1 sarebbe soltanto diversa. Non parlo a nome di tutta la categoria: se Marlboro dovesse sparire dalla scena sarebbe per la F.1 negativo, certo non determinante».

— Signor Buzzi, in definitiva quale futuro aspetta questa F.1? Cosa vede nella sfera di cristallo?

«Alle lotte di potere ed ai bracci di ferro, non saprei quanto utili e tempestivi, fa seguito la necessità di andare finalmente d'accordo: Fisa e Foca, team e piloti. Siamo in attesa della stesura definitiva delle nuove regole per il campionato '94 (e siamo già in grave ritardo). Se non ci saranno temuti ripensamenti noi sponsor ci riteniamo soddisfatti per le garanzie di un ritrovato equilibrio dei valori tecnici, capace di assicurare un maggior spettacolo ed interesse. Non condivido l'opportunità del rifornimento ai box, uno stop pericoloso, da brivido, un espediente che non si sposa certo con la sicurezza alla quale noi teniamo in modo particolare. È una decisione che la Fisa avrebbe potuto davvero risparmiarsi».



# Insalata belga

**S**aliscendi, frenate al limite, curvoni veloci dove è il «pelo» a farla da padrone e tratti estremamente giusti, da prendere con le dovute precauzioni: il tutto a una media oraria che l'anno scorso, col tempone di Mansell nelle qualifiche, superò i 227 chilometri all'ora! Non c'è che dire, il circuito del Gp Belgio è una vera... insalata mista, ce n'è davvero per tutti i gusti. Sia per il pubblico, sia per noi piloti. È un tracciato un po' anomalo, lungo, anzi lunghissimo: quasi sette chilometri che si dipanano nel verde dei boschi delle Ardenne. Anche la distanza complessiva è, seppure di poco, la più lunga fra tutte le gare del mondiale; ma a fare la differenza, in termini di fatica, è il tempo che passi in macchina e non il chilometraggio... Rispetto al toboga dell'Hungaroring che ci siamo lasciati alle spalle, qui di spazio, cioè di sede stradale sfruttabile, ce n'è da vendere. Per noi della F.1 la partenza è vicinissima alla temuta

curva a gomito della Source, e infatti al via non è il caso di farsi prendere la mano dalla foga. Poi giù a tutto gas verso l'Eau Rouge, una sinistra-destra subito prima della salita di Kimmel. E siamo appena all'inizio. Destra-sinistra destra a Les Combrès, poi il tornantino di Malmédy e via verso il curvone a sinistra di Pouhon che precede la doppia «esse» formata dalle curve di Fagnes, Blanchimont e dalla celebre Stavelot. Siamo all'apice del «gomito» del circuito, la propaggine che si estende verso ovest dove la pista si raccorda alla viabilità ordinaria. Altro curvone a sinistra e piombiamo verso la nuova chicane. L'anno scorso, con i cordoli abbassati, qualcuno ha provato a tagliarla: ma bisogna stare attenti allo sporco che questa manovra finisce per portare in pista. Destra-sinistra, leggera salita e passiamo lanciatissimi davanti al traguardo prima di scalare in seconda per la Source. E questo per 44 volte...



**Dopo il secondo posto ungherese Riccardo guarda a Spa dove nel '92 Schumacher vinse con la Benetton il suo primo Gp**





AMADUZZI

## Così finì nel 1992

### IN 26 AL VIA

(fra parentesi la media)

Pos	Pilota	Tempo	Media
1. FILA	<b>Nigel Mansell</b> (Williams Fw14B)	1'50"545 (227,115)	227,115
2. FILA	<b>Michael Schumacher</b> (Benetton B192)	1'53"221 (221,747)	221,747
3. FILA	<b>Jean Alesi</b> (Ferrari F92AT)	1'54"438 (218,389)	218,389
4. FILA	<b>Thierry Boutsen</b> (Ligier Js37)	1'54"854 (218,975)	218,975
5. FILA	<b>Martin Brundle</b> (Benetton B192)	1'54"873 (218,389)	218,389
6. FILA	<b>Gabriele Tarquini</b> (Fondmetal Gr02)	1'55"965 (216,508)	216,508
7. FILA	<b>Andrea De Cesaris</b> (Tyrrell 020B)	1'56"111 (216,228)	216,228
8. FILA	<b>Eric Van De Poele</b> (Fondmetal Gr02)	1'56"874 (215,184)	215,184
9. FILA	<b>Stefano Modena</b> (Jordan 192)	1'56"889 (214,788)	214,788
10. FILA	<b>Pierluigi Martini</b> (Bms Dallara 192)	1'57"287 (214,088)	214,088
11. FILA	<b>Emanuele Naspetti</b> (March 911B)	1'57"794 (213,138)	213,138
12. FILA	<b>Gianni Morbidelli</b> (Minardi M192)	1'58"126 (212,539)	212,539
13. FILA	<b>Aguri Suzuki</b> (Footwork Fa 13)	1'58"828 (211,287)	211,287
1. FILA	<b>Ayrton Senna</b> (McLaren Mp4/7)	1'52"743 (222,887)	222,887
2. FILA	<b>Riccardo Patrese</b> (Williams Fw14B)	1'53"557 (221,891)	221,891
3. FILA	<b>Gerhard Berger</b> (McLaren Mp4/7)	1'54"842 (218,988)	218,988
4. FILA	<b>Mika Hakkinen</b> (Lotus 107)	1'54"812 (218,874)	218,874
5. FILA	<b>Johnny Herbert</b> (Lotus 107)	1'55"027 (218,295)	218,295
6. FILA	<b>Ivan Capelli</b> (Ferrari F92A)	1'56"075 (216,295)	216,295
7. FILA	<b>Michele Alboreto</b> (Footwork Fa13)	1'56"809 (215,910)	215,910
8. FILA	<b>J.J. Lehto</b> (Bms Dallara 192)	1'56"809 (215,910)	215,910
9. FILA	<b>Karl Wendlinger</b> (March 911B)	1'57"039 (214,513)	214,513
10. FILA	<b>Thierry Boutsen</b> (Larousse Lc92)	1'57"330 (213,881)	213,881
11. FILA	<b>Olivier Grouillard</b> (Tyrrell 020B)	1'57"818 (213,095)	213,095
12. FILA	<b>Mauricio Gugelmin</b> (Jordan 192)	1'58"499 (211,878)	211,878
13. FILA	<b>Ukyo Katayama</b> (Larousse Lc92)	1'58"383 (211,301)	211,301

NON CLASSIFICATI: Christian Fittipaldi (Minardi M192) 1'59"626; Roberto Marone (Andrea Moda S921) 2'05"096; Perry McCarthy (Andrea Moda S921) 2'15"050; Erik Comas (Ligier Js37) senza tempo

### I PRIMATI

**SUL GIRO IN PROVA**  
Nigel Mansell (Williams Fw14B) ha stabilito il nuovo record con il tempo di 1'50"545 alla media di 227,115 kmh

**SUL GIRO IN GARA**  
Michael Schumacher (Benetton B192) ha stabilito il nuovo record percorrendo il suo 39. giro in 1'53"791 alla media di 220,636 kmh

**SULLA DISTANZA**  
Michael Schumacher (Benetton B192) ha stabilito il nuovo record percorrendo i 44 giri pari a km 306,856 in 1.361'0721 alla media di 191,429 kmh

N.B.: da quest'anno in seguito alle modifiche apportate Spa misura 6.974 m., 34 in più rispetto al '91.

### IN 18 AL TRAGUARDO

PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Michael Schumacher	Benetton B192	44	1.361'0721	191.429	—
2. Nigel Mansell	Williams Fw14B	44	1.364'7316	190.222	36"595
3. Riccardo Patrese	Williams Fw14B	44	1.3654'618	189.984	43"897
4. Martin Brundle	Benetton B192	44	1.3656'780	189.913	46"059
5. Ayrton Senna	McLaren Mp4/7	44	1.3719'090	189.187	1'08"369
6. Mika Hakkinen	Lotus 107	44	1.3720'751	189.133	1'10"030
7. J. J. Lehto	Bms Dallara 192	44	1.3748'958	188.224	1'38"237
8. Andrea De Cesaris	Tyrrell 020B	43	1.3658'425	185.644	1 giro
9. Aguri Suzuki	Footwork Fa13	43	1.3659'659	185.505	1 giro
10. Eric Van De Poele	Fondmetal Gr02	43	1.3733'147	184.444	1 giro
11. Karl Wendlinger	March 911B	43	1.3737'077	184.320	1 giro
12. Emanuele Naspetti	March 911B	43	1.3758'775	183.639	1 giro
13. Johnny Herbert	Lotus 107	42	1.3343'774	187.502	2 giri
14. Mauricio Gugelmin	Jordan 192	42	1.3630'931	182.090	2 giri
15. Stefano Modena	Jordan 192	42	1.3708'859	180.905	2 giri
16. Gianni Morbidelli	Minardi M192	42	1.3709'026	180.900	2 giri
17. Ukyo Katayama	Larousse Lc92	42	1.3748'633	179.679	2 giri
18. Bertrand Gachet	Larousse Lc92	40	1.3058'736	183.972	4 giri

### 8 I RITIRATI

PILOTA	VEETTURA	GIRI	CAUSA	POSIZIONE
Pierluigi Martini	Bms Dallara 192	0	Incidente	19.
Gerhard Berger	McLaren Mp4/7	0	Trasmissione	6.
Olivier Grouillard	Tyrrell 020B	1	Incidente	18.
Jean Alesi	Ferrari F92AT	7	Incidente	2.
Michele Alboreto	Footwork Fa13	20	Cambio	8.
Gabriele Tarquini	Fondmetal Gr02	25	Motore	10.
Ivan Capelli	Ferrari F92A	25	Motore	6.
Thierry Boutsen	Ligier Js37	27	Uscita di strada	11.

### I GIRI PIU' VELOCI

PILOTA (VEETTURA)	GIRO	TEMPO	MEDIA
Schumacher (Benetton B192)	39	1'53"791	220.636
Senna (McLaren Mp4/7)	42	1'54"088	220.062
Mansell (Williams Fw14B)	38	1'55"294	217.760
Hakkinen (Lotus 107)	42	1'55"929	216.567
Herbert (Lotus 107)	42	1'56"254	215.962
Lehto (Bms Dallara 192)	40	1'56"676	215.180
Patrese (Williams Fw14B)	39	1'57"387	213.877
Brundle (Benetton B192)	41	1'57"398	213.857
Wendlinger (March 911B)	39	1'57"817	213.097
Gachet (Larousse Lc92)	39	1'57"954	212.849
V. De Poele (Fondmetal Gr02)	42	1'59"097	210.806
De Cesaris (Tyrrell 020B)	39	1'59"376	210.314
Suzuki (Footwork Fa13)	39	1'59"482	210.127
Katayama (Larousse Lc92)	40	1'59"914	209.370
Morbidelli (Minardi M192)	39	2'00"755	207.912
Naspetti (March 911B)	38	2'01"032	207.436
Gugelmin (Jordan 192)	40	2'01"067	207.376
Modena (Jordan 192)	39	2'03"615	203.102
Alesi (Ferrari F92AT)	1	2'15"494	185.295
Boutsen (Ligier Js37)	25	2'16"745	183.600
Tarquini (Fondmetal Gr02)	19	2'16"893	183.402
Capelli (Ferrari F92A)	25	2'16"933	183.348
Alboreto (Footwork Fa13)	19	2'17"039	183.206
Grouillard (Tyrrell 020B)	1	2'23"952	174.408

N.B.: Martini e Berger non hanno completato il 1. giro.

# DENIM

## GUIDA AL Gp Belgio

GLI ORARI (ora italiana)

**Prove non valide:** venerdì 27 e sabato 28 dalle ore 9.30 alle 11

**Qualificazioni:** venerdì 27 e sabato 28 dalle ore 13 alle 14

**Warm-up:** domenica 29 dalle ore 9.30 alle 10

### LA DISTANZA

**Lunghezza circuito:** 6.974 km

**Lunghezza Gp:** 44 giri (effettivi) pari a 306,856 km

### LA GARA IN TV



### QUALIFICAZIONI

Venerdì e sabato: telecronaca diretta ore 13



### WARM-UP

Domenica: collegamento in diretta ore 9.25



### GARA

Domenica: collegamento a partire dalle 13.30

**N.B.** Qualifiche e gara saranno trasmesse in diretta con gli stessi orari anche dal canale Tv via satellite Eurosport

# DENIM



Questi gli appuntamenti radiofonici sul Gp diffusi da Radio 105 Network con commenti di Riccardo Patrese ed Ercole Colombo: **GIOVEDÌ** ore 19.00 **VENERDÌ** e **SABATO** ore 15.00 e 19.00 - **DOMENICA** ore 18.00







# domenica notte

■ CARLO CAVICCHI

**M**entre le voci che rimbalzavano in Italia riportavano notizie confortanti di Berger, in ospedale per una sorta di controllo e pronto alla prima chiamata a rimettersi al volante, la realtà era ben differente e il pilota austriaco soffriva le pene dell'inferno pur di riuscire in qualche modo ad essere regolarmente al via del Gp del Belgio questo fine settimana. Beh, il buon Gerardo sarà anche un pilota professionista profumatamente pagato per fare il suo mestiere, ma è fuor di dubbio che sia ancora uno dei pochi driver in attività ben attaccato al suo mondo e alla sua squadra. Agli occhi di Autosprint, lo scorso venerdì, quello ricoverato all'ottavo piano della clinica universitaria di Innsbruck era un vero malato, sofferente e anche abbastanza inquieto, probabilmente in quelle condizioni per aver corso con impegno superiore al prevedibile il faticoso Gp d'Ungheria. È alla luce delle successive tribolazioni, del secondo intervento in anestesia totale e della profonda ferita al braccio sinistro che non è stata fotografata solo per rispetto dei lettori più impressionabili, il podio magiaro del ferrarista assume ancor più valore e deve suscitare in tutti i veri appassionati una grande ammirazione. Ma se pensiamo alla causa di quel dolore, di quel doppio intervento chirurgico, delle conseguenze che potrebbero ancora verificarsi, c'è da indignarsi per come da molti anni sia in atto nel mondo delle ruote

scoperte una vera e propria discriminazione nei confronti dei piloti più alti di statura. Berger è un giovanotto del tutto normale, prototipo di quella generazione attuale che vede da anni ragazzi sempre più spilungoni in tutti i Paesi del mondo; ciò nonostante da anni corre sacrificato in abitacoli sempre inospitali, mai tutelato da regolamenti che prevedano misure minime di vivibilità all'interno delle monoposto. Sembra curioso che nessuno si sia posto il problema, eppure in anni di calo di partecipanti l'automobilismo da corsa si è preso puntualmente il lusso di chiudere le porte a tutti quelli di un metro-e-ottanta e dintorni a favore dei guidatori fantini. Una scelta suicida e comunque ingiusta, con i progettisti che, senza vincoli imposti da una federazione assente, fanno a gara a studiare posti di guida disagiati, sacrificati sull'altare dell'efficienza aerodinamica. Berger ha guidato per anni picchiando con i gomiti contro spigoli meschini, a volte lamentandosi un po', molte altre tacendo le «sue vergogne» sentendosi paradossalmente colpevole di essere normale. Una logica perversa secondo la quale un Froilan Gonzales (più largo che alto) non avrebbe mai dovuto correre 26 Gp di F. 1 arrivando ben quindici volte sul podio o addirittura un Juan Manuel Fangio non solo non vincere cinque titoli iridati, ma nemmeno poter entrare in una monoposto da Gran Premio. Una selezione prima per statura e solo in un secondo tempo per capacità di guida, un'ingiustizia e una assurdità che è particolarmente colpevole nelle formule minori, le prime su cui impraticarsi e già le prime a tagliare fuori una buona fetta di aspiranti piloti. Nei giorni scorsi Gerhard, dolorante e con i tubicini di drenaggio che gli trapassavano il gomito sinistro, si sarà ripassato tutti i colpi presi in tanti anni di battaglie sui circuiti di mezzo mondo e forse avrà anche maledetto il primo sofferto anno di McLaren quando fu costretto a correre fasciato da ginocchiere sistemate su ogni articolazione e pur con ciò terminando ogni corsa con la pelle a brandelli. Probabilmente si sarà anche detto che era il prezzo che doveva e che dovrà pagare anche in futuro alla sua passione, ma non è assolutamente giusto che sia così e qualcuno deve intervenire affinché tutto questo non succeda più né a lui, né ad altri giovani come lui, perché in automobile devono correrci quelli più bravi, non quelli più piccoli.









**IN COPERTINA**  
**IL CASO BERGER**

# Ferrari aspettami

Terzo a Budapest, poi rioperato al gomito. Siamo andati in ospedale e abbiamo trovato Gerhard addolorato, più grave del previsto, sotto cure continue. Ma lui ha la scorza dura. E promette che...

**ROBERTO BOCCAFOLGI**

**Clinica Universitaria di Innsbruck: Gerhard Berger, convalescente per il gomito sinistro appena operato, pensa fisso alla sua Ferrari finalmente in ripresa, che sta provando senza di lui. L'obiettivo è uno solo: forzare i tempi per riprendere il volante**

**I**NNSBRUCK — Venerdì 20 agosto: la UniversitätKlinik vive tranquilla la sua giornata di sole e di caldo quasi africano all'ombra delle Alpi del Tirolo, proprio sotto il trampolino olimpico per il salto con gli sci. Siamo qui, ovviamente, per salutare Gerhard Berger, per valutare di persona le sue condizioni di ricoverato a causa di una infezione sinoviale al gomito. Per capire se ce la farà o no a essere al volante della Ferrari al Gp del Belgio di domenica prossima.

«No, non venite — aveva protestato al telefono il giorno precedente — non voglio che mi si veda in queste condizioni. Ho dato ordine al personale dell'ospedale di non fare entrare nessuno, solo la mia famiglia».

Ma erano bastate poche altre frasi, qualche scherzo, la richiesta di notizie su quale effetto aveva fatto, in Italia, la bella prestazione delle Rosse in Ungheria, per capire che a Gerhard non sarebbe dispiaciuto ricevere visite. Non abbiamo neppure insistito troppo...

«Va bene, ci vediamo domattina. Ma non troppo a lungo, altrimenti i medici si innervosiscono...».

Ed eccoci a Innsbruck. Chiediamo informazioni alla portineria centrale, avendo cura di presentarci come «amici di Berger venuti dall'Italia»: ci mandano al padiglione di chirurgia, secondo vialetto a sinistra. Stessa trafila alla segreteria al piano terreno, glissando sul fatto che siamo giornalisti: ci spediscono all'ottavo piano, usciti dall'ascensore subito a ▶



destra. Tutto liscio come l'olio: chissà dov'è questo blocco voluto da Gerhard... Ma una volta entrati in reparto, del ferrarista nessuna traccia: il suo nome non compare sulla lista dei ricoverati, né sulle targhette appese alle porte, sempre chiuse, delle stanze. Ci insospettiamo davanti alla stanza numero 12: la targhetta non reca nomi: solo un sospetto «B.O.». Chiediamo informazioni. Solita domanda: «Chi siete?». Stessa risposta: «Amici di Gerhard, veniamo dall'Italia». L'inserviente scompare dentro la stanza: tre secondi e riappare facendoci cenno di entrare.

«Ciao. Mi avete trovato facilmente?».

La voce di Berger è la solita, solo l'espressione è un po' annoiata. Gerhard ci riceve sdraiato sul lato destro, le spalle voltate alla grande finestra aperta sulla città con i suoi caratteristici tetti e campanili tirolesi. Il gomito sinistro, quello infortunato prima del Gp Ungheria e poi aggravatosi subito dopo la gara, è lì in bella vista: attraversato da un tubo di plastica spesso circa mezzo centimetro. I due capi, da una parte e dall'altra dell'articolazione, sono legati insieme al di sopra della linea d'incisione perfettamente visibile. Altro che «interventi» di controllo...

«Vi hanno fermato qui fuori, eh... È necessario, se no arriva gente di continuo. Almeno così me ne sto in pace, tutti i contatti li risolvo al telefono».

E infatti sul comodino di telefoni ne ha tre: uno dell'ospedale, poi il suo cellulare e anche quello dell'automobile. È difficile che nessuno dei tre squilli.

«Che sfortuna — sbotta iniziando a cambiare posizione ogni minuto —. Ero così contento di essere riuscito a correre in Ungheria a pochi giorni dalla prima operazione. Ed era andata anche bene: nelle prove del venerdì avevo avuto qualche problema, risentivo ancora dell'anestesia totale di cinque giorni prima. Ma il sabato ero andato forte e anche la domenica, in gara, al gomito non ci avevo quasi pensato. E ho corso senza alcun aiuto di antidolorifici: non mi fidavo, se poi avessi avuto qualche problema con i riflessi... Ma tutto è peggiorato già tre ore dopo la corsa, quando stavo tornando a casa con il mio aereo. E la notte, poi: sempre più dolore, il braccio sempre più gonfio, la febbre che saliva. Mi sono fatto portare qui a Innsbruck, lunedì mattina presto. I medici hanno constatato che l'infezione era peggiorata, si era estesa, e hanno operato immediatamente».

— E adesso come stai? Che tempi ha il tuo recupero?

«Va bene, abbastanza. Purtroppo l'infezione si è diffusa: dal gomito ha raggiunto i muscoli del braccio, verso la spalla. Fa un po' male, ma i medici dicono che è tutto sotto controllo. Può darsi che si renda necessaria una nuova incisione (poi non ce n'è stato bisogno e Gerhard ha lasciato l'ospedale sabato 21: notizie dell'ultima ora dan-



fotografie ORSI



**Terzo e felice sul podio del Gp Ungheria di due domeniche fa: il migliore piazzamento, a tutt'oggi, della sua seconda carriera in Ferrari. Ma il rientro in Austria è stato dei più dolorosi: sempre più dolorante al gomito sinistro nuovamente infettatosi alla sacca sinoviale, il lunedì Berger è stato ricoverato nel reparto chirurgia della Clinica Universitaria di Innsbruck, dove lo hanno immediatamente riperato. Ed è qui che il nostro inviato è andato a visitarlo venerdì della scorsa settimana, a lato**





no addirittura per possibile un test in settimana a Fiorano, ma non prima di mercoledì, ndr), ma per il Belgio dovrei farcela. Almeno lo spero. Il problema è che stando così, sempre sdraiato a letto, perdo molto della mia forma fisica. Per questo motivo già da oggi pomeriggio inizierò a fare cyclette nella palestra dell'ospedale».

— Al di là della preparazione fisica e della resistenza alla fatica, pensi che un tuo rientro a Spa potrebbe darti problemi anche di tipo psicologico?

«Psicologico? — lo dice incredulo, poi ride — Per mia fortuna io non ho mai problemi psicologici: quando salgo in macchina riesco subito a dare il massimo. Di ciò che le mie effettive condizioni mi permettono, è ovvio. L'ho già dimostrato nell'89: l'incidente di Imola, il fuoco del Tamburello, furono ben più gravi di questa borsite, eppure riuscii a correre in Messico ancora con le mani piagate dalle bruciate. No: non è questo il problema».

— E allora perché sembri così scocciato? «Beh, mi dispiace di essere lontano dalla Ferrari, dal lavoro che si sta facendo in questo momento».

— Sai che a Monza, giovedì, c'erano diecimila spettatori paganti attirati ai test dal

tuo terzo posto a Budapest?

«Ecco: questo mi dispiace. Questo per noi è un buon momento, la macchina inizia a fare progressi veri. E io non posso provare, non posso contribuire al lavoro di sviluppo. Accidenti: a Spa basterebbe qualche ulteriore miglioramento rispetto all'Ungheria per andare bene. Non a livello di combattere con la Williams, è chiaro. E quasi certamente nemmeno al punto di infastidire la Benetton. Ma con gli altri potrei togliermi qualche soddisfazione. Speriamo, davvero. L'ultima decisione la potremo prendere solo giovedì prossimo (il 26, ndr)».

Infermiere che entrano ed escono, i telefoni che squillano con regolarità: la conversazione va avanti fra continue interruzioni, ma Gerhard ha voglia di parlare e il dialogo inizia presto a spaziare al di là del suo infortunio.

«Dovete credermi — dice convinto — a Budapest abbiamo fatto un grande passo avanti. Già a Hockenheim si era visto qualcosa, ma in Ungheria la sospensione attiva ha fatto un progresso enorme. Abbiamo utilizzato il nuovo "step" per il software e il vantaggio è grandissimo: non siamo ancora alla perfezione, ma se fino al

Gp Gran Bretagna il software di step precedente rendeva la vettura incostante, quasi inguidabile per l'eccessivo rollio, ora siamo in grado di programmare rollio e altre funzioni, nella misura che vogliamo. Adesso la F93A è ancora lontana da essere perfetta: ma il suo comportamento è programmabile, quindi prevedibile, e possibile da correggere».

— Si diceva che il grande passo avanti sarebbe venuto dal motore con testata a 4 valvole per cilindro...

«Per ora non è un grande passo avanti: il miglioramento c'è, ma non è enorme. Il 5 valvole era già molto guidabile, e con il 4 l'incremento di potenza e coppia esiste, ma è ancora limitato. Il grande vantaggio del 4 valvole è che ovviamente i suoi spazi di miglioramento sono molto estesi».

— Si è detto che la novità sulla «attiva» è merito dei tecnici italiani, che Barnard sarebbe stato contestato...

«Mah, forse — ci pensa un po' — Beh, senza dubbio Barnard ha avuto qualche momento difficile: qualcuno a Maranello l'avrà contestato, ma questo è un classico della Ferrari. Il problema è che fino a qualche settimana fa nessuno, all'infuori del presidente Montezemolo che aveva e ha al-



tri problemi di cui occuparsi, poteva gestire questa situazione. Ora per fortuna c'è Jean Todt e tutto sta iniziando ad andare per il meglio. Non è un mistero che Barnard sia un tecnico bravissimo, estremamente brillante; ma ha i suoi lati deboli. Alla Ferrari serviva qualcuno in grado di organizzare tutto, in modo di avere il meglio da ognuno, Barnard compreso, aiutandolo a neutralizzare i punti negativi. Per questo è arrivato Jean Todt, e questo è esattamente ciò che si sta facendo».

— Com'è il tuo rapporto con lui?

«Buono, molto buono. È arrivato e ha ascoltato tutti, ha imparato molto velocemente. E poi è diretto, sincero. Sempre. E questa è la caratteristica che io amo di più in un interlocutore, perché anch'io sono così».

— Ci si poteva aspettare che, confermata l'abolizione della sospensione attiva dal '94, la Ferrari non avendo nulla da perdere avrebbe subito messo in pista una vettura passiva, così da iniziare a provare prima degli altri.

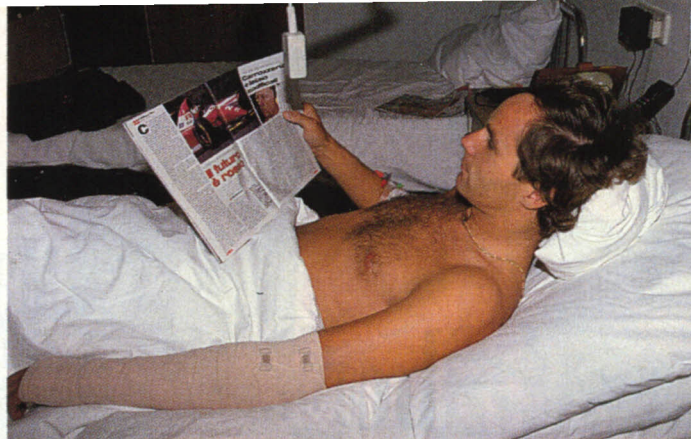
«Sì, lo so. Ma non sarebbe possibile: modificare la F93A e renderla passiva sarebbe un gran lavoro e non servirebbe a essere competitivi in pista. E poi conoscete Barnard: con la sua Ferrari per il '94 è già a buon punto, ma pensate che sarebbe disposto a svelare in anticipo qualcuna delle sue caratteristiche, anche se adattate alla monoposto attuale? Impossibile, proprio impossibile. E poi sono convinto che una scelta simile non avrebbe aiutato tanto: entro quest'anno faremo i primi test con la Ferrari '94».

Pausa: entrano i medici. Il dottor Boden, primario di questa sezione della Chirurgia, ci fa uscire per visitare Gerhard. Quando rientriamo il braccio sinistro è completamente fasciato e il pilota appare molto rilassato.

«Sembra che tutto vada per il meglio: speriamo. Ora è questione solo di fare di tutto per riassorbire l'infezione. Di cosa parlavamo? Ah sì: della Ferrari nuova. Sono ottimista. Già da oggi, se usciremo del tutto dai problemi della attiva, potremo iniziare il lavoro di messa a punto fine, che è il più difficile ma serve a fare andare una F1 davvero forte, e poi è prezioso anche per il prossimo anno. Non dobbiamo illuderci: anche senza l'elettronica la Williams continuerà ad avere il vantaggio che ha oggi di telaio, di aerodinamica, di motore Renault: sarà sempre la monoposto da battere. Ma almeno la si potrà avvicinare un po' più rapidamente. Saremo competitivi, ne sono sicuro: ma prima Todt deve completare l'organizzazione del lavoro, del team. Il potenziale l'abbiamo. È solo questione di tempo».

— È per questo ottimismo che nelle ultime due gare si è rivisto un Berger combattivo e spettacolare? La gente da noi ha detto: finalmente...

**Berger in Austria è un eroe dello sport, tanto da comparire anche nelle pubblicità petrolifere. Eppure all'ospedale universitario di Innsbruck la scorsa settimana la sua vita è stata delle più tranquille: poche visite, quasi solo dei familiari, una lettura delle ultime novità di Autosprint. E tante telefonate, molto spesso da parte di capi e tecnici Ferrari che lo tenevano aggiornatissimo sul lavoro svolto**



fotografie ORSI



«Ma io non sono mai cambiato — si inalbera, poi sorride — In Germania e in Ungheria ho attaccato perché ce n'era motivo: la mia Ferrari era in grado di combattere per una posizione. Ma quando hai una macchina inguidabile, forzare significa solo rischiare, da guadagnare non c'è niente. Se poi le cose cambiano e devo difendere un terzo posto, allora non mi tiro indietro: spingo al massimo, faccio a ruotate con Blundell anche se so che la sua Ligier ha un motore Renault infinitamente superiore al

mio. Io non riesco a fare spettacolo per lo spettacolo. Alesi è diverso: lui spinge come un disperato anche sapendo benissimo che così darà solo qualche emozione al pubblico. E questa non è una critica: Jean è veloce, velocissimo, un gran brutto compagno di team con il quale confrontarsi. Solo che siamo completamente diversi: dal modo di assettare la macchina alla tattica in pista».

— Il tuo compagno Alesi ha rinnovato il contratto con la Ferrari a tutto il 1995. Tu sei legato solo fino a fine '94 e Senna ha già

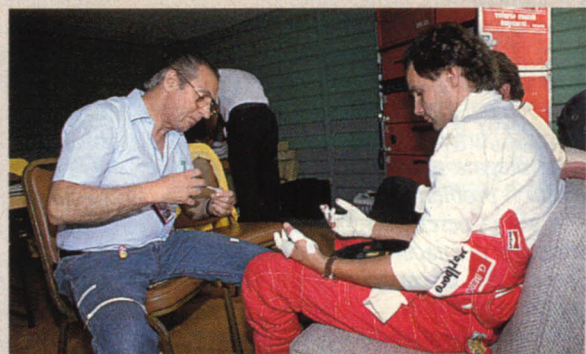
**GERHARD È UN ESPERTO DEI SUPER-RECUPERI**

**Eroe ma non per caso**

Operato al gomito domenica 8 agosto e in pista a Budapest nelle qualifiche di venerdì 13. E ora Berger potrebbe fare il bis di questa «precipitazione» (in senso ammirato, si intende) scendendo in pista a Spa già venerdì di questa settimana, a soli 11 giorni dalla seconda operazione chirurgica in anestesia totale tollerata nello spazio di otto giorni: un «mix» di droghe chimiche capace di alterare a lungo l'equilibrio fisico-psichico di un comune mortale. Ma Gerhard non è nuovo a imprese di questo genere. Nel 1989, con la Ferrari, sbatté duro al Tamburello

nel Gp San Marino del 23 aprile e rimediò traumi e ustioni terribili che lo obbligarono a una lunga degenza e quindi a un intenso programma di recupero. Ma il 28 maggio, esattamente

cinque settimane dopo l'incidente, Gerhard corse il Gp del Messico: aveva le mani fasciate e non poteva fare a meno delle cure del preparatore Willy Dungal, nella foto, ma ce la fece. ■





ridato il via al suo tam-tam proponendosi alla Ferrari, dicendo che saranno le Rosse le vetture da battere del futuro. Come vivi questa situazione?

«Beh, intanto non penso che Ayrton stia davvero proponendosi. Lui fa così: deve costantemente essere presente su tutti i possibili mercati, in tutte le situazioni che potrebbero interessarlo. E oggi come oggi Ayrton non ha grandi chance per il '94: chiusa la Williams per il veto-Prost, chiusa la Ferrari: resta aperta la McLaren, ma non so quanto gli interessi. Oppure la Benetton, ma mi risulta che recentemente Schumacher ha chiesto che il team a Senna non ci pensi neppure... E comunque non penso che davvero la Ferrari gli interessi. Se fosse quasi vincente sì, così potrebbe arrivare lui, migliorarla quel tantino di più, e passare alla storia come l'uomo che ha riportato il Cavallino alla vittoria. Ma oggi la situazione non è ancora quella che lui vuole. E poi io mi sono tutelato: ho un contratto scritto a tutto il '94, ma posso dire che se le cose non andranno del tutto opposte a come prevediamo, sarò senza dubbio con la Ferrari anche per il mondiale 1995. Quando ci accordammo chiesi e ottenni programmi a lungo termine. Il mio obiettivo è il titolo iridato: quest'anno non se ne parla; nel '94 sarà difficile, vedremo; ma nel 1995... E comunque voglio sottolineare un fatto: non mi fa paura essere compagno di Senna alla Ferrari. Lui è grande, ma so che se non mi trovassi in uno stato di inferiorità tecnica e di squadra rispetto a lui, come invece è stato in McLaren, potrei giocarmela».

— Gerhard, venerdì di questa settimana compirai 34 anni. Sei uno dei piloti più ricchi della F.1: cos'è che ancora ti fa fare questa vita? Qual è la tua molla?

«Vincere, senza dubbio — non ci pensa un secondo — E poi la Formula 1 ancora mi piace: è stressante, è faticosa, ma con un aeroplano privato ci si arrangia bene e la qualità della vita è buona. Senza aereo non ce la farei: non so come faccia Patrese, alla sua età, a muoversi solo con voli di linea o in macchina: finisci per essere in viaggio per giorni interi. In quanto ai guadagni, non ne avrei neppure bisogno. Ho una mia azienda di trasporti, la EuropaTrans, e non ho mai avuto bisogno di investire i miei guadagni delle corse. Quelli li investo in svariati modi: dall'immobiliare alle azioni, alla Borsa. Ho un'organizzazione che se ne occupa e me ne rende conto personalmente, io voglio controllare tutto. Ma quest'anno, con tutto il lavoro che c'è da fare in Ferrari, non ho quasi più tempo nemmeno per questo. Basti pensare che sulla mia barca, la Pia, quest'anno non ho passato più di dieci giorni di vacanza: quando correvo con la McLaren avevo molto più tempo libero. Ma va bene così, va benissimo. La Ferrari deve tornare in alto. A partire dal Belgio. E con me, spero...».





# Ferrari sotto torchio

Una marea di test su tutti i fronti, dall'aerodinamica al motore. Ma soprattutto alle nuove sospensioni...

**■ DIEGO FORTI**

**M**ARANELLO — Lavoro senza soste in quel di Maranello. Sotto pressione tutti, con un obiettivo ben preciso: migliorare sia le prestazioni sia il livello operativo della squadra. La fase di studio da parte di Todt sta avviandosi a conclusione, e inizia a prendere corpo la sua strategia per il rilancio. Tanto per cominciare a ognuno è stato affidato un preciso carico di responsabilità. Nessuno escluso. Barnard appariva perplesso sui tempi di realizzazione della vettura dotata del nuovo sistema di sospensioni, con tanto di bilancieri e barra di torsione, modifiche peraltro progettate da lui. John non voleva affrettare i tempi e puntava a rinviare a Monza il debutto della vettura con queste modifiche. Invece, non è stata concessa alcuna dilazione, tanto che già la scorsa settimana è cominciato il montaggio della nuova vettura, che è previsto vada in pista in questi giorni. Difficile dire se verrà, come da programma originale, portata a Spa per il Gp del Belgio di questa settimana, dove sono comunque state spedite tre monoposto analoghe a quelle utilizzate in Ungheria, tuttavia i tempi imposti da Todt sono stati rispettati. Non per questo è stato rallentato o parcheggiato il programma delle attive chiamato «step due» che ha dato ottimi risultati a Budapest. Infatti, oltre alle prove effettuate da Alesi a Fiorano la scorsa settimana e i positivi riscontri di Larini a Monza, sono stati programmati dei test (mentre questo numero di Autosprint va nelle edicole) al Mugello. Da sottolineare che sul circuito brianzolo il comportamento della vettura è comunque apparso molto più neutro e bilanciato, sia nelle curve in appoggio sia nelle chicane. Unico neo la rottura di un radiatore del circuito idraulico del sistema,

che ha costretto la squadra a fermarsi con un leggero anticipo sul previsto. Intanto è stato definitivamente parcheggiato lo sviluppo della barra idraulica all'anteriore, occasionalmente provata in Ungheria. Lavoro senza soste anche per i motoristi ai quali è chiesto di rendere affidabili nel più breve tempo possibile i propulsori con la distribuzione a quattro valvole. A breve termine sono previste poi importanti modifiche aerodinamiche, alcune funzionali al rendimento del motore (nel corso dei test a Fiorano è stata ampliata l'apertura dello sfogo d'aria del pacco radiante di destra), altre, molto significative, destinate a migliorare il carico aerodinamico del corpo vettura. È stato studiato un nuovo fondo piatto, da montare sulla vettura con le nuove sospensioni. ■

**Ferrari  
attivissima nei  
test a Monza  
ma anche a  
Fiorano e,  
prima del Gp  
del Belgio, al  
Mugello. Nelle  
prove monzesi  
Larini, sopra in  
pista con la  
F93A, ha  
collaudato il 12  
cilindri in  
versione con  
distribuzione a  
4 valvole.  
Nonostante  
qualche  
interruzione, a  
destra la  
vettura al box, i  
risultati non  
sono mancati**



LARINI COL SORRISO DOPO I TEST A MONZA

## Quattro valvole ok

Anche nel Gp del Belgio in programma questo fine settimana i motori 4 valvole, che garantiscono più cavalli degli attuali 5 valvole, saranno utilizzati solo nel corso delle qualifiche del sabato, non avendo ancora raggiunto un sufficiente livello di affidabilità. Tuttavia a Monza i due motori 4 valvole utilizzati hanno complessivamente soddisfatto. Il primo ha portato a termine con Larini 180 km nella giornata di giovedì 19 agosto, poi è stato rispedito

a Maranello per essere verificato. Successivamente, dopo che con un secondo motore era stata effettuata una simulazione di Gp conclusasi 18 giri prima del previsto, la prima unità è stata nuovamente montata sulla vettura a disposizione di Larini e ha girato per altri 300 km senza cedimenti. I test sono stati interrotti, ma per un problema al radiatore delle sospensioni attive. L'aspetto più positivo della nuova evoluzione di propulsori è la curva dell'eroga-

zione, che ha un andamento migliore e rende molto più guidabile la vettura. Le richieste dei piloti vengono esaudite sempre più spesso e il lavoro effettuato dai motoristi sull'elasticità di funzionamento dei V12 Ferrari sta dando i risultati sperati, senza penalizzare troppo la potenza massima. Chiaro che si sta lavorando per sfruttare in maniera ottimale gli elevatissimi regimi di rotazione raggiunti grazie all'adozione delle valvole pneumatiche. ■





**SENNA VERO**

di Carlo Cavicchi e Angelo Orsi

**Alla scoperta dell'asso brasiliano attraverso testimonianze inedite**

160 pagine, illustrazioni a colori

PREZZO	L. 50.000
PER I NOSTRI LETTORI	L. 45.000

COMPILARE QUESTA SCHEDA RITAGLIARLA O FOTOCOPIARLA E SPEDIRLA IN BUSTA CHIUSA INDIRIZZANDO A:

**CONTI EDITORE - VIA DEL LAVORO, 7 40068 S. LAZZARO DI SAVENA (BO)**

Si prega di non inviare denaro contante. Le offerte speciali sono riservate ai lettori residenti in Italia. NON SI EFFETTUANO SPEDIZIONI IN CONTRASSEGNO

**SCHEDA DI ORDINAZIONE**

Vi prego di inviarmi il volume all'indirizzo e per l'importo sottoindicato (comprese le spese di spedizione)

Ho pagato anticipatamente con la seguente modalità

- ASSEGNO CIRCOLARE
- VAGLIA POSTALE
- ASSEGNO BANCARIO
- CONTO CORRENTE POSTALE N. 244400

Intestato a **Conti Editore S.p.A. - Via del Lavoro, 7 40068 San Lazzaro di Savena (BO)** (è obbligatorio indicare la causale del versamento)

TITOLO			
<b>SENNA VERO</b>			
CODICE	PREZZO	Q	IMPORTO L.
<b>3102037</b>	<b>L. 45.000</b>		

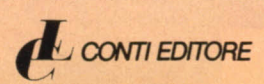
COGNOME \_\_\_\_\_

NOME \_\_\_\_\_

INDIRIZZO \_\_\_\_\_

CAP \_\_\_\_\_ CITTÀ \_\_\_\_\_

PROVINCIA \_\_\_\_\_



PROVE A FIORANO CON ALESI

**Per la F93A nuovo limite**

Il Cavallino la scorsa settimana si è sdoppiato: mentre Alesi sviluppava le sospensioni attive a Fiorano, Larini portava avanti lo sviluppo del motore con la testa a 4 valvole a Monza. Il lavoro è stato proficuo su entrambi i fronti: Jean ha segnato il nuovo limite della F93A portandolo a 1'02"60 con un motore ormai logoro, sot-

toposto a uno sforzo elevatissimo visto che c'erano 33 gradi. Il francese ha coperto in tutto 116 giri, una distanza superiore a un Gp senza che si siano manifestati problemi alle attive riviste dalla Marelli dopo che sono state allargate le prese d'aria per il raffreddamento dell'impianto idraulico. A Monza, intanto, Larini ha strappato il sorriso ai motoristi: nella simulazione del Gp con il propulsore a 4 valvole ha stabilito il miglior tempo in 1'25"29 che è inferiore a quello ottenuto da Mansell l'anno scorso (1'26"119) mentre con soli 50 litri di benzina è sceso a 1'24"04. Il venerdì i test sono stati interrotti per un trafilaggio d'olio da un radiatore delle attive. Il motore usato nella simulazione del giovedì è stato portato a Maranello nella notte per essere poi rimontato sulla F93A il giorno dopo. Larini è parso soddisfatto anche delle nuove gomme Goodyear tipo AA. In pista anche la Sauber (1'25"4 con Wendlinger in condizioni gara e 1'24"4 in condizioni da qualifica con Lehto) e la Scuderia Italia: 1'26"51 con Badoer e Alboreto.

**A Monza oltre alla Ferrari c'era anche la Sauber, a fianco. Il team ha provato con Lehto e Wendlinger, ottenendo buoni rilievi cronometrici. Per la Lola della Scuderia Italia, sotto a sinistra, i collaudi con Alboreto e Badoer non hanno apportato sostanziali miglioramenti alla situazione...**

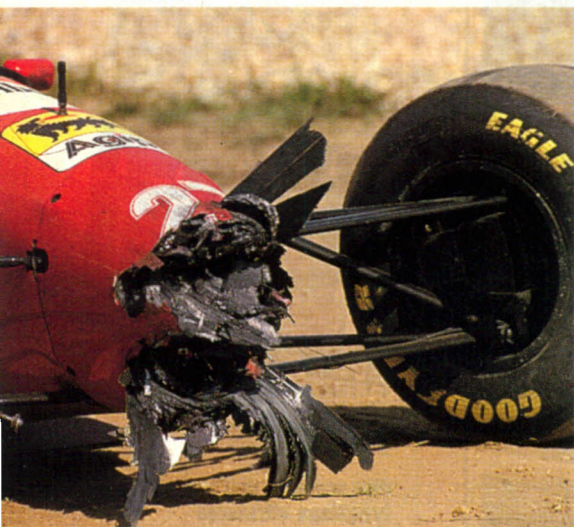


fotografie COLOMBO





PHOTO4



**U**na gara davvero brutta quella ungherese. Del resto, quello di Budapest è un circuito che non mi è mai piaciuto. Certo, pensavo di prendere qualche punto, senza farmi assolutamente illusioni per il podio. Tutto sommato, visti i problemi che hanno avuto altri piloti, vedi Senna e Schumacher ma anche Prost, magari si poteva ottenere anche un risultato importante. Berger, del resto, lo ha dimostrato. Purtroppo io ho avuto un incidente. Un incidente incomprensibile. Fittipaldi è generalmente un pilota difficile da superare e questo mi va bene, mentre assolutamente non è vero, come ha detto lui, che io pretenda che gli avversari si spostino per farmi passare. I sorpassi li ho sempre effettuati senza regali da parte di chi avevo davanti. A Budapest, potevo superare Fittipaldi perché aveva commesso un errore

nella grande curva che immette sul rettilineo. In più avevo le gomme nuove, mentre lui non le aveva cambiate e risultava in difficoltà. Quando mi sono affiancato alla sua monoposto mi ha dato una ruotata, rompendomi il cerchio posteriore destro. Non sono più stato in grado di controllare la vettura né di mantenerla in pista. Sono così volato contro il guard rail, senza la possibilità di fare nulla. Ho sbattuto di muso, ricevendo un brutto colpo di frusta al collo. La botta, insomma, l'ho sentita. Tanto che subito dopo essere uscito dall'abitacolo mi sono ritrovato a terra privo di sensi, a causa del contraccolpo ricevuto sbattendo. Quando stacchi le ruote da terra e cominci a volare non perdi velocità e arrivi a sbattere contro gli ostacoli, in questo caso il rail, praticamente in pieno. Credetemi, quella di Budapest è stata una brutta bot-

# Futuro in... a

ORSI





ta e, quel che è peggio, inutile. Infatti, io non sono uno degli avversari dai quali Fittipaldi deve guardarsi direttamente. Aveva una vettura molto competitiva e il lavoro effettuato dalla sua squadra in Ungheria risultava davvero di ottimo livello. Poteva puntare a un risultato utile per il team e invece ha sbattuto. Avere un pilota come lui è una disgrazia per una squadra come la Minardi. Questa scuderia ha bisogno di piloti intelligenti, che lottino senza quartiere con gli avversari alla loro portata non con quelli dei top team. E pensare che avevo effettuato il cambio gomme al momento giusto e la vettura andava bene. Ero partito per disputare una gara da «martello», senza cioè cercare giri super veloci, ma con la volontà di arrivare in fondo a un passo sostenuto e senza cedimenti. Non volevo certo prendere rischi extra, ma solo mettere in atto



COLOMBO

**Alesi in pista e a cavalcioni del rail dopo l'incidente con Fittipaldi all'Hungaroring. Il pilota della Ferrari è anche svenuto dopo la collisione con il pilota della Minardi. E che non sia stata una botta da poco lo dimostrano i... segni della battaglia sulla F93A che ha picchiato all'esterno della curva numero 1**



il piano concordato nel briefing che prevedeva due cambi gomme e una gara regolare in grado di farmi guadagnare il podio nel caso le cose fossero girate bene. Sino al momento dell'incidente ero davvero contento di come stavo correndo. Le cose avevano del resto preso ad andare nella maniera giusta sin da sabato. Venerdì, invece eravamo un po' fuori come assetto. Il lavoro che adesso ci aspetta è molto complicato. Stiamo mettendo a punto un telaio nuovo. Non sappiamo se sarà ultimato in tempo per Spa. Di sicuro per il Gp del Belgio sarà possibile approntare una sola vettura nuova, e questa sarà sicuramente affidata a Berger. Lui ha un contratto di prima guida, mentre io sono la seconda. La situazione attuale è la dimostrazione di questo stato delle cose, infatti il piano generale prevede che la nuova monoposto se verrà ultimata in tempo, sia a disposizione di Gerhard. È sempre stato così, se c'è una novità il primo ad averla è Berger. Per quanto riguarda il mio compagno di squadra il problema che ha al gomito è davvero una disgrazia. Dentro l'abitacolo diamo sempre delle gran gomitate contro le pareti della scocca e probabilmente l'inflammatione è stata originata da questi colpi. Speriamo che Gerhard si riprenda nella maniera migliore. Tra l'altro ha la sfortuna di essere alto e, inevitabilmente, nelle monoposto di oggi si trova più sacrificato di noi piloti «piccolini».

**P**er Spa sto preparandomi alla grande. Il nuovo software che abbiamo utilizzato a Budapest ha reso molto meno critica la messa a punto e trovare l'assetto risulta più semplice. Il sistema di controllo delle attive ora non richiede le informazioni agli accelerometri, che spesso «impazzivano», e finalmente la vettura fa quello che chiediamo. Sono contento di andare a Spa, anche se penso che non ci sarà una vettura evoluzione per me. È una pista in cui ho sempre disputato delle belle gare e sono sicuro di poter fare un grande Gp. Mi sto super allenando, anche fisicamente. Sì, credo che usciranno fuori dei buoni risultati. Dopo c'è Monza, altra pista che mi piace. L'anno scorso, in qualifica, l'ho anche dimostrato. Peccato che in gara un problema alla pompa della benzina mi abbia fermato dopo appena 5 giri. Prometto che quest'anno regalerò sia delle gran qualifiche sia una gara coi fiocchi. Do appuntamento ai tifosi alla curva Ascari: è quella in cui mi sento di dare spettacolo...

**LUXOTTICA** ★★



**USA IL CERVELLO FATTI UN LIBRO**



**PILOTI CHE GENTE**  
 di Enzo Ferrari  
 L'edizione aggiornata dell'opera fondamentale dedicata da Ferrari all'automobilismo mondiale, ai piloti di ieri e di oggi  
 464 pagine. Oltre mille illustrazioni e documenti d'epoca.

PREZZO	L. 90.000
PER I NOSTRI LETTORI	L. 80.000

COMPILARE QUESTA SCHEDA  
 RITAGLIARLA O FOTOCOPIARLA  
 E SPEDIRLA IN BUSTA CHIUSA INDIRIZZANDO A:  
**DIVISIONE LIBRI**  
**CONTI EDITORE - VIA DEL LAVORO, 7**  
**40068 S. LAZZARO DI SAVENA (BO)**

Si prega di non inviare denaro contante.  
 Le offerte speciali sono riservate ai lettori residenti in Italia.  
 NON SI EFFETTUANO SPEDIZIONI IN CONTRASSEGNO

**SCHEDA DI ORDINAZIONE**

Vi prego di inviarmi il volume all'indirizzo e per l'importo sottolineato (comprese le spese di spedizione)  
 Ho pagato anticipatamente con la seguente modalità

ASSEGNO CIRCOLARE  
 VAGLIA POSTALE  
 ASSEGNA BANCARIO  
 CONTO CORRENTE POSTALE N. 244400

infestato a **Conti Editore S.p.A. - Via del Lavoro, 7**  
**40068 San Lazzaro di Savena (BO)**  
 (è obbligatorio indicare la causale del versamento)

TITOLO			
PILOTI CHE GENTE			
CODICE	PREZZO	Q.	IMPORTO L.
3102021	L. 80.000		

COGNOME \_\_\_\_\_

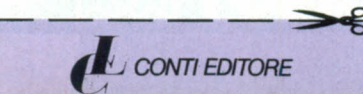
NOME \_\_\_\_\_

INDIRIZZO \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

CAP \_\_\_\_\_ CITTÀ \_\_\_\_\_

PROVINCIA \_\_\_\_\_



**FORMULA UNO**  
**ULTIME NOVITA'**

**Renault V12**  
**al banco!**

Mentre la Régie ha effettuato i primi test del nuovo motore, la Lotus sta trattando con la Mugen per avere la fornitura dei 10 cilindri  
 E la Footwork guarda alla Lamborghini...



Bernard Dudot (foto AMADUZZI)

**DIEGO FORTI**

**D**a due settimane, come risulta ad Autosprint, sta girando, al banco un propulsore Renault 12 cilindri. Non solo: sono già stati ordinati significativi quantitativi di parti fondamentali di questo propulsore, come pistoni e alberi motore. Non c'è dunque solo una evoluzione dell'attuale 10 cilindri nel futuro della Regie che, come già l'Honda, deve essere giunta alla conclusione che per arrivare a un incremento delle potenze, stante il regolamento attuale convalidato sino al 2001, la strada da seguire è quella di un più elevato regime di rotazione. Una cosa ottenibile principalmente frazionando il più possibile il propulsore. In un certo senso il varo del V12 spiega la retromarcia della Renault di fronte alla proposta di passare nel 1999 a motori massimo 6 cilindri di 2500 cc. L'idea del V6 sposata anche dalla Ferrari aveva più che altro la funzione di alzare una cortina di fumo sul progetto relativo al 12 distraendo le attenzioni della concorrenza. In ogni caso non è escluso che il 12 cilindri possa assumere un ruolo determinante nella strategia della Casa francese per quello che riguarda le squadre che utilizze-

ranno nella prossima stagione i suoi propulsori. Potrebbe esserci infatti un team con il 12 e uno o due con i collaudatissimi 10. L'ipotesi è interessante e tutt'altro che peregrina anche se è prematuro definire gli esatti confini della vicenda. Rimanendo nel campo dei motori per il 1994 si è aperta la caccia al nuovo Ford che sarà più basso, ma più lungo degli attuali Hb. Con la Benetton

in procinto di passare ai Renault i V8 Ford ultima generazione sono decisamente stimolanti. Va avanti poi la trattativa fra la Lotus e la Mugen e in molti giurano che l'accordo sia già stato siglato. Non è sicuramente un caso che Jackie Oliver si sia interessato ai V12 Lamborghini. Probabilmente è cosciente che la Footwork sta per perdere gli attuali 10 cilindri.

CON UN PULSANTE SUL VOLANTE  
**Start programmato**  
**per la Benetton**

Le partenze che non avvengono a dovere preoccupano non solo la Williams ma anche la Benetton. Il team italo-inglese ha infatti messo a punto per Spa un sistema di partenza programmata analogo a quello realizzato dalla Williams e che controlla automaticamente frizione e l'inserimento delle marce al momento della partenza. In pratica Schumacher all'apparire del verde dovrà limitarsi a spingere assieme all'acceleratore un pulsante sistemato sul volante. Da quel momento in poi la vettura farà tutto da sola con l'antispin ad impedire che le ruote slittino per eccesso di gas e le centraline elettroniche attivate dal pulsante sul volante e sovrintendere al controllo della trasmissione. Pur avendo lanciato questo sistema, la Williams non pare invece intenzionata ad utilizzarlo, stante i deludenti risultati sin qui ottenuti soprattutto da Prost al via dei Gp. Peraltro la squadra di patron Frank la scorsa settimana ha lavorato solo con una Fw15 in versione passiva, in evidente proiezione '94. Sulla vettura si sono alternati Hill e il test driver Coulthard. Due giorni di test a Silverstone anche per la McLaren con Hakkinen. Il lavoro si è concentrato sulle attive, senza più barra antirollio ma con le quattro ruote controllate in maniera indipendente tra loro, già viste in Ungheria.



**FORMULA UNO**  
**VERSO L'UNIONE**

# Sorelle d

Scuderia Italia e Minardi vogliono dare vita a un solo superteam. È un progetto del quale si parla da tempo. Ecco su quali basi e con che probabilità di successo potrebbe avvenire questa clamorosa... fusione a freddo

**■ DIEGO FORTI**

**S**cuuderia Italia e Minardi stanno lavorando per dar vita a una fusione e diventare un team solo, con grosse ambizioni. È una buona idea? Può funzionare? Le fusioni in F. 1 non sono di casa. In uno sport caratterizzato da individualismi esasperati e gelosie... stellari, mettere insieme «teste» e uomini non è cosa facile. Eppure, in questo caso, il mix appare interessante. Da una parte c'è la Minardi, che dal punto di vista tecnico offre ogni forma di garanzia. La factory è ben strutturata e la vettura che scende in pista quest'anno ha mostrato sinora una

competitività davvero sorprendente. Per di più è già pronta per il prossimo campionato, visto che non basa i suoi risultati sulle sofisticazioni elettroniche, vietate a partire dal 1994. In pratica non deve rinunciare al suo potenziale, cosa cui saranno invece costrette Williams, Benetton e McLaren. Ma il team faentino ha un problema grosso: si deve scontrare ogni giorno con difficoltà di budget. Costretto a economie di tutti i generi, Minardi non può portare avanti un adeguato programma di sviluppo e potrebbe anche essere costretto a fermarsi. A Faenza sono ben consapevoli che sen-

za soldi non si possono fare salti di qualità. Dall'altra parte c'è la Scuderia Italia. Sta vivendo una stagione disastrosa, come risultati e dal punto di vista tecnico. La joint-venture con la Lola è risultata un vero fallimento. E non certo per colpa della Scuderia, che ha mostrato una sua solidità, non disgregandosi nemmeno di fronte a mancate qualificazioni e a distacchi abissali, che avrebbero demoralizzato chiunque. Ma tant'è che il 1993 del team è al limite della «vergogna». Per poter continuare, il patron della squadra, Lucchini è consapevole di dover trovare un partner di-



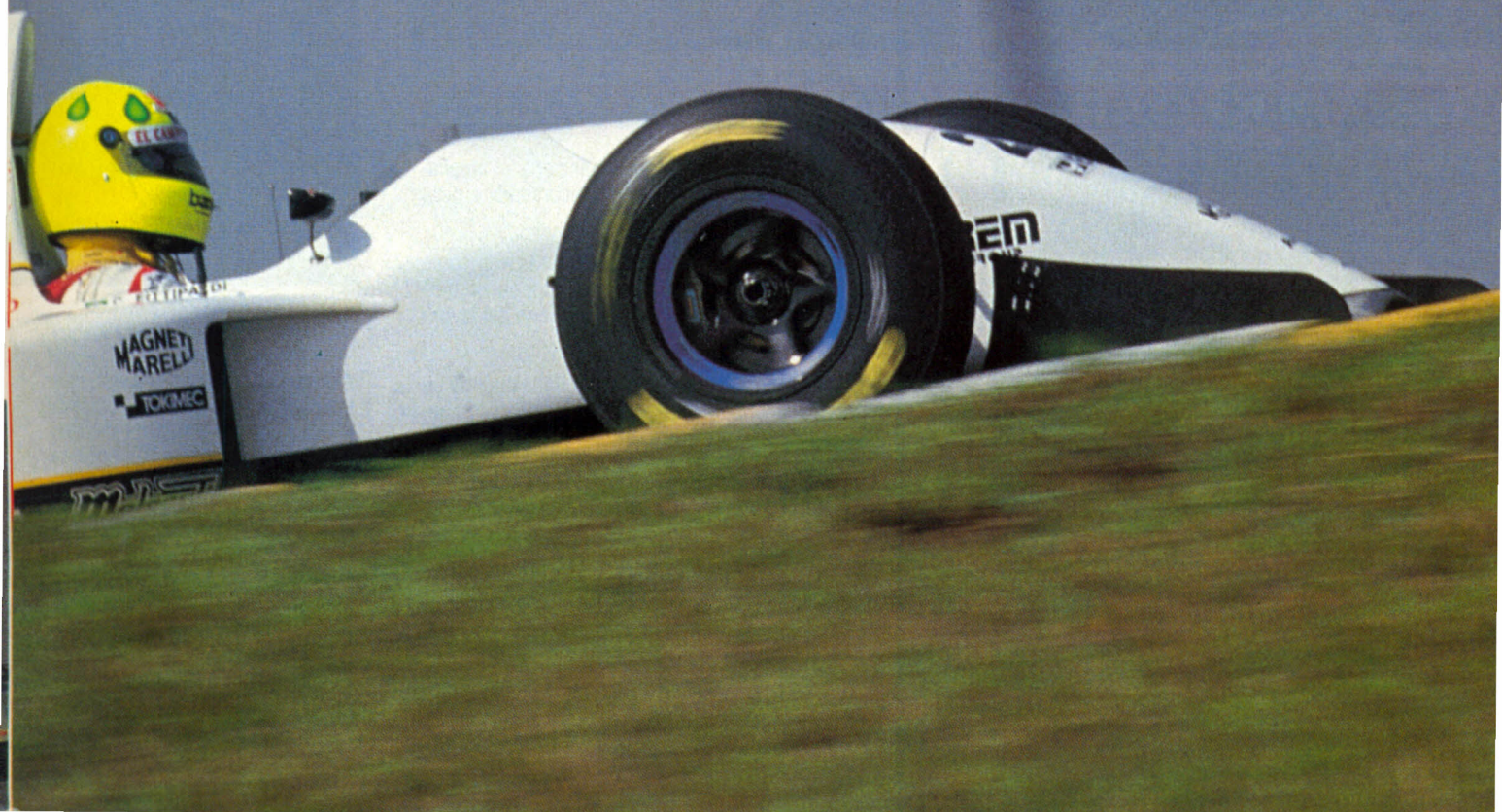


# Italia

verso dalla Lola. In alternativa ha una sola possibilità: chiudere la squadra e conseguentemente perdere la faccia. Davvero difficile pensare a un capitano di industria come Lucchini disposto a gettare la spugna e arrendersi: un Beppe Lucchini che molla sarebbe una delusione davvero grave. Ha sempre sostenuto di pensare alla F. 1 in chiave manageriale, smentendo con i fatti che l'operazione fosse solo un giochino personale. Tanto da essere sempre riuscito a far tornare i conti della squadra. Chiudere al termine di questa stagione sarebbe come ammettere la sconfitta e,

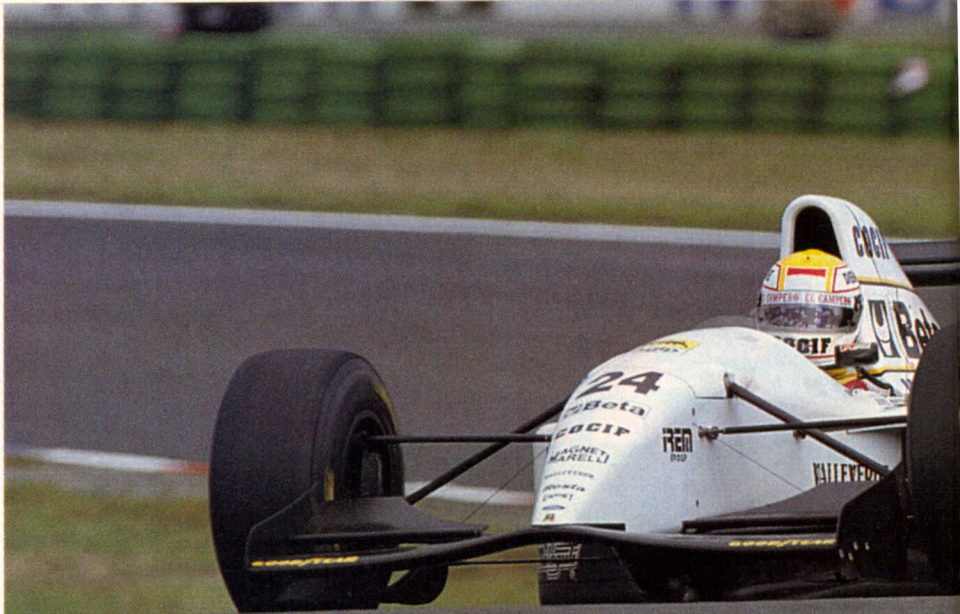
quel che è peggio, di aver versato dei soldi a fondo perduto. Ma patron Beppe, sino ad ora, pur se defilato e prudente ha mostrato di non avere paura. Era pronto a spendere dei soldi, con l'ingaggio di Sergio Rinland e il rifacimento di mezza vettura se solo Eric Broadley si fosse dichiarato disponibile ad aprire le porte della Lola al progettista argentino. Ma questo non è avvenuto. A Lucchini, in ogni caso, non mancano i capitali e nemmeno il coraggio per puntare agli obiettivi che si era prefisso al momento di fondare la Bms-Scuderia Italia: buoni risultati sportivi con un bilan-

cio sano. Associarsi con Minardi è oggi la mossa più valida fra quelle possibili per Lucchini. Può infatti unirsi con un partner che ha dimostrato in pista di avere una buona vettura e un eccellente staff tecnico: ovvero i risultati positivi sono a portata di mano. Non solo, ma è in grado di convogliare sulla scuderia faentina un contributo finanziario, di credibilità e uomini, tale da far quadrare tutti i bilanci. Assieme a Minardi e con un investimento minore di quello sostenuto quest'anno nella collaborazione con Lola, Lucchini può in sostanza diventare proprietario di una fetta del





team faentino, con l'ambizione di puntare a quei risultati che sono il centro dei suoi desideri. Certo Lucchini, come detto, potrebbe chiudere, ma se ha avviato le trattative con la Minardi è perché ha ben chiaro in mente un piano di riscatto dell'amara stagione 1993. Un bresciano del suo peso che molla... Non ci crede nessuno! E Minardi? Orgoglioso e ribelle, sa di avere un gioiello in mano: perché non associarsi? Perché è consapevole che con Lucchini può arricchire la squadra che ha fondato e nella quale ha investito tutte le sue risorse e le sue energie. Di vanità si può morire e Giancarlo lo sa. Meglio lottare in consiglio di amministrazione con un socio sicuramente onesto, competente e appassionato come Lucchini che combatterà la quotidiana battaglia per la sopravvivenza. Di certo, mettendosi assieme, Scuderia e Minardi possono dar vita a un polo forte e credibile, destinato non solo a salire nella scala dei valori della F. 1 ma anche a raccogliere il consenso dell'Italia imprenditoriale e sportiva. In un momento in cui gli sponsor scarseggiano, le conoscenze e il prestigio degli uomini di Brescia verrebbero a integrarsi con la simpatia, la dinamicità e i buoni risultati faentini. Chi si tirerà indietro dovrà giustificarsi non solo con la sua coscienza, ma anche con gli appassionati. ■



Uno che conosce bene i due ambienti è Pierluigi Martini. Sopra, il pilota al volante della Minardi durante il Gp di Germania, sotto nel '92 con la Dallara della Scuderia Italia. Un altro punto in comune fra le due squadre è il motore Ferrari, sotto a sinistra. La Minardi l'ha avuto, la Scuderia Italia ne dispone in questa sua difficile stagione



COLOMBO



ORSI



**COSA**

**COSA PUÒ DARE LA SCUDERIA ITALIA**



COLOMBO

- 1** Consolidamento della situazione finanziaria e ampliamento del budget e delle possibilità economiche della squadra.
- 2** Uomini validi per la gestione sia del team inteso come azienda, sia dell'attività sportiva vera e propria, soprattutto per quello che riguarda l'organizzazione del lavoro in pista.
- 3** Credibilità del gruppo Lucchini, tanto in Italia quanto all'estero, a supporto di qualsiasi attività o accordo si andasse a effettuare.
- 4** Ampliamento delle relazioni con gruppi industriali e aziende che possono essere interessati alla F.1. Sia per ottenere un supporto tecnico (ad esempio dall'Agip) sia per ottenere sponsorizzazioni (Gruppo Philip Morris).
- 5** Consolidamento dei rapporti con la Ferrari e con tutte le strutture del mondo dell'automobilismo sportivo, con un'inevitabile aumento del peso politico.
- 6** Il contratto, pluriennale, di un pilota giovane ed interessante come Badoer.

- 1** Ha una struttura tecnica adeguata e competente e gli ingegneri Aldo Costa e Gustav Brunner si sono integrati in maniera molto positiva. Brunner, in questi anni, ha maturato una buona esperienza lavorando su progetti che tenevano conto di motorizzazioni alternative fra loro (dall'8 cilindri Ford, al 10 Ilmor, ai 12 Lamborghini e Ferrari).
- 2** Dispone di una vettura già in regola con le norme 1994 e che, pur in presenza di monoposto dotate di sospensioni attive e motori comunque più potenti, sta rivelandosi molto interessante e competitiva.



PARERI POSITIVI DAGLI ADDETTI AI LAVORI

# Quel matrimonio s'ha da fare...

Il mondo della F.1 giudica in maniera positiva la possibile fusione fra Scuderia Italia e Minardi, come provano le dichiarazioni che leggete di seguito. Dal punto di vista tecnico la vettura attuale garantisce un'ottima base ed è facile ipotizzare l'arrivo di una versione ancora più evoluta del motore Ford,

magari l'ultimo step. Gli unici dubbi riguardano il possibile scontro di personalità fra Minardi e Lucchini. Tuttavia i due hanno la saggezza sufficiente per integrarsi e completarsi a vicenda, con Lucchini a coordinare le strategie generali e Minardi a sovraintendere alla gestione tecnico sportiva del team.

## FLAVIO BRIATORE

Team manager Benetton

«Potrebbe essere positivo. Difficile però mettere d'accordo interessi non sempre confluenti. Ma se l'obiettivo è comune le cose possono funzionare e dare stabilità alla squadra. Unendo le forze e, soprattutto, facendo confluire gli sponsor in un unico team, Minardi e Lucchini possono consolidare la loro posizione e fare delle buone cose,

con un ulteriore salto di qualità».

## JEAN TODT

Team manager Ferrari

«È sempre difficile parlare di altri team ma credo che il potenziale che potrebbe venire da questa unione sia elevato. Minardi dispone di una buona vettura e la Scuderia ha degli uomini validi. In ogni caso, anche per noi, è importante che in Italia ci sia un altro team di alto livello oltre alla Ferrari».

## FRANK WILLIAMS

Proprietario Williams

«Una eventuale fusione avrebbe un aspetto negativo: si verrebbe a perdere una squadra. Però, tenuto conto della attuale recessione mondiale, sarebbe un'ottima soluzione perché permetterebbe la sopravvivenza di almeno uno dei due team, facendolo anche crescere di livello. La Minardi, con pochi soldi, quest'anno è andata veramente molto bene. Con mezzi maggiori può crescere ancora. Inoltre, con una squadra in meno ad attingere al mercato degli sponsor italiani, credo che sarà più semplice mettere assieme un buon budget».

## KEN TYRRELL

Proprietario Tyrrell

«È un momento difficile per tutti noi che lavoriamo nel mondo dell'automobilismo e qualsiasi iniziativa che serva a tirare avanti, a migliorare le proprie condizioni, va vista con favore. Minardi e Scuderia sono due squadre con una buona reputazione in F.1 e sicuramente non riesco a pensare ad altri due team in quello che voi chiamate Circus — un termine che a me non piace — che potrebbero trovare punti in comune per unire le proprie forze. Magari nascerà una tendenza, ma l'unica cosa

che ci trovo di male è che il numero delle monoposto al via scenderà a 24, mentre io personalmente ne vorrei almeno 26. Spero comunque che l'arrivo della Pacific riequilibri la situazione».

## DANIELE AUDETTO

Direttore generale Lamborghini Engineering

«Difficile mettere insieme due personalità come quella di Lucchini e Minardi. Sono entrambi due leader. Non credo che siano disponibili a vivere uno in suditanza dell'altro. Tuttavia, se dovessero dividersi i compiti con chiarezza l'operazione potrebbe diventare davvero interessante. Con Lucchini in un ruolo di supervisione, stile Ferrari per intenderci, e con Minardi investito di pieni poteri nella gestione tecnico-sportiva, la squadra avrebbe tutte le caratteristiche per essere una alternativa a Maranello. Un accordo con i ruoli ben definiti sarebbe veramente interessante anche per equipaggiare le loro vetture con i nostri motori Lamborghini».

## GÉRARD LARROUSSE

Proprietario Larrousse

«Credo che se l'eventuale fusione tra la Minardi e la Scuderia Italia permetterà di salvare almeno una squadra in più, sarà sicuramente una cosa positiva per tutta la Formula 1. D'altra parte, non bisogna neppure dimenticare che una simile operazione non è mai semplice né indolore. Dal punto di vista finanziario poi, e parlo a livello generale senza fare nessun riferimento alle squadre in questione, si può essere portati a pensare che associando due squadre si ottiene naturalmente un budget doppio. Spesso però si possono raddoppiare anche i debiti...».

## PUÒ DARE MINARDI



AMADUZZI

**3** La factory allestita da Giancarlo Minardi è in grado di realizzare una monoposto, ma anche qualsiasi altro tipo di vettura, a ciclo completo. La struttura dispone infatti di tutte le attrezzature e tecnologie necessarie sia per la realizzazione dei modellini, vedi ad esempio la Jobs, che per la «cottura» delle scocche, con un'autoclave in grado di ospitare un intero telaio. Minardi si è anche dotato di attrezzature per il controllo qualità sia delle parti metalliche sia dei metalli che dei compositi.

**4** Una imponente serie di dati di galleria del vento e notevoli studi effettuati dai suoi uomini nella galle-

ria di Casumaro. Informazioni e ricerche fondamentali in prospettiva.

**5** Vanta un bottino di punti iridati interessante (7 al momento) che lascia presagire una collocazione entro i primi dieci del mondiale, con tutti i vantaggi economici che da questo derivano: trasporti gratuiti, diritti televisivi, montepremi.

**6** Capacità di progettazione differenziata. Uomini e struttura possono pensare anche a vetture di F.3000 o F.3, oltre che guardare alla Indycar. Brunner, non va dimenticato, ha progettato una vettura per gli Usa quando era in Ferrari.





**F.INDY**

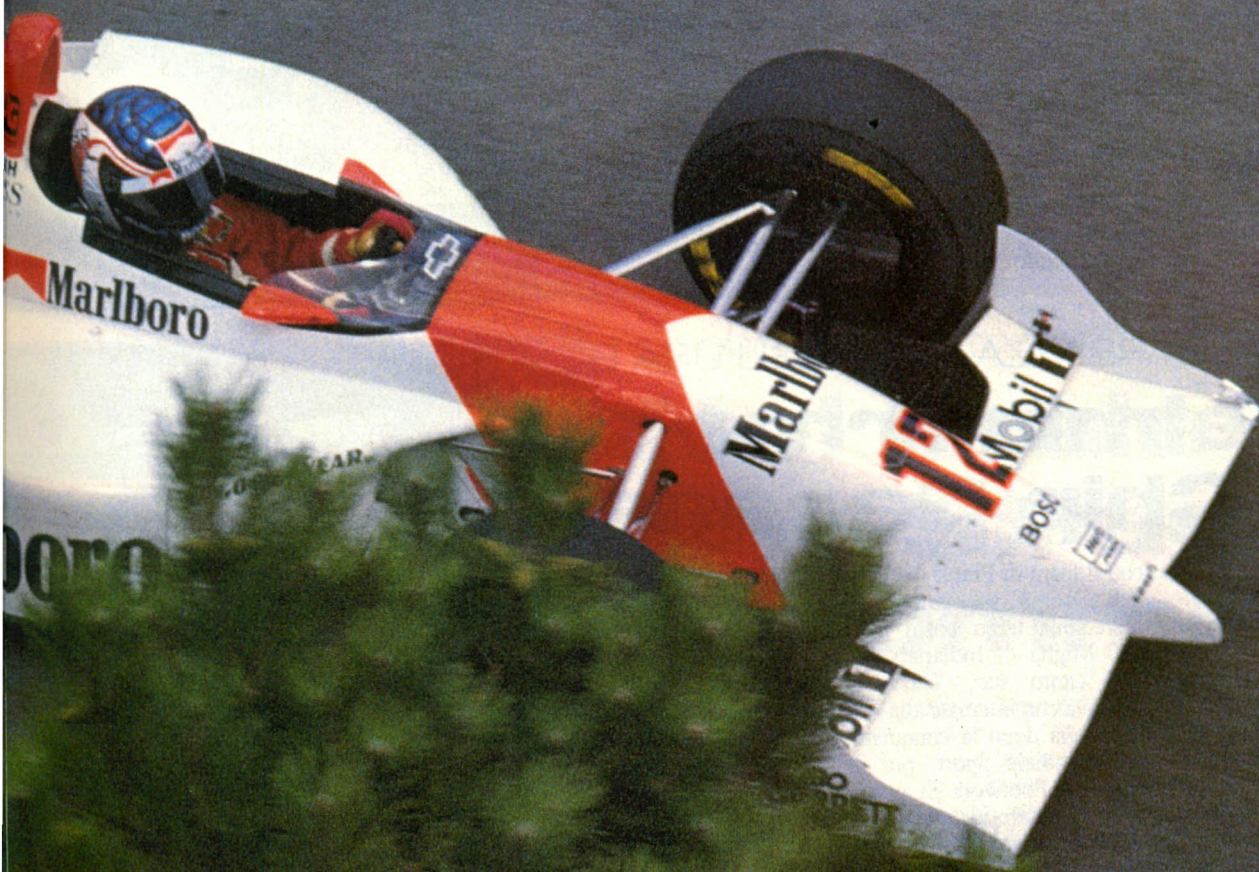
GARA A ELKHART LAKE

# Sulle Tracy del Leone

Il giovane canadese pareggia con Mansell il conto delle vittorie: quattro per uno. Ma Nigel, secondo, sembra pensare ormai solo al titolo...

**ALBERTO ANTONINI**





**D**omenica 22 agosto il sole stava uscendo dal segno del Leone. Ma lo Zodiaco c'entra poco: mentre si prepara alla volata finale, il campionato IndyCar '93 è ancora, anzi più che mai, targato Mansell; ma non il Nigel arrebbante, da inseguimenti disperati che la F.1 ci aveva fatto conoscere non più tardi di due anni fa. Stavolta è un Mansell lucido, che a un passo dal titolo d'oltre Oceano sa perfettamente di avere due avversari distinti. Uno in classifica, Emerson Fittipaldi, e uno in pista, Paul Tracy. E mentre controlla il vantaggio che ha sul primo — salito a 31 punti, con quattro gare ancora da disputare — lascia sfogare il secondo, che sta esplodendo tutto il suo potenziale. La fotografia del campionato è tutta qui: e la copia in scala è stata la gara di Road America a Elkhart Lake, su uno dei tracciati più amati dagli americani. Mansell e Tracy in prima fila al via, col canadese in pole; Paul che se ne va appena

**Ormai è lui l'asso di casa Penske, ma anche con l'en plein di 22 punti a Road America Paul Tracy non ha raggiunto il compagno di team Fittipaldi, alle spalle di Mansell in classifica**



sventola la bandiera verde, con il Leone che controlla il gruppo degli inseguitori. Su cinquanta giri di gara, Tracy ha mollato il comando solo in uno, per il gioco dei pit-stop. E con il punto per la pole position e quello per il maggior numero di giri in testa, sommati ai venti per il successo, ha fatto tutto il possibile per rimontare in un campionato compromesso, forse irrimediabilmente, nelle prime fasi. Ma dietro a un Mansell sempre più lanciato, in classifica generale c'è ancora lui, Emerson; ormai in ombra rispetto al giovane compagno di squadra ma aiutato dalla sorte a Road America, in una gara in cui da tener d'occhio erano soprattutto i consumi. In prova, Ford e Chevy non riuscivano a fare più di un miglio e mezzo a gallone di metanolo contro le 1,85 miglia richieste dalla tabella di marcia ideale. Tutti hanno sperato nelle bandiere gialle e le bandiere gialle sono arrivate; ma alla fine, in un crescendo di colpi di scena, Mario Andretti e Arie Luyendyk hanno ceduto di colpo la posizione. E «Fitti», risalito fino al quinto posto dopo una corsa incolore, ha incamerato qualche altro punto per sperare.

**RE DEGLI OVALI.** E Mansell? Che si dovrebbe dire di questo Nigel apparso stranamente remissivo, quasi «ragioniere»? Intanto, che sembra averci preso gusto a sovvertire le previsioni. Ha vinto quattro volte, sì, ma su un circuito cittadino e tre ovali. Neanche uno stradale (i circuiti «normali», all'europea). Su queste piste, evidentemente, la sua Lola non può attualmente competere con le Penske-Chevy, di cui si dice che stiano già provando alcune componenti del motore versione «D». Per cui Mansell ha tirato un po' i remi in barca controllando la gara e concludendo davanti al solito Rahal, che spunta sempre chissà da dove, al solito Boesel, sempre all'attacco, al solito Fittipaldi e... a Eddie Cheever, tornato finalmente a correre, non con il team Turley, dal quale si era separato bruscamente, ma con la vettura sinora guidata da Lyn St. James. Questo fine settimana di nuovo in gara, sulle strade di Vancouver, in Canada. Tracy giocherà in casa contro un brasiliano, Fittipaldi, e un britannico, Mansell. Eh, già, a contendersi il titolo non c'è neppure uno yankee...



WARWICK E BARBAZZA VICINI AGLI USAE...

## Gugelmin firma con Chip Ganassi

**ELKHART LAKE** — Brasile, Germania, Inghilterra, Italia: anche se a non tutti nell'ambiente la cosa fa piacere, il mondo della IndyCar è sempre meno americano e sempre più internazionale. Un altro tassello è andato a posto con Mauricio Gugelmin. Il brasiliano, ex pilota di Leyton House e Jordan in F.1, ha concluso un accordo con il team di Chip Ganassi, quello in cui corre anche il poleman di Indianapolis Arie Luyendyk, e potrebbe affiancare l'olandese già dalla gara del 12 settembre a Mid-Ohio. Mauricio seguiva da tempo la via americana, come alternativa a un Circus che nelle ultime stagioni gli aveva dato ben poche soddisfazioni; e sta trascinando con sé anche il connazionale e... omonimo Mauricio Sandro Sala, che fonti brasiliane accreditano come il prossimo pilota Indy. Ma non è finita: a Elkhart Lake si sono visti anche Fabrizio Barbazza, appiedato dalla Minardi a metà stagione, e Derek Warwick. Il monzese non è nuovo alla serie Usa, avendo corso nell'87

con il team di Frank Arciero nell'anno in cui ottenne un incredibile terzo posto alla 500 Miglia di Indianapolis. Dal canto suo, Warwick pensava con interesse alla IndyCar già dopo la conquista del mondiale Sport; poi il contratto Footwork gli aveva fatto cambiare idea, ma evidentemente per il '94 è ancora tutto da discutere... Con un potenziale di ascolto che raggiunge novanta paesi del mondo e oltre 400 milioni di telespettatori, il campionato a stelle e strisce è ormai una

ghiotta alternativa alla F. 1. Ogni gara può contare ormai su una decina almeno di piloti extra-Usa (nell'appuntamento precedente, a Loudon, erano addirittura dodici su 29!). E se la Fisa pensa di realizzare una pista ovale a Berlino (come leggete in altra parte di questo giornale) arriva a fare da contraltare la notizia del progetto Toyota, per realizzare uno speedway in Giappone. Crisi o non crisi, le due realtà dell'automobilismo mondiale si contendono ogni spazio.



**Il pit-stop anticipato di Mansell, in alto, non è servito contro Tracy, sorridente sul podio con la moglie. Qui sopra Raul Boesel, come sempre aggressivo, mentre Fittipaldi, a destra, ha corso di rimessa. A sinistra Rahal e Johansson: Bobby ha rimontato bene fino al podio, lo svedese è tornato in gara dopo essere stato trainato ai pit**





ORSI

SUTTON DPPI

LA CRONACA □ TRA DUELLI E FORATURE

# Nel finale una Strage di gomme

**E**LKHART LAKE — Una pista lunghissima, strettina, che si snoda in mezzo ai boschi del Wisconsin e culmina in un rettilineo da 320 all'ora: quando le 29 monoposto si schierano, qualcuno guarda il cielo un po' preoccupato. Subito c'è una falsa partenza ed escono le bandiere

gialle (forse è tattica per ridurre i consumi...); dietro la pace-car, la Lola Chevy di Sullivan manda segnali di fumo come un pellerossa. Al «vero» via Tracy scatta bene davanti a Mansell e Andretti; seguono Boesel, Gordon e Unser Jr. Guerrero fa una digressione e rientra ai pit.

Nelle posizioni di rincalzo Luyendyk lotta con Fittipaldi, Brayton, Rahal e Goodyear, undicesimo. Al terzo giro Fernandez sbatte duro uscendo di pista, poco dopo Greco rompe la trasmissione. La macchina di Sullivan fuma sempre di più ed esce la pace-car; Boesel ne approfitta per rientrare subito. Al verde, Gordon attacca Andretti, ma esce di traiettoria e rischia grosso. Dopo dieci giri Tracy ha 3"422 su Mansell, 4"779 su Andretti, 5"623 su Gordon, 6"110 su Luyendyk. Seguono Fittipaldi, Rahal e Cheever. Al 13. giro Boesel, in rimonta dopo il pit-stop, infila Rahal mentre Johansson parcheggia. Verrà recuperato e potrà riprendere la gara. Cheever è in lotta con Fabi. Sullivan si ferma, me-

RUCH





# box

## Unser Jr con Penske nel '94?

■ **MERCATO.** Attorno allo sponsor Valvoline ruotano alcune trattative per la stagione '94. La Casa di lubrificanti pare intenzionata a indirizzare i propri interessi verso il team di Rahal, che farebbe correre Mike Groff; per contro il team Galles si verrebbe a trovare senza questo grosso sponsor. Da questa situazione potrebbe maturare il passaggio di Al Unser jr. al team Penske, formazione che metterebbe così in pista tre vetture confermando Fittipaldi e Tracy.

■ **REYNARD.** Mentre Ganassi, Walker e Simon continuano a confermare il loro interesse per utilizzare i telai Reynard nella prossima stagione, dalla Casa di Bicester arrivano assicurazioni precise. Subito dopo la conclusione del campionato, il 3 ottobre a Laguna Seca, la prima monoposto, dotata di motore Ford Xb e affidata a Chip Ganassi sarà già in condizione di svolgere i primi test. Mentre per novembre andrà in pista la seconda vettura. Inutile dire che al momento in Reynard il clima, anche grazie all'ottima intesa tra Adrian Reynard e il progettista Ashmore soffiato alla Lola, è idilliaco.

■ **CHEEVER.** Eddie ha gareggiato con la Lola 93-Ford di Dick Simon, in precedenza portata in corsa da Lyn St. James, con la sponsorizzazione della catena di magazzini e ferramenta Menards. Il rapporto tra l'americano di Roma e il manager-sponsor che ha fatto correre Piquet a Indy potrebbe continuare. È infatti molto probabile che nel '94 Cheever disputi tutta la stagione con il team di Menards sotto la gestione tecnica di Larry Carry.

■ **AGIP.** La Usac ha recentemente premiato l'American Agip Co, società statunitense dell'Agip, con il Performance Award. Il riconoscimento è arrivato dopo avere certificato che il lubrificante fornito alla vettura dell'Euromotorsport, portata al 15. posto nella 500 Miglia di Indianapolis, era lo stesso Sint 2000 regolarmente in vendita al pubblico negli Stati Uniti, e anche in Italia.

tre Luyendyk attacca e passa Gordon. Al 18. giro Tracy apre la serie dei pit-stop, subito imitato da Mansell che però perde tempo. Boesel, che si era già fermato, va in testa brevemente, poi le posizioni si ristabiliscono. Dopo 20 giri Tracy ha 2"234 su Boesel, 9"923 su Mansell e oltre 18 secondi su Andretti. Gordon e Rahal quasi si buttano fuori a vicenda, poi è Luyendyk ad agganciare Matsushita in doppiaggio. Al trentesimo giro Tracy ha quasi 16 secondi su Mansell, tornato in seconda posizione, e oltre 24 su Andretti. Cade qualche goccia, e i meccanici tirano fuori le gomme da pioggia: ma non serviranno. Mansell anticipa il pit-stop sul leader della corsa, che entra al 31. passaggio mentre Guerrero rallenta improvvisamente. Si è già ritirato anche Unser jr., per la rottura della trasmissione. Poco dopo la bagarre fra Gordon e Rahal prende un'altra piega quando il primo si gira e riprende dietro all'avversario. Boesel, intanto, attacca e supera Luyendyk portandosi al 6. posto e poco dopo infila anche Gordon in fondo al rettilineo principale. Robby va ai box poco dopo, per una toccata con Luyendyk e si ritira scagliando via con rabbia i guanti. Al 45. giro Johansson va ai pit mentre si ferma Mike Groff con la Rh. Improvvisamente succede il finimondo: Andretti rallenta fino a fermarsi, Robbie Buhl si ritira. Cheever è impegnato in una lotta a coltello con Goodyear: le due Lola si agganciano ed Eddie ci rimette il baffo anteriore destro, ma continua; un istante dopo, è il canadese che ha la peggio, per l'esplosione del pneumatico posteriore sinistro. Scott cerca di riguadagnare la pit lane guidando sul... cerchio e quasi nello stesso istante Arie Luyendyk accusa lo stesso tipo di problema: una foratura improvvisa, più i guai per una bandiera nera non ri-

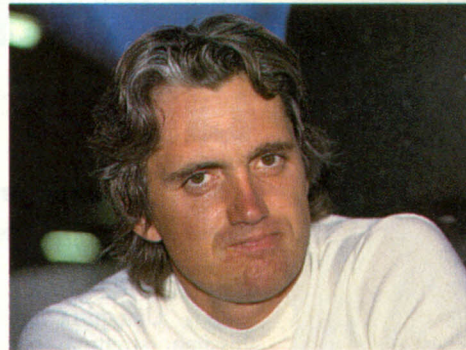
spettata. In testa, Tracy sembra andare sul velluto: Mansell è lontano e per una volta anche una gara del campionato IndyCar si conclude... come un Gp di F.1, con il canadese della Penske che conquista la quarta vittoria stagionale con oltre 27 secondi su Mansell e una quarantina su Rahal, terzo classificato. L'ultimo brivido, però, non viene dalla pista ma dalle verifiche tecniche che coinvolgono proprio i primi tre al traguardo. Ancora una volta a rischiare di più è il V8 Ford Cosworth Xb della Lola di Mansell, per via del sistema di alimentazione di metanolo, a monte della valvola pop-off. Un dispositivo che aveva già fatto discutere nel corso delle qualifiche per la 500 Miglia di Indy.

(g.a.f.)

SUTTON



ORSI



**Andretti, Gordon, e Fittipaldi: di questi tre, solo il brasiliano ha visto il traguardo. A sinistra Eddie Cheever, tornato alle gare IndyCar con la Lola sponsorizzata da Menard e migliore degli «italiani». Sotto, Danny Sullivan che ha girato a lungo indisturbato in una nuvola di fumo. A destra Fabi, 9. all'arrivo dopo problemi in prova**

RUCH







# INDYCAR

## TEXACO HAVOLINE 200

Elkhart Lake, Wisconsin (Usa)  
12. gara del campionato IndyCar

### COSÌ (IN 29) AL VIA E (IN 18) AL TRAGUARDO

<b>Paul Tracy</b> (Penske Pc93-Chevy C) 1'47"405	<b>Nigel Mansell</b> (Lola T93-Ford) 1'47"852
<b>Mario Andretti</b> (Lola T93-Ford) 1'48"175	<b>Raul Boesel</b> (Lola T93-Ford) 1'48"223
<b>Emerson Fittipaldi</b> (Penske Pc93-Chevy C) 1'48"283	<b>Al Unser Jr</b> (Lola T93-Chevy C) 1'48"818
<b>Scott Goodyear</b> (Lola T93-Ford) 1'49"227	<b>Robby Gordon</b> (Lola T93-Ford) 1'49"547
<b>Mark Smith</b> (Penske Pc92-Chevy B) 1'49"493	<b>Bobby Rahal</b> (Lola T93-Chevy C) 1'49"547
<b>Arie Luyendyk</b> (Lola T93-Ford) 1'49"573	<b>Roberto Guerrero</b> (Lola T93-Chevy C) 1'49"625
<b>Scott Brayton</b> (Lola T93-Ford) 1'49"678	<b>Christian Danner</b> (Lola T92-Chevy A) 1'50"313
<b>Eddie Cheever</b> (Lola T93-Ford) 1'50"314	<b>Teo Fabi</b> (Lola T93-Chevy C) 1'50"441
<b>Stefan Johansson</b> (Lola T93-Chevy C) 1'50"646	<b>Mike Groff</b> (Rh001-Chevy C) 1'50"763
<b>Danny Sullivan</b> (Lola T93-Chevy C) 1'50"991	<b>Brian Till</b> (Penske Pc92-Chevy B) 1'51"282
<b>Hiro Matsushita</b> (Lola T93-Ford) 1'51"456	<b>Willy T.Ribbs</b> (Lola T93-Ford) 1'52"267
<b>Robbie Buhl</b> (Lola T92-Chevy A) 1'53"941	<b>Adrian Fernandez</b> (Lola T93-Ford) 1'54"895
<b>Olivier Grouillard</b> (Lola T92-Chevy A) 1'55"791	<b>Marco Graco</b> (Lola T92-Chevy A) 1'56"329
<b>Ross Bentley</b> (Lola T92-Chevy A) 1'56"472	<b>Buddy Lazier</b> (Lola T92-Buick) 1'58"816
<b>Jeff Wood</b> (Lola T91-Cosworth) 1'59"941	

1. **Paul Tracy** (Penske 93-Chevy C), 50 giri in 1.41"20"7, media 190.518 kmh
2. **Nigel Mansell** (Lola 93-Ford Xb) a 27"459
3. **Bobby Rahal** (Lola 93-Chevy C) a 39"518
4. **Raul Boesel** (Lola 93-Ford Xb) a 51"759
5. **Emerson Fittipaldi** (Penske 93-Chevy C) a 60"155
6. **Eddie Cheever** (Lola 93-Ford Xb) a 1'51"800
7. **Scott Brayton** (Lola 93-Ford Xb) a 1 giro
8. **Arie Luyendyk** (Lola 93-Ford Xb) a 1 giro
9. **Teo Fabi** (Lola 93-Chevy C) a un giro
10. **Scott Goodyear** (Lola 93-Ford Xb) a 1 giro
11. **Christian Danner** (Lola 92-Chevy A) a 1 giro
12. **Willy T. Ribbs** (Lola 93-Ford Xb) a 2 giri
13. **Hiro Matsushita** (Lola 93-Ford Xb) a 2 giri
14. **Buddy Lazier** (Lola 92-Buick) a 2 giri
15. **Mario Andretti** (Lola 93-Ford Xb) a 3 giri
16. **Olivier Grouillard** (Lola 92-Chevy A) a 3 giri
17. **Ross Bentley** (Lola 92-Chevy A) a 3 giri
18. **Mike Groff** (Rh-001-Chevy C) a 6 giri



ORSI

LE PROVE □ INCIDENTE IL VENERDÌ

## Paul, botta e... risposta

**E**LKHART LAKE — Il grande protagonista delle prove è stato Paul Tracy. Il pilota della Penske, dopo avere seriamente danneggiato la propria monoposto nelle prove del venerdì, è poi riuscito a strappare la pole a Mansell nel 2. turno di prove del sabato segnando anche il nuovo record del circuito in 1'47"405. Nell'uscita di strada del venerdì Tracy aveva riportato anche alcune contusioni alle ginocchia e ai piedi tali da dovere fare uso delle stampelle per muoversi. Sul piano tecnico c'è da annotare la migliorata competitività delle Penske, ottenuta grazie anche ai propulsori Chevy C sviluppati dallo stesso team. Seppur beffato da Tracy al termine delle prove, Mansell ha detto dopo le qualifiche: «Il tracciato di Elkhart Lake mi è piaciuto molto, anche per il suo sviluppo: è assai simile a quello di Zeltweg». Se Tracy è riuscito a tirare fuori il meglio dal proprio Chevy C, la stessa cosa non è accaduta agli altri piloti che usano questa motorizzazione: Fittipaldi e Unser jr. hanno infatti dovuto cedere la seconda fila a Mario Andretti e al sempre competitivo Raul Boesel. Alle prese con una vettura afflitta da un costante sovrasterzo di potenza, Teo Fabi non è potuto andare oltre l'8. fila nello schieramento. ■

### LA CLASSIFICA DOPO LA 12. GARA

FORMULA INDY	S. PARADISE 2/3	PHOENIX 4/4	LONG BEACH 18/4	INDIANAPOLIS 30/5	MILWAUKEE 6/6	DETROIT 13/6	PORTLAND 27/6	CLEVELAND 1/7	TORONTO 18/7	MICHIGAN 500 1/8	NEW ENGLAND 8/8	ELKHART LAKE 22/8	VANCOUVER 23/8	MID OHIO 12/9	INDIANAPOLIS 19/9	LAGUNA SECA 3/10	TOTALE PUNTI
1. Mansell	21	—	15	14	20	1	17	14	—	21	21	16	—	—	—	—	160
2. Fittipaldi	17	—	—	20	14	—	21	16	17	—	14	10	—	—	—	—	129
3. Tracy	—	1	21	—	—	4	14	22	21	—	17	22	—	—	—	—	122
4. Boesel	5	16	1	12	18	16	6	6	6	12	—	12	—	—	—	—	110
5. Andretti	12	20	—	11	—	14	8	10	5	17	—	—	—	—	—	—	97
6. Rahal	8	—	16	—	12	10	12	—	12	4	6	14	—	—	—	—	94
7. Unser Jr.	—	12	—	5	10	8	10	—	10	5	5	—	—	—	—	—	85
8. Luyendyk	10	8	2	17	—	3	3	—	14	—	5	—	—	—	—	—	62
9. Gordon	14	—	—	—	3	5	5	8	8	—	10	—	—	—	—	—	53
10. Fabi	4	10	12	4	4	—	—	5	—	8	—	4	—	—	—	—	51

**FIAMM**  
batterie-trombe

LA TECNOLOGIA ITALIANA NEGLI STATI UNITI







## FORMULA 3000 GARA AL NÜRBURGRING

# Per primo Panis fa il bis

Gran rivoluzione in campionato  
Ora anche il francese è entrato  
in gioco mentre il nuovo leader  
è Lamy, quarto al traguardo  
dietro a un grintoso Zampedri

PAOLO BOMBARA

**N**ÜRBURGRING — C'è voluta la sesta gara per interrompere la serie dei vincitori diversi in F. 3000. E c'è voluto Panis, che si è ripetuto dopo la vittoria colta a Hockenheim. Indubbiamente l'aria della Germania gli fa bene, ma il merito, oltre che al pilota, che non ha commesso il minimo errore, va alla squadra che ha lavorato molto in questo mese, sviluppando alcune soluzioni di assetto (molto più morbide della norma) rivelatesi azzeccate e che consentono di utilizzare meno carico aerodinamico... tra l'altro avvalendosi di un alettone posteriore di una Lola del '91 modificato. La lotta per il Campionato rimane apertissima, ma Panis ha messo una seria ipoteca sul titolo; anche perché le ultime due gare si svolgeranno in Francia e la Dams, contrariamente ai suoi avversari, potrà provare (e ha previsto di farlo) sia a Magny-Cours sia a Nogaro in quanto squadra francese. Stranamente anonimo Coulthard, Lamy è stato il solo capace di insidiare Panis sia in prova che in gara; ma il portoghese ha un po' peccato di irruenza e dopo Pergusa ha ancora una volta commesso qualche errore di troppo. Il principale quando si è girato nelle prime fasi di gara, costringendosi così ad una favolosa rimonta; e poi continuando a spingere al massimo, an-

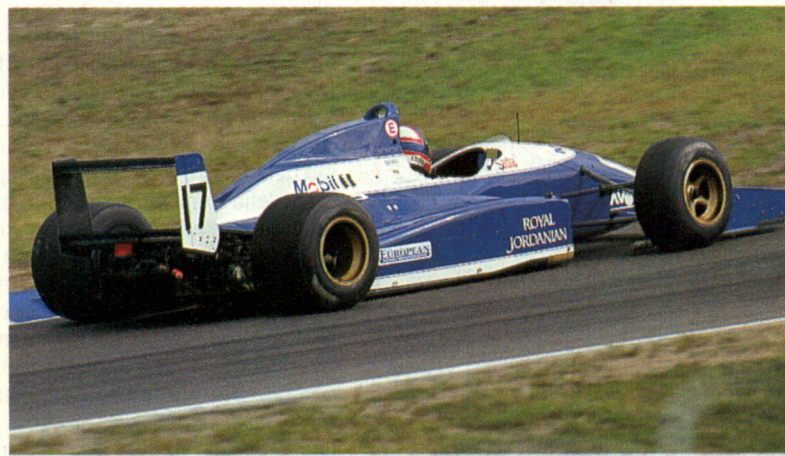




**Due vittorie consecutive hanno portato, a sinistra, Panis a un solo punto dal leader del campionato, Lamy, in basso, davanti a Coulthard. Ottimo sesto posto per Sospiri, a destra, per la 4. volta consecutiva a punti. Secondo posto per De Ferran, sotto, già vincitore a Silverstone**



fotografie ORSI



che quando aveva raggiunto un prezioso secondo posto, mettendo così in crisi i freni, sollecitati a morte per 45 giri. Rimane l'impressionante dimostrazione di forza di carattere e tenacia data proprio con questa eccezionale rimonta. Lo stesso si deve dire di Zampedri che, partito tredicesimo sullo schieramento per una somma di piccoli problemi, ha poi sfoderato la grinta dei

grandi giorni andando a conquistare un terzo posto meritissimo a forza di sorpassi e staccando anche il quarto miglior tempo sul giro in gara. Altrettanto brillante sarebbe stata la gara di Bugatti, se non avesse sprecato tutto con un testacoda per voler resistere proprio all'attacco di Zampedri. La rivalità tra i due sicuramente ha contribuito all'errore. Il risultato degli italiani è però

stato arrotondato ancora una volta da Sospiri, che proprio all'ultimo giro ha strappato il sesto posto a Coulthard. Ha invece parzialmente deluso Beretta, solo quinto all'arrivo; ma il francese mantiene comunque il contatto coi primi.

**LA CRONACA.** Al via Lamy, pur pattinando leggermente, scatta meglio di Panis, ma sbaglia l'inserimento della seconda e viene sfilato non solo dal francese ma anche da De Ferran e da Bugatti. Dietro Lamy virano Coulthard, Beretta e Sospiri, partito benissimo. Alla curva Dunlop, Delle Piane viene urtato da Bouillon e deve ritirarsi con un braccetto dello sterzo piegato. Già al secondo giro, Lamy scavalca Bugatti e si fa rapidamente sotto a de Ferran, mentre Panis, dopo aver spinto a fondo nel primo giro, stabilizza il suo passo su quello dei migliori inseguitori. Al 5. giro finisce violentemente fuori pista Müller rimasto senza freni, lo stesso capita a Papis: il comasco riesce a rientrare in pista ma deve fermarsi ai box, per pulire i radiatori, ripartendo verso una rimonta ormai impossibile. All'ottavo giro dall'estintore della vettura di Lamy si stacca un pezzo che scorrazza nell'abitacolo distraendo il portoghese, che si gira. Lamy riparte non tamponando Stewart e staccandogli la





# box

## Abolito a sorpresa l'antispin

La Fisa ha improvvisamente vietato l'uso dei sistemi antispin in F. 3000, messo a punto dalla ZYTEK ed utilizzato dalla Mythos e dall'Omegaland. La decisione è stata motivata ufficialmente sostenendo che i regolamenti di F. 1 e F. 3000 sono identici per quanto concerne gli articoli che hanno consentito di vietarli in F. 1. Le squadre di F. 1 sono infatti state autorizzate a continuare ad usare i sistemi antispin sino a fine anno solo perché è stata una richiesta unanime in tal senso, cosa che ovviamente non c'è in F. 3000. Dopo aver tergiversato troppo a lungo, la Fisa ha però preso questa decisione improvvisamente, avvertendo le squadre con solo quattro giorni d'anticipo rispetto alla gara.

■ **GILARDI.** Doveva essere l'ultima gara di quest'anno per Gilardi, ma l'alexandrino parteciperà probabilmente anche a quella di Spa. Una bella ricompensa per Gilardi la cui gara del Nürburgring è stata compromessa fin dalle prove a causa di un motore decisamente spompato, che non era stato sostituito a tempo debito. A causa di ciò, Gilardi ha anche «saltato» il secondo turno di qualificazione.

■ **CRYPTON.** Forse sta per nascere un super-team sull'asse Stoccarda-Como. La Crypton ha infatti raggiunto nei giorni scorsi un accordo per associarsi con la Wts, squadra tedesca che domina attualmente la F. 3 e che fa capo a Willy Weber, ovvero il manager di Michael Schumacher. Il nuovo sodalizio, che comunque manterrà il nome Crypton e la sede brianzola di Garbagnate Monastero, prenderà atto dal '94 ed è legato all'ingaggio del pilota olandese Jos Verstappen, attuale leader del Campionato tedesco di F. 3 con una Dallara-Opel della Wts.

■ **BICICLETTA.** Va decisamente di moda tra i piloti farsi male in bicicletta. Dopo l'incidente occorso a Zanardi, anche il capofila della F. 3000, Pedro Lamy, è stato vittima di una brutta caduta in sella alla sua mountain bike, con cui si stava allenando in Portogallo, riportando una brutta distorsione alla cavaglia destra.

■ **BARONE BLOCCATO.** Brutta sorpresa per Jan Lammers, quando venerdì ha scoperto che le vetture del Barone Rampante erano state bloccate dalla Reynard che vanta un notevole credito con la squadra veneta. La situazione è stata sbloccata pagando alla Reynard 40 milioni che hanno consentito di «liberare» per questa gara la vettura di Lammers, il quale ha tra l'altro anticipato, rispetto alla scadenza prevista del dilazionamento, una parte di quanto i suoi sponsor devono ancora alla squadra. Secondo Giuseppe Cipriani, titolare della squadra, la situazione si è generata a causa di alcuni ritardi di pagamento da parte dell'altro pilota, Eric Angelvy, che non si è del resto neppure presentato al Nürburgring.

sospensione posteriore sinistra. Al giro seguente Beretta supera Coulthard. Lamy intanto si avvicina a Zampedri che a sua volta è in scia a Sospiri che viene superato da entrambi all'11. giro. Due giri dopo Lamy supera anche Zampedri e si ritrova dietro a Coulthard, suo diretto avversario nel Campionato. Al 16. giro tra Lagorce e Sospiri, in lotta per il nono posto, finisce a ruotate. Sospiri resiste mentre Lagorce perde due posizioni. Al 17. giro Coulthard, nel tentativo di resistere a Lamy, alla variante Veedal si scompone e i due si toccano leggermente. Lo scozzese finisce all'esterno sulla terra ma può continuare. Lamy e Zampedri sono però passati. Due giri più tardi è Beretta a compiere una breve escursione fuori pista, tradito dal sottosterzo e pressato da Lamy. Lui e Zampedri lo superano e si ritrovano immediatamente a ridosso di Lammers. L'olandese, che accusa un calo di potenza del motore, resiste tre giri, ma all'inizio del 25. capitola alla prima variante di fronte all'attacco di Lamy, imitato alla curva successiva da Zampedri. Si ritira al 27. giro Bartels, per problemi al cambio, mentre Lamy e Zampedri nella loro frenetica rimonta sono già a ridosso di Bugatti. All'inizio del 30. giro Lamy supera Bugatti alla staccata della prima variante. Il bresciano non tenta di resistere al compagno di squadra; ma quando il giro dopo nello stesso punto a provarci è il concittadino Zampedri la musica è diversa: Bugatti chiude la traiettoria già in rettilineo e poi ritarda troppo la frenata, finisce in testacoda e piega un braccetto contro un cordolo. Si ritira anche Lammers il cui motore ha reso l'anima. Al 38. giro Lamy supera anche di Ferran ed è secondo, ma non si accontenta di agguantare anche Panis. Rimonta sino a ridurre il distacco a 2"9 ma ha sollecitato troppo i freni che alla fine cedono e proprio a due giri dal termine Lamy esce alla variante Veedal. Riparte terzo, ma tallonato da Zampedri a cui cerca di resistere in tutti, ma veramente tutti, i modi. Il bresciano rimane però lucido e riesce a superarlo senza colpo ferire. Proprio all'ultimo giro Coulthard, pressato da Sospiri, sbaglia una scalata e viene infilato dal forlivese che per la quarta volta consecutiva va così a punti.



Ottimo 3. posto di Zampedri, in alto, dopo una rimonta dalla 13. posizione. Anche Bugatti, sotto, è stato molto grintoso ma è poi finito in testacoda per resistere all'attacco di Zampedri. Quarto in prova, Lammers, in basso, si è poi ritirato con il motore rotto



COLOMBO

I TEAM VOGLIONO RIDURRE I COSTI E CHIEDONO...

## Limitiamo i motori!

NÜRBURGRING — I team manager di F. 3000 hanno raggiunto un accordo unanime per presentare a Spa (dove domenica prossima si disputerà la 7. prova del campionato) una serie di proposte a Bernie Ecclestone circa il futuro regolamentare della formula. La linea è quella già anticipata da Autosprint all'indomani della gara di Hockenheim. I punti focali della richiesta riguardano la stabilità regolamen-

tare sino a fine '94, cercando però di contenere i costi imponendo ai costruttori di omologare un solo tipo di scocca ogni due anni, ma lasciando libertà di modificare altri particolari del telaio, e limitando il numero massimo di motori utilizzabili a due per vettura. Questa soluzione dovrebbe permettere di contenere il costo dei motori (per una squadra di due vetture) a circa 150.000 sterline (300 milioni di lire) all'an-

no. Molta attenzione è stata posta anche all'aspetto promozione e le squadre intendono proporre a Ecclestone di organizzare, a partire dall'anno prossimo, quattro gare concomitanti con la F. 1 (come sempre Spa ed Hockenheim, più l'Hungaroring e Silverstone) ottenendo però l'accesso per loro ed i loro sponsor al Vip Paddock Club, la struttura mobile di ospitalità che la Foca già gestisce per la F. 1.





ORSI

LE PROVE □ PRIMI SETTE IN 1" MA...

## Imprendibile il duo di testa

NÜRBURGRING — Dopo aver fallito la pole position per soli sette millesimi di secondo ad Hockenheim, Olivier Panis si è rifatto al Nürburgring, conquistandola per la prima volta in F. 3000 e con una facilità sconcertante. Sin dal turno di prove libere del mattino, il pilota francese ha staccato un tempo di 1'24"52 che soltanto Pedro Lamy è poi riuscito a migliorare. Panis nel frattempo è però riuscito a migliorare di un altro mezzo secondo risultando imprendibile per tutti. Se i due di testa hanno staccato decisamente il gruppo, si è ancora una volta avuta conferma di quanto il resto del gruppo sia compatto, a livelli che ricordano quelli della F. 3. Basti pensare che soli 16 centesimi di secondo hanno separato Jan Lammers, quarto, da Massimiliano Papis, ottavo. A proposito del veterano olandese, bisogna dire che ha colto così la sua miglior prestazione stagionale in prova. Ottima anche la prestazione di Bugatti che, gara dopo gara, si avvicina sempre più al suo capofila, Pedro Lamy. Non poche difficoltà hanno invece avuto sia i piloti della Mythos, sia quelli dell'Omegaland le cui vetture sembrano aver sofferto dell'improvviso divieto di utilizzare l'antispin. ■

ORSI



## ADAC FORMEL FESTIVAL

Nürburgring (D), 22 agosto 1993

6. gara del campionato internazionale di F.3000

### COSÌ (IN 26) AL VIA E (IN 20) AL TRAGUARDO

<b>Olivier Panis</b> (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'24"03	<b>Pedro Lamy</b> (Reynard 92D-Cosworth Dfv) 1'24"34
<b>Gil de Ferran</b> (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'24"67	<b>Jan Lammers</b> (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'25"00
<b>Giuseppe Bugatti</b> (Reynard 92D-Cosworth Dfv) 1'25"07	<b>David Coulthard</b> (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'25"08
<b>Olivier Beretta</b> (Reynard 93D-Cosworth Dfv) 1'25"09	<b>Massimiliano Papis</b> (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'25"16
<b>Paul Stewart</b> (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'25"26	<b>Vincenzo Sospiri</b> (Reynard 93D-J. Kv Zytek) 1'25"28
<b>Paolo Delle Piane</b> (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'25"37	<b>Jean-Christophe Bouillon</b> (Reynard 93D-Cosworth Dfv) 1'25"49
<b>Yvan Müller</b> (Reynard 92D-J. Kv Zytek) 1'25"59	<b>Alessandro Zampedri</b> (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'25"59
<b>Frank Lagorce</b> (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'25"62	<b>Michael Bartels</b> (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'25"65
<b>Giampiero Simoni</b> (Reynard 93D-J. Kv Zytek) 1'25"71	<b>Jordi Gene</b> (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'25"73
<b>Pedro Diniz</b> (Reynard 93D-Cosworth Dfv) 1'25"77	<b>Jérôme Policand</b> (Reynard 92D-Cosworth Dfv) 1'26"19
<b>Emmanuel Collard</b> (Reynard 93D-Cosworth Dfv) 1'26"22	<b>Costantino De Oliveira</b> (Reynard 93D-Cosworth Ac) 1'26"37
<b>Guido Knycz</b> (Reynard 92D-Cosworth Dfv) 1'26"76	<b>Andrea Gilardi</b> (Reynard 92D-Cosworth Dfv) 1'26"94
<b>Hideki Noda</b> (Reynard 93D-Cosworth Dfv) 1'26"95	<b>Enrico Bertaggia</b> (Reynard 92D-Cosworth Dfv) 1'27"07

□ Non qualificato: **Severino Nardozi** (Reynard 92D-Cosworth Dfv) 1'29"01

- Oliver Panis**, 45 giri in 1.06"52"13, media 183.394 kmh (Reynard 93D-Cosworth Ac)
- Gil De Ferran** a 10"37 (Reynard 93D-Cosworth Ac)
- Alessandro Zampedri** a 16"68 (Reynard 93D-Cosworth Ac)
- Pedro Lamy** a 17"98 (Reynard 92D-Cosworth Dfv)
- Olivier Beretta** a 22"85 (Reynard 93D-Cosworth Ac)
- Vincenzo Sospiri** a 25"65 (Reynard 93D-Judd Kv Zytek)
- David Coulthard** a 26"76 (Reynard 93D-Cosworth Ac)
- Emmanuel Collard** a 27"53 (Reynard 93D-Cosworth Dfv)
- Jean-Christophe Bouillon** a 28"35 (Reynard 93D-Cosworth Dfv)
- Jordi Gene** a 29"40 (Reynard 93D-Cosworth Ac)
- Frank Lagorce** a 32"20 (Reynard 93D-Cosworth Ac)
- Giampiero Simoni** a 33"63 (Reynard 93D-Judd Kv Zytek)
- Jérôme Policand** a 46"62 (Reynard 92D-Cosworth Dfv)
- Andrea Gilardi** a 47"29 (Reynard 92D-Cosworth Dfv)
- Massimiliano Papis** a 47"62 (Reynard 93D-Cosworth Ac)
- Pedro Diniz** a 1'04"56 (Reynard 93D-Cosworth Dfv)
- Costantino De Oliveira** a 1'24"73 (Reynard 93D-Cosworth Ac)
- Guido Knycz** a 1'27"43 (Reynard 92D-Cosworth Dfv)
- Hideki Noda** a 1 giro (Reynard 93D-Cosworth Dfv)
- Enrico Bertaggia** a 1 giro (Reynard 92D-Cosworth Dfv)

□ Giro più veloce: **Pedro Lamy** (Reynard 92D-Cosworth Dfv), 1'27"63, media 186.593 kmh

### LA CLASSIFICA DOPO LA 6. GARA

	DONINGTON 3/5	SILVERSTONE 9/5	PAU 31/5	PERGUSA 18/7	HOCKENHEIM 24/7	NURBURGRING 22/8	SPA-FRANCORCHAMPS 28/8	MAGNY-COURS 26/9	NOGARO 10/10	TOTALE PUNTI
1. <b>Lamy</b>	6	—	9	—	6	3				24
2. <b>Panis</b>	4	1	—	—	9	9				23
3. <b>Coulthard</b>	—	6	6	9	—	—				21
4. <b>Beretta</b>	9	—	3	—	3	2				17
5. <b>de Ferran</b>	—	9	—	—	—	6				15
6. <b>Sospiri</b>	—	—	1	6	4	1				12
7. <b>Stewart</b>	2	2	4	—	—	—				8
8. <b>Papis</b>	3	—	2	—	—	—				5
9. <b>Policand</b>	—	—	—	4	—	—				4
<b>Bartels</b>	—	4	—	—	—	—				4
<b>Zampedri</b>	—	—	—	—	—	4				4
12. <b>Lagorce</b>	—	3	—	—	—	—				3

13. **Lagorce, Lammers** p. 3; 14. **Bertaggia, Delle Piane** e **Gilardi** 2; 17. **Simoni** 1.



## Calibra Dtm in difficoltà non debutta

I guai per l'Opel Calibra del Dtm non finiscono mai. Nei test svolti al Nurburgring la scorsa settimana la vettura della Gm, pilotata da Manuel Reuter, è stata più lenta rispetto ai tempi che riusciva a segnare la vecchia Omega! A ciò bisogna poi aggiungere che i problemi manifestati dalla centralina elettronica di gestione del motore non hanno permesso alla Calibra di percorrere più di una decina di giri: il motore ratava infatti in continuazione. A questo punto il debutto della vettura della Gm nel Dtm è stato rinviato ancora. Saltato il prossimo appuntamento di Singen, si parla ora della gara di chiusura, in programma a Hockenheim il 19 settembre.

■ **PIEMME.** A causa di un malinteso, scaturito da una informazione ufficiale diramata dall'organizzazione della F. 3 tedesca, la scorsa settimana è apparsa la notizia relativa alla partecipazione di Andrea Larini alla terza formula germanica con una Dallara-Opel della Piemme Motors. In realtà alle gare di Singen e dell'Avus sarà la Piemme Cherubini a scendere in pista e non la formazione di Maggi e Pirovano, attualmente impegnata nel Tricolore di F. 3. L'ultima nota riguarda il pilota schierato: Andrea Larini ha preferito dirottare i propri interessi verso la F. 2000 nostrana, così nella F. 3 tedesca correrà il romano Massimo Rampa.

■ **TERRA.** Sul percorso Scheggia-Pian dei spilli, in provincia di Perugia, si disputa la gara in salita del campionato nazionale di velocità su terra. La corsa vedrà confrontarsi i migliori specialisti della velocità su terra e anche alcuni rallisti. La manifestazione è organizzata dalla Scuderia Catria di Pergola, telefono 0721-734086.

■ **FIOCO AZZURRO.** Ferragosto importante quello appena trascorso per Federico Bellini, il simpatico pilota romano protagonista della classe N1 del Civt. Sua moglie Sabrina, infatti, gli ha regalato la gioia di essere papà, dando alla luce Filippo. Al piccolo e ai suoi genitori vanno i migliori auguri da parte di tutta la redazione di Autosprint.



UN'IPOTESI AVANZATA DA FISA E INDYCAR

# Un ovale per Berlino

È stata una visita in Germania del vice presidente della Indianapolis Motorspeedway, Bill Donaldson, a fare tornare d'attualità l'ipotesi di realizzare un ovale nei pressi di Berlino, un progetto che in realtà era già stato messo a punto da circa tre anni. L'esponente di Indy è venuto in Europa per verificare assieme ai vertici della Fia, nella fattispecie a Bernie Ecclestone, la possibilità di realizzare un circuito ovale nel vecchio continente per le gare di F. Indy, ciò in virtù di un accordo che stabilisce la possibilità di disputare corse di questo genere solo su tracciati ovali al di fuori dell'America, con l'eccezione della prova australiana di Surfers Paradise su circuito cittadino. A proposito della possibilità di realizzare un impianto con un tracciato ovale in Germania, il vice presidente di Indianapolis ha detto che per ora non può fare commenti, ma che da più parti viene mostrato interesse verso le gare di F. Indy, così si pone la necessità di verificare quale sia la reale fattibilità di questi progetti.

Non bisogna però dimenticare che all'interno del mondo della F. Indy cova un conflitto tra l'ala che fa capo a Roger Penske, contraria a un'espansione al di fuori dei confini americani, e quella fedele al direttore del consiglio della Indycar e presidente dell'Indianapolis Motorspeedway, Tony George, propenso a un'esportazione della serie oltre l'Atlantico. A proposito di questa situazione, il vice presidente di Indianapolis ha detto che, malgrado queste diverse posizioni, Tony George non pensa di dimettersi dal vertice del consiglio dell'Indycar, organismo che entro breve tempo sarà chiamato a votare circa queste ipotesi di sconfinamento. Per quel che riguarda nello specifico il tracciato a Berlino, si sa che già tre anni fa era stato elaborato un progetto per costruire un impianto, la cui base sarebbe quella di un tracciato stradale, attorno al quale si potrebbe ricavare un ovale. Secondo il piano originario avrebbe dovuto trattarsi di un centro prove su cui le industrie potessero svolgere vari tipi di test, ciò

allo scopo di ammortizzare l'ingente investimento iniziale, previsto attorno ai 100 milioni di marchi, oltre 90 miliardi di lire. Questo progetto, promosso da Ralf Möll, presidente dell'Ons,

l'autorità sportiva nazionale tedesca, giace per il momento comunque inutilizzato per la mancanza di finanziamenti adeguati. La soglia di partenza è stata stabilita in circa 50 miliardi di lire.

OSTACOLATO IL RILANCIO

## Anche Zeltweg bloccato dai verdi

I verdi dopo aver creato non poche difficoltà al circuito Enzo e Dino Ferrari di Imola (difficoltà fortunatamente superate grazie al buon senso oltre che a una corretta interpretazione delle norme) stanno mettendo in grossa difficoltà anche il circuito di Zeltweg (nella foto). Come noto questo impianto, i cui responsabili stanno facendo il massimo sforzo per riavere la F.1, è stato recentemente messo in vendita anche per recuperare i fondi necessari ad ultimare i lavori di sistemazione delle strutture logistiche. A complicare le cose, però, ci si sono messi appunto gli ambientalisti. Con le loro iniziative sono già riusciti a far





LE GARE SARANNO IN DUE FRAZIONI

# Turismo D2 in Giappone!



ORSI

REALIZZATO DA MAIOLI PER IL GP

## Impianto di segnalazione per la sicurezza a Spa

Anche a Spa l'ingresso ai box delle varie vetture sarà segnalato con luci lampeggianti poste sopra ogni box. Una soluzione analoga a quella adottata, ad esempio, ad Imola. In questo caso però l'impianto non è fisso, ma può essere smontato e riutilizzato anche in altri autodromi che ne siano sprovvisti. Il progetto, realizzato dalla Maioli Tecnologia, è particolarmente interessante perché potenzialmente consente a tutti i circuiti di disporre, in occasione dei Gp, di questo sistema utile a migliorare la sicurezza. Infatti le luci lampeggiando segnalano alle persone che lavorano in pit-lane quale vettura sta rientrando appena questa imbocca l'entrata ai box e senza possibilità di equivoco. Il circuito di Spa potrà contare anche su una completa copertura televisiva interna grazie a 6 telecamere aggiunte, appositamente noleggiate per integrare il sistema di ripresa predisposto dalla televisione belga. Ogni punto della pista sarà sotto il controllo del direttore della corsa. Quest'ultimo, in caso di bisogno, potrà attivare in tempo reale tutte le misure di sicurezza che dovessero rendersi necessarie.

sopprimere un rally per autocarri che si sarebbe dovuto svolgere all'interno dell'impianto. In pratica i verdi stanno boicottando tutte le attività della pista, che rischia così di perdere ogni interesse per eventuali organizzatori disposti a rilevarla. Se come a Imola le pressioni del partito degli ecologisti dovessero ottenere il blocco anche solo parziale dell'attività motoristica, (nel caso di Zeltweg il rumore non è però sotto accusa) è chiaro che gli interessi di ogni potenziale acquirente verrebbero ridimensionati. Un vero peccato per la Stiria, la regione dove è situato l'Osterreichring, e l'Austria in generale in cui la passione per la F.1 sta facendo segnare un momento di ripresa grazie al rilancio di Berger con la Ferrari e alla costante crescita di Karl Wendlinger.



Il campionato nipponico delle Turismo cambierà radicalmente fisionomia il prossimo anno. La serie del Sol Levante abbandonerà le regole del Gr. A fine ad ora seguite per imboccare la strada della classe D2 Fisa, già scelta in Italia, Francia e Gran Bretagna. Se cambieranno le auto, ugualmente lo svolgimento delle gare subirà una rivoluzione: dalla formula endurance, con corse di 300 o 500 km, si passerà a due brevi frazioni. Inoltre, se prima erano due i piloti ad alternarsi alla guida dell'auto, d'ora in avanti verrà schierato un solo conduttore per vettura. Di fronte a questo quadro che sta mutando in maniera così consistente, sia Nissan che Toyota stanno pianificando il loro ingresso nel rinnovato campionato con le vetture già sviluppate nel Turismo britannico, come la Primera, nella foto. Inoltre è previsto anche l'arrivo della Mazda. Sul fronte dei team privati, molti sembrano interessati all'impiego delle Bmw 318i.

ACCORDO VICINO

## È flirt fra Judd e Toyota

L'ipotesi che Judd si accinga a collaborare con la Toyota nel programma che vedrà la Casa nipponica impegnata in F. Indy sta suscitando molto scalpore sia in America che nel Paese del Sol Levante. Il motorista britannico da noi interpellato ha detto che per il momento non può commentare in alcun modo queste voci, ugualmente ha ammesso che vi può essere qualche cosa di concreto, ma in futuro. Insomma le trattative sono in corso, e le prospettive che vadano a buon fine vi sono.

## IN PRIMO PIANO

Sul catino di Indianapolis le **Stock car** hanno fatto la loro prima vera prova. Ed è già stato un successo...

ARTURO RIZZOLI

Se ancora qualcuno potesse nutrire dei dubbi circa l'interesse che suscitano le Stock car sull'ovale di Indianapolis la risposta la può trovare da quanto emerso nel test recentemente svolto. Sono stati infatti ben cinquantamila gli spettatori che hanno voluto godersi lo spettacolo di trentadue vetture della serie Nascar impegnate sul celebre catino dell'Indiana. Per una semplice seduta di prova, per giunta tenuta di lunedì, e con il biglietto d'ingresso comunque a cinque dollari, circa ottomila lire, una simile affluenza di pubblico dà la misura di quale possa essere l'interesse suscitato dall'iniziativa di arrivare a disputare una gara della prestigiosa Winston cup, la serie più importante riservata alle Stock car. Già da alcuni mesi si parla infatti dell'arrivo della Nascar sull'ovale di Indy, e il tutto prenderà realmente corpo nell'agosto del '94, tra un anno esatto. La seduta di prove recentemente svolta è servita anche per avere un'idea esatta di quello che è il comportamento delle Stock sul catino dell'Indiana: il più veloce è stato Labonte, con una Ford Thunderbird, alla media di 266,489 kmh, a titolo di confronto possiamo aggiungere che Arie Luyendyk aveva conquistato la pole alla Indy 500 a 360,362 kmh di media. In termini di velocità assoluta, le punte massime registrate in rettilineo sono state attorno ai 297 kmh. Per quel che riguarda il tracciato, che con riduzione della sede stradale disponibile, applicata quest'anno, limita di fatto la possibilità di effettuare i sorpassi, i piloti delle Stock hanno annotato che le vetture a ruote coperte

dovrebbero soffrire in minore misura di questo problema rispetto alle monoposto. Mark Martin, uno dei più decisi sostenitori di questa tesi, ha inoltre aggiunto al proposito: «Non ha molta importanza viaggiare a 260 kmh o a 370, ciò che invece è molto importante è che in queste corse si continuino a vedere le gomme che fumano e le lamiere delle carrozzerie che fanno scintille sfregando le une

Per Martin  
con la pista  
ristretta si va  
più piano ma  
lo spettacolo  
non mancherà  
certamente

contro le altre». Dale Earnhardt, che attualmente è in testa alla Winston cup, del fatto di correre a Indianapolis ha detto: «Non avrei mai immaginato che le vetture della Nascar avrebbero potuto andare a correre sull'ovale di Indy. Non voglio in nessun modo che si possa danneggiare la tradizione della 500 Miglia di Indianapolis e il suo spazio speciale nel mese di maggio. La mia speranza, ad ogni modo, è che le Stock riescano a crearsi una loro realtà specifica nel mese di agosto».

Le Stock-car correranno sull'ovale di Indianapolis nell'agosto del '94



COCKPIT



**A Cefalù al via anche le Club**

La 26. edizione della cronoscalata Cefalù-Gibilmanna, in programma il prossimo 12 settembre, propone un interessante tris. Alla gara siciliana saranno ammesse infatti, oltre alle vetture attuali, che normalmente partecipano alle gare in salita, sia le autostoriche che le vetture che possono partecipare solo alle gare club. Ogni ulteriore informazione potrà essere richiesta al team Paliké, che organizza la manifestazione assieme al Comune di Cefalù, al numero telefonico 091-344533.

■ **LAMBORGHINI.** Ci sarà anche il figlio Tonino del costruttore di Sant'Agata Bolognese all'inaugurazione della mostra a tema del Museo dell'automobilista di Mougins, nel sud della Francia, il prossimo 4 settembre. L'iniziativa è stata organizzata per ricordare Ferruccio Lamborghini, scomparso lo scorso 20 febbraio. Nell'originale quanto interessante museo transalpino, oltre alle più significative vetture prodotte dalla Lamborghini, saranno esposte anche altre realizzazioni industriali poco conosciute del costruttore emiliano.

■ **FUMETTI.** Simpatica e originale è l'iniziativa fatta recentemente partire dal mensile Sicilia Motori. Si tratta della pubblicazione di una storia dell'automobilismo siciliano a fumetti. I lettori assieme al periodico troveranno sei inserti a colori in omaggio nei quali si ripercorre l'evoluzione delle corse d'auto nell'isola dal 1898 al 1940. L'opera è stata realizzata con la collaborazione dell'Alfa Romeo, gli autori sono Vincenzo Prestigiacommo, per i testi, e Francesco Ardizzone, per i disegni.

■ **LUTTO.** Nei giorni scorsi è morto a New York René Dreyfus, uno dei più affermati assi delle quattro ruote del periodo compreso tra le due guerre. Nato a Nizza nel 1905, Dreyfus è deceduto durante un intervento chirurgico. Il pilota francese tra il 1925 e il 1940 aveva colto 50 successi nelle 150 corse cui aveva preso parte; un simile palmares lo aveva conquistato anche grazie alle vetture di primo piano guidate, tra queste ricordiamo Alfa Romeo (con i colori della Scuderia Ferrari), Bugatti, Maserati, Talbot e Delahaye.



PHOTO4

ANCHE NANNINI E PIRRO IN GARA IN SICILIA

# Baldi nel Super-T a Pergusa

Il Tricolore SuperTurismo non cessa di accogliere nuovi assi. A Pergusa, in occasione del nono appuntamento del campionato '93, faranno il loro debutto stagionale Alessandro Nannini, Emanuele Pirro e Mauro Baldi. Per il senese e il romano si tratta di un ritorno, dopo che entrambi sono stati protagonisti della scorsa stagione. Nannini, che guiderà la quarta Alfa Romeo, avrebbe dovuto correre a Misano, ma la sua presenza saltò per la necessità di condurre ulteriori test di sviluppo del cambio sequenziale per la 155V6 Ti del Dtm. L'impegno del toscano nel tricolore sarà limitato alla gara siciliana, che gli servirà, comunque, per prendere le misure alla 155 Ts che userà di nuovo in occasione del Challenge Fisa di Monza. Quanto a Pirro è ormai nota la catena di circostanze che

l'ha portato a prendere il posto di Cecotto sulla Bmw 318i del team Bigazzi. Per lui è il sospirato ritorno all'operatività, visto che sino ad oggi tutta la sua stagione agonistica è consistita nella partecipazione (sfortunata) alla 24 Ore

del Nürburgring. Pirro sarà in pista anche al Mugello e alla gara internazionale di Monza. Ad ogni modo il rientro di Emanuele non avviene di certo in un clima idilliaco: di tutta la questione sorta circa la fornitura delle gomme Miche-

lin alla Bmw che il team Bigazzi mette in pista per il pilota romano potete leggere nella pagina accanto. Passando agli aspetti più squisitamente agonistici, l'arrivo di Baldi sulla terza Peugeot 405 Mi 16 ufficiale (nella foto in alto), è invece un esordio assoluto al volante di una vettura Turismo che, l'ex-campione mondiale Sport ha sinora guidato solo in occasione dei test invernali. Se l'esperienza dovesse essere positiva, potrebbe essere ripetuta al Mugello. Ancora in forse, invece, è la presenza di Gianni Morbidelli sulla pista di Enna. Per il pesarese potrebbe scattare, infatti, la sospensione della licenza per il fattaccio di Misano (bandiera nera ignorata e vettura abbandonata in mezzo alla pista). Per ogni evenienza l'Alfa Romeo ha messo in preallarme per la sua sostituzione il solito Giorgio Francia.

TORNA LA CLASSICA SALITA

## Da Vergato a Cereglio ancora di corsa

Ritorna, dopo tre anni di assenza, una delle «classiche» delle salite, la Vergato-Cereglio in programma il prossimo 26 settembre. È la Pistoia Corse a riproporre questa cronoscalata celebre negli anni '60, e tornata in vita sul finire degli anni '80. Il percorso di gara ha una lunghezza di circa otto km, e prevede lo svolgimento di una manche unica, nella giornata di domenica, mentre sabato 25 sono in programma le prove di qualificazione. Alla salita bolognese saranno ammesse al via le autostoriche. Ogni ulteriore informazione potrà essere richiesta al numero telefonico 0573-364218.



NEL SUD DEL GIAPPONE

# Ti Circuit si candida per un Gp

Il Ti Circuit, autodromo che si trova nel sud del Giappone, si è candidato per ospitare il Gran Premio del Pacifico che si dovrebbe disputare il prossimo anno, il 10 aprile. Il proprietario di questo impianto, Hajime Tanaka, ha recentemente sottoscritto un contratto quinquennale con la Foca, inoltre la stessa federazione nazionale automobilistica giapponese ha richiesto alla Fisa l'assegnazione di una gara del mondiale di F.1 a Ti Circuit, sigla che significa Tana-

ka (nome del proprietario) International. Il tracciato, che misura 3,7 km, è stretto e tortuoso e, secondo i piloti, i sorpassi non sono certo facili. Fino ad ora su questa pista hanno corso soltanto le F.3 e le Turismo, ma non si è mai svolta alcuna gara di F.3000 o di Gruppo C. L'autodromo, che è sorto nel '90, non è inoltre in una posizione molto facile da raggiungere: la metropoli di Osaka è a circa due ore d'auto, mentre la più vicina stazione ferroviaria è a un'ora di strada.

ALLA COPPA DELLE NAZIONI

# Piloti F.1 nella Opel

La Coppa delle Nazioni edizione '94 di F. Opel potrebbe riservare una sorpresa davvero notevole. Alcuni piloti di F.1 in gara contro i giovani emergenti di questa serie addestrativa. Lo stesso boss dell'Efda Dan Partel, la struttura che organizza l'europeo della F. Opel, ha ammesso che sta lavorando per realizzare questo progetto. Intanto si è iniziato anche a fare qualche nome. Rubens Barrichello, in virtù delle sue origini italiane, potrebbe fare parte della rappresentativa azzurra assieme a Patrick Crinelli. I fratelli Pierluigi e Oliver Martini potrebbero essere i rappresentanti della formazione di San Marino, che si schiera per la prima volta al via. Infine sono stati presi contatti per fare correre Thierry Boutsen con la formazione belga.

COLOMBO



CONTATTI CON VORTEX E BARONE

## Crinelli tenta il salto in F.3000

La concomitanza al Nürburgring della gara di F.3000 con quella di F. Opel è servita a Patrick Crinelli (nella foto sopra) per dare maggior consistenza ad alcuni contatti per correre il prossimo anno in F.3000. Al giovane pilota romano si sono mostrati interessati il Barone Rampante e Vortex. Paradossalmente l'idea di puntare sulla F.3000 è venuta fuori di fronte alle difficoltà incontrate nelle trattative per il passaggio alla F.3 tedesca, dove le possibilità di correre con la Wts, team ufficiale Opel, appaiono assai remote.

COOPER



A 38 ANNI

## Toshio Suzuki punta sulla F.1

Il veterano della F.3000 giapponese Toshio Suzuki (nella foto sopra), ha allacciato contatti per disputare le ultime due gare del mondiale di F.1 a Suzuka e Adelaide. I team sino ad ora contattati sono stati Lotus, Minardi e Larrousse. Il 38enne nipponico ha il supporto di una casa di slot-machine che lo appoggia nella F.3000 giapponese. Il primo contatto di Toshio Suzuki con una F.1 avvenne nel 1987 in una serie di test con una Williams-Honda.

F. 3000 BLOCCATA

## Nebbia sul Fuji

Mentre questo mese di agosto si sta avviando alla conclusione dopo aver proposto uno dei climi più caldi registrati negli ultimi anni nel nostro paese, in Giappone la scorsa settimana è stata annullata una gara di F. 3000 al Fuji per le condizioni climatiche avverse. Sul tracciato dopo il warm-up si è abbattuto un violento temporale ed è scesa una fitta nebbia, proprio durante il giro di ricognizione. Prima di rinunciare allo svolgimento della gara, piloti e organizzatori hanno atteso per circa tre ore un miglioramento del tempo. La pole era stata conquistata dal nostro Mauro Martini con una Lola dotata del nuovo motore Mugen-Honda e la prima fila, tutta italiana, era stata completata da Marco Apicella. Durante le prove di qualificazioni il veterano giapponese Masanori Sekiya era stato vittima di uno spaventoso incidente nel quale aveva addirittura perso il casco, poi si era presentato regolarmente al via della gara. La prossima corsa della F. 3000 nipponica si svolgerà il 5 settembre, sempre al Fuji, tempo permettendo...

## IL CASO

Il braccio di ferro tra Bmw e Michelin, dopo il cambio Cecotto-Pirro mette in crisi Bigazzi nel Super-T...

FABIO RAVAIOLI

L'idea di appiattare Cecotto e richiamare Pirro per aiutare Ravaglia nella corsa al titolo, sembrava l'uovo di Colombo. Invece la Bmw è uscita da un ginepraio per cacciarsi a capofitto in un altro. Tutto perché i team impegnati nel tricolore Super-Turismo, CiBiEmme e Bigazzi, sono forniti da gommisti diversi: Yokohama e Michelin. Ovviamente l'azienda francese non ha digerito il fatto che a Misano il «SUO» Cecotto sia stato costretto da ordini superiori a cedere il terzo posto a Ravaglia, pilota della concorrenza. Men che mai, quindi, sono disposti a fare in modo che Pirro (sostituto del venezuelano nelle ultime due prove del campionato) sia competitivo abbastanza da togliere punti all'Alfa di Tarquini e alla Peugeot di Giovanardi (ambidue gommate Michelin), a tutto vantaggio di Ravaglia e della Yokohama. Per questo motivo al pilota romano saranno messe a disposizione delle coperture convenzionali in vendita ai clienti sportivi, per intenderci identiche a quelle che usa Modena. Gomme ben diverse e meno sviluppate di quelle fornite a Cecotto e, soprattutto, di quelle con carcasse rinforzate, appositamente studiate per la trazione posteriore, che il venezuelano avrebbe usato per la prima volta a Pergusa.

— Preso in mezzo in questa lotta fra i due colossi,

ACTION



Le Bmw del team Bigazzi sono ferme in attesa di sapere che gomme usare

Bmw e Michelin, Aldo Bigazzi direttore tecnico dell'omonimo team cosa pensa?

«Non posso che lasciare che se la vedano tra loro. Il mio team è ufficiale Bmw e prende ordini dalla Motorsport. Tutto ciò che facciamo è eseguire le direttive che arrivano da Monaco. Ci hanno detto di cambiare pilota e l'abbiamo fatto, ora ci diranno anche che gomme usare».

— Questo vuol sottintendere che Pirro potrebbe avere le Yokohama a Pergusa?

«Se alla Motorsport decideranno in tale senso, perché no? Spero solo che a Monaco si ricordino che il contratto con la Michelin l'ho firmato io e si regolino di conseguenza».

— Forse brucia non poco l'aver dovuto dire addio a Cecotto e alle possibilità di vincere il titolo italiano?

«Mi pareva che avessimo ancora tutte le possibilità per ottenerlo e con le nuove gomme che la Michelin ci aveva promesso saremmo stati competitivi sino in fondo. Ma io devo preoccuparmi solo di fare le vetture e di farle bene; le strategie non mi competono. Non posso fare a meno di notare, però, come queste ingerenze politiche mortifichino i sacrifici di chi sulle vetture ci lavora e che, non sempre, riesce a capire perché la passione per lo sport debba essere immolata sull'altare della ragione di stato».



**F. EUROPA BOXER**  
**SI RIPARTE DA MONZA**

# Un trono con tre pretendenti

Quando mancano quattro gare al termine della serie sono tre i piloti in lotta per il titolo: Baldrighi, Tomassini e Gollin. Ma con una vittoria a Monza anche Pirri e Ruberti potrebbero rientrare in gara. Di questi molti sono «under 18»

**INNOCENZO BONELLI**

**E**sattamente un anno fa, proprio a Monza, Andrea Boldrini si aggiudicava il titolo di primo campione italiano di Formula Europa Boxer con due gare d'anticipo sulla fine della serie. Fu quello lo scontato epilogo di una stagione che il perugino aveva largamente dominato. Invece quest'anno il sipario, dopo la lunga pausa estiva, si aprirà su uno scenario completamente diverso: nella gara di domenica prossima sul circuito brianzolo riprenderanno le ostilità fra i tre pretendenti al titolo, tutti con eguali possibilità di aggiudicarselo quando mancano ancora quattro gare alla conclusione del campionato. Alberto Baldrighi, Danilo Tomassini e Fabrizio Gollin; ecco i tre sfidanti che a Monza promettono di darsi battaglia, ognuno con lo scopo di fare un passo avanti verso la conquista del trono che fu di Boldrini; e a dare ancora più incertezza alla sfida è il fatto che ognuno corre per un team diverso. Il favorito? Tutti e tre, ... nessuno dei tre. Questo è il bello di questo campionato. Alle spalle del terzetto di testa, infatti, ci sono altri due piloti: Luca Pirri e Paolo Ruberti, che con una vittoria a Monza potrebbero anche rimettersi in corsa per il titolo. In fondo siamo appena oltre la metà stagione, quattro gare non sono poche e tutto può ancora succedere. Ovviamente, chi non si augura stravolgimenti della classifica è Alberto Baldrighi: dopo aver sudato sette camicie per portarsi al comando, il milanese vorrebbe concludere in bellezza continuando il «trend» positivo iniziato a Binetto. Il pilota di punta del team Verduci ha già vinto a Monza a fine giugno, ma è anche vero che in quella gara sia Tomassini che Gollin hanno avuto problemi (e Tomassini aveva siglato la pole-position); quindi anche sulla pista di ca-

sa il milanese dovrà guardarsi dagli avversari. Certo, se vencesse consoliderebbe la sua posizione di leader del campionato e per gli avversari il finale di stagione diventerebbe in salita. Ma dopo Monza si passa alle piste tortuose e guidate, come Magione e Vallelunga; piste su cui Tomassini e Gollin hanno dimostrato di cavarsela molto bene. Il giovanissimo veneto, sicuramente la rivelazione del campionato insieme al team Bea Racing, a Vallelunga si è già imposto a giugno con grande autorità; il sammarinese Tomassini, ovvero il «veterano» del gruppo essendo alla sua terza stagione di gare, potrebbe essere il favorito di Magione, essendosi imposto nel «toboga» di Binetto. È a lui che il team di Gabriele Lucidi si affida per vincere il terzo titolo consecutivo, dopo quelli di Boldrini e di Fabio Aries. E gli altri stanno a guardare, visto che per il momento molto di più non possono fare; Paolo Ruberti e Luca Pirri sarebbero i rivali più accreditati del trio di testa, ma la discontinuità dei risultati gioca a loro sfavore. Dovrebbero aggiudicarsi tutte le quattro gare rimanenti per rimettersi in corsa per il titolo. Corsa da cui sembra essere uscito il giovanissimo Thomas Biagi, un altro degli «under 18» introdotti da quest'anno nel campionato; velocissimo su tutte le piste, il ferrarese, ma anche perseguitato da una sfortuna micidiale che l'ha privato di risultati praticamente già acquisiti. E a proposito degli «under 18», chi era scettico sulle loro potenzialità ha dovuto ricredersi: Gollin ha vinto due gare, Ruberti e Biagi ci sono andati vicini, e sono tutti tra i primi sei della classifica. Classifica in cui compaiono anche Giovanni Anapoli e Jerry Piccolo; come dire che la Csai ha visto giusto, e che la strada per gli «under» è aperta. ■



PHOTO4



ACTION





## COSÌ DOPO SEI GARE

	Misano (4/4)	Pergusa (2/5)	Binetto (9/5)	Vallelunga (6/6)	Monza (27/6)	Mugello (11/7)	Monza (29/8)	Magione (19/9)	Vallelunga (3/10)	Imola (10/10)	Totale
1. <b>Baldrighi</b>	—	—	6	6	9	9					30
2. <b>D. Tomassini</b>	—	6	9	2	6	4					27
3. <b>Gollin</b>	—	9	—	9	3	3					24
4. <b>Pirri</b>	9	4	2	—	4	—					19
5. <b>Ruberti</b>	—	—	4	4	2	6					16
6. <b>Biagi</b>	6	2	—	3	—	—					11
7. <b>Rebai</b>	2	—	1	1	—	1					5
8. <b>Anapoli</b>	4	—	—	—	—	—					4
<b>Pampado</b>	3	—	—	—	1	—					4
10. <b>Malandrucco</b>	—	3	—	—	—	—					3
<b>C. Tomassini</b>	—	—	3	—	—	—					3
<b>Piccolo</b>	—	1	—	—	—	2					3
13. <b>Crocioni</b>	1	—	—	—	—	—					1

LE ERMOLLI NON HANNO RIVALI

# Solo settimana la prima Tatuus

In mezzo alla recessione accusata da gran parte dell'ambiente dell'automobilismo da corsa, il campionato Formula Europa Boxer è di quelli che gode invece di una discreta salute. La media di partecipazioni, oltre venti vetture per gara, è superiore a quella dello scorso anno quando la categoria fu lanciata: a meno che non si verifici un calo negli ultimi appuntamenti, si può dire che la categoria sta

vivendo una stagione positiva, tanto per la partecipazione quanto per la incertezza nella rincorsa al titolo. Un dato di fatto però è scontato: il titolo, come già lo scorso anno, andrà ad una Ermolli. Le monoposto del costruttore varesino lo scorso anno avevano qualcosa in più delle altre; quest'anno hanno letteralmente fatto il vuoto, tanto che, in classifica di campionato, per trovare una vettu-

ra non-Ermolli dobbiamo scendere fino al settimo posto di Simone Rebai con la Tatuus. La categoria si avvia a diventare un monomarca? Forse no, perché gli altri costruttori non sembrano intenzionati a lasciare il campo; sia Tatuus che Adm hanno investito molto sulle loro monoposto, già in questo finale di stagione potrebbero dare qualche segno di competitività preparandosi poi adeguatamente per la prossima stagione. Per il momento, però, le Ermolli costituiscono oltre il 60 per cento del parco vetture con i due team di punta. Lucidi e Verduci, che da soli schierano ben sette monoposto. La battaglia a questo punto non è più ristretta alla pista, ma si allarga anche ai box dove i preparatori lavorano per trovare la messa a punto migliore, e le indicazioni dei piloti assumono una importanza capitale. In questo modo la categoria rispetta appieno il suo ruolo di formula propedeutica per i giovani. ■

Sopra, Baldrighi e D. Tomassini, i primi due del tricolore, in lotta a Monza. Baldrighi ha al suo attivo due successi, mentre Danilo Tomassini solo uno: a Binetto. Molto veloci si sono rivelati gli «under 18». Gollin, a destra, ha vinto a Pergusa e attualmente è 3. in classifica. Ruberti e Biagi, a sinistra, sono andati vicini al successo giungendo al secondo posto al Mugello e a Misano



ACTION



**Aveva la valigia troppo... leggera, con poco danaro, e così in Europa non l'hanno voluto. Marco Apicella però ha saputo reagire. Ha messo da parte i sogni ed è emigrato nella F. 3000 giapponese per sviluppare e portare alla vittoria l'unica monoposto d'Oriente: la Dome. E ora è in lotta per il titolo...**

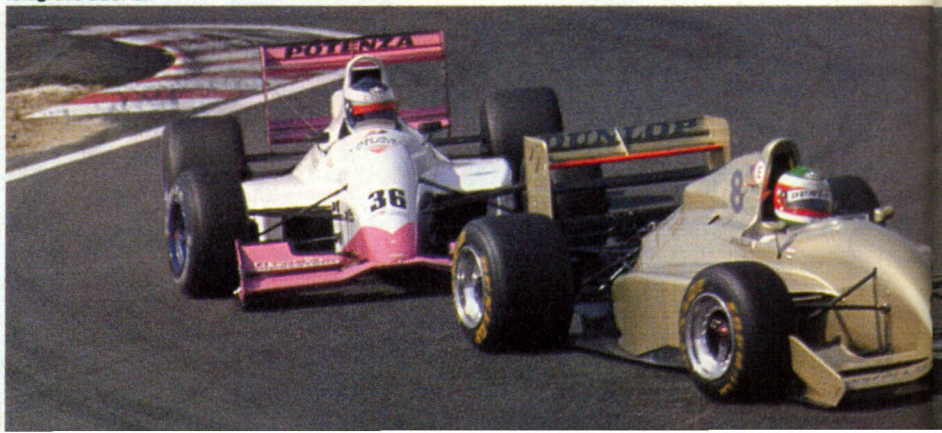
**MARCO RAGAZZONI** ■



<b>Nome</b>	Marco
<b>Cognome</b>	Apicella
<b>Nato il</b>	7 ottobre 1965
<b>Dove</b>	Bologna
<b>Segno</b>	Bilancia
<b>Altezza</b>	1,65 m
<b>Peso</b>	62 kg
<b>Famiglia</b>	Prossimo alle nozze (18 settembre) con Barbara è padre di una bellissima bambina di due mesi, di nome Alice
<b>Hobby</b>	Lo sport in tutte le sue discipline
<b>Curriculum</b>	Ha corso in kart dall'81 all'83 giungendo in questa stagione 3. nel mondiale. L'anno seguente è passato in F.3 disputandovi da protagonista anche le due annate successive, cogliendo complessivamente 7 vittorie e giungendo nell'86 2. in campionato dietro a Nicola Larini. Dall'87 al '91 ha corso nella F.3000 europea ed è quindi passato nel '92 in quella giapponese dove sino ad ora ha ottenuto due vittorie.



foto grafie COOPER





# Domata la Dome

*Molto lavoro durante l'inverno, un'infinità di test di gomme e poi, tre settimane fa, per Marco Apicella è arrivata la prima vittoria della stagione e la seconda da quando corre nella serie giapponese, cioè dallo scorso anno.*

Sì, finalmente è arrivata. Dico finalmente, perché nelle precedenti gare siamo sempre stati molto competitivi, come ad esempio ha dimostrato il mio secondo posto al Fuji, dietro all'idolo locale Hoshino e al velocissimo Irvine. Ma effettivamente, proprio perché competitivi, la vittoria ci mancava, ne sentivamo il bisogno.

*Anche per la Dome è dunque il secondo successo, dopo quello che avete ottenuto insieme nel '92 ad Autopolis...*

Non mi piace vantarmi e i meriti non li prendo quando non li ho; ma devo dire che lo scorso anno sono riuscito a fare un buon lavoro di sviluppo della vettura che infatti, rispetto al '91, ha fatto un discreto salto di qualità. Naturalmente non sono partito da zero; meccanicamente parlando l'ho trovata già a un buon livello e infatti sulla geometria delle sospensioni, ad esempio, abbiamo lavorato ben poco: si è trattato piuttosto di trovare la giusta taratura di molle, ammortizzatori e barre. Molto invece abbiamo lavorato sull'aerodinamica; e qui sono stato facilitato dalla squadra che non è un team qualsiasi, ma il costruttore stesso, impegnato in prima persona, con capacità tecnologiche molto elevate e due sole vetture da seguire, le proprie. Possiede anche una galleria del vento, per cui ogni modifica aerodinamica siamo riusciti a realizzarla e a provarla da una gara all'altra,

senza mai doverci preoccupare di fornirla anche ad altri.

*Un costruttore che potrebbe rappresentare anche una buona opportunità per un ingresso insieme in F. 1...*

La Dome in effetti ha tutto per potervi entrare eccetto il... budget; e questo, anche in Giappone, è un momento di grande recessione. L'ambizione di fare il salto però non l'ha mai negata. Io comunque oggi non mi voglio più fare illusioni. Sono già rimasto molto deluso a suo tempo, quando pensavo che le capacità personali contassero e invece mi sono dovuto rendere conto che l'unica cosa importante erano i soldi che potevi portare in dote.

*Su cosa in particolare avete dovuto lavorare per portare la vettura a questo livello di competitività?*

Lo sviluppo aerodinamico è stato fondamentale. Basta dire che noi quest'anno corriamo ancora con il telaio '92, che va benissimo, mentre ciò che è cambiato sono muso, ali, pance e fondo della vettura. Non va dimenticato però lo sviluppo delle gomme, che nella F. 3000 giapponese sono libere e giocano un ruolo fondamentale, direi determinante.

*E a questo proposito, come va il loro lavoro di sviluppo?*

Direi bene, anche se rispetto alle Bridgestone che monta Hoshino, il leader in campionato, con le nostre Dunlop abbiamo ancora un lieve handicap in gara, nell'ordine di un decimo di secondo a giro: la carcassa si scalda di più e, sulla distanza, tende a coricarsi. In qualifica invece siamo superiori e infatti nelle prove ufficiali dell'ultima gara al Fuji, poi annullata per nebbia, ave-

vo il secondo miglior tempo, distaccato di un soffio da Martini.

*Anche la Dunlop si può così considerare soddisfatta...*

Direi di sì, perché qui per i costruttori di pneumatici ogni risultato è importantissimo. Tutti investono annualmente cifre astronomiche in quanto ogni vittoria ha un ritorno pubblicitario enorme. E quindi richiedono anche un gran lavoro di sviluppo, che pagano, con conseguente voce in capitolo su molte decisioni. Ad esempio anche sulla scelta dei piloti, che qui vengono retribuiti per il loro lavoro di professionisti. Se non fossi stato gradito alla Dunlop non sarei potuto rimanere alla Dome... Così, quando arriva il risultato, tutto questo si trasforma in una gratificazione immensa, come è stato appunto per me dopo la vittoria a Sugo di tre settimane fa. Finisci sui cartelloni pubblicitari che vengono affissi ovunque, in tutto il paese, sei intervistato dai giornali e dalle televisioni... Un po' quello che accade in Europa con la F.1.

*Ora, dunque, qual è il prossimo risultato da inseguire?*

Il campionato. Sono a 4 punti da Hoshino che, dall'alto dei suoi numerosi titoli, in F. 3000 come nelle Sport, qui è una vera e propria star. Ma non ho soggezione di lui. È forte ma corretto in gara e possiamo lottare ad armi pari. Naturalmente ci sono però anche Irvine, con il quale sono a pari punti, e Cheever. Martini, invece, anche se è riuscito a riportare la Lola a un ottimo livello di competitività, in questo momento mi sembra un po' indietro. È sempre però un gran outsider. Vedremo....



# Maledetta sfortuna!

**A**ccidenti, che delusione. Non posso dire che eravamo andati in Nuova Zelanda per vincere: non sarebbe vero. Ma certo puntavamo a un bel piazzamento, che per il mondiale sarebbe stato oro. E infatti, dopo le prime tre prove speciali noi in lotta per il titolo eravamo tutti nello spazio di cinque secondi: la quarta prova era la più lunga del rally, addirittura 31 chilometri, e lì abbiamo provato ad attaccare. So che oggi non significa niente, ma a metà prova il miglior intertempo in assoluto era nostro, la Escort marciava alla perfezione. Ma poi, purtroppo, a due chilometri da fine prova ho fatto un errore. Sono arrivato troppo veloce a una curva ad angolo retto, ho messo due

ruote fuori strada, sulla parte destra, e la Escort ha fatto perno nel fossetto e si è capovolta. Senza toccare né la fiancata né il tetto, per fortuna. Senza rompere vetri, né l'antenna radio. Ci siamo trovati quindi fermi sulle ruote, senza un graffio, ma sull'erba bagnata non siamo riusciti a ripartire. Tiziano è rimasto seduto al suo posto, per comunicare via radio con la squadra. Intanto io mi sono messo a correre sulla strada, alla ricerca di qualche spettatore cui chiedere aiuto. Ma quando sono arrivato con i rinforzi il mio co-pilota mi ha detto che potevo anche calmarmi: ormai eravamo fuori tempo massimo. Porca miseria: era una curva lenta, quasi un tornante: una curva da seconda marcia, di quelle che nel

corso di un rally di tre giorni ne sbagli almeno dieci, ma c'è sempre un terrapieno che ti tiene dentro, un ciglio che ti salva. Lì, invece, c'era questa piccola discesa e ci siamo trovati prima in basso, quindi in volo a ruote all'aria. Così: ritirati...

**N**on restava molto da fare. Tiziano ha seguito la gara con il team, aiutando nei compiti organizzativi. Io ho chiesto se avevano bisogno di me: mi hanno risposto che sarei potuto andare qualche giorno in Australia, a Perth, per fare test di gomme in vista del rally. E così me ne sono tornato in albergo, al Travelodge di Auckland, dove a sera ho cenato con qualche giornalista italiano. Sono

HOLMES

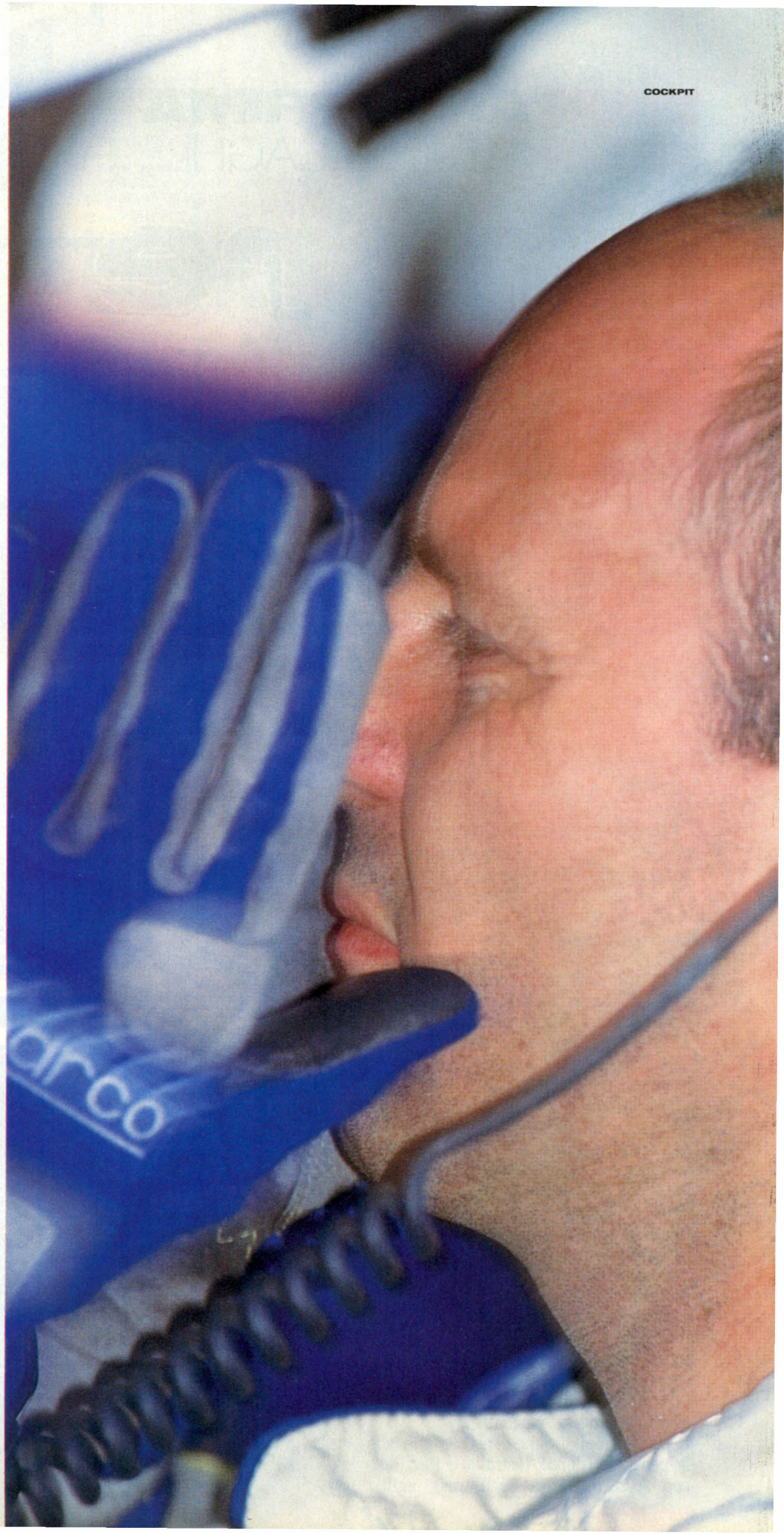


Tre prove fra i primi, poi un errore: così la Ford Escort 4x4 di Biasion ha detto addio alla Nuova Zelanda quando ancora non si era conclusa la quarta speciale. C'è da recriminare, per Miki. Ma il mondiale è aperto



andato a letto presto, immerso nei miei pensieri. Alle sette del mattino successivo ero già all'aeroporto in attesa del volo per Perth. Accidenti, che sfortuna. Penso che un secondo o un terzo posto, su quello sterrato da specialisti, sarebbe stato alla nostra portata, e ora saremmo ancora in testa al campionato. Ma forse non tutti i mali vengono per nuocere: non commettevo un errore da due anni, dal Rac '91; l'ho commesso proprio nella gara in cui anche i miei avversari diretti nella corsa al titolo non sono riusciti a vincere. Vorrà dire che se prima la lotta era soprattutto fra Kankkunen e me, ora la rincorsa è aperta a quattro: Juha, Delecour, Auriol e io. La matematica non esclude Sainz, ma anche se in Nuova Zelanda la sua Lancia gli ha permesso di andare molto forte, nelle gare rimanenti dovrebbe sempre vincere, o quasi. E non dimentichiamo che proprio Carlos era il più esperto di quella gara, avendola vinta recentemente. Io, ad esempio, non ci andavo dal lontano 1986, e rispetto a quell'anno quando corsi con la Delta S4, il percorso è cambiato in tutte le prove speciali. Un vantaggio così, Carlos non lo avrà più da qui a fine campionato.

**D**elecour è stato fantastico in Nuova Zelanda. Molti hanno criticato la sua decisione di «pagare» 20 secondi a fine prima tappa, così da non partire primo sulla strada il giorno successivo e non avere così il problema di aprire le traiettorie sulla ghiaia. Ma sono sicuro che se non l'avesse fatto, aprendo lui la strada da lì in poi avrebbe perduto almeno un minuto su chi inseguiva. Lo sterrato in Nuova Zelanda è così: se parti davanti ti trovi più ghiaia sotto le ruote, e soprattutto non hai il vantaggio di vedere le scie delle traiettorie fissate da chi ti precede. Ma Delecour va fortissimo, e per questo campionato mondiale ha ancora in mano tante carte. Del resto, ognuno di noi quattro ha possibilità in questo finale iridato. Kankkunen giocherà in casa al 1000 Laghi, così come farò io al Sanremo. Ma in Finlandia Juha dovrà stare davanti prima di tutto al suo compagno Auriol, così come io dovrò fare lo stesso con Francois al Sanremo. E tutti abbiamo lo stesso numero di gare da disputare: 4. In realtà Delecour ne avrebbe 5, ma la Ford non andrà al Mille Laghi quindi anche lui dovrà accontentarsi di quattro, potendo però sommare un risultato più di noi senza incappare negli scarti, così come anche Auriol. E se parliamo di scarti, qui io ho un certo vantaggio su Kankkunen perché potrei perdere i 4 punti del Tour de Corse, mentre lui come minimo deve buttare gli 8 di Montecarlo o della Nuova Zelanda. Tutto sommato, insomma, è un mondiale aperto, apertissimo. Un mondiale che forse si deciderà solo all'ultima gara: al Rac dove ritengo di avere ottime chance. Maledetta sfortuna: se non avessi fatto quell'errore a Auckland... Ma va bene anche così. ■





**ANTEPRIMA**  
AL 1000 LAGHI...

# Impreza ambiziosa

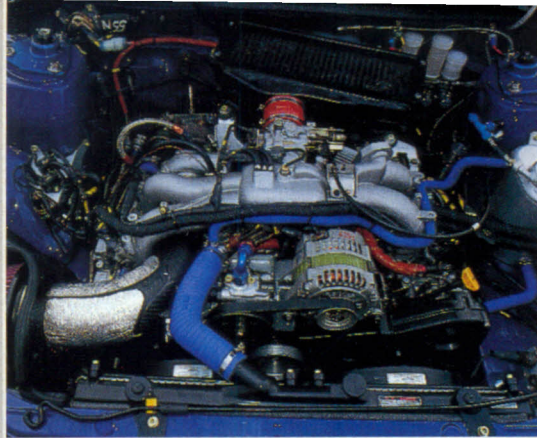
Nel mondiale rally si respira aria nuova. In Finlandia, questa settimana, debutta la ipertecnologica Subaru con cambio semiautomatico e sistema di controllo della trazione che rimpiazza la Legacy vincitrice in Nuova Zelanda. E Autosprint l'ha già provata...

**■ SERGIO REMONDINO**

**C**on il 1000 Laghi in programma questa settimana è giunto il momento del debutto per una delle novità più interessanti e promettenti che il mondo dei rally ha espresso negli ultimi anni: la Subaru Impreza. In Finlandia, finalmente, scenderà in campo la nuova, ipertecnologica «arma assoluta» della Subaru e noi di Autosprint siamo in grado di offrirvi in anteprima le impressioni di guida sulla vettura grazie a un test effettuato in Gan Bretagna prima ancora che la Impreza debuttasse in gara. La Impreza, se tanto dà tanto, dovrebbe essere immediatamente più veloce e competitiva della sorella che l'ha preceduta, la Legacy, rispetto alla quale è più potente, più leggera, più maneggevole. E con un potenziale di sviluppo a dir poco straordinario. Ironia della sorte, poche settimane dopo il primo successo iridato con la Legacy (Colin McRae in Nuova Zelanda) la Subaru si trova ad avere due vetture vincenti. E la Legacy ormai pronta per... la pensione (dopo Australia e Rac con Alistair McRae e Burns), agli



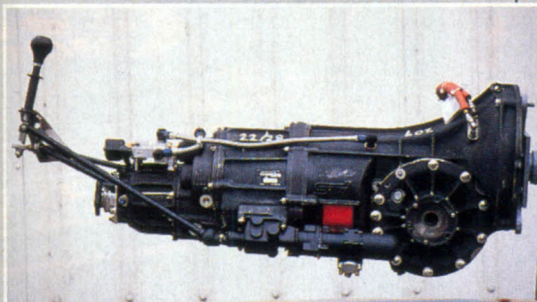
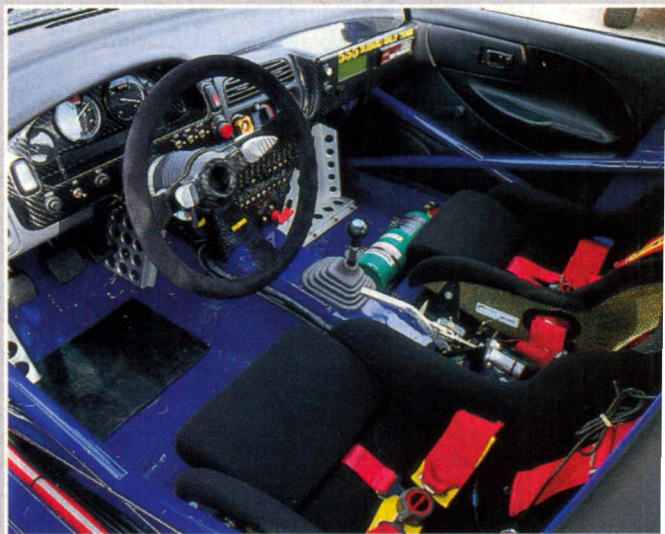




**MOTORE.** Il quattro cilindri boxer turbo della Impreza deriva da quello della Legacy. La base di partenza è situata a quota 360 cv

**CAMBIO.** La trasmissione semiautomatica è una delle principali novità ma, volendo, i piloti potranno usare la classica leva manuale

**ABITACOLO.** Sulle razze del volante i pulsanti per cambiare. L'abitacolo della Impreza ricorda proprio una «stanza dei bottoni»



Una foto in studio, quasi fosse una... top model. E al vertice, la nuova Subaru Impreza promette di arrivare in fretta. Forse già al 1000 Laghi, dove Vatanen e Alen la porteranno all'esordio iridato





Antipodi ha battuto tutte le protagoniste del mondiale: Ford, Toyota, Lancia. Una vittoria, quella di McRae, ottenuta contro la élite della specialità e non maturata in condizioni e circostanze particolari, irripetibili. Al 1000 Laghi quella «scatola delle meraviglie» che è l'Impreza sarà affidata a Alen e Vatanen. Unico rammarico l'assenza in Finlandia delle Ford di Biasion e Delecour e delle Lancia di Sainz e Aghini. Ma ci saranno le Toyota, le Mitsubishi, la Lancia di Makinen e allora il «test» sarà tutt'altro che accademico. Alla Prodrive hanno risolto anche l'ultimo dubbio, che era relativo all'opportunità di schiarire le vetture con il cambio semiautomatico attivato. Alen e Vatanen lo potranno usare, ma in qualsiasi momento della gara potranno anche decidere di tornare a utilizzare la solita cloche. Si perché sulla Impreza è rimasta la normale leva del cambio e, come detto, volendo la si può preferire ai due pulsanti di cambiata, che sono posti sulle razze del volante. Ma questo dispositivo non è l'unico «giocattolino» presente sulla vettura. C'è anche il sistema di controllo elettronico della trazione, ad esempio. Un dispositivo ben più evoluto ri-

spetto al «traction control» delle monoposto di F.1 e basato su tre gradi di intervento e sviluppo. Al primo stadio, cioè nella configurazione per il 1000 Laghi, i sensori posti su ciascuna ruota danno le informazioni necessarie per far lavorare il differenziale centrale e quello anteriore. Al secondo stadio nell'automatismo sarà inglobato anche il differenziale posteriore. E al terzo? L'intera trasmissione, cambio incluso, sarà automatizzata. Cose da fantascienza? Forse ma, diciamo, la Prodrive e la Subaru meritano di avere successo. Sembrano lontani anni luce i balbettanti esordi della Legacy e invece era solo il 1990. E quando Markku Alen, stanco di ritiri e delusioni, lasciò la squadra per la Toyota, dichiarando che con quel motore alla Subaru non avrebbero mai ottenuto nulla, Richards e i suoi non si persero d'animo. Lavorarono duro e scommisero su un giovane, velocissimo, scassamacchine, Colin McRae e su un ex campione del mondo, Ari Vatanen. Da allora di acqua sotto i ponti ne è passata molta, la Subaru ha vinto il suo primo rally di mondiale, la Impreza è pronta. È Markku Alen è tornato a pilotare, anche se occasionalmente, quelle Subaru che non vincevano mai. ■



IL TEST □ LE CAMBIATE SONO RAPIDISSIME

# È più veloce del... pensiero

**B**ANBURY — Non accade tutti i giorni di provare una vettura da corsa prima che questa abbia fatto il suo debutto agonistico. Eppure è quanto ci è successo. David Richards in persona arriva presto, alle otto, a prelevarci nel nostro albergo. Ci rechiamo con lui a visitare la sede della Prodrive e poi via al tracciato di prova dove avremo l'onore di fare un test al volante della Subaru Impreza, l'auto attesissima al debutto al 1000 Laghi di questa settimana. In precedenza avevamo provato la Subaru Legacy e il cambio semiautomatico, dunque un po' di quello che ci attende lo conosciamo già...

**IL TEST.** Al tracciato di prova troviamo ad attenderci Alistair McRae, fratello più giovane e più... loquace di Colin, recente vincitore del rally di Nuova Zelanda. Alistair dovrà soffrire al nostro fianco sulla Impreza. La vettura che proveremo è dotata del cambio semiautomatico. David Richards e il suo in-

genere, David Lapworth, hanno deciso solo all'ultimo di farlo utilizzare sulle vetture destinate al rally finlandese e affidate a Alen e Vatanen. Ci sediamo al posto di guida, che in un primo momento sembra un tantino troppo alto ma che poi si rivelerà perfetto. Proviamo a infilare la retromarcia e il motore si spegne. Ci riproviamo e si spegne di nuovo: occorre un tecnico che ci spiega (neanche Alistair lo sapeva...) che c'è un dispositivo di sicurezza che fa spegnere il motore a ogni inserimento accidentale della retromarcia e che in questo momento è in funzione... Lo disinserisce e possiamo muoverci. Sulla Impreza i pulsanti al volante sono due, mentre

la Legacy ne aveva tre. Per partire si usa il pedale della frizione e si aziona la tradizionale leva del cambio. Poi ci si dimentica di entrambi e si usano i due pulsanti: uno per salire, l'altro per scendere le marce. L'accelerazione è violenta, il passaggio delle varie marce è più veloce... del pensiero. Dopo un po' non capiamo più se siamo

in quarta o in sesta, oppure se siamo in quarta o in seconda... Alistair ci consiglia di controllare con la leva del cambio: questa, infatti, si muove da sola mentre il pilota cambia con i pulsanti e la cosa fa uno strano effetto... Uno dei vantaggi principali del cambio semiautomatico è che, mentre si inseriscono le varie marce, non occorre

nicamente tramite sensori posti su ciascuna delle ruote

## ELETTRONICA A GO-GO

**Telaio:** scocca in acciaio con roll-bar integrato avente funzioni di telaio, con porte e cofani alleggeriti  
**Motore:** 4 cilindri boxer montato in posizione anteriore-longitudinale  
**Cilindrata:** 1994 cc  
**Alesaggio × Corsa:** 92 × 75 mm  
**Distribuzione:** 2 alberi a camme in testa, con testa a 4 valvole per cilindro  
**Alimentazione:** iniezione elettronica sequenziale Subaru Mpf1, impianto di sovralimentazione dotato di una turbina Ihi e di scambiatore di calore aria-aria. Sistema d'iniezione d'acqua  
**Potenza max.:** 360 cv a 7400 giri  
**Coppia max.:** 45 mkg a 4500 giri  
**Frizione:** bidisco automatica azionata da un motorino ausiliario  
**Cambio:** semiautomatico X Trac a sei marce più rm, senza sincronizzatori  
**Trazione:** permanente sulle 4 ruote, sistema Prodrive. Tre differenziali autobloccanti (anteriore, centrale, posteriore) regolabili elettro-

**Freni:** a disco Ap autoventilanti sulle quattro ruote. Pinze Ap a quattro pistoncini  
**Sospensioni:** anteriori a ruote indipendenti con schema McPherson, triangoli inferiori e barra stabilizzatrice, ammortizzatori Bilstein regolabili. Posteriori a ruote indipendenti con bracci longitudinali e trasversali, barra stabilizzatrice, ammortizzatori Bilstein regolabili  
**Lunghezza:** 4340 mm  
**Larghezza:** 1690 mm  
**Altezza:** 1390 mm  
**Passo:** 2520 mm  
**Carreggiata ant.:** 1470 mm  
**Carreggiata post.:** 1460 mm  
**Serbatoio:** di sicurezza da 63 litri  
**Cerchi:** in lega leggera da 6,5 × 17" e 9 × 17"  
**Gomme:** Michelin  
**Peso:** 1200 Kg





## Finlandia con 35 prove speciali

Tre tappe, 35 prove speciali, in pratica un Gran Premio su strada e su fondo sterrato. Il 1000 Laghi, la «grande corsa di Jyväskylä», promette emozioni e motivi d'interesse in quantità. Anche se non ci saranno le Ford di Biasion e Delecour e le Lancia di Sainz e Aghini, il carnet dei partecipanti è degno delle migliori occasioni. C'è il debutto della Subaru Impreza, con Alen e Vatanen, ma ci sono anche le Toyota, le Mitsubishi, tanti outsider che rendono promettentissima la nona prova del mondiale rally.

### Il programma

#### VENERDÌ 27 AGOSTO

Prima tappa; km 413 con 15 prove speciali pari a km 179

#### SABATO 28 AGOSTO

Seconda tappa; km 393 con 13 prove speciali pari a km 242

#### DOMENICA 29 AGOSTO

Terza tappa (finale); km 233 con 7 prove speciali pari a km 88

**Percorso totale:** km 1039 con 35 prove speciali pari a km 509

**Partenza e arrivo** sono a Jyväskylä

### Così il campionato

Il 43esimo rally 1000 Laghi è valido quale nona 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 valido per la Coppa Fia Dame riservata a equipaggi interamente femminili. Ecco le classifiche provvisorie.

**PILOTI** - 1. Kankkunen 71 punti; 2. Delecour 70; 3. Biasion 66; 4. Auriol 59; 5. Mc Rae 44; 6. Sainz 35; 7. Alen 25; 8. Aghini, Trelles 22; 10. Jonsson 20; 11. Schwarz, Eriksson 18; 13. Makinen 16; 14. Chatriot, Dunkan 12; 16. Fiorio, Iwase 10; 18. Johansson, Jack 8; 20. R. Stohl 7; 21. Bourne, Béguin, Patti, Eklund 6.

**MARCHE** - 1. Ford, Toyota 111 punti; 3. Lancia 67; 4. Subaru 56; 5. Mitsubishi 47.

**COPPA GR.N** - 1. Fassina 36 punti; 2. Coutinho 24; 3. Fujimoto, Bin Sulayem, Manfrinato, Shamji, Backlund, Spiliotis 13; 9. Jordan 11; 10. Giagnissis, Nitta, Kytölehto, Serpaggi 10.

**COPPA 2 LITRI** - 1. Opel-General Motors 36 punti; 2. Skoda 29; 3. Citroën 24; 4. Peugeot 22; 5. Lada 18; 6. Renault 16; 7. Toyota 15.

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

### I principali iscritti

N.	EQUIPAGGIO	VETTURA	GR.	NAZ.
1	Auriol-Occelli	Toyota Celica 4Wd	A	F-F
2	Vatanen-Berglund	Subaru Impreza Wrx	A	SF-S
3	Eriksson-Parmander	Mitsubishi Lancer	A	S-S
4	Kankkunen-Giraudet	Toyota Celica 4Wd	A	SF-F
5	Alen-Kivimaki	Subaru Impreza Wrx	A	SF-SF
6	Schwarz-Grist	Mitsubishi Lancer	A	D-GB
7	Wilson-Thomas	Ford Escort Cosworth	A	GB-GB
8	Mikkola-Hertz	Toyota Celica 4Wd	A	SF-S
9	Lindholm-Hantunen	Ford Escort Cosworth	A	SF-SF
10	Thiry-Prevot	Opel Astra 16V	A	B-B
11	Kytölehto-Kapanen	Mitsubishi Galant Vr4	N	SF-SF
13	Makinen-Harjanne	Lancia Delta Hf	A	SF-SF
14	Sundstrom-McNiven	Mazda 323 Gt-R	A	SF-GB
15	Saarenpaa-Hirvijarvi	Audi Coupé S2	A	SF-SF
16	Gronholm-Silander	Toyota Celica 4Wd	A	SF-SF

□ Gli italiani: 70 Fidiani-Bergonzi (Bmw M3 Gr.N); 77 «Alias»-«Ingmar» (Mazda 323 4Wd Gr.A); 94 Ghiringhelli-Guglielmi (Peugeot 309 16V Gr.N).



foto:graficheHICKMAN

alzare il piede dall'acceleratore e quindi il motore è sempre al massimo del regime di rotazione. Lapworth ci spiega, a proposito di inserimento delle marce, che stanno mettendo a punto il dispositivo in base al quale, se ci si sbaglia e si passa a inserire ad esempio la... settima che non c'è, automaticamente si passa dalla sesta alla quinta! Capito come

funziona il cambio ci concentriamo sulla vettura, che ha una distribuzione dei pesi ottimale: 54-44% tra anteriore e posteriore. Il comportamento della Impreza è eccellente; nei curvoni veloci tiene tranquillamente la traiettoria, cosa che non succedeva con la Legacy. E nel misto, nonostante ammortizzatori che ci sono sembrati un po'

morbidi, la vettura si mostra agilissima. Le sospensioni assorbono bene le irregolarità del terreno e danno la sensazione che si possono controllare agevolmente le reazioni in qualsiasi momento. I freni sono ottimi ma c'è sempre la sensazione che la macchina non si stia fermando e non si riesce a capire se si è troppo veloci o troppo lenti. Questo dipende dal fatto che il propulsore è sovralimentato, dunque non ha molto freno motore, e poi dal fatto che col cambio semiautomatico non si capisce quanto l'auto rallenta perché le cambiate avvengono in successione rapidissima, quasi continua. In uscita dalle curve lente la Impreza sembra una trazione anteriore, mentre per impostare McRae ci suggerisce di usare il freno a mano, che è potentissimo. In conclusione: la Impreza ci è sembrata veloce, stabile, maneggevole, ben costruita, con un potenziale di sviluppo incredibile. La vettura farà sicuramente parlare di sé il prossimo anno...

Ricardo Muñoz



Per cambiare, sulla nuova Impreza, non c'è bisogno di togliere le mani dal volante, sopra. La vettura, in alto durante il nostro test, appare molto equilibrata, con reazioni sempre controllabili, soprattutto nei curvoni veloci



**E l'Audi dona a Röhrli la Sport S1!**

Quest'anno, Natale per Walter Röhrli, è già arrivato. O meglio, è già pronta la Strenna, sotto forma di un bellissimo omaggio che ha quasi commosso il campione tedesco. L'Audi ha infatti donato a Röhrli la Sport Quattro S1 Gruppo B con la quale «Koenig Walter» ha ottenuto la sua ultima vittoria nel mondiale, al Sanremo del 1985! Con una cerimonia informale è stato il responsabile dell'Audi Sport, Dieter Basche, a consegnare la vettura a Röhrli, il quale ha dichiarato: «Questa vettura rispecchia bene il clima dell'era del Gruppo B. È stato un periodo molto bello, anche se un po' matto. Io comunque sono contento di averne fatto parte».

■ **AUSTRALIA.** La Fia ha diramato un comunicato nel quale sono riportati i nomi dei Costruttori che hanno annunciato la loro partecipazione al rally di Australia in programma dal 18 al 20 settembre e valido quale decima prova del mondiale. Si tratta di Ford, Lancia, Mitsubishi, Toyota e Subaru.

■ **PARIGI-PECHINO.** Si torna a parlare del raid organizzato da René Metge, la Parigi-Mosca-Pechino, della quale si è disputata la prima edizione lo scorso anno. Come l'organizzatore francese aveva promesso, quello passato non resterà un episodio isolato. La seconda edizione della Parigi-Mosca-Pechino, raid aperto a automobili, autocarri e motociclette, si farà nel settembre '94. Una richiesta in questo senso è già stata trasmessa alle federazioni auto e moto. La gara dovrebbe prevedere un formato «ridotto» a 22 giorni, cinque in meno rispetto alla «PéKin» dello scorso anno.

■ **POLIZIE.** Si sono aperte il 18 agosto le iscrizioni per la settima edizione del rally Polizie Europee, in programma a Cividale del Friuli sabato 18 settembre. La vera novità è che, con l'istituzione della «Coppa simpatizzanti», è stata estesa la partecipazione al rally anche a equipaggi non appartenenti alle forze di Polizia, oltre che agli iscritti al monarca Opel. Per informazioni si può telefonare al seguente numero: 0432-506513.

**La Delta di Cerrato al Salento avrà una bella iniezione di cavalli. Sono quelli che Nocentini ha ottenuto lavorando sul motore, per il quale sta studiando una evoluzione. Allo studio anche sospensioni in vista del '94**



PHOTO4

**NOCENTINI PREPARA L'EVOLUZIONE**

**Delta proprio super**

**L**a Lancia Delta può esprimere ancora molto e Mauro Nocentini vuole dimostrarlo, a tutti i costi. A costo, ad esempio, di farsi «in casa» le evoluzioni necessarie per mantenere al top la berlinetta torinese in questo finale di stagione e il prossimo anno. L'intervento di Nocentini si articolerà su più livelli e comporterà notevoli modifiche soprattutto al motore ma anche alle sospensioni della gloriosa Lancia Hf. A livello di motore Nocentini sta lavorando in più direzioni e il primo frutto del suo impegno scenderà in campo al rally del Salento (18-19 settembre), importantissimo appuntamento del campionato italiano. Ebbene, nel

rally pugliese Dario Cerrato avrà sulla Delta con i colori Martini un propulsore in grado di erogare 370 cv «veri»! A Piancavallo Nocentini aveva per la Delta di Cerrato un motore da 350 cv, saliti a 360 al Lana. In Puglia la potenza, come si vede, sarà ancora aumentata e questo è frutto di un lavoro cominciato da mesi. Ma il vero motore «bomba», il preparatore toscano lo avrà pronto solo per Sanremo, dove potrebbe toccare ad Antonio Viale l'onore di portarlo in gara. Se, naturalmente, questa unità avrà dato al banco prova i risultati sperati e avrà mostrato di poter garantire la necessaria affidabilità. Sui cavalli, Nocentini non si sbilancia...

Il lavoro che il preparatore ha fatto e sta facendo sul quattro cilindri della Delta è in profondità. Pistoni Mahle al posto dei Mondial e con una precamera di scoppio diversa, nuovi alberi a camme con una fasatura studiata per assecondare la ricerca di potenza, nuove valvole in titanio anziché in acciaio o in acciaio ma con profilo diverso da quello delle attuali, interventi su testa e monoblocco e poi, naturalmente, grande lavoro sulle centraline per nuove mappature: un programma impegnativo come si vede, ambizioso. E per il quale Nocentini si è recentemente dotato di un banco prova computerizzato. Al progetto sta lavorando

Adriano Fissolo, motorista ex Abarth che ha raggiunto Nocentini da qualche mese. E poi ci sono le sospensioni, altro neo della Delta. In questo caso Nocentini sta lavorando soprattutto sulla sospensione anteriore, con modifiche ai bracci inferiori e ai montanti. Sui bracci è stato mantenuto lo stesso attacco alla scocca, ma con un supporto diverso che sposta i centraggi, facendo «arretrare» il peso del motore verso l'abitacolo. Il montante viene rifatto in modo tale da ottenere perno fusso e cartuccia dell'ammortizzatore in corpo unico, mentre adesso fusso e ammortizzatore sono separati. Con questa modifica si irrigidisce la sospensione e si elimina il camber a terra negativo. È stata poi variata la lunghezza del braccio della scatola di guida, in modo da allinearla all'escursione della sospensione. Si tratta di interventi studiati da Nocentini di sua iniziativa. Poi toccherà all'Abarth richiedere l'omologazione dei nuovi particolari, in modo da poterli montare sulle Delta del prossimo anno... «Se un'auto il cui sviluppo è fermo al dicembre '91 è capace di prestazioni come quelle mostrate, ad esempio, in Nuova Zelanda — dice Nocentini — non vedo perché non possa, con poche modifiche, reggere benissimo la concorrenza ancora per una stagione».

a cura di **SERGIO REMONDINO**



AL 1000 LAGHI IN «VISITA DI CORTESIA»

# E Piironen ora sta meglio

**M**igliorano rapidamente e in maniera quasi insperata le condizioni di Juha Piironen, lo sfortunato navigatore di Kankkunen che fu colpito da emorragia cerebrale a inizio luglio durante le ricognizioni in vista del rally di Argentina. Piironen dedica sette ore al giorno per effettuare le necessarie terapie, al Meilahti Hospital di Helsinki, e alterna la permanenza in ospedale a periodi che trascorre a casa. «Sono molto fortunato — ha detto Piironen — perché l'emorragia non mi ha causato alcuna perdita di memoria. Il problema è il lato sinistro del corpo. La gamba sinistra ha riacquisito sensibilità, ma il braccio lo muovo solo molto lentamente. Con la terapia che sto seguendo dovrei co-



PHOTO4

unque arrivare a un recupero completo». Piironen sarà quasi certamente presente al rally 1000 Laghi in programma questa settimana. «Ho ricevuto molti auguri

e incoraggiamenti. Voglio ringraziare di persona tutti quelli che mi sono stati vicini». E, c'è da scommettere, Juha dovrà stringere molte mani...  
*Ésa Illoinen*



## Lajos Detari: calcio oppure automobilismo?

Lajos Detari è un calciatore professionista ma, soprattutto, è un grandissimo appassionato di rally. Tornato a giocare nel proprio paese dopo aver militato nel Bologna e nell'Ancona, l'ungherese ha portato con sé un ricordo dall'Italia. Una Lancia Delta Hf con la quale avrebbe voluto disputare qualche rally nel nostro paese e che ha dotato di roll-bar e assetto sportivo, decorandola con gli stickers del Martini Racing! Naturalmente l'appassionatissimo Detari non poteva mancare l'appuntamento con il Gp di Ungheria, che si è disputato sul tracciato dell'Hungaroring. Nella foto la sua Delta... quasi da corsa.

## PORTOGALLO '94

### Vent'anni dopo Tap rally

Si profila un ritorno all'antico per il rally del Portogallo del prossimo anno. La gara di Cesar Torres avrà nuovamente la sponsorizzazione della Tap, la compagnia aerea di bandiera portoghese che aveva legato il proprio marchio al rally sino all'inizio degli anni '70. Addirittura la prova, fino al '74, si chiamava Tap Rally. Poi l'abbandono e l'arrivo della sponsorizzazione con il logo Porto. Bentornato Tap Rally, vent'anni dopo. E per la sua gara Cesar Torres ha mantenuto il tracciato misto terra-asfalto, con quattro tappe e partenza e arrivo a Estoril.  
*(m.h.)*

## CARBURANTE IRREGOLARE ALLA BAJA ARAGON

### Saby squalificato!



Bruno Saby è stato squalificato e la Baja Aragon è passata a Lartigue e alla Citroën! Il vincitore della prova spagnola della Coppa Fia raid è stato tolto di classifica perché sulla sua Mitsubishi è stato utilizzato carburante Avgas, vietato dal regolamento. Il diesse della squadra, Ulrich Bremer, ha in pratica ammesso lo scivolone del suo team: «Pensavamo che gli organizzatori avessero ottenuto dalla Fisa la deroga sull'uso del carburante Avgas ma non era così». E dopo lo scivolone al 1000 Laghi '91, con Salonen squalificato per carburante irregolare, la Mitsubishi ci è di nuovo cascata...  
*(m.h.)*

## PIT STOP

È in arrivo per lui l'Escort Gr.A. Ma **Renato Travaglia** prima vuole tentare di vincere il tricolore Produzione. Ecco come

### SERGIO REMONDINO

**R**enato Travaglia ovvero il ritorno al Gruppo N senza averlo, Biella a parte, mai lasciato...

«Mi sembrava assurdo spreca-re le possibilità che ancora ho di spuntarla tra le Produzione nel campionato tricolore. Va bene passare al Gruppo A, che per me è un ritorno e che mi riempie di gioia, ma era veramente assurdo buttare via quanto fatto finora».

— **E per Renato Travaglia, adesso, le possibilità reali quali sono?**

«Io ci proverò sino in fondo. Per me è importante: a inizio anno ho preso un impegno e voglio portarlo a termine. Il 1993, per me, è la stagione del Gruppo N. Poi, nel '94, penserò al Gruppo A. Ma ora devo concludere un lavoro già cominciato. E quelli della Tc Racing la pensano come me. In lotta per il titolo siamo soprattutto io e Manfrinato, con possibilità anche per Bentivogli e qualche speranza per Dallavilla. Bisogna vedere cosa accadrà al Salento, perché poi c'è Sanremo, un mondiale. Una gara così lunga, con una Gruppo N, è

un terno al lotto: devi correre pensando solo ad arrivare».

— **Travaglia come giudica i rivali di questa appassionante stagione delle Produzione nel campionato tricolore?**

«Dallavilla è veramente molto veloce. Ha una vettura molto curata e ben preparata. Manfrinato è sempre il solito Manfrinato. Si sta esprimendo su livelli notevoli. Certo a Pescara, con quella uscita, mi ha fatto un bel regalo... Bentivogli, pur partendo in ritardo di due gare, è ancora in lotta per il titolo e questo la dice lunga su di lui. E alla Targa Florio ha compiuto un vero capolavoro».

— **E Travaglia come giudica se stesso?**

«Spesso ho concluso la prima tappa dei rally in testa al Gruppo N. Quando mi sono ritirato posso dire che non è stata colpa mia o non lo è stata quasi per nulla, a parte l'Elba dove sono uscito anche se avevo comunque delle scusanti. Ho vinto più speciali di tutti, trenta, e ho vinto il Gruppo N al 1000 Miglia e a Pescara. Ma soprattutto mi sono piaciuto non tanto come pilota quanto per lo sviluppo della macchina, degli assetti».

— **E adesso è già ora di pensare al Gruppo A...**

«No, adesso è ora di pensare al Gruppo N. Poi penserò al Gruppo A. Che mi interessa moltissimo, ovviamente. È l'ambizione di tutti i piloti. Io c'ero già arrivato, nel '92, ma non è stata una annata molto fortunata. Ripeto: ora mi concentro sul campionato Produzione. Poi penserò ai collaudi e allo sviluppo della mia Escort Gruppo A. E se davvero la potrò avere già quest'anno per il rally di Spagna non mi tirerò certo indietro...».

**«Dallavilla è velocissimo ma il rivale sarà ancora Manfrinato. Senza scordare Bentivogli...»**

PHOTO4



Travaglia a Pescara con l'Escort Gruppo N della Pro.Motor.Sport





## **RALLYGAME** FINITA LA 1. FASE

# Palla al ce

Il secondo tempo del campionato di Autosprint inizierà il 5 settembre. In calendario sei gare che si correranno quasi tutte nell'Italia centrale. Rispetto allo scorso anno in vetta alle classifiche sono mancati i toscani. Ma l'interesse non cala...

**GIANNI COGNI**

**P**ronti allo sprint? Rallygame ha chiuso con il rally delle Valli Vesimesi la sua prima fase e si prepara ad affrontare le gare della seconda parte della stagione, dove si attende lo scontro diretto fra gli aspiranti vincitori che sin qui hanno raccolto i punti per lo più nei rally della propria zona. Sedici gare alle spalle ma solo tre risultati utili ed un solo pilota, Renzo Grossi (che corre in classe A2 con la Citroën Ax affiancato da Angelo Pasquali), che è riuscito a fare l'en plein e con tre successi di categoria. Vicini al massimo anche Vallino (già vincitore di Rallygame '91 dove ottenne anche la possibilità di partecipare al rally di Sanremo dello scorso anno con una Mazda ufficiale), Pagano (tre vittorie ma una a punti dimezzati per classe non costituita), Viberti e Settembrini (che ha dovuto effettuare uno scarto). Apertissima comunque la situazione in tutte le categorie. La prima fase di Rallygame '93 è stata contraddistinta dal predominio dei piloti liguri ed emiliani, anche per



SCOPRIAMO CHI HA LANCIATO LA SERIE

## Opportunità per emergere

**G**iunto alla quinta edizione Rallygame resta l'unico campionato dedicato volutamente ai piloti privati ed in grado di offrire loro un sistema semplice per mettersi in mostra, avere un proprio spazio sulla rivista (che fra l'altro non guasta nella ricerca sponsor) e magari conquistare una vera occasione per misurarsi con vetture ufficiali. 1989: è Zanchi il primo dei vincitori stagionali ad avere la grande occasione: inserito nella squadra ufficiale Peugeot al rally de Il Ciocco al volante di una 405 Mi 16. E l'anno seguente, a conferma della bontà della scelta, il bergamasco vinse il Trofeo Peugeot. 1990: Maioli con una Delta casa al rally dell'Appennino Reggiano, Schenetti

con una Sierra Ford Italia al Valdinievole ed una Peugeot 309 Gr. N per l'intero campionato Aperol affidata ad Altavilla (con un paio di partecipazioni vincenti anche nell'assoluto con Marco Gatti). 1991: rally di Sanremo per Claudio Vallino con la Mazda ufficiale ed il rally delle Valli Genovesi con la 405 Mi 16 Gr. A per Solis. 1992: Aldo Calabrini e Cristiano Corrado vincono due Cinquecento

Trofeo per la stagione in corso, vetture che corrono con i colori di Rallygame. Per Corrado, giovanissimo ed alle prese con un magro budget (di professione meccanico senza il premio di Autosprint avrebbe smesso di correre già quest'anno) tutto è rivolto alla finale del Campionato mentre proprio al recente rally di Limone Calabrini ha raccolto il primo risultato eclatante con il terzo posto assoluto e si ▶

**Di Miceli, nella foto, balzato in testa nella classifica oltre 2500 del Gr. N dopo il successo nel rally Conca d'Oro. Sotto, si può dormire dappertutto in attesa dei... rallygamisti**

### COSI' LA SECONDA FASE

5 settembre	<b>Grappolo e Tartufo</b>	1. zona
12 settembre	<b>Città di Livorno</b>	5. zona
10 ottobre	<b>Città di Modena</b>	4. zona
31 ottobre	<b>Trofeo Maremma</b>	5. zona
31 ottobre	<b>Città di Taormina</b>	7. zona
14 novembre	<b>Valdinievole</b>	5. zona

GALLA'

# ntro

il più agevole posizionamento geografico delle gare in queste regioni. Con poche eccezioni sono stati i rally di Stradella, delle Palme e dei monti Savonesi a far classifica per i leader attuali, che hanno poi potuto arrotondare con i comunque vicini rally dell'Appennino Reggiano e delle Valli Ossolane. Un solo capoclassifica, Berri, ha centrato il primato nel Triveneto (Belluno più Piancavallo); uno nel centro-sud (Polselli che è andato a segno a Bari e in Basilicata), due in Sicilia: Di Miceli e Appoloni (Primavera e Cefalù). Rispetto all'anno scorso mancano le firme toscane in vetta alle graduatorie. Una novità legata sia all'ancora più accentuata competitività in zona, sia per la modifica delle gare valide (inserimento del rally del Casentino). Ma è altrettanto inevitabile che i piloti toscani sono i più attesi per la seconda fase che, per ovvie ragioni geografiche graviterà soprattutto da quelle parti: Livorno, Maremma, Valdinievole e lo stesso rally di Modena. ■



PHOTO4



**RICCHI PREMI FINALI**

Nessuna iscrizione formale e tanti premi finali: questa la semplice ricetta di Rallygame. Ecco lo schema di massima dei premi e del campionato.

**ISCRIZIONE.** Non è richiesta alcuna iscrizione formale, basta partecipare alle gare previste, il cui calendario è riportato a parte.

**PUNTEGGI.** Per ogni classe rispettivamente 10, 6, 4, 2, 1 punti ai primi cinque classificati. Punti dimezzati se la classe non è costituita. Ovviamente le classi riconosciute sono le dodici previste dalla normativa Csaì.

**RISULTATI UTILI.** Sei i risultati utili ai fini delle classifiche finali, di cui tre acquisibili nelle 16 gare della prima fase e tre nelle 6 gare della seconda fase. Non è necessario partecipare a gare delle due fasi. In caso di classi con scarso numero di partecipanti sarà il Comitato dei Saggi a stabilire il diritto al titolo.

**PREMI.** Rallygame '93 incoronerà tanti vincitori quante sono le classi: ogni vincitore di classe potrà partecipare alla finale e concorrere ai premi finali a sorpresa. Inoltre sono istituiti, come lo scorso anno, due trofei collaterali: il Pirelligame ed il Trofeo Enkei, ciascuno riservato agli utilizzatori di gomme Pirelli e di cerchi Enkei.

**PIRELLIGAME.** I montepremi sarà assegnato in base alle gare della finale fra i vincitori di classe.

**TROFEO ENKEI.** Assegnerà un premio ad un pilota che ha corso in Gr. A ed uno ad un pilota che ha corso con un Gr. N.

**CONTESTAZIONI.** Su ogni controversia o dubbio deciderà insindacabilmente il Comitato dei Saggi convocato da Autosprint.



fotografie PHOTO4

prepara ad affrontare le finali con la speranza di combattere per il successo, malgrado che per soli pochi mesi resti escluso, per motivi di età, dai possibili vincitori del premio finale principale. Rallygame è anche una proposta tangibile per quello che si auspica possa essere seguito anche dalla Csaì. Già la traccia della prima struttura di Rallygame (campionato su dieci gare, una al mese) è stata poi accettata per i principali campionati rally mentre da quest'anno le Case (Trofeo Peugeot, Trofeo Cinquecento e Trofeo Mazda 323) si sono adeguate al concetto di mettere in premio vetture che possano agevolare la carriera dei piloti. Ora c'è da auspicarsi che anche la Csaì operi in tal senso nei premi, magari stornando parte delle cifre che vengono assegnate ai piloti professionisti (mondiale rally, F.I, ecc.), troppo esigue per essere considerate determinanti per le loro carriere ed altrimenti non giustificate se viste come stipendio personale. ■

**LE CLASSIFICHE**

**GRUPPO N**

**Classe 1150:** 1. Medici-Davolio (Peugeot 106 Xn) 10 punti.

**Classe 1400:** 1. Bertinotti-Pavese 26 punti; 2. Sturmiolo-Gismondo 16; 3. Freschi-De Nardi e D'Abramo-Berno 14; 5. Cannino 12; 6. Cocino-Guglielmi 11; 7. Armillotta-Palena, Lombardo-Marotta, Prato-Brunengo, Melchiorri, Seneci, Bernardini e Pastorino D. 10 (tutti su Peugeot 205 Rally). Seguono altri 53 piloti.

**Classe 1600:** 1. Pagano-Arena 25 punti; 2. Menichi-Garavaldi 24; 3. Mastrazzo-Mastrazzo, Serio-Saja 16; 5. Longo-Aglicco, Vallisneri-Nucifora (Peugeot 205 Gti), Cantarella, Roggiani (Peugeot 205) e Ghigin-Dal Ponte 10 (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi). Seguono altri 32 piloti.

**Classe 2000:** 1. Viberti-Putzo 26 punti; 2. Laganà-Guglielmi (Renault Clio 16V) 20 punti; 3. Gaetti (Opel Astra Gsi) 18; 4. Allibrando-Battaglia, Nenna (Opel Kadett Gsi) 12; 6. Fuggetta-Schiaffino 11; 7. Bassu (Renault Clio 16V), Pesavento-Franchi, Giordano E-Preve, Castore-Grua (Opel Astra Gsi), Sartori-Bignotti, De Barba-De Barba, Parisi (Opel Astra Gsi), Imboden, Tomasini, Cioni (Renault Clio 16V) 10 (tutti gli altri su Peugeot 309 Gti 16V). Seguono altri 49 piloti.

**Classe 2500:** 1. Settembrini-Boselli 26 punti; 2. Orongo-Ardissone 20; 3. Schena-Montagna 14; 4. Alessi-Gilberto 12; 5. Morino-Rinaldi, Visentin-Daniel, Marsala, Motta, Ronconi, Pucci, Ponchione e Botti-Lodigiani 10 (tutti su Renault 5 Gt Turbo). Seguono altri 43 piloti.

**Classe oltre 2500:** 1. Di Miceli-Riggio, Poiselli-Bianchi e Benazzo-Bocca 20 punti; 4. Rosso-Ronzano (Lancia Delta 16V) 16; 5. Fazio-Molendini, Bizzarri-Bizzarri (Lancia Delta 16V), Manfrinato-Condotta (Ford Sierra Cosworth), Di Miceli-Riggio, Griotti (Ford Sierra), Porro-Zermini, Cerato-Scaramuzza, Bedini, Rindone (Lancia Delta 16V), Muller, Agostini e Garbuglia 10 (tutti gli altri su Ford Escort Cosworth). Seguono altri 50 piloti.

**GRUPPO A**

**Classe 1000:** 1. Cuneo-Giganti, Fusaro-Vaccari, Morra-Mentoni (Peugeot 106 Xn) e Muggittu-Arru (Seat Marbella) 5 punti; 4. Battistel-Valmassoi e Manfrinetti-Branda 3; 5. Cariani-Fornasier 2 (tutti gli altri su Fiat Cinquecento).

**Classe 1400:** 1. Grossi-Pasquali (Citroën Ax) 30 punti; 2. Fontani-Spelti 24; 3. Magoni-Rota, Fiorini-Marzocco, De Giovanni, Lambertenghi, Cantieri, Pentenero-Rao (Fiat Uno) e Andreucci-Amati (Peugeot 106 Xsi) 10; 10. Crisigiovanni-Crisigiovanni 8 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rally) Seguono altri 39 piloti.

**Classe 1600:** 1. Boria-Martinelli, Apolloni-Di Salvo 20 punti; 3. Michelis-Santoro 16; 4. Canevari-Murdolo 14; 5. Castellazzi-Delfino (Ford Escort/Toyota) 12; 6. Tamagnini, Rodili (Ford Escort X23i), Rampinelli, Thuillier (Peugeot 205 Gti), Fogliati 10 (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi). Seguono altri 28 piloti.

**Classe 2000:** 1. Vallino-Abete (Peugeot 309 Gti 16V) 26 punti; 2. Russo-Pistarino (Peugeot 405 Gti 16V) e Fiora-Sghedoni (Renault Clio 16V) 20; 4. Scolaro-Miranda 15; 5. Scatolon-Camerini 12; 6. Beccaria-Falzone, Chimentin-Santi (Renault Clio 16V), Rao-Battiato (Opel Astra Gsi), Boselli, 'Lugignolo', Ottoni (Renault Clio 16V), Pasini (Fiat Ritmo 130) e Machetto (Peugeot 205 Gti) 10 (tutti gli altri su Opel Kadett Gsi). Seguono altri 43 piloti.

**Classe 2500:** 1. Berri-Raviolo 16 punti; 2. Laurini (Fiat Uno) 14; 3. Villa-Villa, Capocelli-Topazzini, Basso-Andriolo (BmwM3), Mastroianni-Carozzi, Vecchi (Bmw M3), Panizza, Mazzotti, Prinetto e Forcellini-Conti (Fiat Uno) 10 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo). Seguono altri 31 piloti.

**Classe oltre 2500:** 1. Leoni 18 punti; 2. Pasquali-Tedeschini (Ford Escort Cosworth) 17; 3. Pianezzola-Roggia 16 punti; 4. Dissegna-Paganelli, Longhi-Imerito, Dellatorre-Oderda 12; 7. Brega-Zanini, Noberasco-Cianci (Ford Escort), Navarra-Casazza, Cascone-Leone, De Cecco-Malisani, Faro (Ford Sierra Cosworth), Uzzeni, Redolfi (Toyota Celica 4wd), Guerrini 10 (tutti gli altri su Lancia Delta). Seguono altri 30 piloti.



Sopra, Grossi-Pasquali con la Citroën Ax sono attualmente quelli con più punti in assoluto. Dopo la prima fase sono in testa alla classe 1400 del Gruppo A. In alto, Fusaro-Vaccari, primi in A1 con la Cinquecento



**Mauro Nesti, su Lucchini-Bmw, si è imposto nella 7. prova del campionato italiano della Montagna salendo lungo i 10,2 km della Pian Camuno-Montecampione alla media di 101,149 kmh**



TOMAZZONI

## SALITA

### Sesto centro per Nesti

Mauro Nesti su Lucchini Bmw non ha avuto eccessive difficoltà a vincere pure la cronoscalata Pian Camuno-Montecampione, suo sesto successo consecutivo stagionale, ma il giovane Fabio Danti su Lucchini Alfa Romeo gli è arrivato subito a ridosso.

#### SALITA

Montecampione (Bs), 22 agosto 1993

**Classifica assoluta:** 1. Nesti (Lucchini-Bmw) in 6'03"03; 2. Danti (Lucchini Alfa Romeo) a 4"53; 3. Regosa (Bogani-Alfa Romeo) a 12"11; 4. «Susy» (Ford Super-Escort) 1. di Gr. N a 26"90; 5. Bisinelli (Bmw M3) a 31"25.

## RALLY COPPA ITALIA

### Duberti in casa

IMPERIA — Gli imperiesi Paolo Duberti e Lucia Dominoni su Lancia Delta Integrale hanno vinto il Rally delle Valli Imperiesi.

#### RALLY COPPA ITALIA

Imperia, 22 agosto 1993

**Classifica assoluta:** 1. Duberti-Dominoni (Lancia Delta Integrale 16V) in 1.13'32"; 2. Davidos-Martinod (Lancia Delta Integrale 16V) a 1'04"; 3. Amelio-Marinotto (Peugeot 205 Gti) a 1'18"; 4. Benazzo-Bocca (Ford Escort Cosworth) a 1'23"; 5. Corona-Gallo (Peugeot 205 Gti) a 1'55".

## F. RALLY

### Cesari a secco

VARANO — Il comasco Benvenuto Maroni si è aggiudicato il Formula Rally all'Autodromo Riccardo Paletti di Varano de' Melegari. Con il prototipo da lui costruito ha preceduto il pilota-preparatore bergamasco Orlando Redolfi su Porsche 3300 Turbo. Sfortunato Augusto Cesari, ritiratosi.

#### F. RALLY

Varano de' Melegari (Pr), 22 agosto 1993

**Classifica assoluta:** 1. Maroni (Prototipo Junior) in 5'06"93; 2. Redolfi (Porsche 3300 Turbo) a 8"42; 3. Pagliari (Pagliari Prototipo) a 9"49; 4. Comandini (Fiat X1/9) a 9"91; 5. Vita (Toyota Celica) a 10"39.

## RALLY SPRINT

### Ciresola tra le sorprese

SCORZÈ — Tempo di rinnovamento anche nei Rally-sprint. Al 3. Rally Città di Scorzè infatti si sono letti i nomi di piloti mai saliti così in alto in classifica, a cominciare dal vincitore, il veronese Stefano Ciresola, al suo primo successo assoluto.

#### RALLYSPRINT

Scorzè (Ve), 22 agosto 1993

**Classifica assoluta:** 1. Ciresola-Vedovata (Opel Kadett Gsi) in 15'46"; 2. Zanin-Serena (Opel Kadett Gsi) a 16"; 3. Zamparini-Guidolin (Opel Kadett Gsi) a 18"; 4. Montuti-lacolutti (Fiat Uno Turbo ie) a 23"; 5. Chiorboli-Frosutto (Opel Astra) a 24".

## SALITA

### Iaria solitario

LUZZI — Un folto pubblico ha salutato il netto successo ottenuto da Iaria nella cronoscalata che sale agli 850 metri del santuario di Sambucina dopo aver superato un dislivello di 430 metri.

#### SALITA

Luzzi (Cs), 22 agosto 1993

**Classifica assoluta:** 1. Iaria (Osella Pa9) in 3'44"17; 2. Pecora (Lucchini-Alfa Romeo) 4'02"73; 3. Rela (Lucchini-Alfa Romeo) 4'02"73; 4. Scola (Osella Pa9) 4'04"92; 5. Giardina (Cisa-Alfa Romeo) 4'09"59.

## SLALOM

### Un Fazzino affaticato

PARTANNA — Vincenzo Fazzino, al volante di una Fiat X1/9, si è aggiudicato la vittoria nella 10. Coppa Città di Partanna, valevole per il Trofeo Centro-Sud e per la Coppa Csaì 6. zona. Il pilota siracusano ha dovuto faticare non poco nel confronto con Girolamo Virgilio, secondo classificato. Sul terzo gradino del podio è salito Basile.

#### SLALOM

Partanna (Tp), 22 agosto 1993

**Classifica assoluta:** 1. Fazzino 145,46; 2. Virgilio 146,81; 3. Basile 151,30; 4. Raiti 152,15; 5. Castiglione (Fiat 600) 152,79.

## RALLY SPRINT

### Corvi su tutti

CASTELVECCHIO PASCOLO — Riccardo Corvi ha vinto, dominando, la sesta edizione del Rally-sprint Garfagnana. Lo spezzino, al volante di una Opel Kadett 16V, è stato il più veloce su cinque delle sei prove speciali in programma.

#### RALLYSPRINT

Castelvecchio Pascoli (Lu), 22 agosto 1993

**Classifica assoluta:** 1. Corvi-Frandi (Opel Kadett Gsi 16V) in 17'36"; 2. Lenci Taccini (Peugeot 309 Gti 16V) a 20"; 3. Orioli-Senti (Renault 5 Gt Turbo) 1. di Gr. N a 54"; 4. Viscconti Messeroni (Peugeot 205 Gti) a 58"; 5. Oliani-Maddaleni (Fiat Uno Turbo) a 1'.

## SLALOM

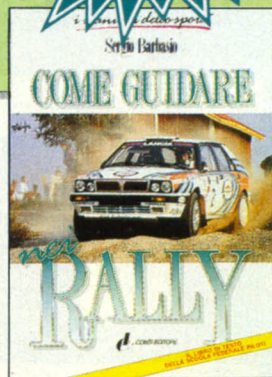
### Vinaccia ... brinda

S. BARTOLOMEO IN GALDO — Finalmente vittorioso Luigi Vinaccia (Fiat X1/9 2000) nella quarta edizione dello Slalom di S. Bartolomeo in Galdo, organizzato dal Team Foggia Corse, che ha visto al via trentasette vetture. Il grande sconfitto è stato Catapano, anche lui su X1/9 2000.

#### SLALOM

Bartolomeo in Galdo (Bn), 22 agosto 1993

**Classifica assoluta:** 1. Vinaccia (Fiat X1/9 2000) 158,38; 2. Catapano (Fiat X1/9 2000) 160,67; 3. Ceriello (Fiat X1/9 1600) 162,24; 4. Pepe G. (Fiat X1/9 2000) 163,06; 5. Pepe D. (Fiat 850/2000) 163,29.



## COME GUIDARE NEI RALLY

di Sergio Barbasio  
Serie: I manuali dello sport

Una guida pratica ed essenziale per diventare «grandi», il libro di testo della Csaì

128 pagine, 35 fotocolors

PREZZO L. 15.000

COMPILARE QUESTA SCHEDA  
RITAGLIARLA O FOTOCOPIARLA  
E SPEDIRLA IN BUSTA CHIUSA INDIRIZZANDO A:



**DIVISIONE LIBRI**  
CONTI EDITORE - VIA DEL LAVORO, 7  
40068 S. LAZZARO DI SAVENA (BO)

Si prega di non inviare denaro contante.  
Le offerte speciali sono riservate ai lettori residenti in Italia.  
NON SI EFFETTUANO SPEDIZIONI IN CONTRASSEGNO

## SCHEDA DI ORDINAZIONE

Vi prego di inviarmi il volume all'indirizzo e per l'importo sottolineato (comprese le spese di spedizione)

Ho pagato anticipatamente con la seguente modalità:

- ASSEGNO CIRCOLARE
- VAGLIA POSTALE
- ASSEGNA BANCARIO
- CONTO CORRENTE POSTALE N. 244400

intestato a **Conti Editore S.p.A. - Via del Lavoro, 7 40068 San Lazzaro di Savena (BO)**  
(è obbligatorio indicare la causale del versamento)

TITOLO			
COME GUIDARE NEI RALLY			
CODICE	PREZZO	Q	IMPORTO L.
3102033	L. 15.000		

COGNOME \_\_\_\_\_

NOME \_\_\_\_\_

INDIRIZZO \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

CAP \_\_\_\_\_ CITTÀ \_\_\_\_\_

PROVINCIA \_\_\_\_\_



**FORMULA 3**

**SI RIPARTE DA MONZA**

# TOP TEN


A cinque gare dal termine del tricolore la situazione e' ancora apertissima: sono in pratica dieci i piloti che possono ambire al titolo Alessandro Zanardi, ex protagonista di questa serie e ora approdato in F.1 valuta le loro possibilità

**FABIO RAVAIOLI**

**S**arà un vero e proprio mucchio selvaggio quello che domenica si lancerà verso la staccata della prima variante di Monza. Dopo un mese e mezzo, infatti, il Tricolore di F.3 riapre le ostilità sulla pista brianzola, per il primo atto di quello che sarà il finale di stagione più incerto da diverso tempo a questa parte. Con 7 gare già in archivio e 5 ancora in calendario, la situazione per quel che riguarda la corsa al titolo è ancora talmente intricata che, secondo un calcolo puramente matematico, anche un pilota rimasto a secco di punti fino ad oggi potrebbe inserirsi fra i pretendenti alla successione di Angelelli. Parlando più realisticamente e basandosi su quanto proposto dalle prove disputate prima della pausa estiva, la rosa dei favoriti dev'essere necessariamente ristretta ai top-ten della classifica: dal leader Fisichella, sino a Rossi

che occupa il 10. posto a 15 lunghezze di ritardo (i punti ancora in palio sono 45). Non è la prima volta che la nostra F.3 propone lotte così accese, anzi, per fortuna accade di rado che il campionato sia monopolizzato da un solo pilota. Tuttavia avere una classifica con posizioni tanto ravvicinate è un fatto inusuale, al punto che ci è venuta voglia di sapere quante altre volte nella storia del tricolore ciò si fosse verificato dopo il 60 per cento della stagione.

**ANALOGIE.** Scorrendo le vecchie classifiche abbiamo individuato diversi campionati con la situazione ancora estremamente aperta, ma in nessun caso la lotta si estendeva oltre i primi cinque della classifica. Eppure il '93 non è un caso atipico, perché senza andare a rispolverare antiche edizioni di Autosprint, basta ricordare quel che successe nel 1990, quando dopo 7 delle 12 gare in



Una fase della gara di Vallelunga del giugno scorso







calendario la situazione di classifica era ancora più nebulosa, con dieci piloti in 9 punti. Distacchi ancora più contenuti, dunque, tanto che il leader Colciago aveva collezionato solo 19 punti e gli inseguitori più immediati lo tallonavano a 18 (Zanardi), 17 (Bugatti), 16 (Angelelli) e 15 (Busi). Alla fine il titolo lo vinse Colciago, ma... proprio alla fine, ovvero all'ultima curva dell'ultima corsa. Con quel campionato questo in corso ha molte analogie, a cominciare con l'alternanza dei successi, che ha visto sei diversi piloti avvicinarsi sul gradino più alto del podio e numerosi pretendenti al titolo passare a distanza di una sola gara dalle posizioni di vertice a quelle di rincalzo, proprio come allora.

**IL GIUDICE.** Per questo motivo, nella poco invidiabile posizione di dover esprimere un pronostico sull'esito finale del campionato, abbiamo deciso di ricorrere a un giudice al di sopra delle parti, dotato di una competenza e una attendibilità fuori discussione, evitando così di rischiare la nostra reputazione. Cercavamo un ex della F.3 che avesse fatto strada e, pensa e ripensa, è venuto fuori il nome di Alessandro Zanardi, uno degli ultimi prodotti della nostra F.3 ad avere raggiunto le vette della F.1 e, guarda caso, strenuo contendente di Colciago in quel concitato finale del 1990...



fotografiePHOTO4



**De Simone, malgrado qualche escursione fuori programma sopra, è secondo con 22 punti. Il romano è preceduto dal concittadino Fisichella, a sinistra, vincitore a Monza e Pergusa, che è a quota 24. Pacchioni, ancora a secco di vittorie nel Tricolore, ma primo a Montecarlo a destra, ha 11 punti e ottime possibilità. Per Zanardi, protagonista del Tricolore '90 e oggi in F.1, puntare su Fisichella è ovvio così...**

ACTION



SENZA ASSICURAZIONE CAMBIANO LE ABITUDINI DI GUIDA

## Piloti ora più prudenti

Incidenti in diminuzione? Incredibile, ma vero, è questa l'attuale realtà della F.3 italiana. Un fatto inusuale per una categoria che si basa sulla spericolata inesperienza dei piloti, disposti ad assumersi molti rischi per puntare al successo. Un certo decremento era atteso, visto che il minor numero di vetture ai nastri di partenza, oltre a portare alla conclusione lapalissiana: meno auto, meno incidenti, ha consentito di eliminare i rephage, almeno sui circuiti più lunghi. La più

alta concentrazione di botti, infatti, la fanno registrare proprio quelle gare, durante le quali ci si gioca il tutto per tutto nel tentativo di accaparrarsi uno dei quattro posti che danno accesso alla finale. Ma c'è un altro motivo che ha contribuito a disciplinare i giovani piloti: la mancanza di una copertura assicurativa. Dopo un biennio ('90/'91) con l'Unipol, che risarciva anche in caso di riparazione, riconoscendo una quota per la mano d'opera pari al 10% del danno, il '92 vide subentrare la

Siac. Fu un cambiamento radicale, perché la compagnia voleva la consegna dei pezzi incidentati ed offriva polizze con bassa franchigia (1,5 milioni sino all'importo di 15 milioni, il 10% oltre quella cifra). In poche parole, conveniva sostituire i pezzi piuttosto che ripararli. Una pacchia per i costruttori che vendevano valanghe di ricambi. Perché non è mai stata rinnovata questa polizza? La Siac ha chiesto a inizio stagione che la copertura venisse applicata a un minimo di 15 mono-

posto, con un premio di 20 milioni ciascuno (10 da versare subito, 10 a luglio). La quota minima non è stata raggiunta per mancanza di disponibilità di liquidi. Un segnale grave, pur in un momento di crisi, perché correre senza copertura assicurativa è rischioso e alla lunga potrebbe rivelarsi anche antieconomico. Ciò ha condizionato le prestazioni e il comportamento di diversi piloti, sottoposti al terrorismo dei team manager e a contratti capestro in caso di incidenti.



SCELTA A RISCHIO DI ZANARDI

# Scommetto su Coloni

È un acuto spaccato del pilota italiano tipo di F. 3, quello che fa Alessandro Zanardi riflettendo sull'attuale situazione del campionato «Non è una novità — esordisce — vedere classifiche con dei bei 9 e tanti risultati nulli accanto ad ogni nome. Per carattere, la maggior parte dei giovani formulisti italiani è portata a non accontentarsi, adottando quindi la tattica del "o la va o la spacca". Piloti ragionieri nel Tricolore di F. 3 se ne ricordano pochi, anche se chi ha adottato questo modo di correre spesso è stato premiato, come Forini ('85), Naspetti ('88) e Busi ('91). Dopo tutto si parla di giovani che devono ancora maturare e imparare a dominare le proprie emozioni». Se dovessi puntare su uno dei 10 nomi che guidano la classifica, su chi cadrebbe la scelta? «La logica mi porterebbe a Fischella, che ha comunque un piccolo vantaggio; ma una puntata su di lui verrebbe in mente a chiunque e anche se ci scappasse una vincita non sarebbe una grande soddisfazione. A me piace rischiare e mirerei a un colpo grosso puntando su Coloni». Per il momento, in attesa che qualche bookmaker quoti i nostri giovani piloti, Zanardi li divide in tre categorie in base alle caratteristiche di guida.

## ATTACCANTI

È lo stile di guida più congeniale ai giovani, che se lo portano dietro dal kart. Classifico «attaccanti» Fischella (punti 24), Pescatori (punti 13), Boldrini (punti 11) e Riccitelli (punti 10). Quando sono in giornata e con la vettura perfettamente a punto, sono incontenibili e possono andare a cercare quel qualcosa in più che, in una situazione così equilibrata, può fare la differenza. Tra di loro concedo qualche chance in più a Fischella, perché ha dimostrato di essere il più allenato al rischio. Il suo modo di correre è uno solo: attaccare in continuazione e potrebbe pagare, visto che da qui alla fine del campionato ogni vittoria sarà pesantissima.

## TATTICI

A mio parere Pacchioni (punti 11), Gemmo (punti 19), De Simone (punti 22) e Ventre (punti 18) danno il meglio di sé giocando di rimessa. Non si tratta di una critica, tutt'altro, nella storia delle corse molti piloti hanno edificato i propri successi sulla tattica. Correre in questo modo non vuol dire non possedere le stesse capacità velocistiche di un attaccante, ma solo di saperle gestire al momento opportuno, dando la zampata quando l'avversario è in difficoltà. Con una classifica così corta come quella attuale, però, non ci sono vantaggi da gestire e in questo caso la tattica attendista potrebbe costringere a accontentarsi, perché chi rischia va più veloce.

## CAMALEONTI

Sono i piloti più rari: sanno adattare alle circostanze il proprio stile di guida e la propria strategia di gara. Attaccando alla morte quando è il caso di farlo, applicando la filosofia cinese di «attendere che passi il cadavere del proprio nemico» quando non si è in grado di puntare alla vittoria. In questo senso, i più versatili tra i top-ten del tricolore mi sembrano Coloni e Rossi. Quest'ultimo mi ha impressionato per le sue doti naturali. Sono certo che farà strada, e ha dimostrato di che pasta è fatto con i titoli iridati in kart, e non è giusto criticarlo per i suoi alti e bassi; ha solo bisogno di macinare chilometri e imparare come mettere a punto la monoposto.





**SPECIALE**

ALLA SCOPERTA DELL'INTERSERIE

# Stile libero



Prototipi e Sport in versione chiusa e spyder si sfidano con ex F. Indy e F. 3000 a ruote coperte dalle linee filanti. È una serie tecnicamente spettacolare, nata sull'onda della famosa Can-Am

**MARIO DONNINI**

**P**rovate a pensare ad un circuito chiuso da due ali di folla incuriosita, e in mezzo una fila di macchine dalle linee estremamente filanti e dalle forme più varie e affascinanti. Kremer Porsche 962, Lola T600, Argo, Spice e Cougar-Porsche fra le Sport Gr. C con Reynard e Lola di F. 3000, Penske di F. IndyCar, March di F.1 e F.2: prototipi e monoposto «carrozate» tutti insieme, Europa e America che per sei appuntamenti all'anno si incontrano e si interse-



Tutta da scoprire  
è la tecnologia  
dei potenti bolidi  
protagonisti  
nell'Interserie.  
Questa di  
Neumann è una  
Mazda in versione  
Can-Am con  
motore rotativo



FotoACTION

cano per un estemporaneo e fantascientifico gemellaggio. Ogni tanto spunta fuori la sagoma di una vetusta Porsche 908, agile e prezioso cetaceo, accompagnata da una mitica McLaren M8F Can-Am. Sembra il sogno di un appassionato confuso e invece non lo è! Stiamo parlando di una qualsiasi gara dell'Interserie, una disciplina originale ed unica nel suo genere che, con un regolamento stabile da anni, raggruppa tutte queste diverse concorrenti in due sole divisioni, riservando la prima alle Gr.C di oltre 3300 cc e alle Can-Am (monoposto

«carrozzate») di oltre 2500 cc e la seconda a vetture del tutto identiche ma di cilindrate inferiori alla soglia indicata; mentre il regolamento sportivo prevede gare sprint in due manche, molto veloci, ciascuna sulla distanza compresa fra un minimo di 50 e un massimo di 80 chilometri. L'Interserie non è molto conosciuta per il grande pubblico, forse non riveste neppure un ruolo fondamentale nelle corse d'oggi, eppure ha una storia antica, vissuta, piena di fascino e nostalgia. Nacque in Germania all'inizio degli Anni '70, sull'onda del succes-

so della serie Can-Am americana, il ricchissimo Challenge d'oltreoceano per biposto a ruote coperte, dominato dalle Porsche monstre di Donohue e Follmer. E furono proprio le gloriose e indomabili Porsche 910 e 917 Spyder, pilotate da Neuhaus e Kinnunen a movimentare le prime edizioni della serie, addirittura uccidendo l'interesse per la categoria tanto era schiacciante la loro superiorità. Alla fine degli Anni Settanta, per ridare un minimo di linfa e di interesse, si decise di copiare gli accorgimenti regolamentari della nuova Can-Am, ammet-



tendo al via qualsiasi tipo di vettura, monoposto o sport, purché avesse i parafranghi carenati. Se in America questo era stato l'espedito per riciclare le vecchie F.5000, in Europa la possibilità è stata sfruttata con ampia fantasia e creatività inaspettata: da allora molte delle vetture da corsa più famose sono state adattate per correre nell'Interserie. Anni fa Walter Lechner, uno dei piloti austriaci più famosi e apprezzati nel suo paese, adattò addirittura una Williams Fw07, ex Reutemann. È così che la categoria si è trasformata in una via di mezzo tra un museo viaggiante e una competizione libera e aperta alle soluzioni più ardite e interessanti. L'attuale ossatura del Campionato è dunque formata da telai di F.3000 carenati secondo le specifiche direttive regolamentari e da una selva di barchette Sport-prototipo ex Gr.C. Ci sono le già citate Kremer e Cougar Porsche, la Lola T 92 dell'inglese Taylor, la imponente Lola T 600 di Heniz Becker, con motore turbo BMW, datata 1981, e la velocissima Spice di Ranieri Randaccio, che è al comando della classifica nella 2. divisione, quella riservata alle vetture meno potenti e più leggere. Il sole splende quindi sopra l'Interserie, anche in conseguenza della abolizione del mondiale prototipi e della effettiva mancanza di alternative in Europa per tante macchine e piloti. Basterebbe solo assicurarsi per le prossime gare un nome di richiamo e la salsa acquisterebbe il sapore giusto. La vitalità infatti non manca certo agli organizzatori dell'Interserie che, all'inizio degli anni '80, furono i primi a guardare verso l'est europeo, organizzando un'applauditissima gara a Most, in Cecoslovacchia. America ed Europa, est ed ovest, presente e passato prossimo: l'Interserie anche per il futuro promette così nuovi ed interessanti sviluppi tecnico-aerodinamici. ■

IN CAMPIONATO □ CON LAVAGGI E RANDACCIO...

## Un dominio di marca italiana

**A**rriveranno: sicuramente prima o poi Careca e Hasenbichler riusciranno a trovare la marcia giusta e verranno a prenderci» assicura Giovanni Lavaggi che, in testa al campionato con 5 vittorie e un 2. posto nel totale delle 6 manche (2 per gara) sin'ora disputate, è un po' la rivelazione della stagione. «Sulla carta sono favoriti perché le loro Penske-Buick 3.3 turbo, ex F. Indy '92 in versione Can-Am (cioè carrozzate, n.d.r.), non c'è dubbio che sono tecnologicamente più avanzate rispetto alle nostre vetture» spiega infatti il pilota della Kremer-Porsche Ck7, un gioiello di vettura Sport-prototipo Gr. C1 in versione Spyder, cioè scoperta, ma il cui progetto risale a quasi a una decina di anni fa. E continua ancora: «Noi abbiamo circa 780 cv in gara e raggiungiamo quasi i 950 in prova ma per regolamento abbiamo un peso minimo di 900 kg mentre loro oscillano fra i 700 e i 750 cv su un peso però di appena 750 kg e un te-

laio di una monoposto che nel misto è molto più agile di quello di una Sport-prototipo come la nostra. Intanto, però, la danza la conduciamo noi e a Most ho siglato ancora una doppietta abbassando di circa 1 secondo, sia in prova che in gara, i record fatti da Reuter nel '92». E così il dominio italiano nella 1. divisione della Coppa Interserie per il momento continua. Careca e Hasenbichler, i due piloti delle Penske, ritenuti a inizio stagione molto temibili e indicati certamente fra i favoriti, sino ad ora sono invece riusciti a combinare ben poco. Careca, seppur sempre molto veloce, ha soprattutto rivelato una tattiva di gara eccessivamente aggressiva, tanto da essergli costata più di un errore, come anche nell'ultima gara di Most, dove è uscito rovinosamente di pista al 3. giro dopo aver siglato il secondo miglior tempo in prova. E anche Hasenbichler, campione in carica della 2. divisione e meno competitivo rispetto

alle attese, ha avuto poca fortuna: anche lui a Most, ad esempio, mentre lottava per la terza posizione ha finito la gara fuori pista per una rottura meccanica. Ma c'è anche un altro dominio italiano: quello di Ranieri Randaccio nella 2. divisione. Per ora la sua Spice-Ford Cosworth Nicholson 3.3 Sport-prototipo Gr. C2 ha sempre vinto nella sua categoria, anche quando il pronostico non era per lui dei più favorevoli. A Most ad esempio tutti lo invitavano a guardarsi da una minaccia di nome Rolf Gotz, «new entry» quest'anno nell'Interserie ma già in passato vincitore per ben quattro volte proprio su questo circuito. Il tedesco, alla guida di una bellissima March-Bmw 2.5, ex F.1 '90 in versione Can-Am, in entrambe le manche (rispettivamente con un 7. e un 6. posto) si è piazzato però alle spalle di Randaccio il quale così, nei restanti 3 appuntamenti, non si vede davvero da chi potrà ancora essere disturbato. (m.r.)

### COSÌ DOPO 3 GARE

#### PRIMA DIVISIONE

1. Giovanni Lavaggi (I)	Kremer-Porsche Spyder Ck7 Gr. C1	p. 55,0
2. Tomas Saldana (E)	Kremer-Porsche Spyder Ck7 Gr. C1	42,0
3. Nick Adams (GB)	Lola T92/50-Ford Dfz 3.5 Can-Am	17,0
4. Lionel Robert (F)	Cougar-Porsche 962 Gr. C1	15,0
5. Walter Lechner (A)	Reynard Spyder-Judd 3.5 Can-Am	14,5

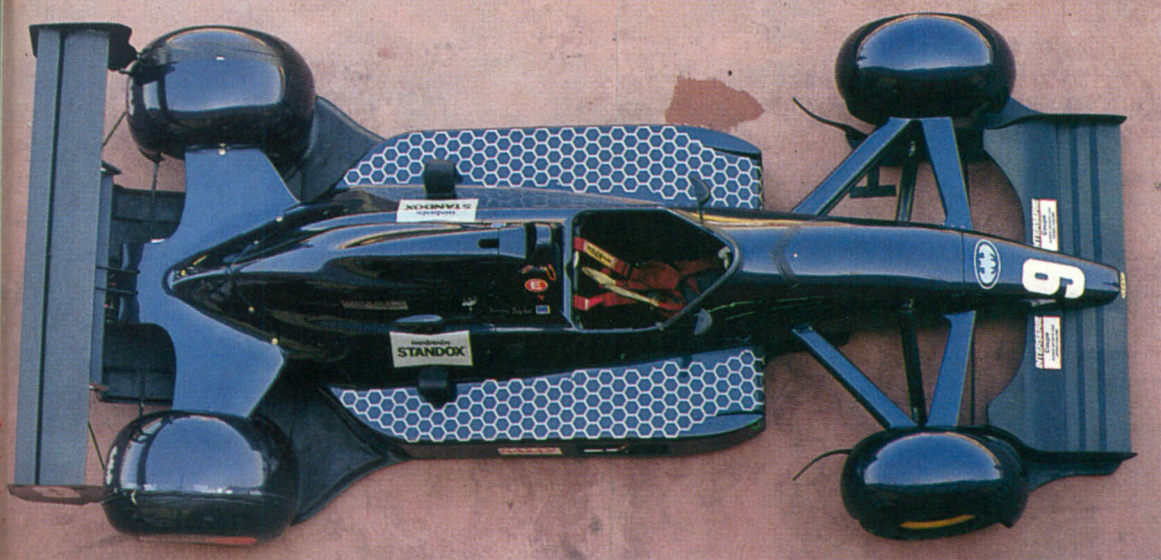
#### SECONDA DIVISIONE

1. Ranieri Randaccio (I)	Spice-Ford Nicholson 3.3 Gr. C2	p. 57,5
2. Bieter Bergermann (D)	Bgn Argo-Argo-Judd 3.3 Gr. C2	37,5
3. Eddie McLurg (GB)	March-Audi Turbo Can-Am	21,5
4. Fredy Lienhard (CH)	Lola-Vag Turbo Can-Am	17,5
5. Rolf Gotz (D)	March-Bmw 2.5 Can-Am	15,0

□ Le prossime gare: Siegerland 5/9, Donington 26/9, Zeltweg 17/10







## Il fascino del ...diverso

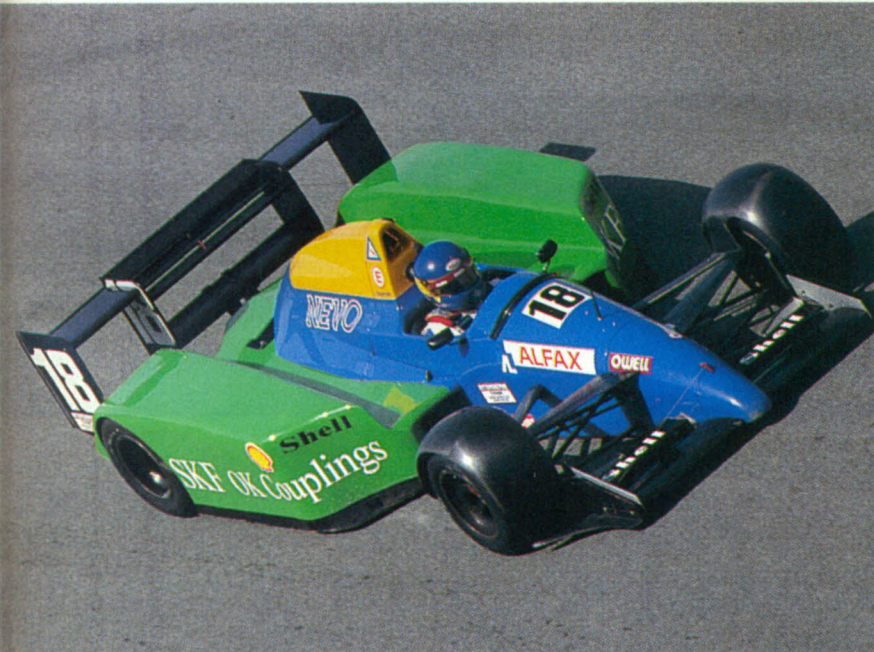
Si può quasi dire che non ce n'è una uguale all'altra e ogni vettura ha un fascino del tutto particolare.

1) L'aggressiva Lola T92 di Taylor sembra la Batmobile e di Batman ha infatti anche il simbolo sul cockpit.

2) Pance prolungate per coprire le ruote posteriori sulla Lola-Judd di Rajamaki.

3) Non è un fantasma ma Randaccio, dominatore nella 2. divisione.

2



3

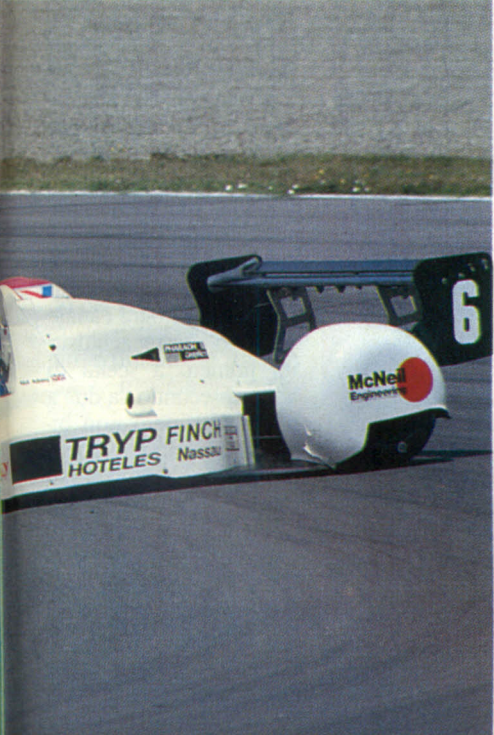
4



fotografiePHOTO4

5

6



4) La Kremer Porsche Spyder di Lavaggi in prova supera anche i 900 cv.

5) Grande intraversata per la Lola T92 a ruote coperte di Adams che guarda preoccupato l'arrivo della Reynard di Lechner.

6) Le Penske Buick Turbo ex F.Indy di Careca e Hasenbichler sono alimentate a metanolo e sviluppano oltre 700 cv; sono attese come prossime dominatrici



**LA NOVITA'**  
**TELEMETRIA PER TUTTI**

# Il dato è tratto

Ora la telemetria può essere adottata dai piccoli team e anche nel settore kart. Un'azienda italiana ha infatti recentemente messo a punto un sistema di rilevamento dati dal costo limitatissimo...

**ARTURO RIZZOLI**

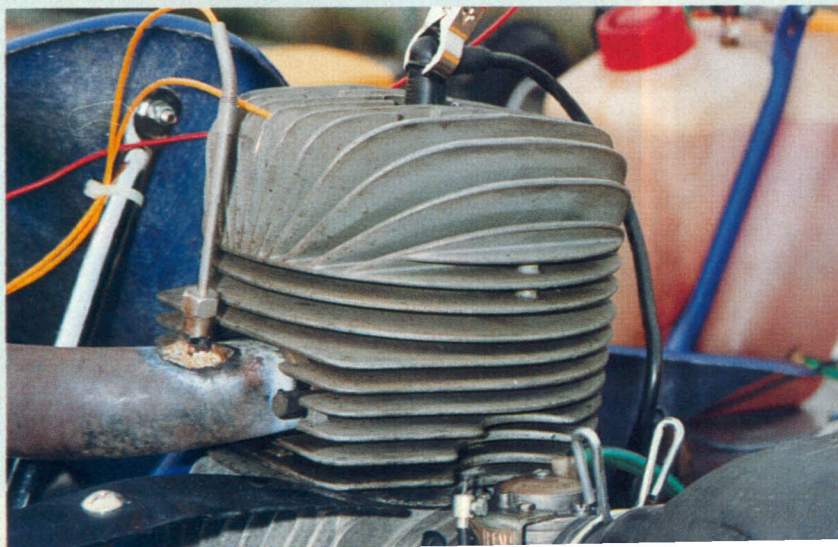
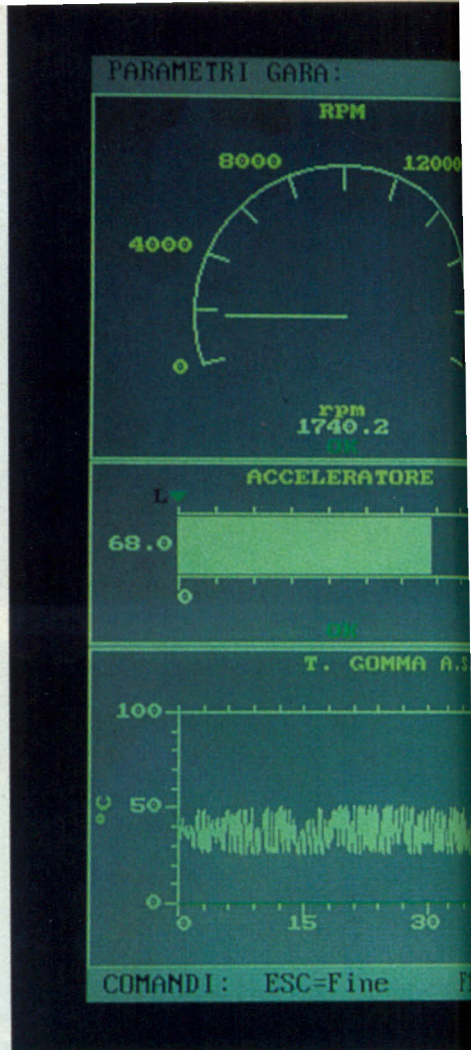
La parola telemetria, da tempo entrata nel lessico corrente del mondo delle corse di auto, ma anche di motociclismo e motonautica, evoca una sorta di croce, per i piloti che non possono più raccontare bugie, e di delizia per i tecnici, che trovano più facilmente le risposte ai problemi che emergono in pista. Ma sovente ci si dimentica del lato economico della vicenda. Finora il capitolo telemetria è stato visto come un impegnativo investimento, non sempre tollerabile per i budget più tirati. Come tutti i prodotti elettronici è chiaro che può registrare un abbattimento dei costi in ragione della sua diffusione. Ma, fino a che vengono proposti «pacchetti» molto completi e complessi, si rischia di non trovare l'incontro tra la domanda e l'offerta. Recentemente un'azienda italiana, la milanese Aim (applicazioni industriali mi-

croprocessori), ha però messo a punto un interessante sistema modulare che permette di scegliere il «pacchetto telemetrico» più adatto senza dovere acquistare dei blocchi completi e costosi che poi non vengono sfruttati completamente. Il sistema in questione si chiama Rasti (racing acquisition system transmission integrated) e permette di avvicinarsi alla telemetria con spese ra-

gionevoli. Senza stare a fare tante liste, possiamo dire che con una somma attorno ai sei milioni di lire si può già mettere assieme una buona attrezzatura, è ovvio che in questa cifra non è stato considerato il costo del personal computer con cui lavorare, ciò anche perché si suppone che chi vuole operare a questi livelli sia già padrone, sia in senso materiale che figurato, di un pc. Ad ogni

modo, per venire incontro anche ai neofiti dell'informatica, la ditta milanese ha previsto la possibilità di fornire a parte un computer abbastanza semplice per potere ricavare i dati della telemetria in pista e al banco prova. Ma andiamo a vedere nello specifico le parti del sistema Rasti. Il cuore è rappresentato da una centralina di acquisizione dati disponibile in due versioni. Il tipo base

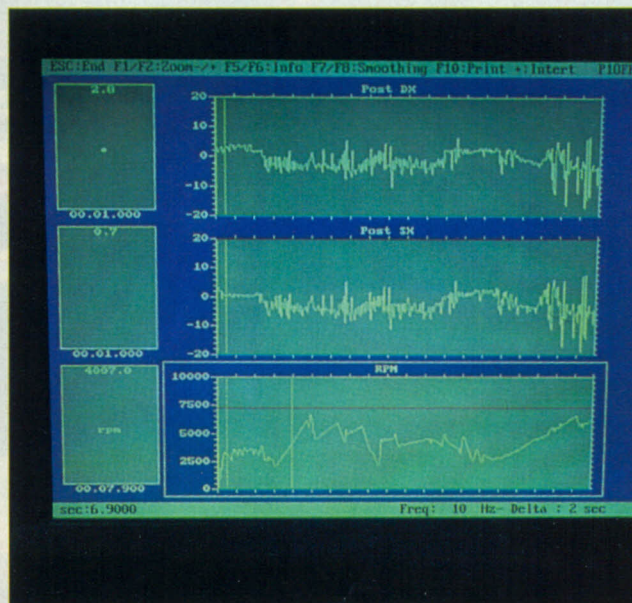
è dotato di otto canali analogici e quattro digitali; mentre il modello superiore arriva a sedici ingressi analogici e otto digitali. In entrambi i casi vi è una memoria di 256 Kbyte, che possono arrivare a 900 Kbyte. Per dare un'idea di quante informazioni si possono immagazzinare, si può dire che con 100 acquisizioni al secondo si può avere un'archiviazione di dati per quaranta minuti con la memoria standard, mentre con l'espansione si arriva a due ore e mezza. Va inoltre detto che i dati di ogni canale possono essere acquisiti un numero a scelta di volte al secondo da due a novecento, però non bisogna dimenticare che il limite complessivo del sistema è di novecento letture al secondo da ripartire tra tutte le misure scelte. Dopo avere registrato le informazioni, il sistema le invia via radio ai box. Qui vengono viste in tempo reale e, suc-







Ecco come i dati della telemetria vengono ricevuti, via radio e decodificati in tempo reale sul computer, ai box. A sinistra, si notano la velocità, i giri motore, la temperatura delle gomme, i tempi sul giro; il tutto rilevato su un kart. Sotto, i dati rilevati su una vettura di F.3. Interessante notare come è possibile visualizzare l'escursione delle sospensioni. In basso a sinistra, accanto alla testata si nota il sensore che misura la temperature dei gas di scarico



cessivamente, scorrendo la memoria si può procedere a un'analisi a posteriori. La parte radio ha un costo di poco inferiore ai due milioni di lire. Finora abbiamo parlato di «cervello» e «comunicazione», ma è ovvio che occorrono anche i rilevatori, qui troviamo i sensori per registrare la temperatura delle gomme, che costano circa ottocentomila lire, quelli per le temperature del motore, si parte da centomila lire, poi vi sono i potenziometri per rilevare i movimenti delle sospensioni e del comando del gas, tanto per fare qualche esempio, e qui si parla di somme attorno alle trecentocinquanta-mila lire ciascuno. Il sistema Rasti è stato finora sperimentato con successo su monoposto di F. 3000, F.3, vetture Turismo impegnate sia in pista che nei rally, kart, sezna contare il motociclismo (velocità e cross) e la motonautica (off-shore e in circuito).

SEI MILIONI PER L'ESSENZIALE

## Kit modulare per risparmiare

Ecco in questa immagine gli elementi fondamentali del sistema Rasti. A sinistra si vedono i due pezzi, qui sovrapposti, che vanno installati sul mezzo per la rilevazione dei dati e la loro trasmissione via radio a box. A destra, invece, si nota la radiorecevente. La filosofia con cui la Aim ha realizzato questo sistema, è quella della modularità. Non a caso, estremizzando il concetto, si può dire che nella rilevazione al banco prova non occorre nemmeno fare la spesa del trasmettitore radio: la lettura avviene infatti in linea. Inoltre nel lavoro in pista si può limitare la scelta di sensori o potenziometri a seconda delle necessità specifiche. In questo modo già con una somma di circa sei milioni si può disporre di un buon sistema, mentre arrivando a dodici milioni si passa alla versione più evoluta con numerosi sensori.

L'indirizzo della Aim è Villaggio Aurelia, 76/B-E, Cassina de' Pecchi (Mi); telefono 02-9528047, fax 02-9521346.







 **LA NOVITÀ**  
 TOYOTA SUPRA

# Kimono americano

La Gt nipponica propone una veste attenta alle tendenze Usa. Non a caso il lancio è avvenuto prima sul mercato statunitense, ritenuto importantissimo, che su quello del Sol Levante. In Italia arriverà solo su ordinazione

---

**Prezzo:** lire 90.000.000 (indicativo); **Cilindrata:** 2997 cc

---

**Potenza max:** 330 cv; **Velocità max:** 250 kmh

---

**PRO:** motore, prestazioni, assetto, cambio, freni

---

**CONTRO:** spazio passeggero, particolari troppo americaneggianti

---

 **CARLO MASSAGRANDE**



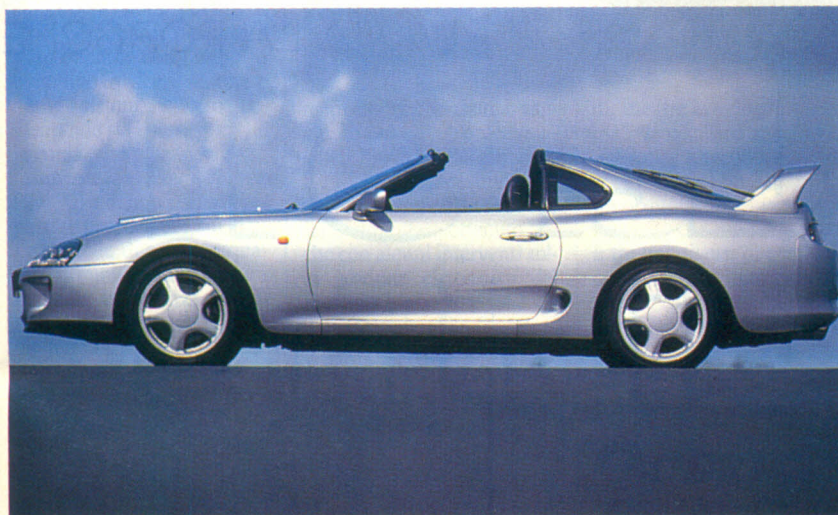
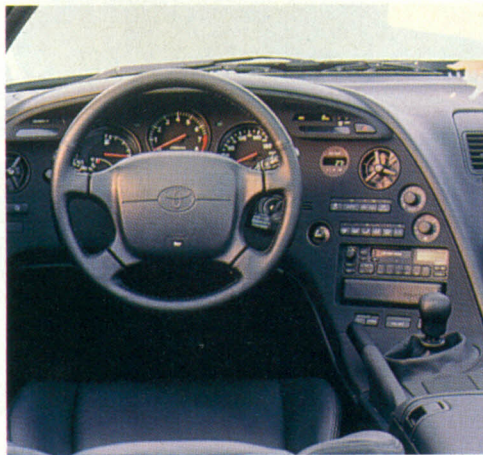


**STILE.** Il muso della Supra appare decisamente grintoso con le ampie prese d'aria per i freni

**PLANCIA.** Il guidatore ha a disposizione un posto guida confortevole, ma le leve del freno a mano e del cambio sono troppo vicine

**SPIDER.** Esiste anche, come optional, il tetto asportabile, da riporre in un apposito vano

**SPOILER.** L'ala dietro è stata collocata in alto per migliorare la visibilità posteriore



**A**MBURGO — Per consentire di saggiare in pieno tutta la potenza (330 cavalli) della nuova Supra 3 litri biturbo, la Toyota Europa ha scelto la Germania per le sue autostrade esenti da vincoli di velocità. Ma in questo periodo vacanziero è stato difficile, se non impossibile, raggiungere le prestazioni massime. Il motore della Supra, dalla potenza specifica di oltre 110 cavalli litro, permetterebbe di superare agevolmente la velocità massima di 250 kmh, invece limitata, poi con un rapporto peso-potenza di appena 4,8 kg-cv,

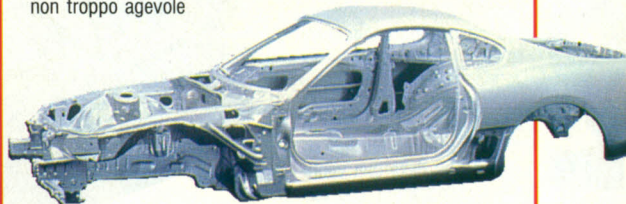
l'accelerazione è, a dir poco, bruciante: bastano appena 5"1 per passare da 0 a 100 kmh. La progressione è impressionante con tutte le marce grazie a una coppia dall'andamento praticamente piatto da 1500 a 4500 giri. Il motore sovralimentato con due piccoli turbocompressori che entrano in azione in fasi successive a seconda dei regimi richiesti dal pedale acceleratore, costituisce l'elemento più significativo del progetto Supra. Rilevante è anche l'adozione di un cambio a sei marce con leva corta ad escursione limitata e rapporti ravvicinati a innesti precisi. È un piacere cambiare, anche se l'elasticità del motore consente di tenere a lungo le marce. È invece scomodo dover strisciare ad ogni cambiata con il braccio sopra l'alto tunnel così voluto proprio a mo' di bracciolo. Su una vettura del genere il cambio automatico offerto come optional forse incontrerà poco il favore dell'acquirente, perlomeno in Italia. Una valutazione positiva la meritano le sospensioni; il differenziale Torsen a scorrimento

limitato aiuta a ripartire la coppia tra le ruote posteriori in abbinamento al Trc che è il sistema di controllo della trazione e degli eventuali slittamenti delle ruote. La stabilità, favorita da un basso baricentro, è abbinata a una buona deportanza ottenuta con due spoiler: quello posteriore estremamente vistoso, anche troppo, ma così realizzato per concedere una visibilità dietro, e quello anteriore, a labbro, che esce automaticamente oltre i 90 kmh (o tramite un comando manuale) e rientra appena si viaggia sotto ai 70 kmh. La linea è di stile giapponese-americano, ha ben poco di europeo, ma così deve essere perché proprio America e Giappone costituiscono i mercati di punta della Supra. Qualche riserva bisogna esprimerla per gli interni e per alcuni dettagli che possono non incontrare il favore generale. Per esempio lo spazio per una guida distesa esiste (ma non si può parlare di abitacolo 2+2), invece è ridotta l'abitabilità per il passeggero. La leva del freno a mano sul tunnel quasi tocca la leva del

cambio: è una cosa che decisamente non ci ha entusiasmato. Per avere una struttura rigida i sottoporta sono alti e non facilitano l'entrata nell'abitacolo. I sedili non hanno la regolazione in altezza, inoltre il comando elettrico è presente solo sul lato guida. Ricco è l'allestimento: sono disponibili di serie l'aria condizionata e l'air-bag sui due lati, l'Abs a 4 canali, le barre alle portiere, mancano invece i pretensionatori alle cinture. Il tettuccio asportabile e sistemabile nel bagagliaio per trasformare la Supra in spider è optional. Buona è l'insonorizzazione generale e marcata è l'assenza di vibrazioni. La visibilità per le manovre è un poco limitata. Va poi detto che l'obiettivo primario dei progettisti della Supra è stato quello di ridurre il peso in maniera assoluta e, per esempio, le barre di torsione sono cave. In Giappone è commercializzata da pochi mesi, in America da luglio e in Italia arriverà a fine anno solo su ordinazione. Il prezzo dovrebbe essere attorno ai 90 milioni incluse tutte le tasse. ■

La nuova Supra, come tutte le vetture dalle elevate prestazioni, ha una scocca dotata di numerosi rinforzi. L'intervento nella zona dei longheroni è stato davvero consistente: infatti i sottoporta sono piuttosto alti, ciò finisce per rendere l'accessibilità non troppo agevole

**T** la scheda  
**TECNICA**



**Motore:** anteriore, sei cilindri in linea, posizionato longitudinalmente; cilindrata 2997 cc; alesaggio  $\times$  corsa 86  $\times$  86 mm; rapporto di compressione 8,5:1; accensione elettronica digitale senza spinterogeno con sei bobine di accensione; distribuzione bialbero a camme in testa con quattro valvole per cilindro; alimentazione a iniezione elettronica sequenziale; sovralimentazione con due turbocompressori a due vie; potenza massima 330 cv a 5600 giri; coppia massima 44,95 kgm a 4800 giri.

**Trasmissione:** Trazione posteriore; cambio manuale a sei rapporti o automatico optional; frizione monodisco a secco.

**Autotelaio:** Scocca autoportante; sospensioni a quattro ruote indipendenti con doppi bracci sovrastanti; freni a disco sulle quattro ruote autoventilanti, Abs e servocomando; ruote anteriori 8.0  $\times$  17 pollici, posteriori 9,5  $\times$  17 pollici; pneumatici anteriori 235/45  $\times$  17, posteriori 255/40  $\times$  17.

**Dimensioni e peso:** Lunghezza 4515 mm; larghezza 1810 mm; altezza 1275 mm; passo 2550 mm; carreggiate ant. 1520 mm, post. 1525 mm; capacità bagagliaio da 185 a 317 litri; serbatoio carburante 80 litri; peso 1585 kg.

**Prestazioni e consumo:** Velocità massima limitata a 250 kmh; accelerazione da 0 a 100 kmh in 5"1; consumo a 120 kmh 9,7 km/litro.





## La Mercedes promuove il magnesio

I bisogni degli automobilisti crescono e le dotazioni, sia a livello di confort che di sicurezza, aumentano di conseguenza. Il risultato è che crescono i pesi «a bordo» e la Mercedes, per cercare di ovviare a questo problema, sta svolgendo da tempo attività di ricerca per introdurre elementi realizzati con il magnesio. Sull'importanza circa l'uso di materiali leggeri basti pensare che un sistema Abs pesa una ventina di chilogrammi, che salgono a 30 per un impianto Hifi e a 40 per un condizionatore d'aria. Al tempo stesso riducendo di 100 chilogrammi il peso di un'automobile si riducono i consumi in una misura pari a 0,5-0,7 litri ogni 100 chilometri. Per i tecnici della Mercedes con il magnesio è possibile ridurre di circa il 10% il peso di una vettura e essi hanno già utilizzato questo materiale nell'89 per la struttura dei sedili della Si roadster. E ora pensano di sperimentarlo per varie componenti e soprattutto per le carrozzerie, con l'obiettivo di arrivare alla produzione di serie in un futuro nemmeno troppo lontano... Il magnesio si è infatti rivelato molto più adatto alle lavorazioni industriali del settore automobilistico rispetto, ad esempio, ai materiali compositi. Questo, almeno, in vari tipi di particolari da produrre.

## Produzione di serie per l'Impact

Il prototipo di studio Impact è destinato a... non rimanere tale: la General Motors ha deciso infatti di costruire 50 veicoli elettrici da esso derivati. L'iniziativa è stata voluta per contribuire al programma varato negli Stati Uniti che prevede la progressiva introduzione di veicoli a propulsione elettrica e la realizzazione delle relative infrastrutture. Progettato per superare velocità di 160 kmh, l'Impact percorre 200 chilometri a 90 orari e accelera da 0 a 90 kmh in 8". L'Impact utilizza due motori a induzione capaci di fornire ciascuno 57 cv a 6600 giri e collegati ognuno a una delle due ruote anteriori. L'energia necessaria al funzionamento dell'Impact è fornita da batterie piombo-acido sigillate e ricaricabili per mezzo di un'apparecchiatura posta a bordo del veicolo.



PROFONDAMENTE  
RIVISTA LA PORSCHE

# La 911 di fine secolo

I proiettori anteriori tenuti

ostinatamente in posizione quasi verticale non potevano sperare di resistere ancora a lungo in un panorama fatto di supercar che i fari li nascondono in tutte le maniere. Uno degli ultimi baluardi della Porsche 911 «prima maniera» è dunque caduto con l'arrivo della «nuova 911» ma l'effetto, bisogna dirlo, non è malvagio. La «nuova» Porsche, ufficialmente denominata 911 Carrera, festeggia il trentesimo anniversario della nascita di una delle automobili più riuscite presentandosi profondamente rinnovata a livello estetico ma anche «sottopelle». Certo lo shock, guardando la rinnovata 911, per i puristi dev'esserci stato ma ci sembra che lo spirito, l'essenza della coupé siano rimasti inalterati. Il cofano anteriore, quello posteriore, il tetto, tutta la vetratura, le porte: elementi quasi immutati, che assicurano la continuità nello stile di questa straordinaria automobile. Osservando la nuova, insomma, c'è tutto il «family feeling» delle precedenti versioni. E ci sono interventi sui parafranghi, sul muso e sulla coda estesi ma realizzati con misura. Molto bello, a nostro giudizio, anche il disegno dei cerchi. A proposito dei proiettori anteriori occorre segnalare che questi sono stati concepiti secondo criteri modernissimi. E le parabole, ad esempio, hanno andamento poliellissoidale. Anche a livello meccanico gli interventi sono stati consistenti. Il motore boxer a sei cilindri di 3600 cc è stato oggetto di varie modifiche e ora è montato in posizione più vicina al centro della vet-

tura, in modo da limitare quello sbalzo delle masse al posteriore che rendeva più difficile la guida della 911. A livello di modifiche occorre segnalare che sono stati fatti interventi non solo sulla meccanica ma anche sull'elettronica. La potenza è di 270 cv, con un impianto di scarico che ha ulteriormente ridotto le emissioni nocive e quelle acustiche. È un sistema a doppio tubo. Per quan-

to riguarda la sicurezza attiva e passiva la «nuova 911» presenta il sistema antibloccaggio «Abs 5» per i freni e l'airbag di serie per guidatore e passeggero. La trasmissione consente all'acquirente di scegliere tra un cambio manuale a sei marce e il Porsche «Tiptronic». La versione rinnovata della 911 farà il suo «esordio in società» in occasione del salone dell'automobile di Francoforte, in

programma dal 10 al 19 settembre, dove ci si può scommettere, sarà una delle reginette. La 911 Carrera verrà commercializzata in Italia a partire dal mese di ottobre. Questo modello, ovviamente, non è che il primo della gamma. Nel 1994 è già prevista la presentazione della variante cabriolet e della Carrera 4. La 911 Carrera coupé dovrebbe costare tra i 130 e i 150 milioni di lire.





INIZIA CON LA 280 A SEI CILINDRI

# Brabus elabora la Mercedes «C»

**N**on ha perso proprio tempo Brabus a trasformare la nuova Mercedes Serie C: l'atelier tedesco ha infatti proposto nelle scorse settimane la propria elaborazione. La base di partenza scelta è quella della versione C 280, il cui motore sei cilindri, con quattro valvole per cilindro, è stato portato a 3588 cc. Questo risultato è stato ottenuto con l'impiego di un nuovo albero motore e nuovi pistoni, ovvero aumentando sia l'alesaggio che la corsa (che passano rispettivamente da 89,9 x 73,5 a 92 x 90) e dando così al propulsore proporzioni più vicine a quelle di un superquadro. È aumentata in misura rilevante la potenza massima, che passa da 197 a 285 cv, ma in particolare il valo-



re di coppia massima raggiunto è davvero eccezionale: 40,7 kgm a 3750 giri, contro i 27,5 al medesimo regime di rotazione. È ovvio che tutto ciò è stato ottenuto anche con alcuni interventi sulla gestione elettronica del motore. L'accelerazione da 0 a 100 kmh, nella Brabus C 3.6, avviene in soli sei secon-

di, mentre la velocità massima può oscillare tra i 255 e i 272 kmh, a seconda del rapporto finale impiegato. A proposito di trasmissione va poi detto che sono disponibili tre tipi diversi di cambi, di cui anche un automatico a cinque rapporti. Malgrado questi interventi le emissioni di gas di scarico sono state



mantenute entro i limiti stabiliti dalle legge, fatto estremamente importante in Germania. Esternamente la Serie C interpretata da Brabus propone scudi-spoiler anteriori e posteriori di maggiori dimensioni. Inoltre sono disponibili anche appendici per le fiancate. I cerchi sono del tipo a tre o a nove razze, ma sempre con canale di 8" e diametro di 17". Su queste ruote possono essere montate gomme 215/50 x 17" davanti e 253/45x17" dietro, oppure 225/45x17"

davanti e 245/40x17, dietro. Sull'assetto Brabus interviene abbassando la vettura di un valore che va dai tre ai quattro centimetri. Molta attenzione, infine, è stata prestata ai freni: sono stati montati grandi dischi autoventilanti, con pinze a quattro pistoncini. Infine occorre segnalare le molteplici possibilità di personalizzazione relative agli interni vettura. Il prezzo è da supercar: si parte 74.800 marchi, poco più di 71 milioni di lire...



«KITTATA» LA 318 IS DI SERIE

## Dalla Bmc Bmw super

Il mondo dei produttori di parti speciali per «incattivire» vetture di serie è sempre in fermento. Recentemente la Bmc di Medicina, in provincia di Bologna, ha messo a punto un kit per migliorare le prestazioni della Bmw 318 is. Gli interventi prevedono l'adozione di pistoni Cosworth di maggior diametro, che portano la cilindrata a 1900 cc, inoltre vengono montati nuovi alberi a camme con una fasatura tale da migliorare il riempimento dei cilindri e ottenere quindi un miglioramento dei valori di coppia fin dai regimi più bassi. Sul fronte elettronico, poi, viene impiegato un nuovo chiprom con soglia massima di rotazione a 7200 giri. Per quanto riguarda lo scarico viene montata una marmitta Remus, omologata Cee, con doppia uscita da 76 mm. Infine il kit prevede l'impiego di un filtro dell'aria K&N per ottenere un maggiore flusso di aria. Con questi interventi la potenza passa così da 140 a 170 cv, mentre sale anche la velocità massima raggiungibile.

L'indirizzo della Bmc è via Lamberti 154C, Medicina (Bo). Telefono 051-857316 oppure 851203, fax 051-852659.

MONOVOLUME A GASOLIO

## Grand Voyager diventa Diesel

Il Voyager è uno dei monovolume di maggior successo in Italia e recentemente ha aggiunto una versione nella disponibilità della propria gamma. Il «Grand Voyager», il modello cioè con pianale più lungo rispetto al «Voyager» tradizionale, è ora disponibile anche in versione motorizzata a gasolio. Prima si poteva avere, infatti, solo il «Grand Voyager» a benzina (mosso da un V6 di 3,3 litri e 147 cv, con trazione integrale permanente) mentre ora è disponibile anche il «Grand Voyager» 2.5 Td Le che è equipaggiato con un turbodiesel di 2,5 litri. È un'unità prodotta dalla italiana Vm, in grado di erogare 120 cv. Il Voyager «lungo» (la differenza di passo rispetto a quello normale è pari a 180 mm, mentre la lunghezza totale passa da 4525 mm a 4896 mm) motorizzato turbodiesel raggiunge una velocità massima di poco superiore a 170 kmh e percorre il chilometro con partenza da fermo in 36". I consumi, secondo i dati ufficiali, sono di 12,3 km/litro a velocità costante di 120 kmh.



BARRE LATERALI

## Twingo simpatica e sicura

La Renault Twingo ha subito incontrato le simpatie degli automobilisti italiani e non poteva essere altrimenti considerando la sua linea sbarazzina e i colori accattivanti in cui viene fornita. Ma la Renault non si è preoccupata solo dell'estetica. Anche la sicurezza è stata tenuta in debita considerazione e la Twingo adotta, ad esempio, protezioni laterali con barra anti intrusione nelle portiere. Un piccolo-grande contributo alla sicurezza passiva che non potrà passare inosservato agli estimatori di questa utilitaria così innovativa a livello estetico.



**Da Coventry a Milano senza fare rifornimento**

Da Coventry a Milano: 1450 chilometri partendo dalla Gran Bretagna per arrivare in Italia dopo aver attraversato Francia, Germania e Svizzera, senza fare rifornimento. L'impresa è stata effettuata con vetture della Rover che hanno coperto tale distanza, come detto, senza mai fare rifornimento di carburante e con il serbatoio sigillato! Una Rover 825 Sd Turbo, una 418 Gsd Turbo, una 218 Gsd Turbo e una 114 Gsd, tutte vetture con motore a ciclo Diesel, hanno così dimostrato ancora una volta come i propulsori a gasolio siano capaci di prestazioni eccezionali a livello di consumi. Delle quattro vetture solo la più piccola, la 114, a causa delle ridotte dimensioni del suo serbatoio, ha dovuto effettuare un rifornimento.

■ **CABRIO.** Mentre schiera due versioni «cattive» della sua 306, la S16 e la Xsi (di cui leggete in queste pagine), la Peugeot non dimentica di... scoprire la sua automobile. Ecco così la 306 cabriolet. La vettura si affiancherà, a partire dal prossimo anno, alla 205 cabrio, che resta in produzione. Due le motorizzazioni previste per la 306 scoperta, un 4 cilindri di 1761 cc erogante 103 cv, e un 4 cilindri di 1998 cc in grado di fornire 123 cv. Su questa versione la capote sarà comandata elettricamente. Appuntamento alla primavera del '94, dunque, per queste 306 scoperte, che saranno presentate in anteprima al salone di Francoforte '93.

■ **LUSSO.** Oltre alla 106 Rallye, la Peugeot prepara la versione Gentry che rappresenta il massimo della gamma a livello di eleganza e dotazioni. Ruote in lega, colori specifici, interni in pelle, radica di noce sul cruscotto e per il pomello della leva cambio. Questi sono solo alcuni degli atout della 106 Gentry, che monta un motore di 1587 cc da 90 cv.

■ **ACCORDO.** La Mim ruote, azienda che opera dal 1982 nel settore produttivo dei cerchi in lega (310.000 pezzi realizzati nel '92) ha raggiunto un accordo per la distribuzione dei cerchi della Speedline. Si tratta di un accordo in esclusiva mondiale e limitato all'ambito dell'After Market.



100 CV PER LA PEUGEOT 106 RALLYE DI 1300 CC!

**Piccola bomba cresce**



Con un'operazione simile a quella che aveva portato alla nascita della 205 Rallye, la Peugeot ha preparato una nuova «mini bomba» che è già destinata ad entrare nel cuore degli sportivi. Si chiama 106 Rallye ed è la versione specificamente studiata per dare la possibilità ai giovani di avere una vettura dalle notevoli prestazioni ma a costi, d'acquisto e di gestione, contenuti. Con questa Rallye la Peugeot completa la gamma delle sue piccole sportive all'interno della serie 106. Si parte, infatti, con la Xn di 950 cc destinata ai neo patentati che vogliono subito cimentarsi anche con le competizioni (è disponibile infatti la versione già pronta corse), per arrivare alla 106 Xsi di 1400 cc. Fra le due, ecco la Rallye, che monta un propulsore di 1294 cc in gra-

do di sviluppare la potenza di 100 cv a 7200 giri, con una coppia di 12,2 kgm a 5400 giri. Le prestazioni, secondo i dati forniti dalla Casa, indicano che la 106 Rallye ha una velocità massima di 190 kmh, mentre l'accele-

razione da 0 a 100 kmh avviene in 9"3. Da segnalare, ancora per le prestazioni, che la 106 Rallye impiega 16"8 per percorrere 400 metri con partenza da ferma e 30"8 per percorrere un chilometro, sempre con partenza

da ferma. Tra le caratteristiche tecniche della vettura occorre segnalare che la 106 Rallye ha le sospensioni della 106 Xsi. La vettura sarà commercializzata a novembre e il prezzo non è stato ancora comunicato. Questa





CONCEPT CAR OPEL COUPÉ

# Una Tigra davvero graffiante

Si chiama Tigra ed è una interessante concept car che la Opel presenterà al salone di Francoforte. Si tratta di un prototipo di studio di un coupé compatto, una 2+2 dalle dimensioni contenute, che potrebbe fare da prefigurazione a un modello da produrre in serie. Per questo la Opel ripone molta importanza in questo studio e ne farà il punto focale del suo stand alla rassegna di Francoforte. Il design della Tigra, secondo una tendenza in atto già da qualche anno, si ispira alle forme esistenti in natura, con andamento del corpo vettura molto arrotondato e con un grande lunotto posteriore che si inserisce nel portellone. Il coefficiente di penetrazione aerodinamica ottenuto con la Tigra è pari a 0,31. Lo studio di sportiva compatta Opel è dotato di un motore Ecotec di 1600 cc e testa a 16 valvole e due alberi a camme. La potenza è 109 cv a 6000 giri, mentre l'accelerazione da 0 a 100 kmh avviene in 10" e la velocità massima supera (secondo quanto comunicato dalla casa) i 200 kmh.



ELABORAZIONI

## La Delta firmata Hörmann

Hörmann interviene a più livelli sulla Lancia Delta. Il tuner tedesco ha pronta infatti una serie di modifiche, da applicare alla Delta, che vanno da motori più potenti (fino a 260 cv montando il 4 cilindri turbo 16 valvole) a kit per abbassare la vettura tramite molle speciali, a cerchi in lega da 15" o 17". In questo caso si tratta di elementi a tre componenti, con sette razze, in lega leggera. I set completi di cerchi e gomme partono da poco oltre 4 milioni di lire, mentre i set di molle costano 320.000. In arrivo da Hörmann anche una serie di elementi per la carrozzeria della Delta, studiati in modo da migliorare l'aerodinamica e per una spiccata personalizzazione.



«mini bomba» sarà omologata in Gruppo A e in Gruppo N e, in pratica, è destinata a diventare la base per gli sportivi che vogliono anche praticare l'attività agonistica. E nei monomarca Peugeot del prossimo anno sarà

quasi certamente la regineta. Verosimilmente, infine, a ciascuno degli otto vincitori delle graduatorie '92 di Coppa e Trofeo Peugeot per pista e rally sarà data in premio proprio una 106 Rallye preparata Gruppo N.

**In alto a sinistra la nuova Peugeot 106 Rallye. Sopra gli interni; sopra a sinistra il 4 cilindri di 1400cc. In alto ecco la vista anteriore e posteriore della Opel Tigra coupé**

CERCHI IN LEGA COLORATI

## «Primavera» che allegria!

Dopo le gomme colorate, viste a più riprese nel panorama automobilistico mondiale, arrivano adesso i cerchi. La Due Emme 1000 Miglia di Brescia ha realizzato infatti una nuova serie di cerchi in lega leggera, denominata «Primavera», caratterizzata dalla varietà di colorazioni e dalla fantasia nel disegno. A livello estetico il cerchio «Primavera» ricorda una margherita, è in lega leggera, è disponibile in due misure base: 5 x 13" e 6 x 14". Si può avere in quattro colori differenti: bianco, rosso, argento e blu. A questo viene abbinato un cappello centrale, disponibile nei colori giallo, argento, quarzo, nero, rosso,

azzurro, bianco, blu, verde acqua. Con tutti questi colori è possibile dare vita a un'infinità di combinazioni, per far diventare ancora più simpatica la propria automobile e per non prendere troppo sul serio il mezzo di locomozione.



SONO LA S16 PLURIVALVOLE E LA XSI

## Sportivissime 306

La Peugeot conferma la sua attenzione verso i modelli più spinti e, mentre prepara la 106 Rallye, è anche in grado di presentare due versioni sportive della gamma 306. La prima è l'attesissima 306 S16 con testa a quattro valvole per cilindro, una vettura che nelle competizioni potrà certamente recitare un ruolo da protagonista, mentre la seconda è la 306 Xsi. La sedici valvole (nella foto a sinistra) è equipaggiata con un 2 litri, dotato di sistema d'ammissione variabile Acav, che eroga 155 cv a 6500 giri, con coppia massima di 19 kgm a 3500 giri. Una vettura davvero al top della gamma, con velocità massima (secondo i dati forniti dalla casa) di 215 kmh, con partenza da ferma, in 8"4. La 306 Xsi, che sarà a disposizione a 3 o 5 porte, monta un motore di 2 litri in grado di erogare da 123 cv a 5750 giri, con coppia massima pari a 18,3 kgm a 2750 giri. Entrambe queste 306 supersportive saranno presentate ufficialmente in occasione del salone dell'automobile di Francoforte in programma a metà settembre. Il prezzo dei due modelli non è stato ancora comunicato.



dove si corre

## 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  
849393 (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 FORLI  
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 FLORIDA**  
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



### VELOCITA'

**28 AGOSTO**  
**SPA FRANCORCHAMPS**  
Campionato internazionale  
Formula 3000  
Racib  
Tel. 0032/2/2300810

**29 AGOSTO**  
**G.P. BELGIO F.1**  
**A SPA FRANCORCHAMPS**  
Campionato mondiale  
Porsche Carrera Cup  
Racib  
Tel. 0032/2/2300810

**FORMULA INDY A VANCOUVER**  
Campionato Indycar  
Indycar  
Tel. 001/313/3348500

**MONZA**  
Campionato italiano F.3  
F. Europa Boxer  
Coppa Renault Clio  
Formula Fire  
Sias Monza  
Tel. 039/24821

**STOCK CAR A BRISTOL**  
Campionato Nascar  
Nascar  
Tel. 001/904/2530611

**SINGEN**  
Campionato tedesco  
Turismo  
Adac Sudbaden ev  
Tel. 0049/761/368840

**SUZUKA**  
Campionato giapponese  
vetture Sport  
Suzuka Circuitland Co  
Tel. 0081/593/781111

**30 AGOSTO**  
**THRUXTON**  
Campionato inglese  
Turismo  
Barc Thruxton Circuit  
Tel. 0044/264/772696

### RALLY

**26-29 AGOSTO**  
**RALLY 1000 LAGHI**  
Campionato mondiale  
Piloti e Marche  
1000 Lakes Rally  
Tel. 00358/41/628211

**28-30 AGOSTO**  
**RALLY HALKIDIKI**  
Campionato europeo  
coefficiente 20  
Elpa Omo Ela 4 x 4  
Tel. 0030/1/7786902

### ALTRE SPECIALITA'

**29 AGOSTO**  
**SALITA DELLA RAVIGNANA**  
Nazionale  
Monte Urano Corse  
Airono Racing  
Tel. 0734/842511

**SALITA VERZEGNIS SELLA CHIANTUZAN**  
Coppa Csaì 1. zona  
Scuderia Friuli  
Tel. 0432/503555

**SALITA COPPA DEL CIMINO**  
Coppa Csaì 2. zona

Ac Viterbo  
Tel. 0761/224806

**SLALOM CITTA' DI GUARDIA SANFRONDI**  
Trofeo d'Italia  
Centro-Sud  
Coppa Csaì 5. zona  
Motor Park Parrella  
Tel. 0824/42873

**SLALOM ALBINO CASALE**  
Coppa Csaì 2. zona  
Vedovati Corse  
Tel. 035/773001

**SLALOM CITTA' DI MONTEPRANDONE**  
Coppa Csaì 3. zona  
Angry Team  
Tel. 085/8004343

**SLALOM COPPA GAMBARIE ASPROMONTE**  
Nazionale  
Fata Morgana Corse  
Tel. 0965/891656

**SLALOM LIMITE SULL'ARNO**  
Nazionale  
Nuovo Team Livorno  
Tel. 0586/814184

**SLALOM AVOLA**  
**AVOLA ANTICA**  
Nazionale  
Ac Siracusa  
Tel. 0931/66658

**DOBRYN**  
Campionato europeo  
velocità su terra  
Automotoklub Dobryn  
Tel. 0042/443/95135

**SALITA SCHEGGIA PIAN DEI SPILLI GUBBIO**  
Campionato italiano  
velocità su terra  
Usp Catria  
Tel. 0721/734086

**telesprint**

SERVIZIO QUOTIDIANO  
DI INFORMAZIONE SULL'ATTIVITÀ  
MOTORISTICA IN COLLABORAZIONE  
CON LA SIP

chiamate il  
**1637**

Se siete utenti dei distretti di:  
Ancona, Bologna,  
Comacchio, Ferrara,  
Fidenza, Firenze, Forno,  
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



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.

## CIVT - GARE SUPERTURISMO

Si è constatato nelle gare CIVT Superturismo un acuirsi di incidenti fra vetture in aperta violazione delle norme di comportamento che i conduttori devono tenere in gara.

La CSAI ritiene che la vigente normativa che disciplina il comportamento in gara debba essere integrata da norme più severe che impediscano il ripetersi di questi incidenti che potrebbero arrecare danni fisici ai conduttori partecipanti al CIVT Superturismo.

Si dispone pertanto che a far data dalla gara di **Pergusa del 4-5 settembre p.v.**, per le gare di Superturismo, abbiano applicazione le seguenti norme:

**a) Incidente non riconducibile ad una intenzionale violazione di norme sportive, ma determinato da un comportamento di guida chiaramente inadeguato:**

**bandiera bianca e nera ed ammenda da £. 1.000.000. = a £. 5.000.000. =**

**b) Incidente determinato da un comportamento che viola le norme sportive:**

**bandiera nera con «Stop and go» ai box ed ammenda da £. 3.000.000 a £. 10.000.000. =**

In caso di due infrazioni che ricadono sotto i paragrafi **a)** e/o **b)** — o di una sola infrazione, ma di particolare gravità — commessa/e dallo stesso conduttore nella gara del sabato, il Collegio dei Commissari Sportivi escluderà il conduttore dalla classifica e potrà precludergli la partenza alla domenica.

Se invece le due infrazioni di cui ai paragrafi **a)** e/o **b)**, vengano commesse dallo stesso conduttore, ma nella gara del sabato ed una nella gara della domenica, o entrambe nella gara della domenica, il Collegio dei Commissari Sportivi escluderà il conduttore dalla classifica della gara della domenica ed invierà in via d'urgenza gli atti alla CSAI per l'adozione di provvedimenti disciplinari. Quanto sopra si applica anche in caso di una sola infrazione, ma di particolare gravità, che abbia luogo nella gara della domenica.

## CHALLENGE TURISMO FISA Monza 17/10/93

Come è noto il prossimo 17 ottobre sarà organizzato dalla società Sias, all'Autodromo di Monza, il 1. Challenge Turismo Fisa, che si svolgerà seguendo il nuovo Regolamento internazionale D2. Su istanza della Csaì, la Fisa ha concesso ai seguenti quattro Paesi: Italia, Gran Bretagna, Francia e Germania, di poter iscriverne alla gara 8 conduttori ciascuno. A questo riguardo il Comitato Esecutivo Csaì ha designato i seguenti piloti che, contattati, hanno già comunicato la loro adesione alla gara di cui sopra. L'elenco è quindi il seguente:

Gabriele Tarquini	(Alfa Romeo)
Nicola Larini	(Alfa Romeo)
Alessandro Nannini	(Alfa Romeo)
Roberto Ravaglia	(Bmw)
Stefano Modena	(Bmw)
Emanuele Pirro	(Bmw)
Fabrizio Giovanardi	(Peugeot)
Ivan Capelli	(Nissan)

## PILOTI PRIORITARI RALLY 2. ZONA

Inserire:  
**Orengo Alberto**  
**Malacarne Roberto**  
Depennare:  
**Rembaldo Serafino**

## PILOTI PRIORITARI RALLY 7. ZONA

Inserire: **Di Miceli Cristofaro**

## RIUNIONI CALENDARIO SPORTIVO NAZIONALE ED INTERNAZIONALE 1994

Nelle pagine Notiziario Csaì su Autosprint n. 26, 27 e 30/93, è stata pubblicata la regolamentazione in merito alle procedure che portano all'approvazione del Calendario Sportivo Nazionale ed Internazionale 1994.

La riunione in cui sarà discusso ed approvato il progetto definitivo di calendario avrà luogo a Roma il 23 e 24 ottobre p.v., data ritenuta opportuna per lo scarso numero di gare che vi si svolgeranno. Per evitare gli inconvenienti degli anni scorsi, non si terranno in concomitanza riunioni di diversi settori. Il programma dettagliato sarà comunicato successivamente.

Si rammenta inoltre che la scadenza più prossima riguarda le domande di iscrizione al Calendario Nazionale, che, compilate sugli appositi moduli, dovranno pervenire agli uffici Csaì di Roma o Milano entro il 31 agosto p.v.

## POLIZZA RESPONSABILITA' CIVILE VERSO TERZI - DANNI TRA CONDUTTORI

Si comunica che la Polizza assicurativa di responsabilità civile verso terzi di cui all'oggetto, stipulata tra la Csaì e l'Assitalia, è stata integrata da un'appendice di precisazione che, dal 22 luglio 1993, permette l'inclusione nella polizza sopraindicata anche delle autovetture elettriche.



## SETTIMANALI NAZIONALI

### KEY MOTORI

- NUOVA ANTENNATRE** 19.50 sabato
- ESPANSIONE TV** 20.00 sabato
- RADIO TELE GARDA** 15.30 sabato
- GRP TV** 22.30 venerdì  
13.30 sabato
- RETE 9 TAI** 20.55 sabato  
12.20 domenica
- ALTAITALIA TV** 19.50 sabato  
09.30 domenica
- RETE AZZURRA** 15.00 sabato  
12.30 e 23.00 lunedì
- TELE BELLUNO** 23.30 giovedì  
18.00 sabato
- TELE COMMERCIALE ALPINA** 21.00 sabato  
22.00 mercoledì
- PRIMO CANALE** 22.00 giovedì  
22.00 mercoledì
- TELEARCOBALENO** 23.45 venerdì  
13.30 domenica
- ANTENNA 1** 20.30 sabato  
14.00 domenica
- NUOVA RETE** 22.30 venerdì
- TV PARMA** 21.15 sabato  
18.10 domenica
- TELEMONTIMARE** 22.30 sabato  
13.00 domenica
- TELE MAREMMA** 15.30 sabato  
15.00 domenica
- NOI TV** 21.30 sabato  
15.45 lunedì

- TELEREGIONE** 21.30 venerdì  
17.30 sabato
- TELE 2000** 22.30 venerdì  
21.00 domenica
- RETE CAPRI** 22.00 venerdì
- SUPER TV** 21.40 martedì

### MOTOR NEWS

- TELECUPOLE** 23.00 lunedì
- TELENOVA** 23.00 mercoledì
- TELE FRIULI** 23.30 venerdì  
16.20 lunedì
- TELE ARENA** 23.40 venerdì
- TELE ALTO VENETO** 23.15 venerdì  
13.30 domenica
- RETE 7** 11.30 sabato
- TELEREGGIO** 18.40 giovedì  
13.30 domenica
- TELEREGIONE TOSCANA** 14.30 giovedì  
24.00 domenica
- RETE 24 H** 22.30 giovedì  
16.30 sabato
- TVRS** 15.15 venerdì  
23.00 sabato
- TELE LAZIO** 21.20 venerdì
- CANALE 10** 20.30 lunedì
- TELESPAZIO** 22.30 sabato  
13.30 domenica
- TELESCIROCRO** 23.45 venerdì

## RUBRICHE FISSE

- LUNEDÌ**  
**TELEMONTECARLO** 24.15 Crono  
**RETEMIA** 20.40 L'uomo e i motori
- MARTEDÌ**  
**TELE + 2** 19.45 Sport time auto  
**ODEON TV** 23.15 Automania
- MERCOLEDÌ**  
**TELE + 2** 13.45 Sport time auto (replica)
- VENERDÌ**  
**TELE + 2** 13.45 Sport time auto (replica)  
**CINQUESTELLE** 22.00 Motori non stop  
**ODEON TV** 23.15 Tuttotorradora
- SABATO**  
**TELEMONTECARLO** 13.00 Crono (replica)  
**RAI 2** 14.30 Tg2 Motori  
**TIVU ITALIA** 19.30 Ruote in pista
- DOMENICA**  
**ITALIA 1** 11.45 Grand Prix  
**CINQUESTELLE** 12.30 Motori non stop (replica)  
**VIDEOMUSIC** 13.00 Motorclip



*Il Gp del Belgio conclude la lunga estate Rai di F.1 La diretta di qualifiche, warm up e gara andrà in onda anche su Eurosport*

## LE GARE

- INDYCAR TELEMONTECARLO** Domenica 29 ore 22.00 cronaca della gara di Vancouver
- EUROSPORT** Domenica 29 ore 22.00 diretta della gara di Vancouver
- DTM VIDEOMUSIC** Domenica 29 ore 14.00 diretta della gara di Singen
- 3 SAT** Domenica 29 ore 14.00 diretta della gara di Singen
- EUROSPORT** Domenica 29 ore 21.00 sintesi della gara di Singen
- GP BELGIO RAI 3** Venerdì 27 e Sabato 28 alle ore 13.00 diretta delle prove
- RAI 2** Domenica 29 alle ore 9.25 diretta del warm-up e dalle ore 13.30 diretta del Gp
- EUROSPORT** Venerdì 27 e Sabato 28 alle ore 13.00 diretta delle prove  
Domenica 29 alle ore 9.30 diretta del warm-up e dalle 13.30 diretta del Gp
- TELE + 2** Sabato 28 ore 22.30 F. 1 week-end prove  
Domenica 29 pre 00.45 F. 1 week-end speciale Gran Premio

*A Vancouver si correrà la 13. gara dell'IndyCar. Diretta Tv su Eurosport a partire dalle ore 22.00, mentre Tele Montecarlo andrà in differita con un'ora di ritardo a partire dalle 23.00*



## DTM □ DIRETTA CON PIRRO

# Tutti a Singen

Ottavo appuntamento con il Campionato Tedesco Turismo che in questa occasione si trasferirà sul circuito cittadino di Singen. Due gare di 36 giri, per un totale complessivo di 201,600 km. Tutta da seguire sarà la gara di Nicola Larini con l'Alfa 155 V6, attualmente in testa alla serie tedesca. La diretta da Singen sarà, come di consueto, irradiata da Videomusic domenica 29 a partire dalle ore 14.00. In studio a Roma, insieme a Maria Leitner, Emanuele Pirro pilota Bmw nel SuperTurismo italiano dove ha preso il posto di Cecotto. Dal circuito sarà invece collegato il collaboratore di Autosprint, Fabio Ravaoli.



**Domenica 29 diretta dalle ore 14.00**



## TRASMISSIONI VIA SATELLITE

- EUROSPORT MERCOLEDÌ '25** 22.00 F.3000 sintesi da Hockenheim
- GIOVEDÌ '26** 20.00 F.3000 speciale europeo
- VENERDÌ '27** 13.00 F.1 Gp Belgio diretta delle prove
- SABATO '28** 13.00 F.1 Gp Belgio diretta delle prove
- DOMENICA '29** 9.30 F.1 Gp Belgio diretta warm-up  
13.30 diretta della gara  
21.00 Dtm da Singen  
22.00 F. Indy diretta da Vancouver
- LUNEDÌ '30** 17.00 F.1 sintesi del Gp Belgio  
18.00 F. Indy sintesi da Vancouver
- 3 SAT DOMENICA '29** 14.00 Dtm diretta della gara di Singen

## RUBRICHE TV LOCALI

- LUNEDÌ Lombardia TELEVERBANO** 21.45 Tuttoralry video
- Emilia Romagna TELE RADIO CITTÀ** 20.30 Cuore Rosso (solo dopo ogni Gp)
- MARTEDÌ Puglia CANALE 10** 10.40 Top Autonews
- Lombardia CANALE 10** 10.40 Top Autonews
- RETE 55** 19.30 Tuttoralry video
- TELESTUDIOTRE** 22.00 Tuttoralry video
- MERCOLEDÌ Marche TVRS** 23.00 Ruote e motori
- 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 Tuttoralry 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

**S**i fa presto a dire crisi. C'è la crisi annunciata, quella pilotata (eufemismo per dire: non ci possiamo fare altro), e poi c'è quella che uno si va a cercare. L'ultimo tipo è il più pericoloso; anche perché imporrebbe, a chi ci fa la figura del pirla, perlomeno un dignitoso silenzio. Invece no, la pirlaggine non è mai afona, e le scuse si vanno a cercare dappertutto.

Leggo qua e là di un progetto di fusione per legare il team più disgraziato dell'attuale F.1 a un altro team già disgraziato che con tutta probabilità si appresta, in virtù dell'operazione, a ritornarlo. Perché il primo disponga di un munifico sponsor e il secondo faccia fatica a tirare avanti è uno dei misteri impenetrabili al mio cervellino di provincia. Il quale rifiuta anche di accettare che a certa gente siano risparmiate le figure rimediate a suo tempo dall'ineffabile Sasseti, solo perché si è deciso che al via di un Gp la grigliata dev'essere più mista possibile.

Comunque il problema è un altro. Prendiamo pure la Minardi: personalmente l'ho vista arrancare per un bel po' di tempo, poi fare due o tre cose buone che le hanno permesso — agli occhi del popolo — di «meritarsi il motore Ferrari». Che soddisfazione. Da lì in poi non è andata né meglio né peggio, neppure l'anno scorso quando aveva messo su

un altro bel V12 stile condominio, sempre uscito dai nebbioni della Bassa. Adesso si grida al miracolo, o allo scorno, perché di tanto in tanto una di queste zanzarine bianche si permette di stare davanti alla Rossa nazionale a dispetto del fatto che, sotto la carrozzeria, ci sia un groviglio di tubi da giardiniere e non una potente centralina pensante, propaggine della libirintica mente di John Barnard. Ogni tanto, badate bene, mica sempre; ma succede.

Chiaro che dietro al sedere i piloti Minardi non hanno decenni di storia dell'automobilismo, cilindri che hanno fatto la leggenda, cosciotti e quarti posteriori di tori, cavallini e altre bestialità: ma un motorino qualsiasi, di cui può dotarsi chiunque: basta pagare. Il che ci insegna, o dovrebbe insegnarci, che per avere una F.1 non vincente, ma decente, una buona idea può essere quella di mettere da parte le paranoie e le panzane e andarsene al supermercato. Invece no: i blasoni telaistici e motoristici fanno ancora presa in un ambiente che ha la stessa elasticità mentale di quello dei metallari (se avete mai avuto tra le mani un gessetto, capirete ciò che intendo). E il risultato ce l'avete davanti agli occhi a ogni Gran Premio, dipinto di giallo e arancione come Capitan America, o circa, ma infinitamente meno veloce.

Adesso, questa storia della fusione. Mi ricorda tanto un'altra fusione, quella a freddo, che doveva garantirci vagonate di energia a costo zero con due bicchierini e una pila. Tanto è vero che siamo ancora al punto di prima, a dimostrazione del fatto che le patacche rimangono tali sia che te le rifili un venditore ambulante sia che provengano da uno scienziato. L'ennesima patacca, a quanto pare, è in gestazione. Magari basterebbe, per combinare qualcosa, prendere una Minardi e colorarla Chesterfield, buttando nel cesso quel mostro a 12 cilindri che ovunque alligni combina dei macelli. Ma io non sono un progettista e quindi sicuramente sbaglio. E poi, detto tra noi, tutte queste chiacchiere mi hanno stancato. In F.1 sono tutti contro tutti, da sempre, e i confini nazionali sono ancora più utopistici di quelli della Bosnia. Ma qualcuno che stia in fondo allo schieramento deve pur esserci, e meglio se sono sempre gli stessi: potrebbe diventare una nicchia di mercato totalmente controllata dal Made in Italy. E intanto avanti c'è posto.

fotoORSI





PRESENTA LA



# GRANDE

*caccia*

## *al tesoro dell'estate*

Partecipare è facile. Cerca gli indizi di Grand Prix, profumo da uomo e spediscili entro e non oltre il 25 agosto 1993 in busta chiusa, a:

Ed ecco gli indizi: prima di tutto il codice a barre che trovi sulle confezioni di Grand Prix, Profumo da Uomo. Ritaglialo ed allegalo agli altri 2 indizi che sono:

- 2. indizio: **Michele Alboreto**
- 3. indizio: **Jean Alesi**

Semplice no? Ma affrettati perché il tempo stringe. Potrai così vivere il Gran Premio di Formula 1 a Monza, un week-end nel mondo dei motori e dei piloti per la grande sfida finale:

**D & D S.p.A.**  
**Casella Postale 1090**  
**20100 MILANO**

### **UN'ENTUSIASMANTE CACCIA AL TESORO SUL CAMPO**

per i 4 migliori (i più veloci nel trovare gli indizi), ci sarà un favoloso premio: un viaggio al Gran Premio di Spagna, a Barcellona (organizzato da I COLORI DEL MONDO, Tour Operator specializzato nella F1).

Attento agli indizi, ma se ne hai perso qualcuno non preoccuparti, li trovi

ogni settimana su  
nella trasmissione  
Grand Prix



o ascoltando



In bocca al lupo...  
e vinca il migliore  
con Grand Prix,  
Profumo da Uomo.

