

AUTO SPRINT



**PER AVERE GRATIS
L'OROLOGIO
DI AUTOSPRINT
LEGGI A PAGINA 7**

SETTIMANALE **39**
Anno XXXIII - 28 settembre-4 ottobre 1993
Sped. in abb. postale gr. II/70
L. 3.500

I RE DEL PORTOGALLO

**IN REGALO
IL POSTER
DI ALAIN!**

SCHUMMY



**VINCE E FA
SOGNARE
LA BENETTON**

PROST



**E' CAMPIONE
DEL MONDO
E LASCIA LA F.1**

ALESI



**IN TESTA AL VIA
RILANCIA
LA FERRARI**

SENNA



**STOP McLAREN
ADESSO VA
IN WILLIAMS**



**AUTO
SPRINT**

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

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

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



AUTOSPRINT IL SETTIMANALE
DA CORSA 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** - Ufficio Pubblicità:
Loredana Malaguti - Ufficio concorsi: **Serena Santoni** - Ufficio di
diffusione: **Ulderico Comparone** - Ufficio abbonamenti: **Roberto
Gelfieri**



ORSI

VELOCITA'

FORMULA INDY

12 Eroe dei due mondi

Nigel Mansell è contemporaneamente campione in carica di F.1 e vincitore della serie Usa. Non era mai successo prima...

DTM

18 Alfa marea

Con il doppio successo di Nannini a Hockenheim la Casa di Arese centra anche il campionato marche dopo aver vinto il titolo piloti

FORMULA 3

22 Otto volanti

A due gare dalla fine il tricolore propone ben otto piloti ancora in lizza per il titolo. Vediamo con quali possibilità...

FORMULA UNO

24 Jurassic Paddock

A Porto Cervo Cesare Fiorio si è inventato un'esibizione di F.1 di ieri e di oggi su un circuito cittadino ideato appositamente

FORMULA UNO

28 Gp del Portogallo

Tutti aspettavano Prost campione del mondo con la Williams, ma non sono certo mancati altri motivi di grande interesse...



PHOTO4

RALLY

ITALIANO

74 Risputa Cerrato

MONDIALE

78 Kkk in Australia

L'ALTRA DOMENICA

86 Le gare in Italia

OPINIONI

4 Io, canaglia

di Giorgio Faletti

27 Domenica notte

di Carlo Cavicchi

114 Bastian Contrario

punto di vista controcorrente

ACTION



18 Alfa magica nel Dtm

RIZZOLI



102 Mondiale karting a Laval

RUBRICHE

8 lettere

72 news velocità

77 domenica sprint

84 news rally

101 notiziario csai

102 news karting

106 portobello

107 crucisprint

110 dove si corre

113 teleschermo

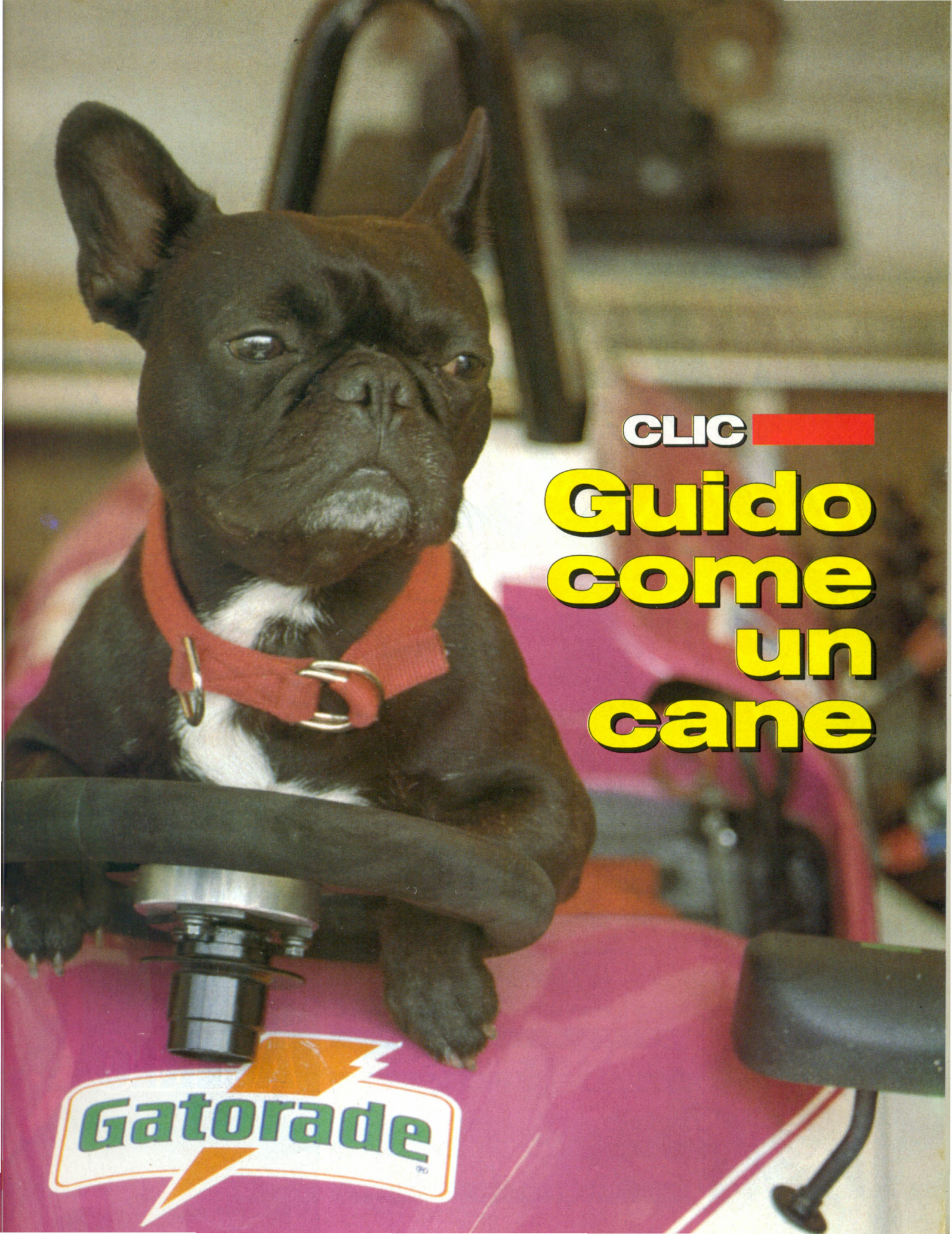
io, canaglia



Angel Mansell

■ **GIORGIO FALETTI**

Vieni avanti, figliolo! Nataniele, Angelo Custode di Seconda Categoria, timidamente, si fece avanti e restò, per un attimo, a bearsi della luce e della melodia al cospetto di Dio. La Voce, che sembrava provenire dal nulla e da dovunque, proseguì. «Dimmi, so che hai chiesto di vedermi. C'è qualcosa che io posso fare per te?» Nataniele, in quel momento, era molto umano nella sua aria confusa. Aveva l'espressione di un impiegato venuto a chiedere un aumento di stipendio al capoufficio. «Ecco, io...» gli occhi azzurri di Nataniele giravano nervosamente da una nuvola all'altra «...cioè, ero venuto perché...» «Di pure, figliolo». Nataniele, tutto rosso, si fece coraggio. «Ecco, io sono l'Angelo Custode di un pilota, Nigel Mansell... e... e... vorrei essere sostituito!» Nataniele disse queste ultime parole tutte di un fiato e, dopo aver sputato l'angelico rospo, si rilassò. «Oh bella! E perché mai?» Nataniele non colse la nota di divertito stupore nella voce dell'Altissimo e spalancò i suoi occhioni. «Perché è un pazzo scatenato, ecco perché! Già noi Angeli Custodi dei piloti di Formula facciamo una vitaccia, che ci tocca stare tutto il tempo aggrappati all'alettone. Il povero Giobele, il Custode di Senna, ci ha rimesso i capelli e le piume delle ali, che adesso sembra il negativo della foto di un pipistrello. Ma con Mansell è una vita d'inferno...» Nataniele si fece piccolo al rombo di tuono che seguì a questa parola «...scusa, volevo solo dire che non ce la faccio più! Ogni volta ci vado di mezzo io. Una volta, a Montecarlo, credevano tutti che fosse un bullone a bloccargli la macchina. Invece erano i meccanici che l'avevano scaricata dal cric proprio sul mio piede! Solo per un esempio, quest'anno, a Phoenix, prima gara sugli ovali, botta terrificante: chi si è messo fra la macchina e il muro? Sono stato tre mesi che sembravo una sogliola... ancora adesso mi trovo del cemento fra le piume delle ali!» «Effettivamente...» la voce dell'Onnipotente era pensierosa «...so che è difficile. L'unica cosa che ti posso dire è questa: ottimo lavoro, Nataniele, Angelo Custode di Prima Categoria!» Mentre due grandi ali spuntavano sulla schiena di Nataniele, molto lontano da lì, Nigel Mansell, senza alcun motivo, si scopri a sorridere.



CLIC 

**Guido
come
un
cane**



FERMO POSTA

ANCORA AUTOGRAFI. La nostra lettrice mette in vendita gli autografi di Ayrton Senna, Alain Prost, Damon Hill e le fotografie da lei scattate ai box di Monza, in occasione del Gp d'Italia di F.1, a Senna, Hill, Brundle, Prost, Berger. Chi fosse interessato può contattarla al seguente indirizzo: Claire Shaw, Via Kennedy 21, 47034 Forlimpopoli, Forlì.

FEDERICA BALDI - Terni — In F.1 possono correre anche le donne e l'iter per arrivarci è esattamente lo stesso previsto per i colleghi maschi, anche se storicamente sono poche le pilotesse del gentil sesso che sono riuscite ad approdare nella massima serie. Fra queste, come ricorderà, le italiane Maria Teresa De Filippis e Lella Lombardi. Per quanto riguarda Ayrton Senna esiste in Italia l'«Ayrton Senna fans club Italy», il cui indirizzo è: Casella Postale n. 177, 50012 Bagno a Ripoli, Firenze. Telefono: 055-683313.

MATTEO SANTINI - Bondeno (Ferrara) — Della Trebron si sono perse tutte le tracce. Quello che era un rivoluzionario progetto è rimasto tale, confinato nel limbo delle buone intenzioni e nulla più. Quest'anno sul casco di Fabi è comparso il giallo, in ossequio allo sponsor Penzoil, mentre le alette laterali che fanno da motivo stilistico sul casco del pilota milanese non sono cambiate.

CLAUDIO BALLETTI - Milano — Come avrà notato, oltre a rappresentare un punto di vista «controcorrente», quanto espresso dal «Bastiano» è diventato oggetto di discussione in occasione della visita che il Presidente della Fisa Max Mosley ha fatto nelle scorse settimane al nostro giornale. Se ha letto il servizio su quella visita avrà notato che anche Mosley concorda con il «Bastiano» in molte cose...

PIERO TANSINI - Codogno (Milano) — Grazie per i complimenti, fanno sempre piacere. Con quella copertina abbiamo voluto sottolineare la grandissima gara di Alesi e della Ferrari a Monza, proprio nello stesso Week-end del successo di Larini nel Dtm con l'Alfa Romeo...

DEREK RUSALEN - Colfosco (Treviso) — Il nostro lettore vorrebbe entrare in possesso di una videocassetta con la registrazione del Gp di Australia di F.1 del 1989, magari con le interviste che andarono in onda in quella occasione. L'indirizzo di Derek Rusalen è il seguente: Via Canareggio 271A, 31030 Colfosco (Treviso). Il telefono è: 0438-780044.

TARQUINI FANS CLUB — È stato fondato a Padova un secondo club dedicato al pilota dell'Alfa dopo quello che ha sede a Solbiate Olona. Il più recente è basato a Padova e chi volesse iscriversi può contattare Dino Maciole, Via Morelli n. 5, 35135 Padova. Il telefono è: 049-8641439.

A scuola di... pulizia

Sono rimasto colpito dalla foto apparsa sull'«Indipendente» del 16 settembre, che documentava lo stato pietoso del parco di Monza dopo il Gran Premio. Già quando non si corre il parco è un poco abbandonato, soprattutto il sottobosco (ma questo ai cosiddetti Verdi non interessa). Se poi gli appassionati lasciano il parco in quello stato si prestano ai facili attacchi di chi osteggia il Gp. Mi rivolgo a voi per sensibilizzare, attraverso il vostro giornale, tutti gli appassionati. In fondo basta un poco di buona volontà, anche da parte degli organizzatori. Monza, quando si corre, diventa un'enorme latrina, con oltretutto poche toilettes. Non so come si presentino gli altri impianti, europei e non, non vorrei che diventassero come gli stadi di calcio...

Giorgio Pesce
Alessandria

Torniamo a occuparci della questione ambiente. Purtroppo, ma anche per fortuna, perché se da un lato rincrebbe constatare che il «nostro» pubblico — o meglio parte di esso — si rende responsabile di certi atti, dall'altro è importante segnalare che sempre più voci, dallo stesso mondo, si levano a segnalare il problema. Dopo la pubblicazione della lettera riguardante le cronoscalate ne ricevemmo altre, sullo stesso argomento. Alcune erano sul medesimo tono di questa; ma vogliamo ricordare la segnalazione dell'assessore al Turismo della città di Susa, Marco Canavoso, che descriveva le misure (bidoni portarifiuti posti in opera dal Comune, raccolta delle immondizie a opera di volontari ex alpini) messe in atto alla Susa-Moncenisio per risolvere il problema. A noi sembra un tema di grande importanza: in questi tempi l'immagine dell'auto subisce fin troppi attacchi e non è il caso che chi ama lo sport del motore contribuisca, sia pure involontariamente, a peggiorare le cose. Anzi, proprio da una «presa di coscienza» collettiva potrebbe prendere le mosse un movi-



ghini

ACTION

mento in contro-tendenza. In parole povere: se il parco di Monza, o i prati che fanno da contorno a una cronoscalata, fossero più puliti dopo la gara che prima dell'arrivo del pubblico, le corse sarebbero viste molto più volentieri anche da certe Autorità. Ci avete mai pensato?

La febbre degli altoparlanti

Ho sentito il desiderio di scriverle per sottolineare che, nella cronaca di quanto accaduto a Monza, i vostri collaboratori hanno dimenticato di ricordare ai lettori l'eccezionale lavoro svolto dallo speaker. Sinceramente avevo deciso di seguire il Gran Premio dalla televisione ma, quando venerdì sera ho visto il servizio sul primo turno di prove ufficiali ed il giornalista della Rai uno ha lasciato la parola allo speaker dell'Autodromo il commento del giro veloce di Alesi, ho capito che in tribuna avrei assistito ad una gara diversa. È fantastico seguire il gran premio commentato dal signor Vignando. Ha l'incredibile capacità di rendere ogni minuto di gara emozionante, eccitante, assoluto. È vero, Alesi aveva preannunciato un fine settimana all'insegna del cavallino rampante, Vignando è stato però il primo a credere nel pilota francese. Per questo motivo ritengo il signor Vignando degno di menzione. Chiudo rivolgendole una sola domanda: è possibile avere la scaletta degli appuntamenti agonistici commentati dal signor Vignando?

Paolo Conte
Milano

Non ci siamo dimenticati di Luigi Vignando, l'«Ugola d'Oro di Monza» (se non andiamo errati, siamo stati noi a battezzarlo così proprio sulle pagine di questa rubrica). Durante le prove monzesi, i nostri inviati presenti in sala stampa erano rimasti colpiti dall'entusiasmo e dalla «carica» profusa dallo speaker nel commentare, in particolare, il giro veloce di Alesi. Se non ne abbiamo fatto menzione è perché non è compito di una rivista quello di fare pubblicità a un cronista piuttosto che a un altro. Ma come spesso accade per gli appuntamenti sul circuito lombardo, anche il Gp d'Italia di quest'anno ha fatto arrivare in redazione parecchie lettere di elogio nei confronti di Vignando, che a quanto ci risulta commenta un po' tutte le gare monzesi a parte quei cam-

pionati la cui organizzazione comprende anche uno speaker «ufficiale». Per cui questa lettera fa da portavoce a molte altre. Vogliamo comunque ricordare che una segnalazione di apprezzamento è arrivata anche da Pergusa in merito alla gara del Campionato italiano Turismo, svoltasi nel primo fine settimana di settembre: uno «speakeraggio» sempre molto attento. Chissà che alla fine non venga fuori una «hit parade» dei commentatori...

E adesso arriva anche l'Antifoso

Circolando per l'autodromo di Monza, in occasione dell'ultimo Gp d'Italia, abbiamo notato due ragazzi con una maglietta con la scritta «Gruppo Anti Senna». Purtroppo non siamo riusciti a fermarli, chiediamo quindi al Presidente o al responsabile del gruppo di contattarci (alla sede del Club nei giorni di martedì e giovedì dalle ore 13 alle ore 15, numero 055/683313) o farci avere un recapito telefonico. Che Ayrton non fosse universalmente simpatico

lo sapevamo, come pure di molti ferraristi (che attendiamo al varco) vanno dicendo di lasciare il Ferrari Club in caso di un suo eventuale arrivo a Maranello, ma davvero



ORSI

non immaginavamo tanta antipatia e vorremmo sinceramente conoscere le motivazioni. Sulla pubblicazione del Club — Formula Senna — esiste una pagina chiamata «L'opinione degli altri» dove ospitiamo tifosi di vari piloti (nel prossimo numero ci sarà l'intervista con il Sig. Di Natale, presidente del Fan Club del «più amato dagli italiani») ma nel numero successivo, se questi signori vorranno spiegarci le loro ragioni, avranno tutto lo spazio necessario per tentare di capire quella che, a prima vista, sembra solo un'etichetta di quel dissenso che trova le uniche radici nel rifiuto dei fatti, alla disperata ricerca di una strada per uscire dall'anonimato senza proporre o dire niente, in una parola la generalizzazione di quella brutta abitudine di critica ad oltranza senza soluzioni. È proprio perché ci auguriamo che non sia così che ci dichiariamo disponibili a qualsiasi contatto telefonico ed anche di presenza, perché crediamo che la Formula Uno non sia e non debba divenire un altro triste teatro simile a quello consumato dal mondo del calcio.

Paolo Calosci
Ayrton Senna Fan Club
Bagno a Ripoli (Firenze)

E due: un paio di lettere e altrettanti riferimenti — sempre negativi — al mondo del calcio. Evidentemente i club di sostegno dei piloti non bastano più, e anche nell'automobilismo c'è chi manifesta la tendenza opposta, quella «anti-qualcuno»: vinca chi vuole, ma non quello lì perché non lo sopporto. È un segno dei tempi, evidentemente, e non un bel segno, anche se non c'è poi tanto di nuovo: pensate ai fischi rivolti a Patrese a Imola nell'83, o ai sassi contro Prost proprio a Monza... Un dubbio, però si fa strada: chi ha scritto la lettera è sicuro di essere esente da atteggiamenti e comportamenti da barricata? Quel «li aspettiamo al varco» rivolto ai ferraristi, quel «non siamo riusciti a fermarli» (per fargli che?) nei confronti dei due che indossavano la maglietta incriminata, sanno di gergo da ultras del pallone. Vorremmo tanto sbagliarci.



ACTION

■ Due pesi e due misure in Formula 3?

Nel numero 35 di Autosprint a pagina 63 il vs. inviato Fabio Ravaoli denuncia un comportamento davvero poco corretto da parte dei commissari sportivi nei confronti dei piloti Riccitelli (vincitore della gara) e Gemmo (secondo classificato). Secondo l'Autorità competente, i due piloti citati avrebbero creato situazioni pericolose in gara «zigzagando» sul rettilineo per evitare di farsi superare. Ero presente a quella gara e, dalla tribuna della Parabolica, ho potuto verificare il comportamento degli accusati. È assurda la colpa che viene loro attribuita, se il giovane Ventre (in lotta per tutta la gara con i primi due) non è riuscito a superarli è perché «non ne aveva». Se la Csaì ha bisogno di denaro lo dica, ma che l'Autorità Sportiva cerchi di lucrare sull'agonismo puro mi sembra un assurdo. Ho molta stima del vs. inviato Ravaoli e sono convinto che prima di denunciare un fatto grave, Ravaoli si informa. Così trovo assurdo e antisportivo che il sig. Carlo Giorgio, inviato della Csaì, difenda gli interessi di un pilota (Ventre) o un team (Ravarotto), danneggiando le altre squadre che corrono nel Campionato Italiano di F. 3. Mi auguro che il sig. Carlo Giorgio possa difendersi da un'accusa tanto infamante e pensavo lo facesse nel numero 36 di Autosprint ma non ho letto nulla.

Marco Mascolo - Milano

Il motivo è che questa reazione semplicemente non c'è stata. Sollecitato a esprimersi in proposito, il rappresentante della Csaì per la F. 3 non si è fatto sentire. Né del resto l'aveva fatto dopo la pubblicazione dell'articolo. Rimettiamo la questione sul tappeto, sperando di poter sentire presto anche l'altra campana. Ma non abbiamo ovviamente motivo di dubitare della buona fede del nostro inviato.

ORSI



IL CHIARIMENTO

Essendo appassionato di Civt, mi piacerebbe conoscere le differenze tra le varie classi della categoria; quali sono le differenze tecniche e da cosa derivano le iniziali D, A e N. Inoltre vorrei conoscere i costi che comporterebbe un debutto in questo campionato (mi piacerebbe farlo con una Peugeot 106).

Lettera firmata - Bologna

Andiamo con ordine: nel campionato italiano velocità turismo le classi non sono costituite per cilindrata, ma per prestazioni. Per riferimento, quindi, si prendono i tempi che le vetture riescono a spiccare in pista tenuto conto di tre parametri fondamentali: il peso, la potenza e la larghezza delle gomme. Tanto per fare un esempio: in classe N5 coesistono la Honda Civic V-Tec che è una 1600 cc con testa a 16 valvole con la Fiat Tipo 2.0 o la Peugeot 205 Gti 1/9 o la Volkswagen Golf Gti o l'Alfa 33 16V. Si tratta di vetture con caratteristiche molto diverse che sono state messe

«Nel Civt le classi sono costituite per prestazioni e non per cilindrata come in passato»

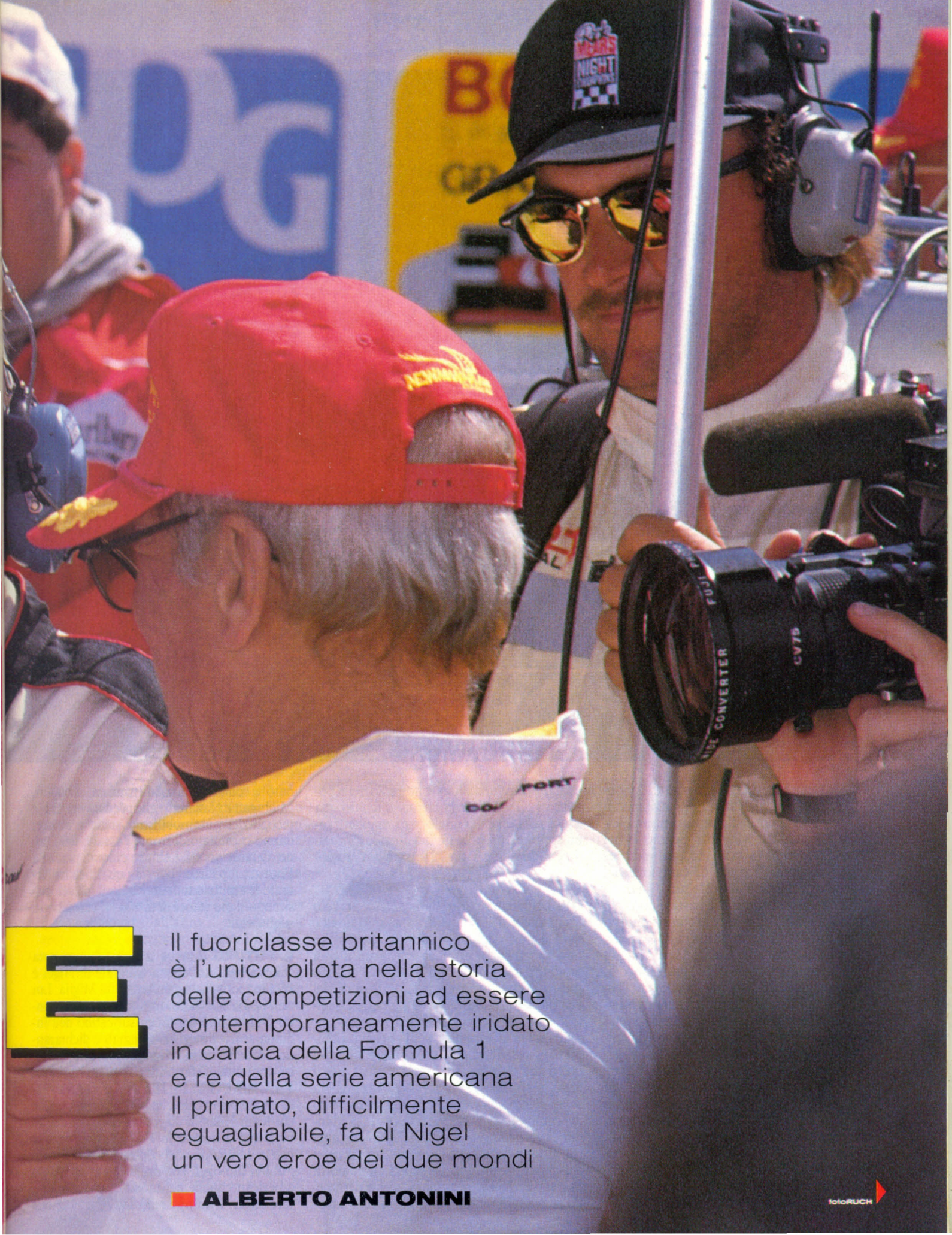
sullo stesso piano (o quasi) aggiungendo o togliendo pesi ai vari modelli. Le classi del Civt sono dodici: 5 raggruppano il Gruppo A e comprendono le vetture preparate, mentre sono 7 quelle del Gruppo N che caratterizzano il concentramento delle derivate di serie. In Gruppo A si hanno vetture con caratteristiche più proprie di quelle da corsa: motori più potenti, cambi ravvicinati grazie ai quali si possono scegliere i rapporti in funzione del tracciato, freni potenziati accrescono notevolmente le prestazioni. In Gr. N, invece, gli interventi sono molto più modesti (anche se con l'altezza libera si vedono assetti sospetti) e bisogna sapersi gestire nell'arco della gara l'affidabilità dei materiali di serie. Totalmente diverso è il discorso della D2 che raccoglie le vetture del SuperTurismo. La sigla non è affatto misteriosa: significa Divisione 2. Alla fine dello scorso anno la Fisa (Federazione sportiva internazionale) aveva varato due categorie internazionali: la D1 con vetture tipo Dtm (massima sofisticazione tecnica con motori 2500 cc a non più di 6 cilindri, e potenze da oltre 420 cv con sospensioni attive, appendici aerodinamiche davanti e dietro) e la D2. Siccome la D1 è stata adottata come norma solo in Germania, questa classe ha perso la validità internazionale, mentre ha ricevuto pieno impulso la D2 che per voce di Bernie Ecclestone devono restare macchine molto simili ai taxi. Si tratta di berline a quattro porte e di lunghezza minima di 4,20 metri, del tutto prive di alettini e spoiler (è in discussione la legalità del labbro inferiore dell'Alfa 155 e della Peugeot 405 che è utilizzato come presa d'aria dei freni) con motori di 2 litri capaci di circa 280 cv, perché il limitatore di giri è fissato a soli 8.500 giri per limitare potenze e costi. Per quanto concerne il debutto nel Civt il costo valutabile per una gara in Gr. N è di oltre 5 milioni di lire con una vettura come la 106 Xsi.

A close-up photograph of Nigel Mansell celebrating a victory. He is wearing a blue racing cap with the Goodyear logo and a '1993 WINNER' patch. He has a mustache and is smiling broadly. In the background, other people are visible, including one wearing a red cap with 'EL MANSELL TEXACO RACING' and '1993 FPO INDY CHAMPIONS' written on it. The scene is outdoors, likely at a race track.

Nigel Mansell
insieme al
suo datore di
lavoro, l'attore
Paul Newman,
proprietario
con Carl Haas
dell'omonimo
team di F. Indy

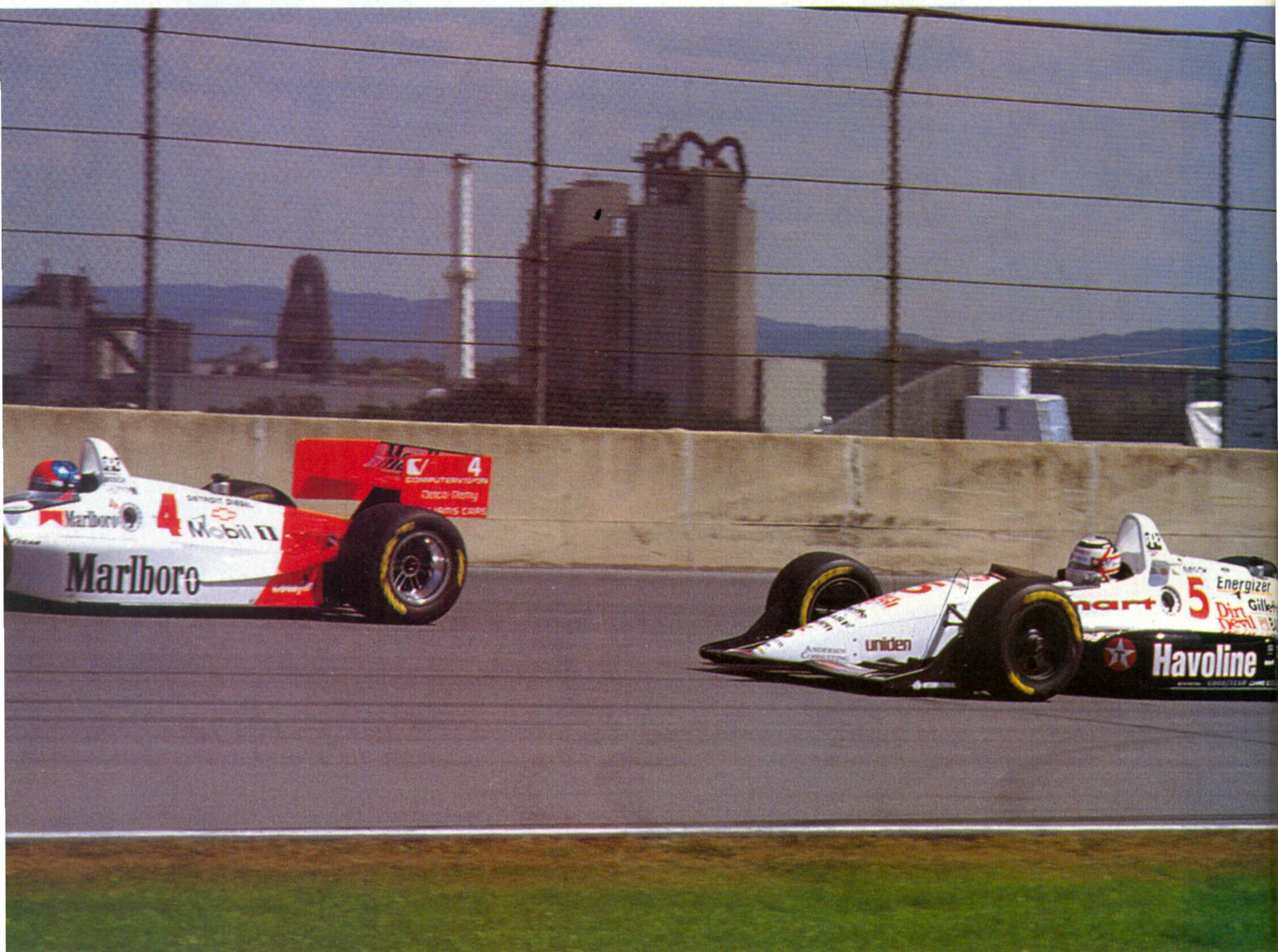
FORMULA INDY
MANSELL CAMPIONE

IL LEON D'ORO



E Il fuoriclasse britannico è l'unico pilota nella storia delle competizioni ad essere contemporaneamente iridato in carica della Formula 1 e re della serie americana. Il primato, difficilmente eguagliabile, fa di Nigel un vero eroe dei due mondi.

■ **ALBERTO ANTONINI**



Tredici mesi per conquistare il mondo. Nell'agosto del '92, tagliando il traguardo dell'Hungaroring a quaranta secondi dal vincitore Senna, Nigel Mansell si svegliava da un incubo durato per troppe stagioni. Il titolo di campione del mondo di F.1 era finalmente suo. Ma dopo dodici anni di purgatorio, è bastato poco più di uno per infilarsi in testa la corona di campione IndyCar, ancora prima di dover cedere quella di iridato del Circus. E per conquistare la mente e il cuore degli appassionati in un continente che dista solo poche ore d'aereo dall'Europa ma che per le corse automobilistiche sembra — ed è — un altro pianeta. In questo momento Mansell è probabilmente il pilota più popolare al mondo. In America possono permettersi di snobbare le corse all'europea, di mantenere sugli altari i vari A.J. Foyt e Unser senior. Ma non possono più ignorare il nome e il volto di questo quarantenne inglese trapiantato in Florida. E, d'altro canto, gli europei avranno finalmente imparato che anche di là dall'Oceano esistono emozioni a trecento all'ora (e anche un bel po' di più). Del resto la IndyCar è già

una torneo internazionale non solo nella popolarità. Gli yankee storceranno il naso, ma a giocarsi la partita finale in campionato sono stati un europeo, un brasiliano, Fittipaldi, e il canadese Tracy. Non c'è più religione...

OVALI. D'altra parte, l'unica cosa davvero tradizionale della IndyCar targata Mansell è stata il teatro della chiusura dei giochi. Sul tracciato triovale di Nazareth, a un tiro di schioppo dalla casa degli Andretti, si sono spesso decise anche in passato le sorti del campionato. L'ultimo appuntamento, quello di Laguna Seca di domenica prossima, ormai è solo una formalità per Nigel che all'indomani della vittoria in Pennsylvania si è preso una settimana di assoluto relax. Per il resto, però, ancor prima che l'esito finale a sconvolgere i pronostici è stato l'andamento del campionato. Sulla vittoria finale di Mansell ci giuravano in molti; sul fatto che questa vittoria maturasse con quattro successi sui circuiti ovali, più il toboga cittadino di Surfers Paradise, nessuno avrebbe nemmeno scommesso. E invece il film del campio-

nato è chiarissimo: Milwaukee, Loudon, Michigan e Nazareth, gli speedway grandi e piccoli dell'automobilismo stelle e strisce, hanno capitolato di fronte l'assalto del Leone. Quattro su sei; anzi, su cinque, perché a Phoenix il pauroso botto in qualifica ha fermato le ambizioni di un Mansell già velocissimo — il più veloce di tutti — al suo debutto sugli ovali.

IL FUTURO. Manco a dirlo, l'unica nota stonata nella cavalcata trionfale di Nigel è Indianapolis, la leggendaria 500 Miglia. Lui non ne ha mai fatto un dramma, affrontando il battesimo del fuoco sul catino dell'Indiana senza timori reverenziali e dichiarandosi soddisfatto del terzo posto finale; ma resta comunque il fatto che l'impresa riuscita a Jim Clark e Graham Hill a lui è sfuggita. Sarà anche per questo che ci riproverà, sempre col team Haas, a dispetto delle voci che lo volevano di nuovo in F.1? È più probabile che la definizione del contratto abbia fugato i dubbi di Nigel, che ormai è naturalizzato americano anche nel modo di vivere e di fare affari. Il campionato IndyCar edizione



ORSI

Secondo Teo Fabi, sopra, una parte del merito nel successo di Mansell in F.Indy va riconosciuta alla combinazione telaio-motore, quindi Lola-Ford, messa a disposizione del britannico dal team di Newman e Haas. Nella foto grande, Nigel Mansell a Nazareth, gara in cui ha avuto la certezza matematica del titolo, tra le Penske-Chevy di Tracy e di Fittipaldi e di Tracy, i due che l'hanno contrastato in campionato. Sotto, il Leone posa con la moglie sotto uno striscione col numero di gara di Nigel: il 5 rosso

1994 si annuncia ancora all'insegna di Mansell, e chissà se accetterà di barattare il suo ormai mitico «Red Five» (cinque rosso) con un banalissimo numero 1: sarebbe la prima volta... Ma in pentola bollono altre novità, ben più corpose. Da un lato la serie rinuncia ai sogni di espansionismo all'estero con i boss come Haas e Penske che silurano il presidente Stokkan; dall'altro il panorama si apre a nuovi orizzonti: scompare ufficialmente la Chevy — dopo la Buick, che già quest'anno aveva ritirato il suo appoggio come Casa fornitrice di propulsori — e si affaccia l'Honda, mentre si torna a parlare di una partnership tra Toyota e John Judd. E arriva la Reynard con i telai per quattro squadre (Ganassi, Hall-Vds, Simon e Walker). Le polemiche sorte a proposito della fornitura di monoposto Lola (il cui importatore è Carl Haas) hanno rialzato prima ancora dell'esordio le quotazioni del nuovo Costruttore, che potrà contare sul ritorno alla serie di Michael Andretti. Due milioni e rotti di dollari l'ingaggio di Mike da parte di Ganassi, esattamente il doppio (4,5 milioni) quello di Mansell: il mercato si fa le sue leggi... ■

I TRIONFI DI NIGEL VISTI DA FABI

Lola batte Penske sugli ovali

Per chi ha fatto indigestione di Mansell in IndyCar, Teo Fabi è una specie di digestivo. La grinta con la quale il Leone ha fatto suo il campionato rischia di far dimenticare, sull'onda dell'impatto emozionale, i tanti temi di discussione, tecnica e agonistica, che questa vittoria può sollevare. Trentotto anni, meticoloso e tranquillo, uno che passa ore dopo le prove per analizzare i dati di telemetria, Teo Fabi è l'uomo ideale per un esame spassionato dello schiacciassassi Nigel. E se quest'anno le vicissitudini con il team Hall-Vds di Jim Hall gli hanno impedito di andare oltre l'11. posto in classifica generale, non gli mancano né l'esperienza né la capacità per misurare l'impresa di Mansell, vincitore alla sua prima stagione nella serie americana. Ma perché tutti aspettavano Nigel sugli stradali e l'inglese non ne ha sbancato neppure uno, trionfando invece sugli ovali che lo vedevano sfavorito

dalla mancanza di abitudine? «Diciamolo subito — esordisce Teo, di ritorno in Italia per un breve periodo dopo la gara di Nazareth — Mansell è una gran pilota, altrimenti non avrebbe mai fatto quel che è riuscito a fare. Ma parte del merito va attribuito anche alla combinazione telaio-motore. Il Ford Cosworth Xb è sensibilmente più potente dell'IlmorChevy e la Lola, rispetto alla Penske, si è rivelata più adatta agli ovali».

— Ma a Nazareth le Penske di Tracy e Fittipaldi avevano preso il volo prima della rimonta di Nigel. Emerson si giocava il campionato, ma chiaramente a un certo punto ha proprio perso il passo...

«Nazareth è una gara particolare. Al sabato non si è provato per via della pioggia e tutti hanno dovuto giocare un po' al buio con le regolazioni. La crisi delle Penske dipendeva più che altro dal deterioramento delle gomme; il che in ultima analisi è il risultato di una scelta sbagliata di assetti».

— Quanto può avere influito il fatto di disporre delle vetture «ufficiali», visto che l'importatore Lola in Usa è proprio Carl Haas?

«Parecchio, e infatti questa è una delle ragioni dell'insoddisfazione di molti clienti Lola che non hanno rinnovato il contratto di fornitura. Noi della Penzoil-Vds passeremo alla Reynard. Il fatto è che i clienti non usufruivano di sviluppo come le vetture della squadra Haas-Newman».

— Però il periodo di adattamento agli speedway è stato incredibilmente rapido; pensi che dietro ci sia un lavoro di «pianificazione» da parte della squadra?

«No, perché in gara le strategie non si possono studiare più di tanto, con l'incognita delle bandiere gialle. C'è spazio per l'improvvisazione. Per uno come



RUCH

◀ Mansell, abituato a controllare le F.1, il periodo di adattamento alle F. Indy può essere accorciato di parecchio. Le nostre vetture sono più pesanti di 200 kg, con pneumatici più stretti e mescole diverse, in generale meno efficaci quanto a grip. Ne deriva un limite inferiore, che Nigell poteva avvicinare più facilmente».

— Oltre, aggiungiamo noi, a una sicurezza disarmante nei doppiaggi, dove ogni esitazione costa cara. Ma sugli stradali abbiamo visto il Leone impegnato in duelli con tanto di sorpassi all'esterno.

«Sono soprattutto le piste a essere diverse; gli stradali della IndyCar sono complessivamente più lenti dei circuiti da Gran Premio, e comunque non è che i sorpassi all'esterno vadano sempre a buon fine. In generale, però, direi che le bandiere gialle sono un evento più fortunato sugli speedway che sugli ovali».

— Come hai trovato Nigel in versione «americana»?

«Direi bene integrato nell'ambiente, che è più vivibile, più aperto, senza troppe gelosie. Non avevo frequentato Nigel nell'ultimo periodo della F.1 e mi è sembrato di ritrovare il pilota che conoscevo quando ero alla Benetton».

— In definitiva: ti aspettavi che finisse così?

«Ad essere sincero mi aspettavo che Mansell dominasse anche di più: e invece abbiamo visto che nella IndyCar ci sono tanti piloti in grado di dare battaglia».

— Avremo altri nomi dall'Europa nel '94?

«Difficile. Trovare uno sponsor americano che ti finanzia per un europeo è un problema; e la IndyCar non ha bisogno di piloti che portino sponsorizzazioni personali perché ogni team è di solito legato a un marchio. E poi ormai gli statunitensi sulle griglie di partenza sono già in minoranza...».

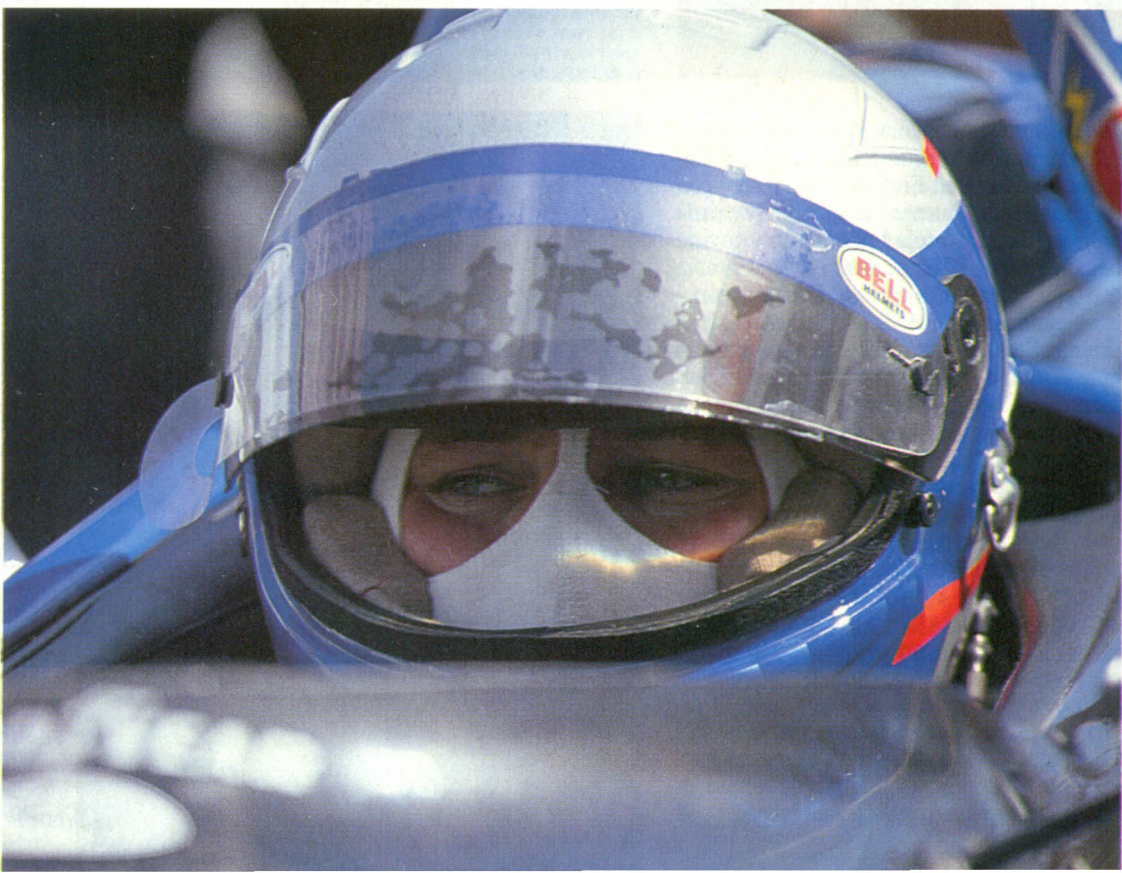
RUCH



ORSI



ORSI



SUTTON

Una fase della gara di Nazareth con Boesel e Tracy che guidano il gruppo. A sinistra, Alboreto in visita alla F. Indy; qui è con Fittipaldi. Al centro, Gordon, 4. a Nazareth, corsa che ha visto Goodyear, sotto, secondo



BOSCH SPARK PLUG GRAND PRIX

 Nazareth (Pennsylvania - Usa), 19 settembre 1993
 15. gara del campionato IndyCar

COSÌ (IN 26) AL VIA E (IN 23) AL TRAGUARDO

Nigel Mansell (Lola T93-Ford)	Emerson Fittipaldi (Penske Pc93-Chevy)
Raul Boesel (Lola T93-Ford)	Paul Tracy (Penske Pc93-Chevy)
Bobby Rahal (Lola T93-Chevy)	Mario Andretti (Lola T93-Ford)
Al Unser Jr (Lola T93-Chevy)	Arie Luyendyk (Lola T93-Ford)
Robby Gordon (Lola T93-Ford)	Scott Goodyear (Lola T93-Ford)
Teo Fabi (Lola T93-Chevy)	Danny Sullivan (Lola T93-Chevy)
Scott Brayton (Lola T93-Ford)	Stefan Johansson (Penske Pc93-Chevy)
Eddie Cheever (Lola T93-Chevy)	Willy T. Ribbs (Lola T93-Ford)
Robbie Buhl (Lola T92-Chevy)	Brian Tili (Penske Pc92-Chevy)
Mark Smith (Penske Pc92-Chevy)	Hiro Matsushita (Lola T93-Ford)
Dave Kudrave (Lola T92-Chevy)	Olivier Grouillard (Lola T92-Chevy)
Marco Greco (Lola T92-Chevy)	Ross Bentley (Lola T92-Chevy)
Mauricio Gugelmin (Lola T93-Ford)	Buddy Lazier (Lola T92-Buick)

- Mansell** (Lola-Ford) 200 giri in 1.15'37"273 alla media di 255,325 kmh
- Goodyear** (Lola-Ford) a 19"042
- Tracy** (Penske-Chevy) a 2 giri
- Gordon** (Lola-Ford) a 2 giri
- Fittipaldi** (Penske-Chevy) a 2 giri
- Rahal** (Lola-Chevy) a 4 giri
- Johansson** (Penske-Chevy) a 4 giri
- Luyendyk** (Lola-Ford) a 5 giri
- Boesel** (Lola-Ford) a 6 giri
- Cheever** (Lola-Chevy) a 8 giri
- Fabi** (Lola-Chevy) a 9 giri
- Smith** (Penske-Chevy) a 11 giri
- Andretti** (Lola-Ford) a 12 giri
- Kudrave** (Lola-Chevy) a 14 giri
- Brayton** (Lola -Ford) a 14 giri
- Tili** (Penske-Chevy) a 15 giri
- Buhl** (Lola-Chevy) a 16 giri
- Grouillard** (Lola -Chevy) a 17 giri
- Ribbs** (Lola-Ford) a 19 giri
- Sullivan** (Lola-Chevy) a 21 giri
- Matsushita** (Lola-Ford) a 24 giri
- Bentley** (Lola-Chevy) a 30 giri
- Greco** (Lola-Chevy) a 37 giri

□ Lo schieramento di partenza è stato formato in base al punteggio in classifica generale, causa pioggia che ha impedito le prove di qualificazione. I piloti iscritti, ma senza punti in classifica, sono stati schierati in base ai tempi delle prove di domenica.



SECONDO ANCHE A NAZARETH

Buon finale per Goodyear

Una gara su ovale — anzi triovale, visto che Nazareth, come Phoenix, è «appuntito» — senza bandiere gialle è più rara di una mosca bianca. Sul miglio esatto della speedway della Pennsylvania, di proprietà dell'arcirivale Roger Penske, Mansell ha chiuso «all'europea» un discorso iniziato in Australia a Surfers Paradise, anche allora senza troppi interventi della pace-car. Che a Nazareth si è vista una sola volta, alla partenza, ed è durata un giro, il tempo di rischierarsi. Poi, l'assalto delle biancorosse Penske con Fittipaldi, deciso a recuperare lo svantaggio in classifica, che ha condotto per nove giri prima di cedere il comando a Tracy. Niente giochi di squadra, almeno apparentemente:

ma lo sforzo iniziale non è servito a nulla e le Pc93 sono scivolte indietro, con Tracy costretto a uno strano pit-stop forzato. Il canadese si è rivisto davanti solo per qualche attimo, mentre tentava, a serbatoi vuoti, di insidiare un Mansell risalito in cattedra al 47. passaggio. La cronaca del trionfo del Leone è tutta qui, e gli altri hanno fatto solo da comprimari. Tre soli ritiri, quello di Al Unser jr per la rottura del motore, quella di Gugelmin per problemi di guidabilità e quello di Lazier con l'unico Buick V6 presente. Del resto la gara era iniziata in modo anomalo, con i piloti schierati in base alle posizioni di classifica: le prove di qualifica del sabato erano state infatti cancellate per la pioggia. ■

LA CLASSIFICA DOPO LA 15. GARA

FORMULA INDY	S. PARADISE 21/3	PHOENIX 4/4	LONG BEACH 18/4	INDIANAPOLIS 30/5	MILWAUKEE 6/6	DETROIT 13/6	PORTLAND 27/6	CLEVELAND 11/7	TORONTO 18/7	MICHIGAN 500 1/8	NEW ENGLAND 8/8	ELKHART LAKE 22/8	VANCOUVER 29/8	MID OHIO 12/9	NAZARETH 19/9	LAGUNA SECA 3/10	TOTALE PUNTI
1. Mansell	21	—	15	14	20	1	17	14	—	21	21	16	8	2	21	—	191
2. Fittipaldi	17	—	—	20	14	—	21	16	17	—	14	10	6	2	10	—	166
3. Tracy	—	1	21	—	—	4	14	22	21	—	17	22	—	—	14	—	136
4. Boesel	5	16	1	12	18	16	6	6	6	12	—	12	4	12	4	—	130
5. Rahal	8	—	16	—	12	10	12	—	12	4	6	14	17	8	8	—	127
6. Andretti	12	20	—	11	—	14	8	10	5	17	—	—	10	6	—	—	113
7. Unser Jr.	—	12	—	5	10	8	10	—	10	5	5	—	20	5	—	—	90
8. Gordon	14	—	—	—	3	5	5	8	8	—	10	—	—	16	12	—	81
9. Luyendyk	10	8	2	17	—	—	3	3	—	14	—	5	—	10	5	—	77
10. Goodyear	3	1	—	6	—	3	1	—	4	10	—	3	13	14	16	—	74
11. Fabi	4	10	12	4	4	—	—	5	—	8	—	4	5	—	2	—	58
12. Sullivan	—	—	5	—	—	—	21	—	14	—	—	—	3	—	—	—	43
13. Guerrero	—	—	10	—	6	—	—	—	3	6	12	—	2	—	—	—	39
14. Brayton	—	—	—	8	8	—	—	—	—	2	8	6	—	4	—	—	36
15. Johansson	1	—	—	2	—	—	—	12	—	—	—	—	14	—	6	—	35

16. Vasser 30; 17. Cheever 21; 18. Montnerini, Pruett 12; 20. Ribbs 9; 21. Buhl, Groff, Smith 8; 24. Tili, Matsushita 7; 26. Fernandez, Kudrave 6; 28. Grouillard 4; 29. Andretti 3; 30. Danner, Greco 2; 32. Gachot, Unser Sr., Bentley 1.


FIAMM
 batterie-trombe

LA TECNOLOGIA ITALIANA NEGLI STATI UNITI




Alfa in fuga,
con la Mercedes
a inseguire: anche
a Hockenheim si è
rispettato
il canovaccio '93
La Casa italiana
ha vinto le due
gare con Nannini
finalmente sul
gradino più alto
del podio

DTM

GARA A HOCKENHEIM

ALFA MAREEA

La Casa del Biscione travolge la Mercedes e dopo aver vinto il titolo piloti con Larini si aggiudica anche quello costruttori. Nell'ultimo appuntamento Nannini coglie due successi decisivi, tali da permettergli di coronare una stagione per lui positiva. E adesso è già ora di pensare al prossimo anno...

CESARE MARIA MANNUCCI



fotografieACTION

HOCKENHEIM — Si potrebbe parafrasare un famoso film: «Alfa, l'orgia del potere». Doppia vittoria per la Casa italiana in entrambe le manovre della gara conclusiva del Dtm '93: Alessandro Nannini conquista le prime vittorie nel Tedesco Turismo mentre la Casa italiana si aggiudica (oltre al titolo piloti già in mano a Larini) anche il campionato Costruttori, ultimo traguardo a cui la Mercedes si era aggrappata in maniera disperata per cercare di dare un senso alla sua stagione. A Hockenheim non c'è stata storia. Dopo una sfortunata iniziale di Thiim nella prima gara, Nannini ha sempre condotto indisturbato, ripetendosi poi in maniera speculare nella seconda prova. Un successo che

Alessandro inseguiva da tempo e per la cui mancanza stava soffrendo molto. Indubbiamente deve ringraziare i suoi compagni di squadra, Francia e Larini, che in entrambe le prove hanno rinunciato ad attaccarlo, limitandosi a coprirgli le spalle. Del resto la posta in palio era ancora alta: il trofeo riservato ai costruttori, che in caso di vittoria Mercedes poteva essere sfruttato dai tedeschi come un'alternativa pubblicitaria al successo di Larini. Non era proprio la gara dove mettere in pericolo il risultato con inutili lotte interne. La Mercedes, da parte sua, ha pagato la scarsa adattabilità delle gomme Bridgestone alle alte e inaspettate temperature con le quali si è corso. In una giornata quasi estiva, solo le



Le vetture gommate Michelin di Thiim e di Van Ommen hanno potuto reggere inizialmente il passo delle Alfa. In entrambe le corse i piloti Mercedes hanno dovuto accontentarsi del gradino più basso del podio, ringraziando il guasto elettrico che ha fermato Larini nella seconda gara, a pochi giri dal termine, quando il toscano si trovava in seconda posizione. Un weekend particolarmente tormentato quello di Nicola. Nelle prove non aveva potuto girare a causa di un deprecabile errore al suo box, dove gli avevano montato pneumatici punzonati per un'altra vettura. Partito dalla ottava fila, Larini ha iniziato una travolgente rimonta che l'ha portato al quarto posto nella prima gara. Nella seconda si apprestava ad attaccare Nannini quando dai box Alfa è uscito il cartello che ordinava di mantenere le posizioni. Alessandro Nannini ha comunque meritato in pieno il doppio successo, non fosse altro per il modo perentorio con il quale ha duellato con Thiim nelle prime battute. Si è rifatto con gli interessi di quello che la

sfortuna gli aveva tolto a Berlino. Una doppietta particolarmente importante per Sandro, necessaria a togliergli quella condizione psicologica di suditanza che in pista stava maturando nei confronti di Larini. Nannini ha fatto capire che il prossimo anno ci sarà anche lui, anche se dovrà necessariamente migliorare la sua condizione fisico atletica. Il senese ha infatti terminato le due gare

estremamente provato e stanco. Allo stesso livello meritocratico di Nannini va messo però anche Giorgio Francia, che ha virtualmente rinunciato alla vittoria nella prima gara per contenere i piloti Mercedes. Francia è l'unico, tra i piloti Alfa, a non essersi aggiudicato un successo, ma il lavoro che ha fatto nell'interesse della squadra è stato ampiamente apprezzato da Giorgio Pianta e compagni, che infatti lo hanno preferito per il futuro a piloti dal palmarès ben più blasonato. A questa giornata trionfale dell'Alfa era presente anche l'ingegnere Paolo Cantarella, amministratore delegato della Fiat Auto. Si è sbracciato dal muretto come se fosse uno della squadra, dimostrando grande entusiasmo e amore per lo sport motoristico. Una passione genuina, che lascia ben sperare per il futuro sportivo dell'Alfa, dopo che per anni la Casa milanese aveva dovuto subire manager troppo formali e poco competenti. Involontariamente Cantarella ha vestito i panni di Maramaldo, al quale uno stremato Francesco Ferrucci gridava: «Tu uccidi un uomo morto». La Mercedes ha infatti chiuso l'era della 190 nel peggiore dei modi. Sulla pista di casa, le vetture tedesche sono letteralmente



ACTION

Un tricolore, a destra, per festeggiare l'Italia. A Hockenheim c'era anche Paolo Cantarella. L'amministratore delegato di Fiat Auto ha voluto essere presente al successo Alfa. In basso la Opel Calibra



COCKPIT

IN OPEL FELICI DOPO IL DEBUTTO PROMETTONO

La vera Calibra solamente nel '94

HOCKENHEIM — «Sappiamo di essere ancora lontani da Mercedes e da Alfa. Siamo ancora carenti nel motore, ma per noi questa gara è solo una bella sessione di prove. La vera Calibra si vedrà nel '94. Il problema adesso è trovare i fondi per allestire quattro vetture». Walter Treser, responsabile del settore sport della Opel, è apparso comunque soddisfatto per la prima uscita ufficiale della Calibra nel Dtm. La squadra di Joest ha dovuto cambiare mentalità, passando dal Gruppo C al Turismo, palesando comunque una ottima professionalità. Il nuovo motore è indubbiamente la componente che necessita di maggior sviluppo. Sebbene disponga di una aerodinamica particolarmente efficace, dalla sezione frontale ridottissima, rispetto ad esempio all'Alfa 155, la Calibra è risultata 10 kmh più lenta in velocità massima e 8 kmh in accelerazione davanti ai box, nei confronti di Mercedes e Alfa. Molte soluzioni adottate tradiscono la stretta derivazione

dalla serie. Allo sviluppo iniziale del motore ha collaborato il preparatore Mader, ma adesso tutto il programma viene seguito direttamente dalla Opel tedesca. La potenza dichiarata è di 400 cavalli, che però si disperdono oltre misura nella trazione sulle quattro ruote. Durante le prove libere Rosberg ha percorso numerosi giri solo con la trazione posteriore inserita, eliminando il differenziale centrale. Già efficace invece il sistema Abs, che interviene anche con la trazione integrale. Un'evoluzione del sistema che all'inizio dell'anno la Bosch non era stata in grado di assicurare per l'Alfa Romeo. Particolarmente sviluppata l'aerodinamica anteriore, con un ampio Venturi ricavato al di sotto dell'enorme «labbro» sporgente. Per il '94, le Calibra saranno dotate di cambio sequenziale. Reuter e Rosberg sono già confermati mentre per le altre due vetture si parla di Strycek e Verstappen, che alternerebbe la F. 3000 con il Dtm.

crollate, rivelandosi sia poco performanti che poco affidabili. Rotture di motore, guai alla trasmissione, problemi elettrici, sono solo una piccola lista delle noie che hanno tormentato la gara di Ludwig e compagni. Ben venga la nuova «serie C» a riscattare una giornata che i quasi centomila presenti sugli spalti hanno vissuto come un lutto nazionale. Mai vista la squadra Mercedes così in basso. C'è stato poi il debutto della Opel. Rosberg ha corso in maniera più saggia del solito, terminando una gara al settimo posto. Un buon risultato per una vettura ancora a corto di collaudi e cavalli. Reuter ha invece abbandonato per la rottura della sospensione. Il campionato Dtm edizione '93 va in archivio. Il giudizio più bello, lo hanno urlato a Larini alcuni tifosi: «Nicola, sei come Di Pietro!».

ACTION



FORSE ARRIVA MITSUBISHI E...

Audi decide entro breve

HOCKENHEIM — Con un campionato ormai archiviato, tutte le attenzioni erano rivolte alle novità del futuro. Vediamo quali sono.

NUOVI ARRIVI. A nome dell'Audi, Hans Stuck ha chiesto un incontro ufficiale con Alfa Romeo e Mercedes. Una presa di contatto esplorativa. Stuck ha confermato che l'Audi continua i test con il modello 80 in versione D1 ma che nessuna decisione è stata ancora presa in merito ad una futura partecipazione. L'eventuale arrivo dell'Audi sarà comunicato entro il mese di novembre. Ufficialmente è invece arrivata all'Itr la candidatura della Mitsubishi. A proporla è stato l'importatore inglese della Casa giapponese, che sta preparando due Galant per il '94. Alfa e Mercedes hanno però esposto parere negativo, in quanto l'iscrizione della Mitsubishi è ristretta a due macchine. I costruttori impegnati nel Dtm possono concedere una dilazione di tempo alla Mitsubishi, ma per la metà del campionato, devono

essere quattro le vetture iscritte.

REGOLAMENTI. Due le novità principali: la soppressione del «muletto» e il numero minimo di vetture da iscrivere. Durante le prove libere i piloti potranno provare tutte le vetture che vogliono, ma per le prove ufficiali saranno deliberati solo due esemplari. In caso di incidente o guasto durante la prima gara, un pilota potrà prendere la vettura del suo compagno, partendo però dal fondo dello schieramento. Polemiche sul numero minimo di vetture da iscrivere. L'Ons parla di due vetture, il regolamento Itr (l'ente che organizza il Dtm) si riferisce a quattro. Opel, Mitsubishi e Audi sarebbero favorevoli a due, Alfa e Mercedes spingono per quattro.

GARE ESTERE. La Fia ed Ecclestone ci riprovano. Non essendo riusciti a portare via i ricchi sponsor del Dtm, adesso Ecclestone cerca il modo per guadagnare soldi. Ha infatti offerto all'Itr una «scappatoia» per aggirare l'ostacolo della singola gara disputata in territorio straniero, come adesso accade con Zolder (Belgio). Se l'Itr accetterà di correre insieme alla F.1, la Fia autorizzerà 4 gare in paesi esteri, tutte con la validità per il Dtm: le corse proposte sarebbero Montecarlo, Spa-Francorchamps, San Marino e Silverstone. Pianta è entusiasta dell'idea, più freddi alla Mercedes, ben consci che il Dtm sarebbe trattato come una categoria minore. Anzi, alcuni tedeschi vorrebbero uscire dalla Fia per aderire alla nuova organizzazione creata da Le Mans a cui aderisce anche il Nürburgring.

DTM '93



GRAN PREMIO ADAC HOCKENHEIM

Hockenheim (Germania), 19 settembre 1993
19. e 20. prova del campionato tedesco

COSÌ (IN 37) AL VIA E (IN 20) AL TRAGUARDO

Alessandro Nannini (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 2'12"21	Kurt Thilm (Mercedes 190E) 2'11"89
Giorgio Francia (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 2'12"79	Jerg Van Ommen (Mercedes 190E) 2'12"22
Ellen Lohr (Mercedes 190E) 2'12"87	Manuel Reuter (Opel Calibra) 2'12"80
Bernd Schneider (Mercedes 190E) 2'13"18	Roland Asch (Mercedes 190E) 2'13"04
Armin Hahne (BMW E 36) 2'14"20	Keke Rosberg (Opel Calibra) 2'14"04
Uwe Alzen (Mercedes 190E) 2'16"88	Diaf Manthey (Mercedes 190E) 2'14"33
Harald Becker (Bmw M3) 2'19"71	Joseph Venc (Bmw M3) 2'17"45
Klaus Ludwig (Mercedes 190E) 2'12"14	Nicola Larini (Alfa Romeo 155 V 6 Ti) 00.00
Jürgen Ruch (Ford Mustang 5.0 G.T.) 2'15"31	Christian Danner (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 2'12"58
Marco Werner (Opel Omega) 2'15"58	Stig Amthor (Mercedes 190E) 2'15"51
Marc Gindorf (Bmw M3) 2'16"99	Kurt Koenig (Bmw M3) 2'16"56
Harald Frentzen (Mercedes 190E) 2'17"39	Gianni Giudici (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 2'17"23
Georg Tauber (Bmw M3) 2'17"93	Gerd Ruch (Ford Mustang 5.0 Gt) 2'17"91
Achille Voltolina (Bmw M3) 2'18"75	Jürg Feucht (Ford Mustang 5.0 Gt) 2'18"71
Werner Lenk (Bmw M3) 2'19"78	Vaclav Borvid (Bmw M3) 2'19"02
Carsten Struwe (Bmw M3) 2'20"03	Armin Bernhard (Mercedes 190E) 2'19"90
Herbert Duller (Bmw M3) 2'22"49	Georg Severich (Bmw M3) 2'20"40
Hans Roth (Opel Astra) 2'29"76	Frantz Engstler (Alfa Romeo 155 TS) 2'24"67
Luigino Pagotto (Opel Astra) 2'33"45	

1. GARA

- Nannini (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 15 giri in 33'32"94 alla media di 182,822 kmh
- Francia (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 1'09
- Thilm (Mercedes 190 E) a 3"24
- Larini (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 12"12
- Ludwig (Mercedes 190 E) a 13"11
- Asch (Mercedes 190 E) a 17"35
- Rosberg (Opel Calibra) a 28"20
- Alzen (Mercedes 190 E) a 32"12
- Manthey (Mercedes 190 E) a 53"22
- Amthor (Mercedes 190 E) a 58"61
- Werner (Opel Omega) a 1'00"13
- Becker (Bmw M3) a 1'14"71
- Koenig (Bmw M3) a 1'18"99
- Giudici (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 1'23"09
- Gindorf (Bmw M3) a 1'57"26
- Voltolina (Bmw M3) a 2'08"39
- Lenk (Bmw M3) a 1 giro
- Duller (Bmw M3) a 1 giro
- Engstler (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 1 giro
- Roth (Opel Astra) a 1 giro
- Pagotto (Opel Astra) a 1 giro

□ Giro più veloce: Larini (Alfa Romeo 155 V6 Ti) in 2'13"25 alla media di 184,120 kmh

2. GARA

- Nannini (Alfa Romeo 155 V6Ti) 15 giri in 33'27"09 alla media di 183,355 kmh
- Francia (Alfa Romeo 155 V6Ti) a 2"14
- Asch (Mercedes 190 E) a 4"28
- Thilm (Mercedes 190 E) a 4"85
- Danner (Alfa Romeo 155 V6Ti) a 20"56
- Schneider (Mercedes 190 E) a 37"98
- Van Ommen (Mercedes 190 E) a 39"90
- Manthey (Mercedes 190 E) a 40"96
- Becker (Bmw M3) a 1'11"87
- Werner (Opel Omega) a 1'22"98
- Ruch (Ford Mustang Gt) a 1'46"84
- Tauber (Bmw M3) a 1'47"85
- Severich (Bmw M3) a 2'20"05
- Voltolina (Bmw M3) a 1 giro
- Duller (Bmw M3) a 1 giro
- Lenk (Bmw M3) a 1 giro
- Engstler (Alfa Romeo 155 Ts) a 1 giro
- Roth (Opel Astra) a 1 giro
- Larini (Alfa Romeo 155 V6Ti) a 2 giri
- Gindorf (BMW M3) a 2 giri

□ Giro più veloce: Ludwig (Mercedes 190 E) in 2'12"18 alla media di 185,610 kmh

	ZOLDER 4/4	HOCKENHEIM 18/4	NURBURGRING 2/5	WUNSTORF 16/5	NURBURGRING 10/6	NORISRING 27/6	DIEPHOLZ 8/8	SINGEN 29/8	AVUS 12/9	HOCKENHEIM 19/9	TOTALE PUNTI
	1* 2*	1* 2*	1* 2*	1* 2*	1* 2*	1* 2*	1* 2*	1* 2*	1* 2*	1* 2*	
1. Larini	20 20	2 15 20	— 20	— 20	20 20	20 20	1 20	20 15 6	12 10	—	261
2. Asch	12 10	15 10 10	12 6 10	4	— 8	15 20	8	— 6	20 20	6 12	204
3. Schneider	— 2	20 20 15 15	4 6 8	8	— 8	— 15	8	15 20	12	—	8 172
4. Ludwig	10 4	— 12 12 20	8 12 15 12	— 8	12 15	8	12 15	8	— 15	— 8	171
5. Danner	15 15	3 6 6	— 10	8 6	15 12	12 4	— 6	10 10	15	—	6 161
6. Thilm	3 6	12 8 8 8	12 20	2	— 3	— 8	3 4	8 1 10	12 10	138	
7. Francia	4	— 8	— 2	— 15	3 8 10	3 6 12	10 12	— 8	15 15	127	
8. Nannini	— 12	— 3 1 10	15	— 10	10	—	— 12	— 8	— 20	121	
9. Van Ommen	8 8	10 1 3	—	— 12	— 15	10 2	— 3	3 1	— 4	80	
10. Lohr	6 3	— 4 4	—	—	— 6	— 10	10	—	—	43	

11. Alzen 40; 12. Manthey 34; 13. Grau 21; 14. Becker 15; 15. Amthor 11; 16. König 7; Destrach 4; 18. Rosberg 4; 19. Strycek 2; Werner 1; Hahne 1; Venc 1; Ruch 1.

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



FORMULA 3 GRAN FINALE

Volata in fila per otto

La gara di Magione vinta da Pacchioni non ha ridotto la rosa dei pretendenti al campionato. Anzi...

■ INNOCENZO BONELLI

MAGIONE — E adesso sono otto. Con l'ingresso prepotente di Gianantonio Pacchioni, al primo successo tricolore, nella rosa dei pretendenti al titolo, il numero degli aspiranti e probabili campioni non accenna proprio diminuire. Otto piloti racchiusi nell'arco di quattordici punti, quando ce ne sono ancora diciotto a disposizione tra Vallelunga e Imola; otto vincitori diversi su dieci gare, con Giancarlo Fisichella e Fabrizio De Simone unici in grado di imporsi per due volte mentre Danilo Rossi, vincitore a Varano, è uno di quelli che la matematica ha già tagliato fuori dalla corsa al titolo. Otto piloti che potremmo idealmente paragonare ad altrettanti atleti partecipanti ad una finale dei «200 metri». Fermi ai blocchi di partenza staccati di qualche metro l'uno dall'altro, pronti a lanciarsi dentro la curva che li porterà al rettilineo dello sprint finale. La curva sarà la gara di Vallelunga: il traguardo sarà ad Imola con un arrivo, c'è da giurarci, da fotofinish. La «curva» di Vallelunga potrebbe essere favorevole a De Simone, uscito da Magione ancora leader della serie; il pilota della Pre.Ma. è di casa, e ha già vinto la gara di giugno. Ma niente può essere considerato scontato, come ha ben dimostrato Paolo Coloni che nella «sua» Magione ha faticato non poco per ottenere un ottavo posto, assolutamente inutile ai fini del campionato. E che nulla sia scontato lo ha dimostrato anche Gianantonio Pacchioni, smentendo quanti lo volevano velocissimo ma mai vincente (Montecarlo a parte); il cremasco ha dominato la gara umbra con una facilità quasi disarmante tanto da dichiarare, appena sceso dalla monoposto dopo 61 giri tiratissimi, di essere pronto a farne ancora altrettanti. Un Pacchioni finalmente sereno e soddisfatto, dopo le tante delusioni dei

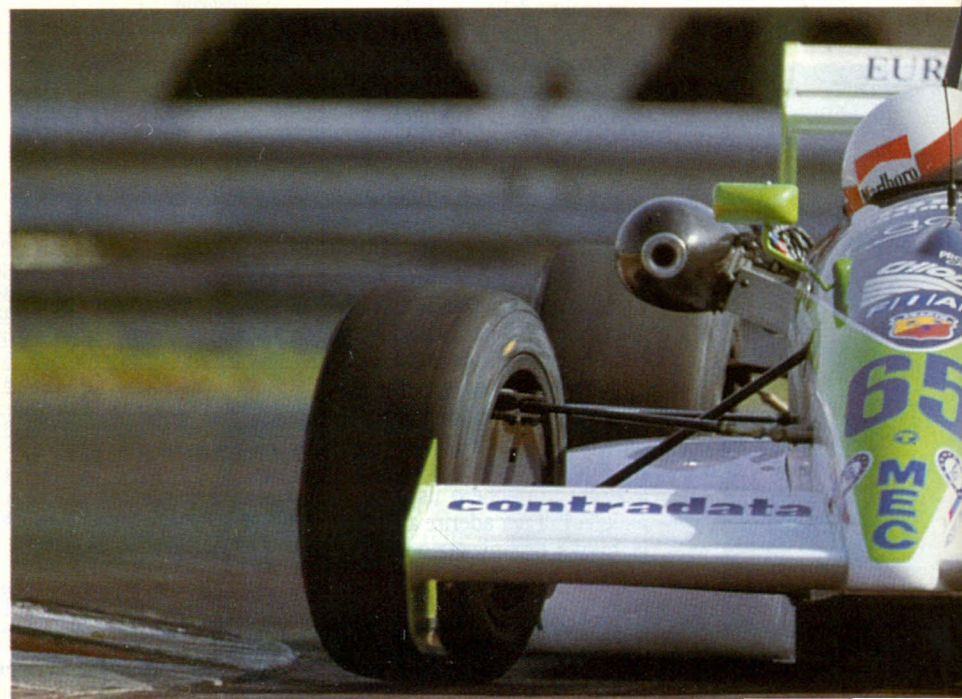
primi tre quarti di stagione in cui non ha raccolto quanto si aspettava.

VETERANI. Al di là di quale degli otto contendenti vedrà il proprio nome scritto nell'albo d'oro del Tricolore, rimane il fatto che tutti gli aspiranti al titolo sono dei «veterani» della categoria. Nella rosa dei pretendenti non figura il nome di nessun debuttante: De Simone, Coloni, Gemmo, Ventre e Pescatori sono al terzo anno in Formula 3, così come Riccitelli, mentre Pacchioni e Fisichella hanno una stagione sulle spalle. Insomma, i protagonisti del campionato sono sempre quei piloti che dispongono di una certa esperienza, a dispetto dei giovani rampanti che, pur mettendo in mostra ottime cose, non sono

fotografie OLIVER



ancora maturi per fregiarsi di un titolo di questa importanza; o meglio, non sono ancora in grado di imporsi in un campionato combattuto e selettivo come il Tricolore della terza formula. Eppure, molti di questi veterani il prossimo anno non ci dovrebbero essere, chi per raggiunti limiti d'età, chi per «anzianità di servizio»; a meno che la Csaì non decida di derogare alla disposizione che limita a tre anni la partecipazione al campionato, e a piloti che non abbiano raggiunto il 25. anno d'età. Una deroga che ora i team manager del Tricolore chiedono a gran voce, sia per la oggettiva mancanza di giovani pronti a rimpiazzare i «senatori», sia per il fatto che comunque ad animare il campionato sono gli esperti, difficilmente i debuttanti. Comun-





MAGIONE

Magione (Pg), 19 settembre 1993 - 10. prova del Campionato italiano di F3

COSÌ (IN 20) AL VIA E (IN 17) AL TRAGUARDO

Gianantonio Pacchioni
(Dallara 393-Fiat Abarth)
47"668

Maurizio Mediani
(Dallara 393-Mugen)
47"780

Cristian Pescatori
(Dallara 393-Fiat Abarth)
47"746

Giancarlo Fisichella
(Dallara 393-Fiat Abarth)
47"860

Giancarlo Grieco
(Dallara 393-Fiat Abarth)
48"057

Fabrizio De Simone
(Dallara 393-Fiat Abarth)
47"890

Luca Rangoni
(Dallara 393-Fiat Abarth)
48"118

Roberto Gasparri
(Dallara 393-Fiat Abarth)
47"982

Federico Gemmo
(Dallara 393-Fiat Abarth)
48"159

Paolo Coloni
(Dallara 393-Fiat Abarth)
48"047

Marcello Ventre
(Dallara 393-Fiat Abarth)
48"223

Tom Stefani
(Dallara 393-Fiat Abarth)
48"232

Giorgio Tibaldi
(Dallara 393-Fiat Abarth)
48"420

Flavio Figueredo
(Dallara 393-Fiat Abarth)
48"329

Daniilo Rossi
(Dallara 393-Fiat Abarth)
48"441

Alberto Pedemonte
(Dallara 393-Fiat Abarth)
48"331

Luca Riccitelli
(Dallara 393-Fiat Abarth)
1. Repechage

Gianluca Paglicci
(Dallara 393-Vw Spiess)
2. Repechage

Pietro Antonelli
(Dallara 393-Fiat Abarth)
3. Repechage

Andrea Belluzzi
(Dallara 393-Mugen)
4. Repechage

- Gianantonio Pacchioni**
(Dallara 393-Fiat Abarth) 61 giri in 49'18"614 alla media di 122,469 kmh
- Maurizio Mediani**
a 0"257
(Dallara 393-Mugen)
- Christian Pescatori**
a 0"566
(Dallara 393-Fiat Abarth)
- Giancarlo Fisichella**
a 12"014
(Dallara 393-Fiat Abarth)
- Fabrizio De Simone**
a 19"661
(Dallara 393-Fiat Abarth)
- Giancarlo Grieco**
a 20"193
(Dallara 393-Fiat Abarth)
- Luca Rangoni**
a 22"979
(Dallara 393-Fiat Abarth)
- Paolo Coloni**
a 26"526
(Dallara 393-Fiat Abarth)
- Daniilo Rossi**
a 35"858
(Dallara 393-Fiat Abarth)
- Flavio Figueredo**
a 39"173
(Dallara 393-Fiat Abarth)
- Alberto Pedemonte**
a 45"535
(Dallara 393-Fiat Abarth)
- Luca Riccitelli**
a 47"612
(Dallara 393-Fiat Abarth)
- Gianluca Paglicci**
a 50"359
(Dallara 393-Vw Spiess)
- Andrea Belluzzi**
a 51"422
(Dallara 393-Mugen)
- Pietro Antonelli**
a 51"487
(Dallara 393-Fiat Abarth)
- Federico Gemmo**
a 1 giro
(Dallara 393-Fiat Abarth)
- Giorgio Tibaldi**
a 1 giro
(Dallara 393-Fiat Abarth)

□ Giro più veloce: **Gianantonio Pacchioni** (Dallara 393-Fiat Abarth) in 47"841 alla media di 124,161 kmh

que gli otto contendenti nelle ultime due gare, in questi due week-end consecutivi che decideranno il campionato, dovranno fare i conti non solo con i diretti rivali, ma anche con quei piloti che hanno dimostrato di sapersi inserire in zona punti se non sul podio. A Magione è stato Maurizio Mediani a salirci, subito alle spalle di Pacchioni, dopo essergli stato in scia per tutta la gara, così per il pilota della Tatuus è arrivata finalmente la prima, grande soddisfazione della sua carriera nel Tricolore. Ma a salire sul podio sono sempre pronti anche il già citato Danilo Rossi, Andrea Boldrini, Luca Rangoni; piloti che in questo momento, delicatissimo, del campionato, possono diventare gli arbitri della situazione. ■

Pacchioni, sotto, ha ottenuto a Magione il suo primo successo nel Tricolore, assieme alla pole. Con questa vittoria il pilota della Tatuus ribadisce le proprie chance nel campionato. Ventre nella gara umbra è finito fuori, sopra, ma è ancora in corsa per il titolo

LA CLASSIFICA DOPO LA 10. GARA

	MISANO 4/4	VARANO 18/4	PERGUSA 2/5	BINETTO 9/5	VALLELUNGA 6/6	MONZA 27/6	MUGELLO 11/7	MONZA 29/8	MUGELLO 5/9	MAGIONE 19/9	VALLELUNGA 3/10	IMOLA 10/10	TOTALE PUNTI
1. De Simone	6	—	3	—	9	—	4	—	9	2			33
2. Fisichella	—	4	9	—	—	9	2	1	2	3			30
3. Ventre	3	3	—	3	3	6	—	4	6	—			28
4. Gemmo	9	—	—	1	—	3	6	6	—	—			25
5. Pescatori	1	—	—	9	6	—	3	—	—	4			23
Pacchioni	—	6	—	4	—	—	1	—	3	9			23
7. Coloni	—	—	—	2	4	—	9	3	4	—			22
8. Riccitelli	—	—	2	6	2	—	—	9	—	—			19
9. Boldrini	—	—	6	—	1	4	—	—	—	—			11
10. Rossi	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—			9

11. Mediani 8; 12. Figueredo 5; 13. Rangoni 4; 14. Antonelli e Gasparini 2; 16. Guinelli, Stefani, Tibaldi e Grieco 1.



LA BENZINA DELLA FORMULA 3



F.1 STORICA
COSTA SMERALDA



Jurassic Paddock

Vetture e piloti di ieri, ma non solo, hanno dispensato fascino e emozioni assolutamente attuali nella manifestazione voluta da Fiorio sulle strade di Porto Cervo

DIEGO FORTI ■

Pregevole cornice quella del 1. Trofeo Pagine Gialle, ovvero il Gp per F.1 storiche, svoltosi in Costa Smeralda. A sinistra, la Merzario A4 di Nino Balestra sul tracciato ricavato lungo le strade di Porto Cervo. A destra, la Ferrari 312 T4 di Villeneuve con al volante l'amico-rivale del canadese volante, René Arnoux



foto:graficaPHOTO4

PORTO CERVO — Arrivato a Milano dopo un volo lungo e sfiancante, Manuel Fangio ha dovuto sottoporsi a dialisi. Il giorno successivo, puntuale, è ripartito alla volta di Porto Cervo, dove doveva presenziare alla prima edizione del «Circuito Costa Smeralda per F.1 storiche». Se non è passione questa! A 82 anni, plurinfartuato e almeno due volte alla settimana sotto dialisi, avrebbe potuto sottrarsi a un compito tanto gravoso. Invece, non ha disertato rendendo onore ai 5 titoli mondiali conquistati nella sua leggendaria carriera. «Dall'automobilismo ho avuto fama, ricchezza e gioia di vivere. Ora cerco di ripagare come posso», ha

dichiarato affondato nel sedile tappezzato di velluto dell'Alfa 159 al volante della quale si è laureato campione del mondo per la prima volta, nel lontano 1951. Stupendo e inarrivabile, Fangio ha dato l'esatta dimensione di che cosa significhi l'amore per i motori. Non solo competizione, vittorie, fama e danaro, ma qualcosa di più. Qualcosa capace di sopravvivere al tempo e in grado di spingere un uomo vecchio e non certo in salute come Fangio a transvolare dall'Argentina sino alla Sardegna. Un viaggio pesante anche per un giovanotto senza il diabete e con il cuore ok e per cosa? Per essere pilota una volta ancora. E non crediate sia cosa da po-

co. Fangio la domenica doveva effettuare un giro del circuito in veste di apripista assieme all'altro «magico» vecchio presente alla manifestazione, Gigi Villorresi (84 anni compiuti per lui). Diligentemente il pluriridato ha fatto il suo giro braccio alzato, andatura moderata per salutare la gente plaudente. Poi, probabilmente tradendo le raccomandazioni della sua fedele infermiera, non è rientrato, ma si è «sparato» una tornata senza saluti e cerimonie piede giù. Piloti si è in eterno...

COSTA SMERALDA. Probabilmente tutta la manifestazione di Porto Cervo è stata proprio questo: una festa per uomini e vetture

Paddock sul porto per il Gp storico di Porto Cervo. Sotto Todt e Alesi, ossequiano Fangio al volante della Alfa 159 con cui l'argentino vinse il suo primo mondiale. In basso, l'originalissima Tyrrell 6 ruote (1976) tra la Larrousse ('88) e la Coloni ('88)



foto:graficaPHOTO4

re. Una miscellanea di emozioni, pur senza esasperazione agonistica. Un week end motoristico, aperto a tutti; non solo ai super appassionati e ai competenti, ma anche alla gente comune. Migliaia di persone hanno fatto una coda lunga chilometri per tornare a casa, magari dopo aver atteso, invano, il passaggio di Senna e Prost, non avendo capito bene cosa offriva, in realtà, il programma. Eppure il primo Gp Costa Smeralda è riuscito a renderle felici. I rumori, gli odori, il fascino delle vetture da corsa, hanno colpito anche lungo strade del porto più esclusivo del mondo. Gente abbarbicata sulle rocce che fanno da guard-rail naturale e insormontabile del circuito inventato da Cesare Fiorio, tifo ciclistico dalle finestre delle ville affacciate sulla pista e famigliole in pic-nic sull'erba ai bordi del circuito hanno fatto da cornice all'«evento». Un'affascinante vetrina per vecchie, ma appassionantissime vetture degne di essere ricordate per aver contribuito a costruire la storia della F.1, alimentandone, in molti casi, la leggenda. Un Gp vero è lontano «secoli», sia pur metaforici, da quello che si è visto sul Circuito della Costa Smeralda. Troppo stretto e pericoloso il tracciato, per pensare di organizzarvi una vera competizione di F.1. Troppo diversi e disomogenei tra loro vetture e piloti scesi per pensare che a infiammare il tutto potesse contribuire l'adrenalina di origine agonistica. Eppure, la gente si è fatta coinvolgere. Si è sentita partecipe, affascinata da monoposto che, in epoche e campionati diversi (c'erano an-

che due vetture di Indy), hanno saputo dar vita a spettacoli indimenticabili.

APPLAUSI. Ci sono stati applausi per tutti non solo per i big. Loris Kessel, 8 Gp in carriera e settimo alla 24 Ore di Le Mans quest'anno, ha raccolto una marea di applausi. L'occasione gli è sembrata adatta a far viaggiare

la sua Ensign Mn7 del 1973 con brio e senza troppo timore di andare a sbattere e la gente ha finito con il tifare per lui tanto da gridare: «Bravo numero 32 (ovvero il numero che aveva la monoposto di Kessel ai tempi in cui a portarla in pista era niente meno che Clay Regazzoni) quello sì che va forte, mica gli altri. Sembrava che non siano nemmeno in

gara». E così era, per altro, anche se in pochi a Porto Cervo lo sapevano o meglio lo volevano sapere. Del resto, nonostante il grande organizzatore dell'«evento», Cesare Fiorio, si sia affannato a richiamare i concorrenti a una condotta in pista prudente, tutti, vip compresi, null'altro desideravano se non un pizzico di emozione in più. ■

AI PILOTI DI OGGI PIACE LA TYRRELL 6 RUOTE MA...

Che fascino la T4 di Gilles Villeneuve

Oltre a commercianti di vetture storiche, come Giovanni Litrico del team F.1 Storiche (9 le monoposto portate da questa scuderia a Porto Cervo) e a collezionisti super appassionati, diversi piloti e manager di F.1 erano presenti a Porto Cervo. A contendersi la palma di monoposto storica «Super-star» la Tyrrell 6 ruote del 1976, già di Ronnie Peterson, e la Ferrari 312 T4 con cui Villeneuve, nel 1979, ha vinto i Gp del Sud Africa e di Long Beach. Vettura «più» per Capelli (che si è cimentato sulla Lola-Alfa Romeo Indy di Guerrero), Fittipaldi (Minardi-Lamborghini) e Martini (Minardi Ferrari), l'originale 6 ruote del Boscaiuolo. Alla Ferrari di Gilles sono invece andate le preferenze di Montermini e dei

ferraristi Alesi e Todt. Anche per Kessel, la n. 12 appartenuta al Canadese Volante merita un posto speciale, anche se lui avrebbe pagato per salire sulla Benetton B 193 di Patrese. Parere da intenditore, invece, quello del Riccardo nazionale: «Davvero bellissima la Ferrari Dino 246. Una linea incredibile». Da ricordare che questa è l'unica F.1 disegnata da Pininfarina... Tutto tecnologico, invece, il gradimento di Arnoux che, in cima alle sue preferenze, ha messo la sperimentale Ferrari B3 detta «spazzaneve». Al leggendario capo meccanico della Ferrari Luigi Borsari infine sono piaciute le due vetture di F. Indy, segno che curiosità e passione non si assopiscono neanche alla soglia dei settant'anni. ■





domenica notte

■ CARLO CAVICCHI

Troppa grazia Sant'Antonio! Se tutti i week-end fossero così intensi di sicuro la F.1 non conoscerebbe la parola crisi. È successo di tutto, dalla grande partenza di Alesi, all'exploit di Hakkinen, dalla vittoria di Schumacher al quarto titolo mondiale di Prost. Storie che da sole meriterebbero la copertina, ma che passano tutte in secondo piano per l'annuncio del Professore di abbandonare la scena a fine stagione. Capì così anche con Stewart che fece parlare di più per il suo ritiro a sorpresa che per il suo terzo titolo di fresca conquista, capita così anche per il francese recordman di vittorie. Nello sport e nella vita chi dice basta quando è ancora sulla cresta dell'onda lascia sgomenti. Perché lo fa? E perché una volta di più tocca a un campione della Williams smettere, uscire di scena con la corona in testa? Il tempo chiarirà molte cose. Forse dirà che è sempre vero il detto che «chi la fa, l'aspetti»: Prost, un anno fa fregò Mansell e allo stesso modo Senna ha fregato Prost. Forse il tempo maligherà anche che in un caso o nell'altro c'è sempre lo zampino di Senna. Già il brasiliano, sempre lui. Insopportabile da accettare. Ma come? Williams pur di avere il Professore in squadra non si era fatto scrupoli di gettare a mare il suo pupillo Mansell, e da un anno in qua non ha smesso di flirtare con

Ayrton? Perché? E perché, nonostante lui possa vantare primati irraggiungibili per tutti, non è nel cuore delle masse, non è, come merita, pietra di paragone? Ha vinto addirittura un Gp ogni quattro corsi, eppure gli antepongono sempre qualcuno. Passi per Fangio, che ha comunque vinto un mondiale di più, passi anche per Nuvolari o Villeneuve, piloti di cuore dalla grande presa sentimentale sulle masse. Ma i cinquantenni lo subordinano a Clark, e quelli di oggi a Senna. E rieccolo, il brasiliano scomodo, che in ogni occasione fa capolino, lo disturba, lo irrita. Tutto è diventato sempre più difficile per Alain: quando vince è la solita routine, quando sbaglia, tutti a sparare a zero. Sembra che esista una coalizione contro di lui. Ancora venerdì scorso, il giorno del suo grande proclama, il settimanale di lingua inglese European scriveva: «Prost, pesantemente criticato quest'anno per i suoi fondamentali errori, chiaramente non possiede più quella guida feroce e quel dominio della situazione che lo animavano in passato. È stato spesso superato, deriso e costretto all'errore dal suo debuttante compagno di squadra Hill». Naturale che uno ad un certo punto decida di darla su, che si senta vittima dopo aver provato il gusto di essere stato carnefice. Chiude una stagione iniziata all'insegna del «voglio vincere tutti e 16 i Gran Premi» con il massimo traguardo raggiungibile adesso delle 9 vittorie di Mansell un anno fa. Per riuscire nell'intento dovrà vincere le restanti due gare, una formalità sulla carta, una vera impresa disperata se si tiene conto che è dalla fine dello scorso luglio che non sale più sul gradino più alto del podio e che, con la prospettiva di attaccare il casco al chiodo ben prima di Natale, gli stimoli a prendersi dei rischi inutili saranno ben difficili da trovare. A Senna, Prost lascia comunque la macchina da battere, ma anche tanta responsabilità: ripetere le cavalcate trionfali non è mai facile, eppoi c'è quella maledizione-Williams che comincia ad essere incombente. Piquet, fresco campione, è stato invitato a cambiare aria; Mansell è stato costretto a cambiare campionato, Jones e Prost hanno chiuso con la F.1. Senna resisterà?

MONTEZEMOLO
HA REGALATO
AD ALESI
UN PORTACHIAVI
D'ARGENTO...



... A ME UNO
DI CORALLO!

IndiEse

FORMULA UNO
GP PORTOGALLO

ROSSO GIALLO ARCOB

ALL SPORT



Estoril dalle emozioni forti
Vince alla grande Schumacher
davanti a Prost che si assicura
il quarto titolo. Ma l'inizio
è tutto per Alesi, in testa
per 19 giri con la Ferrari

■ DIEGO FORTI

ESTORIL — Alain Prost ha conquistato il suo quarto titolo iridato. Ma sappiamo che non darà la caccia al record di 5 successi di Fangio: il suo ritiro dalle competizioni automobilistiche è già cosa ufficiale. Il giorno in cui è d'obbligo festeggiare i trionfi di Alain, che sono tanti, ci si deve contemporaneamente rammaricare del fatto che abbia deciso di appendere il casco al chiodo. Con lui sicuramente la F.1 perde qualcosa. Il Portogallo, insomma, ci lascia sempre un po' poveri quando un campione vero annuncia il suo ritiro. Per fortuna dalla gara dell'Estoril è arrivata anche la conferma che la F.1 è ancora viva e vitale, che nuova linfa sta affluendo. I talenti ci sono. Le nuove generazioni hanno le carte in regola per sostituirsi alle vecchie. Per un Professore che lascia ci sono degli Schumacher, degli Alesi, degli Hakkinen capaci di entusiasmare. Il Gp del Portogallo è

A sinistra, Prost mentre festeggia sul podio di Estoril il suo quarto titolo mondiale: solamente Fangio, con 5 campionati vinti, ha fatto meglio. In alto, il formidabile Jean Alesi: è stato leader per 19 favolosi giri. A destra, Schumacher: una vittoria capolavoro





ALLENNO





AMADUZZI



ALL SPORT



ALL SPORT

stato davvero bello, esaltante. Non solo perché ha regalato ai tifosi del Cavallino, sparsi in tutto il mondo, 19 giri in testa di una Rossa, ma anche perché ha visto ben tre leader alternarsi in testa alla corsa, a dimostrazione che non c'è solo Senna in grado di vincere con un 8 cilindri. Ha mostrato che nulla in F.1 può essere dato per scontato e soprattutto definitivo. Schumacher ha vinto disputando una gara bellissima. Ha dato alla Benetton quella vittoria che da un po' di tempo la squadra meritava, con una condotta di gara impeccabile. Per lui e per la squadra è il giusto premio di un lavoro davvero di qualità. Straordinaria è stata anche la cavalcata di Alesi esaltata dalle battaglie, prima con Senna e poi con Hakkinen.

SUPER. In Portogallo Prost non è riuscito a vincere la gara e santificare nella maniera più esaltante l'ennesimo trionfo mondiale. Tuttavia sarebbe davvero ingrato muovergli un appunto, per non aver saputo dominare l'astro nascente Schumacher. Il secondo posto davanti a Hill gli bastava per vincere il titolo. Un pilota che con 51 vittorie detiene il record assoluto di successi, non si può discutere. In pista Alain ha comunque dimostrato di essere un asso. Certo negli anni ha modificato il suo modo di correre. Ha via via privilegiato la gestione tattica delle corse agli arrembaggi senza paura, più spettacolari indubbiamente, ma molto spesso meno redditizi. Ha progressiva-

mente preso meno rischi, ma non per questo ha diminuito la sua capacità di essere vincente. Era successo a Lauda e, in precedenza, anche Stewart e Fittipaldi avevano dimostrato che la saggezza molto spesso paga più dell'audacia. In ogni caso Alain Prost merita un Oscar, non solo per le tantissime vittorie ottenute ma per la carriera. I suoi tifosi e i suoi detrattori, sia pure per motivi diametralmente opposti, possono oggi chiedersi se è giusto o meno che Alain abbia deciso di lasciare. Se, come ha detto, chiuderà in Australia, avrà chiuso a 199 Gp, lasciando a Fangio un record (*i 5 titoli*) che solo Senna a questo punto pare in grado di battere. Chi non lo ama penserà di lui che ha mollato, chi lo stima invece che ha avuto il coraggio di dire basta. Stewart si fermò senza esitazione alcuna a 99 Gp e tutti lo considerano un grande. Nello sport prima o poi si deve saper dire basta: l'importante è saper scegliere il momento giusto. Alain lo ha fatto mentre è al vertice: difficile pensare ad una situazione più opportuna. L'unico dubbio sulla serenità della sua decisione viene dal fatto che con lui sono ben tre i campioni che hanno lasciato la Williams proprio nel giorno del massimo trionfo. Aveva detto basta Piquet ai tempi dell'Honda turbo, ha detto arrivederci Mansell lo scorso anno al termine della sua stagione più entusiasmante. Ora è Alain a dire basta con il 4. titolo in tasca. Legittimo pensare che la Williams non

sia estranea a questi addii, non del tutto giustificati.

FUTURO. In ogni caso, Alain Prost fa ormai parte del passato della F.1. Lui stesso ha ammesso che c'è la possibilità di un suo rientro nei panni del manager alla guida di una squadra di F.1, purché rigorosamente francese (non sono davvero molte quelle iscritte al campionato a meno che non abbia intenzione di fondarne una nuova), ma come pilota ha chiuso. Per fortuna, come detto, linfa nuova sta garantendo il futuro dei Gp. Non c'è solo Senna in grado di garantire lo spettacolo. Il modo con cui Jean Alesi è riuscito a conquistare la testa della gara allo scattare del verde ha fatto tornare alla mente le imprese di un certo Villeneuve. Innegabilmente Hakkinen stringendo a destra ha messo in difficoltà Prost e immediatamente dietro Senna, spiando nel contempo la strada al ferrarista che si è trovato libera la traiettoria ideale. Ma la decisione con cui Alesi ha conquistato la prima posizione è stata da manuale. Poi sino al cambio gomme la sua è stata una cavalcata superba. Ha tenuto a bada niente meno che Senna. Nessun timore reverenziale, nessun errore. Ayrton, il più brutale degli attaccanti della F.1, si è visto rintuzzare ogni attacco, è stato costretto a spremere il suo motore oltre ogni limite, probabilmente sino a fargli esalare l'ultimo respiro. Anche con Hakkinen la



battaglia è stata decisamente eccitante. Quando Alesi, che aveva previsto due cambi gomme, è entrato per il primo pit-stop il finlandese probabilmente doveva proseguire. Invece, trasportato dalla bagarre ha preso anche lui la via dei box. Con irruenza ma poco tempismo (viste le gomme ancora fredde) ha attaccato Alesi, che però si è difeso in maniera superba. Tuttavia battagliando fra loro i due hanno effettuato un giro molto lento. La cosa ha favorito Schumacher che è uscito davanti a loro dopo aver a sua volta sostituito i pneumatici. Avesse dovuto superarli in pista, probabilmente la gara avrebbe assunto un'altra fisionomia tenuto conto di quanto sono apparsi difficili i sorpassi durante la gara. Alesi nel dopo corsa ha detto che il tedesco della Benetton non avrebbe avuto difficoltà ad infilargli, data la pochezza del suo secondo treno di gomme. Tuttavia avere la meglio su Alesi e Hakkinen in bagarre non sarebbe stato agevole nemmeno per il super Michael visto all'Estoril. Chi merita un applauso per come ha saputo attaccare e sorpassare è in ogni caso Hill. Costretto a schierarsi in fondo al gruppo è arrivato sul podio. Davvero una stupenda rimonta la sua. E Hakkinen? Bravissimo. Ha commesso qualche errore di troppo, magari volendo strafare. Tuttavia è riuscito a dare la sveglia niente meno che a Senna. In qualifica gli si è infilato nel fianco come una spina, e in gara non si è certo lasciato soppraffare. ■

FESTA. È finita così: con Hill, splendido terzo di rimonta, e Schumacher primo, che festeggiano Prost campione del mondo. La doccia di champagne a cui Alain cerca di sottrarsi è anche il saluto a un fuoriclasse che ha appena detto basta con le corse

KAPPAO'. Derek Warwick sta completando il testacoda dopo l'urto con Patrese

SENNA. Giornata no per Senna: la McLaren del brasiliano è ferma lungo il percorso mentre sfilia la Williams di Prost. Il motore Ford è fuori uso

HANNO

MICHAEL SCHUMACHER

«Sabato sono rimasto fino alle 11 di sera a cercare di risolvere i nostri problemi, a controllare tutti i dati. Quando sono andato a dormire avevo ancora quei dati negli occhi. Ma soltanto passando al muletto nel warm-up mi sono trovato bene. Avevamo pianificato due cambi gomme, ma quando mi sono ritrovato in testa abbiamo cambiato idea».

MIKA HAKKINEN

«Ero vicinissimo ad Alesi quando uscendo dall'ultima curva ho perso carico aerodinamico, sono finito sul cordolo e la monoposto mi è volata via».



ORSI

DAMON HILL

«Una volta mio padre mi raccontò che in fondo alla griglia si incontra un sacco di gente simpatica, ma non sono molto d'accordo con lui. Ho avuto dei momenti duri, anche se la mia monoposto mi ha permesso di risalire un sacco di posizioni».

GERHARD BERGER

«Le mie sospensioni attive non funzionavano bene fin dall'inizio. Dopo il cambio gomme all'improvviso ho sentito qualcosa cedere dietro e la macchina mi è schizzata via. Non so cosa sia successo esattamente. O una foratura o le sospensioni».

JEAN TODT

«Sono soddisfatto, non bisogna fare troppo i difficili anche se mi piace per Berger perché avrei voluto finire con due vetture nei punti. Ci rifaremo in Giappone».

J.J. LEHTO

«Davvero non avevo visto che si trattava di Schumacher. Pensavo fosse Patrese. Purtroppo quando ho capito di aver sbagliato era tardi».



COLOMBO

AYRTON SENNA

«È stata una gara davvero divertente. Al via ho dovuto frenare per evitare Hakkinen e non finire sullo sporco. Alesi è passato come un fulmine ed è filato via. La Ferrari aveva un motore incredibile, molto più potente del nostro e non sono riuscito a passarlo. Peccato che poi il motore mi sia esploso improvvisamente: avrei anche potuto vincere».

JEAN ALESI

«Al via Hakkinen si è preoccupato solo di spingere fuori Alain e io l'ho passato. Quando mi sono ritrovato in testa ho cercato di restarci almeno per un giro. Non ho sognato di vincere, sapevo che sarebbe stato impossibile. Purtroppo dopo il primo cambio gomme è mutato qualcosa e non sono più riuscito ad andare veloce come prima».

ALAIN PROST

«Ho visto che Damon non era in pole e mi sono preoccupato solo della mia partenza. Non sono partito male, ma neppure benissimo: le ruote hanno pattinato un po' troppo e Hakkinen mi ha spinto verso l'erba. Per non finire fuori pista ho dovuto frenare e così mi sono ritrovato quarto. Lascio senza rimpianti. Quando Hakkinen mi ha spinto verso l'erba ho pensato che se a fare un decimo di quello che ha fatto lui fossi stato io mi avrebbero penalizzato. Anche per questo sono sicuro di aver fatto bene a ritirarmi: le regole non sono mai uguali per tutti».

a cura di **Umberto Zapelloni**

COLOMBO



DETTO



PROST A UN SOLO TITOLO DA FANGIO

MITO GROSSO

Quattro volte iridato, una in meno dello storico record dell'asso argentino. Ma a rendere grandissimo Alain, oggi indiscusso maestro d'esperienza, è stato il «piede»...

ROBERTO BOCCAFOLGI

Un giorno, magari fra non molto, faticheremo a ricordare i contorni di questa ultima stagione di Prost in Formula 1. Sarà quasi impossibile ricostruire i dettagli del suo campionato '93 vinto ma non senza fatica — anche se con

due gare di anticipo sul calendario — nonostante una Williams-Renault superiore, rispetto alla concorrenza, quanto pochissime altre F. 1 lo sono state in passato. Ma nessuno riuscirà a dimenticare i contorni di un Prost grandioso in quanto all'obiettivo nu-

mero 1 di qualsiasi pilota: la vittoria. Tredici stagioni complete nel Circus (una sola, quella 1991 con la Ferrari, interrotta prima dell'ultima gara): 197 Gran Premi a tutt'oggi disputati: 51 arrivi per primo sotto la bandiera a scacchi. Come dire, e ancora

mancano all'appello i due Gp finali di quest'anno, una vittoria ogni 3,86 gare disputate. Persino Magic Senna, l'uomo che con la sua smania soffocante di essere comunque il più veloce, in prova come in gara, ha dato una sterzata alla storia della F. 1,

vanta un rapporto peggiore: a tutt'oggi 156 Gp corsi e 39 successi, uno ogni 4 volte che ha preso il via. Ma non basta l'analisi delle vittorie per rivelare i veri contorni del Mito Prost: un mito costruitosi nell'arco di 14 anni in cui la Formula 1 è cambiata dalle fondamenta fino ai piani più alti. Se ai 51 successi targati Prost si sommano i 33 secondi posti e i 20 terzi collezionati a tutt'oggi, ecco che Alain ha concluso sul podio 104 delle 197 gare cui ha preso parte. Come dire una ogni 1,89 volte: ovvero sono più le volte che ha centrato il podio di quelle che lo ha mancato. Ancora una volta meglio di SuperSenna, che con i suoi 78 arrivi nei primi tre su 156 Gp disputati è salito sul podio una volta ogni due, ovvero una volta sì e una no. Cifre che danno il capogiro. E non a caso, proprio Prost è il primo pilota a centrare quota 4 campionati mondiali vinti: a un solo passo da Fangio. Così come non a caso Senna, fra chi ne ha collezionati tre

I PERCHÉ DELLA CLAMOROSA DECISIONE

Ho scoperto troppi rischi



(di titoli) è l'unico ancora in corsa. E con una Williams-Renault a disposizione dal prossimo anno...

MITO GROSSO. Ormai è un vizio congenito: prendere le misure al Mito Prost senza paragonare ogni suo passo con quelli di Senna è quasi impossibile. Specialmente alla fine di una stagione come questa, in cui il divario tecnico fra Williams e McLaren ha mostrato ancora più chiaramente quanto, in termini di prestazione pura, Alain non sia più a livello di Ayrton. È quasi certamente nemmeno a livello di altri piloti. Ma davanti a questi paragoni il Mito non si ridimensiona: diventa un Mito Grosso. Chi ricorda gli anni della Renault e anche quelli della McLaren almeno fino ai primi scontri con Ayrton, mette a fuoco un Prost veloce, velocissimo, un vero rullo compressore rispetto alla generazione di assi che proprio rese improvvisamente vecchia. Proprio perché la sua pa-

rabola di velocità assoluta, dopo essere stata di livello eccezionale fino a pochi anni fa, è oggi chiaramente discendente, Prost è stato grande nel dominare questa stagione. Un po' come accadde nel 1984 a Lauda, suo compagno in McLaren che lo batté di mezzo punto pur essendo nettamente meno veloce. Come un giorno accadrà — si può immaginare — allo stesso Senna, quando la sua ansia di stravincere avrà lasciato il posto a una superiorità tattica e strategica tale da permettergli di stare davanti a qualche giovanotto dal piede senza dubbio più pesante, ma magari meno sensibile. Dalla bramosia di vincere certo maggiore, ma forse con meno paura di sbattere. Ma questi sono altri discorsi. Davanti al Prost che dopo il Gp Australia del 7 novembre si ritirerà dalla scena iridata — ma anche dalle corse in genere, come risulta dal Prost-pensiero pubblicato a lato — i sentimenti che scattano sono di ammirazione totale. ■

ESTORIL — «*Come forse sospettate, se vi ho convocato qui è per annunciarvi che dopo l'ultimo Gran Premio della stagione, ad Adelaide, non correrò mai più in F.1.*» Con queste parole, in una conferenza stampa indetta improvvisamente dalla Williams-Renault venerdì alle 15.30, Alain Prost ha annunciato il suo ritiro. Una vera e propria bomba che ha sorpreso tutti nella tempistica, annunciata proprio alla vigilia della conquista del quarto titolo mondiale. Prost vince e se ne va, vediamo perché secondo le spiegazioni date dallo stesso campione francese:

1 SENNA. L'eventuale arrivo di Senna alla Williams non ha influito in questa scelta. Una scelta difficile che Prost dice d'aver maturato a lungo e d'aver preso definitivamente un mese fa. Ma è anche una scelta definitiva, non ci saranno ritorni in futuro. Voleva attendere la conquista del campionato per annunciarla, ma a Monza l'epilogo della gara ha mandato questi propositi a monte. Poi, le troppe voci che cominciavano a circolare l'hanno indotto ad anticipare l'annuncio. Secondo lo stesso Prost, Senna rappresenta ora una delle più probabili e logiche scelte della Williams.

2 INDESIDERATO. Prost non ha nascosto un certo scorbuto dovuto a certi fattori

di pressione esterna, sia durante l'inverno sia in alcune corse ed ha espressamente citato quelle di Interlagos in Brasile e di Donington in Gran Bretagna (dove quest'anno si è disputato il Gp d'Europa), dove venne attaccato dalla stampa per la sua inconsistenza nelle gare sul bagnato e quelle di Montecarlo e di Hockenheim dove venne entrambe le volte sanzionato con uno stop&go, per partenza anticipata nel primo caso e per aver tagliato una variante nel secondo. Un amico intimo di Prost ha rivelato che la sanzione sicuramente ingiustificata di Hockenheim ha pesato molto nella decisione del campione del mondo. Prost non è riuscito quest'anno a provare le soddisfazioni che ha meritato sentendosi indesiderato e ciò dallo scorso inverno, quando la Fisa gli fece sospirare la superlicenza per le famose dichiarazioni al settimanale francese Autoplus, dopo già aver inventato per lui il famoso «numero zero», che la squadra ha poi riciclato a Hill.

3 L'ANNO DI TROPPO. Dopo quattordici anni di F.1, un ritiro in piena gloria è una decisione difficile da prendere ma è forse quella che più rende onore ad un campione eccezionale. Prost ha ammesso che per nessun motivo avrebbe voluto trovarsi nella situazione di chi rimane il fatidico anno di troppo. Ovvero di trovarsi un giorno nella fa-

mosa spirale calante del campione, descritta a suo tempo dallo stesso Enzo Ferrari. Un prezioso consiglio glielo ha dato in merito Jackie Stewart, che si ritirò all'apice della sua carriera subito dopo la conquista del terzo titolo mondiale.

4 IL RISCHIO. Prost non ha mai avuto gravi incidenti al volante ed è maestro (e ne è fiero) nell'arte di limitare i rischi pur rimanendo estremamente competitivo e veloce. È però cosciente che i rischi del mestiere esistono anche per lui e ammette che anche questo pensiero lo ha indotto a smettere. Nell'anno (o quasi) d'assenza forzata dalle competizioni, si è reso conto che sa trovare spunti d'interesse e di piacere anche al di fuori delle corse, e con il titolo appena conquistato ha appagato il proprio ego togliendosi una soddisfazione personale. La ricerca dei record e del quinto titolo mondiale, per raggiungere Fangio, non lo obnubila. Così come non l'obnubilava quella delle 50 vittorie iridate conquistate quest'anno.

5 PIACERE INTATTO. La cosa peggiore per un pilota è quella di non provare più piacere alla guida. Il suo vecchio amico ed ex-compagno Lauda a suo tempo ha smesso (provvisoriamente) accorgendosi di non provare più questo piacere. Non è questo il caso di Prost, che è certo che anche il prossimo anno avrebbe continuato a provare piacere a pilotare monopoisto da Gp, ma vuole a tutti i costi rimanere su questa buona impressione, senza cioè rischiare di rovinarsi il palato.

6 FUTURO. Forse in F.1, forse al di fuori, ma in ogni caso al cento per cento. Prost ha escluso una presenza a mezzo servizio in futuro. Le possibilità sono tante, anche quella di ricreare (o di prendere le redini) di una squadra tutta francese, ma per ora non c'è nulla di fatto e di concreto.

(p.b.)

fotografie ORSI



In alto, Prost al Gp del Portogallo. Quarantotto ore prima il «professore» aveva fatto sapere di smettere con le corse, sopra: è venerdì 24 settembre

MERCATO PILOTI CON SUPER TRATTATIVE

Due sedili per troppi

Il passaggio di Ayrton alla Williams scatena la caccia al pilota. Nella sua agenda Dennis ha al primo posto Schumacher ma sta cercando un clamoroso recupero di Mansell. Patron Frank, invece, punta su un giovane e...

ESTORIL — Alain Prost lascia la F.1, e lo annuncia prima ancora di essere matematicamente campione del mondo per la quarta volta. Il «professore» lascia quindi libero il volante più ambito. Ayrton Senna, a sua volta, rompe il sodalizio con la McLaren durato 6 stagioni e va ad occupare il posto del più acerrimo dei suoi rivali, Prost. Come nella passata stagione il campione francese era riuscito a tenere fuori dalla

Williams l'asso brasiliano, quest'anno le parti si sono invertite. Certo non c'è stata solo l'ombra di Senna a spingere Prost al ritiro ma sicuramente la tensione generata dall'incombente figura del brasiliano ha pesato, e non poco, nelle decisioni di Alain. Le trattative continue tra Frank e Senna hanno minato il morale di Prost, almeno quanto le difficoltà incontrate in molte gare, l'insoddisfazione della Renault e l'ostilità degli

organismi federali. In ogni caso, la decisione del campione del mondo è giunta abbastanza inattesa. In molti erano pronti a giurare che non avrebbe mollato la vettura e la squadra in grado di fargli eguagliare il record di Fangio. E invece Alain ha detto basta aprendo di fatto un enorme valzer di mercato. Lui in ogni caso si è tolto dalla mischia precisando di non aver assolutamente intenzione di andare in Formula Indy con il

team Galles come si era vociferato. Il suo posto in Williams è stato prontamente occupato da Senna. Che ha anche ricevuto un'offerta della Mercedes per correre nel Dtm, il Turismo tedesco. Ma Senna resterà in F.1 e Williams ha di nuovo un suo leader assoluto. Probabile a questo punto che venga confermato Hill, a meno che non si decida per un giovane francese, per accontentare la Renault: l'ipotesi più probabile in questo

caso è quella di Olivier Panis. Parallelamente si è liberato un posto in McLaren. Dando per scontato che Hakkinen venga confermato, il giovane promettente la squadra lo ha già; deve cercare il pilota esperto, e di nome. Di piloti disponibili che vantino delle vittorie però sono rimasti solo Alboreto e Patrese. Dennis potrebbe andare alla caccia di Mansell, deve però essere disponibile a sborsare una cifra pluri milionaria (alla Senna, per intenderci), in milioni di dollari. Ma non sembra proprio averne la forza, soprattutto non ha ancora nessun motore all'altezza della situazione. Rimane la possibilità di una soluzione autarchica con l'ingaggio di uno dei piloti inglesi in attività; nell'ordine Blundell, Brundle o Herbert. Prendere la decisione giusta non sarà facile e Ron Dennis deve augurarsi di non sbagliare. Certo può anche cercare di strappa-

Bernie Ecclestone sembra felicitarsi con Frank Williams per l'ingaggio di Senna, una «stella» da tempo nel mirino del manager inglese



re Schumacher alla Benetton. Sarebbe un colpo colossale. Dovesse riuscirci, meriterebbe davvero un applauso e potrebbe aggiudicarsi anche i motori Renault, oltre che la riconoscenza (e un bel contributo) della Marlboro. L'impresa però appare titanica perché ben difficilmente Briatore, protetto da Ecclestone, mollerà il suo gioiello. Alla Benetton danno per certo il pensionamento di Patrese. L'idea è di

sostituirlo con un giovane. Barrichello piace molto a Briatore che potrebbe anche essere disponibile a sacrifici per strapparlo a Jordan. In alternativa il manager italiano può «accontentarsi» di Badoer, che però deve sottrarre dall'area Philip Morris e dalla Scuderia Italia. Oppure prenderà in considerazione il giovane francese Panis tanto per ringraziarsi la Renault e fare contenta l'Elf. (d.f.)

SENNA-McLAREN DIVORZIO IN TRE PUNTI

1 Alla base di tutto una ormai profonda incompatibilità con Ron Dennis con il quale negli ultimi anni il pilota brasiliano ha «condotto» battaglie epiche per il rinnovo del contratto. A rompere definitivamente i rapporti fra i due, una serie di accuse che Ron Dennis ha lanciato nei confronti di Senna nel corso di un incontro con la stampa inglese. Senna è un personaggio ingestibile, che chiede troppi soldi, individualista all'eccesso e così via. Non solo, ma all'interno della squadra avrebbe fatto circolare la voce che la nuova fidanzata sarebbe alla base della scarsa concentrazione del pilota, reo anche di aver disertato eccessivamente i test. Dennis, dal canto suo, avrebbe negato di aver mai pronunciato queste accuse, ma il brasiliano non gli crede. Hanno disturbato Senna anche le voci che attribuiscono a Dennis dichiarazioni del tipo: «il contratto era firmato a inizio stagione e abbiamo finto il tira e molla per ottenere un maggior contributo dagli sponsor» oppure «sono stato io a suggerire a Senna di offrirsi gratis a Williams lo scorso anno per mettere in crisi la squadra avversaria che aveva firmato un accordo con Prost che vietava l'ingaggio di Ayrton». Il brasiliano ha sempre tenuto a precisare di aver sottoscritto il contratto per tutta la stagione solo prima del Gran Premio di Germania disputatosi alla fine di luglio sul tracciato di Hockenheim alla presenza non solo di Dennis ma anche del suo manager Julian Jakobi e al responsabile della Marlboro, John Hogan. Anche per quello che riguarda l'offerta fatta a Williams la considera una idea sua.

2 La possibilità di andare alla Williams, squadra alla quale Senna sarebbe passato volentieri anche nella passata stagione e che almeno sulla carta risulta la squadra più agguerrita anche il prossimo anno nonostante i cambi regolamentari.

3 La possibilità di mettere pressione su Alain Prost, ovvero il suo nemico numero uno, al punto da spingerlo al ritiro. ■

il GP per modo di dire

■ GIORGIO TERRUZZI

I piloti? Stupidi

Niki Lauda, «La Stampa», venerdì 24

Prost può vincere il titolo ma Senna vuole rubargli i titoli annunciando un anno di stop.

■ **Il Giornale**, venerdì 24

Prost dunque si ritira.

Marco De Martino, «Il Messaggero», domenica 26

Il Nano Nasone ha convocato i giornalisti ed ha dettato il messaggio. Questo: «A fine stagione smetto...»

Leo Turrini, «Il Resto del Carlino», domenica 26

Si fa silenzio, domina il tanfo.

Daniele Dallera, «Il Giorno», domenica 26

Spostati: non si respira; e spostati fottuta grassona.

Giuliano Riva, «Corriere dello Sport», domenica 26

Mi è venuta la nausea.

Alain Prost, «Corriere dello Sport», domenica 26

Disgusto dell'ambiente.

Renato D'Ulisse, «Corriere dello Sport», domenica 26

È stato sufficiente l'odore di Senna per far venire a Prost il voltastomaco.

Daniele Dallera, «Il Giorno», domenica 26

Non ha sputato sul piatto in cui ha mangiato per 13 anni.

Giuliano Riva, «Corriere dello Sport», domenica 26

La Formula 1 non è una confraternita francese.

Pino Allievi, «La Gazzetta dello Sport», domenica 26

Sotto quel nasone c'era un sorriso da sacerdote.

Giuliano Riva, «Corriere dello Sport», domenica 26

Lascia con alle spalle una carriera da cento miliardi.

Daniele Dallera, «Il Giorno», domenica 26

200 miliardi di lire. Non morirà di fame.

Leo Turrini, «Il Resto del Carlino», domenica 26

150 milioni di dollari.

Nestore Morosini, «Corriere della Sera», domenica 26

Basta pagare.

Vincenzo Borgomeo, «la Repubblica», domenica 26

Allora, Patrese, quando darai anche tu il grande annuncio?

Raffaele Dalla Vite, «La Gazzetta dello Sport», venerdì 24

All'annuncio storico di Prost... si abbina l'impresa di Mika Hakkinen.

■ **L'Unità**, domenica 26



fotografie ORSI

Rispetto la scelta del francese — ha detto Ayrton reprimendo a stento una sghignazzata.

Leo Turrini, «Il Resto del Carlino», domenica 26

Come pensare che non ci sia un nesso?

Renato D'Ulisse, «Corriere dello Sport», domenica 26

Una cosa è certa.

Daniele Dallera, «Il Giorno», domenica 26

Grazie Prost, a nome degli sportivi della Svizzera italiana.

Sergio Noseda, Radio Svizzera Italiana, venerdì 24

Briatore nella telecronaca delle prove sul fronte grammatica ha fatto peggio di Aldo Biscardi in cattiva giornata.

Tony Damascelli, giornalista «L'Indipendente», sabato 25

Signori, c'è anche un Gran Premio, vogliamo parlarne?

Jean Todt, «La Gazzetta dello Sport», domenica 26

Speriamo che i miei facciano il massimo.

Flavio Briatore, «Italia 1», sabato 25

So anch'io cosa significa far impazzire la gente.

Gerhard Berger, «La Gazzetta dello Sport», venerdì 24

Non è un passo... finale ma un bel passo avanti.

Jean Alesi, «La Gazzetta dello Sport», domenica 26

IL CAVALLINO RITORNA RAMPANTE

CACCIA A OTTOBRE ROSSO

TUTTI I PERCHÉ DELLA FERRARI CHE TORNA A FAR PAURA

FRANCO NUGNES

In quanti hanno creduto di vivere un sogno vedendo la Ferrari di Alesi sfrecciare in testa al Gp del Portogallo già alla prima curva? Probabilmente gli stessi ferraristi al muretto dei box. Eppure all'accendersi della luce verde il francesino sembrava avesse messo il... turbo sulla sua F93A. Che emozione! Era dal Belgio '91 che non si vedeva una Rossa al comando (anche allora era Jean davanti a tutti per 9 giri): fino al pit-stop (che è stato effettuato in tempi da record, bravi ragazzi!) la Ferrari è persa davvero imprevedibile. Per venti giri si è tornati al rosso-antico. E anche in Portogallo sono tornate a sventolare le bandiere con il Cavallino, mentre legioni di tifosi ritrovati erano pronte a tirare fuori dagli armadi i vessilli dimenticati. È un buon segno, perché questa Ferrari rivela di non aver bluffato a Monza. Il Gp d'Italia non è stato un fatto episodico, ma l'inizio di una inversione di tendenza. A Maranello temevano la trasferta portoghese: nei lunghi curvoni dell'Estoril, dicevano, patiremo ancora. In qualifica potremo sperare al più alla terza fila e in gara ci auguriamo di non ripetere una disfatta come in Spagna. Troppo pessimismo: quei tempi sembrano lontani. Alesi fa volare le F93A: in prova si mette alle spalle anche Schumacher e gli strappa una inattesa quinta posizione. In gara saluta tutti: campioni titolati e giovani prodigi. Mena la danza con grande maturità, senza commettere il minimo errore. Cosa è cambiato alla Ferrari? A guardare dall'esterno verrebbe da dire niente, in realtà tutto. Da quando è arrivato

Jean Todt al Cavallino si stanno spegnendo pian piano tutti i focolai di polemica che hanno sempre inquinato l'ambiente di Maranello. Il piccolo-grande-uomo è diventato il parafulmine della squadra, assumendosi tutte le responsabilità. Ha tolto molta della pressione che gravava su alcuni uomini del team, levandogli nel contempo la possibilità di praticare lo scarica-barile, consuetudine molto diffusa nel reparto corse e dintorni. Si ha la sensazione che ora tutti tirino la carretta dalla stessa parte. E i risultati si cominciano a vedere. Andiamo a scoprire in queste pagine quali sono i programmi a breve termine della Ferrari. È partita la caccia a un ottobre rosso...

Jean tonic/1

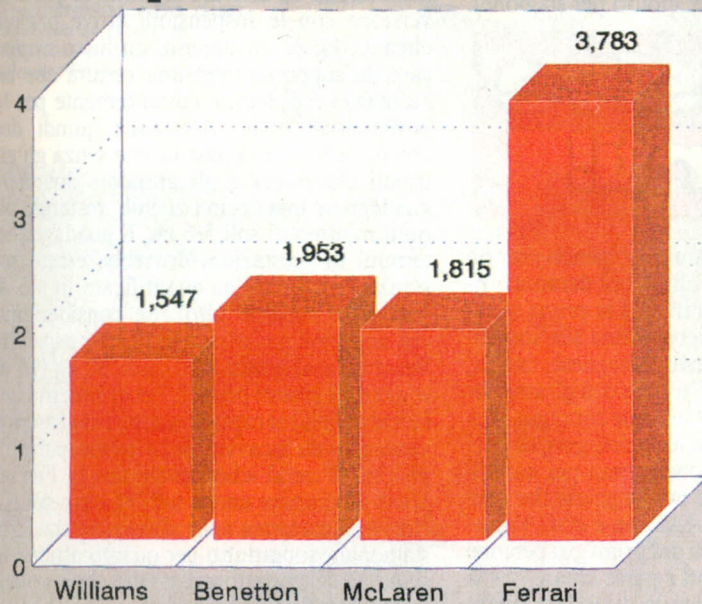
È arrivato a Maranello alla vigilia del Gp di Francia quando la Ferrari era una squadra nel caos più totale: una torre di Babele dell'automobilismo. L'ultimo che alzava la voce, imponeva la sua legge. E così un giorno comandava Barnard e quello dopo toccava a Postlethwaite, in un dualismo che non era solo personale. Si spiega il mancato sviluppo della F93A a livello di aerodinamica e telaio, mentre i tecnici si accapigliavano sul tipo di attive da montare sulla monoposto. Con l'arrivo del piccolo-



grande-uomo sono finiti i tiri alla fune fra le varie fazioni. Jean Todt non ha impiegato molto a incidere sul lavoro dei ferraristi. Non ha fatto rivoluzioni, ma sta cambiando tutto senza alzare la voce. Ha motivato gli uomini, gli ha dato obiettivi da raggiungere, tempi da rispettare (su questo aspetto Barnard fatica un po'...). Pian piano le mille forze che alla Ferrari andavano disperse nel nulla hanno cominciato a concentrarsi e concretizzarsi in un programma articolato, ben definito. Un programma che sta permettendo alle Rosse di risalire la china della competitività, una competitività che da tanto tempo mancava. Ha costretto il gruppo a un super-lavoro senza possibilità di tirare il fiato: ha rischiato di tirarsi addosso molte antipatie, ma ha tenuto duro. Ora arrivano i primi risultati e le prime soddisfazioni, e così anche la fatica si sente di meno. Il piano di avvicinamento alla vittoria prosegue senza soste: altri avrebbero volto lo sguardo al '94 dando ormai perso questo spicchio di stagione che manca. Non Todt che ha imposto la realizzazione di tre monoposti passive per il Giappone. Il lavoro alla lunga paga...



Che passo avanti in un anno



Anche le cifre evidenziano il salto di competitività fatto dalla Ferrari: rispetto ai tempi in prova spiccati l'anno scorso, le rosse sono le monoposto fra quelle dei top-team che hanno migliorato di più. Alesi, infatti, ha incrementato le sue prestazioni di 3,7 secondi; quasi il doppio rispetto alla Williams...

Jean tonic/2

Per venti giri Jean Alesi ha fatto rivivere il mito di Gilles Villeneuve: ricordate il Gp Spagna '81 quando il canadese riuscì a tenere dietro con la Ferrari anche piloti con vetture più competitive? La sua partenza è stata un vero capolavoro: è scattato dalla terza fila e mettendo anche due ruote quasi sull'erba, tutto all'esterno, ha imboccato la prima curva in testa: «Hakkinen era troppo impegnato a chiudere Prost contro il muretto — rivela Jean — e ho potuto sfruttare il fatto che in pole non ci fosse Hill. Se devo essere sincero è parso strano anche a me trovarmi subito davanti, ma mi sono reso conto che ero in grado di mantenere la posizione». — Come hai fatto a superare quattro piloti al via con una Ferrari che a inizio gara pesa molto di più delle altre monoposto top per la maggiore quantità di benzina che deve

imbarcare?

«Nessun segreto — prosegue — la partenza è in discesa, eppoi disponevo di un motore fantastico. Dimostrazione che le belle cose fatte vedere a Monza non sono state episodiche: la crescita della squadra è continua».

— Fino al pit-stop sei stato comodamente in testa (Senna ha rotto un motore nel tentativo di reggere il tuo passo).

«È vero, man mano che trascorrevano i giri prendevo sempre più consapevolezza di quello che facevo. Peccato che il secondo treno di gomme non fosse competitivo: è possibile che siano state rodiate male, erano dure che sembravano avessero 100 anni».

— Non avresti potuto lottare per la vittoria? «Non con quelle coperture, però se Hakkinen non mi avesse infastidito oltre misura dopo il pit stop, avrei potuto contrastare diversamente Schumacher. Dopo il secondo pit la F93A è tornata ad andare molto bene, ma avevo perso troppo terreno dai primi. Peccato, perché per come sono andate le cose mi spiace di non essere salito sul podio. Ho ancora due Gp per rifarmi...»

— Cosa intendi dire?

«Che la Ferrari ha ora il potenziale per puntare a una vittoria entro fine stagione».

Quella di Jean sembra una sparata sull'onda emotiva di una giornata che ha avuto momenti di intensa felicità, ma anche prima del Gp d'Italia aveva chiamato a raccolta il popolo ferrarista promettendo una gara di vertice. E non aveva affatto deluso le aspettative... «Non sto facendo delle sparate: la Ferrari sta facendo continui progressi a ogni gara. Questo è l'aspetto più importante: adesso gli altri ci devono guardare con rispetto». E se lo dice lui...

Cavalli sfrenati

Anche Ayrton Senna è rimasto positivamente sorpreso e non ne ha fatto mistero: «La Ferrari ora ha un motore incredibile, molto più potente del nostro. Adesso fanno davvero paura!». Non poteva esserci complimento migliore per l'équipe diretta dall'ingegner Lombardi che continua in maniera incessante lo sviluppo del V12 con testa a quattro valvole per cilindro denominato E3A. Anche in Portogallo sono stati portati dei propulsori ulteriormente modificati: rivisti i cornetti mobili di aspirazione e la curva di potenza. Al banco si era lavorato per abbassare leggermente il regime di rotazione massimo, per favorire una migliore erogazione della potenza ai bassi e ai medi regimi, dove peraltro il propulsore di Maranello paga ancora qualcosa alla migliore concorrenza: si è visto che Hakkinen poteva avvicinare Alesi solo e soltanto nei due curvoni di appoggio, mentre la F93A se lo scrolava di dosso sul dritto. In Giappone, invece,



rivedremo i propulsori stile Monza: oltre 770 cv a 15.500 giri con uno step 4 nello stadio evolutivo. Si dovrebbe insistere con la sperimentazione dell'albero con sette supporti di banco, più resistente alle sollecitazioni (è stato pensato in funzione dei regolamenti '94 che prevedono un contingente nel numero dei motori per stagione).

Passive avanti!

Se i test che si stanno svolgendo proprio in questi giorni all'Estoril daranno i risultati sperati, la Ferrari sarà la prima squadra fra i top-team a riconvertirsi alle sospensioni passive. La corsa portoghese, infatti, potrebbe essere stata l'ultima con gli attuatori, i computer e quant'altro ne consegue. Potrebbe sembrare anacronistico proprio nel momento in cui la concorrenza più qualificata «spara» le ultime novità prima che queste vengano bandite. Ma non è così. Vediamo perché. Intanto fin dai primi giri percorsi a Imola nei test privati è parso chiaro che la Ferrari passiva è in grado di andare subito

come l'attiva. Con una differenza: non ha problemi di affidabilità. Ovviamente non può essere solo questa la motivazione che ha spinto i tecnici a costruire tre scocche nuove alla conclusione della stagione, in un momento in cui anche il ricco budget della Ferrari non è più... illimitato. La F93A non è mai riuscita ad arrivare al limite di peso: la versione con le sospensioni attive pagava circa 15 kg di sovrappeso, un lusso troppo caro da sopportare per una vettura che ha l'ambizione di lottare costantemente per le posizioni del podio. A Suzuka, quindi, dovrebbe debuttare la passiva che senza gli attributi elettronici e gli attuatori dovrebbe guadagnare una decina di chili, restando oltre il minimo di soli 5/6 kg. Il guadagno in termini di prestazioni dovrebbe essere sostanziale (c'è chi l'ha quantificato in più di mezzo secondo al giro). Se consideriamo che nei primi giri di gara la Ferrari paga alla Benetton e alla McLaren circa 30 kg (15 di telaio e altrettanti per i 23 litri di benzina imbarcati di più) si capisce quale possa essere il vantaggio da ricavare nella prima parte di un Gp. Oltre al «dimagrimento» la Ferrari potrà far fruttare anche nel '94 l'esperienza che verrà maturata nelle ultime due trasferte stagionali, soprattutto per quanto attiene lo sviluppo del correttore d'assetto che regolerà l'altezza della F93A passiva.



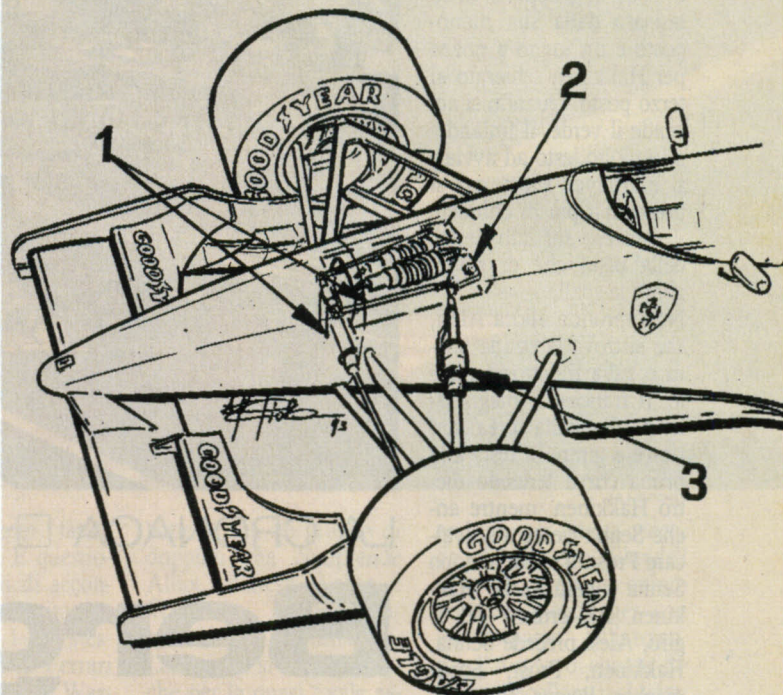
fotografieORSI

Tecnici della Ferrari al lavoro sulla F93A di Alesi, sopra. Todt, in basso, dialoga con il nuovo arrivato Bianchi. Foto ricordo, a lato: al centro c'è il capo meccanico Pagliarini, alla sua sinistra Boni e Milani, a destra Paterlini e Levrini



Sulla F93 con le barre c'è il correttore d'altezza

Mentre questo numero di As va nelle edicole, scenderà in pista la versione «passiva» della Ferrari F93A. È la stessa monoposto che ha già girato a Imola, dotata questa volta di un correttore di assetto elettronico (3) montato provvisoriamente in posizione esterna sul puntone, sia davanti che dietro. Il telaio è nuovo e modificato per ospitare le barre antirollio (1) che hanno dei lunghi tiranti per fissarsi ai bilancieri (2). Questi sono nella parte alta degli ammortizzatori.



F.1 94 a Natale

Mentre la squadra produce il massimo sforzo nello sviluppo della F. 93A anche negli ultimi due Gp stagionali, John Barnard sta lavorando duramente sulla monoposto del prossimo anno che dovrà riportare la Ferrari sugli scudi. A dispetto dei tempi lunghi del tecnico inglese, è intenzione di Jean Todt avere la nuova vettura nella settimana che va da Natale all'anno nuovo per iniziare al più presto i collaudi e lo sviluppo. Con l'abolizione dell'elettronica e il ritorno a soluzioni convenzionali sarà molto importante arrivare all'inizio della stagione mondiale con il maggior numero di informazioni possibili. E non è un caso che a Maranello vogliano disputare anche gli ultimi due Gp '93 con una vettura passiva in grado di dare importanti indirizzi al lavoro di sviluppo. Sembra scontato che la nuova Ferrari non avrà le sospensioni con il «cantilever», ma un sistema tradizionale dotato di correttore d'assetto. Le sorprese, invece, saranno di natura aerodinamica... ■

ESTORIL — Questa volta, la brutta sorpresa iniziale è per Hill la cui vettura rifiuta d'avviarsi sullo schieramento prima del giro di formazione per un problema al motorino d'avviamento. L'inglese riuscirà a partire ma deve dire addio alla pole position e schierarsi in coda al gruppo. Il buco lasciato dalla sua monoposto è un invito a nozze per Hakkinen schierato al terzo posto. Quando si accende il verde, il finlandese è molto lesto ad avviarsi e affianca Prost, ma si preoccupa più di chiudere il francese sul lato destro della pista che di sorvegliare le spalle.

Ne approfitta allora Alesi, che si trova la strada libera e sulla traiettoria ideale. Il francese è magistrale: partito dalla terza fila, riesce a girare in testa alla prima curva tenendo dietro Hakkinen, mentre anche Senna riesce a scavalcare Prost. Tre curve dopo Senna supera anche Hakkinen. Al termine del 1. giro, Alesi precede Senna, Hakkinen, Prost, Schumacher, Berger, Blundell, Patrese, Brundle e Wendlinger. Hill si è già sbarazzato di otto concorrenti, tra cui Katayama finito in testacoda, ed è 18. Alesi al comando si difende egregiamente e rimarrà in testa sino al momento del primo cambio gomme (la Ferrari aveva programmato due soste per il francese e una per Berger) al 20. giro. Al 10. giro, intanto, si è ritirato Naspetti col motore arrosto, proprio mentre Blundell supera Berger. Al 12. passaggio finisce nuovamente in testacoda Katayama, che si ritira. Al 14. giro, Hill supera Berger ed è 7. Tre tornate dopo, l'inglese è già in scia a Blundell. Alla 19. tornata, Alesi doppia Badoer, imitato a ruota da Senna. Appena superata la Lola, la McLaren lancia un inequivocabile segnale di fumo causato dal motore rotto. Da notare che Senna aveva preferito far



STACCATA. A Patrese è stata fatale una staccata al limite quando lottava con Warwick per la 6. posizione: il padovano ha tamponato l'inglese e i due sono finiti fuori

LEADER. Erano più di due anni che Alesi e la Ferrari non andavano al comando di un Gp. Il francese si è difeso bene da Senna e Hakkinen

CRASH. Hakkinen è andato fortissimo fin dalle prove, ma mentre era a caccia di Alesi è stato vittima di uno spettacolare incidente

INSEGUIMENTO. La battaglia serrata per il doppiaggio di Lehto ha permesso a Prost di portarsi a ridosso di Schumacher



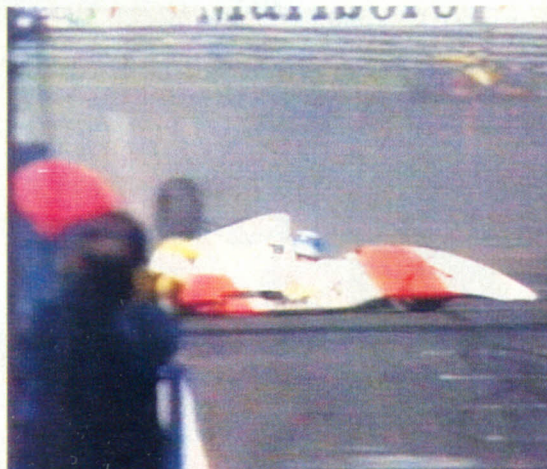
LA CRONACA □ DUE INCIDENTI DA BRIVIDO

Berger e Hakkinen che botte!

Il ferrarista si intraversa e taglia la pista all'uscita dai box mentre arrivano altri piloti che lo evitano per un soffio. Il finlandese sbatte mentre insegue Alesi

PAOLO BOMBARA

montare un Hb serie 7 e che questo dava già da qualche giro segni di un calo di potenza. Al passaggio seguente, rientrano ai box contemporaneamente Alesi ed Hakkinen. I meccanici della Ferrari effettuano il cambio gomme in 4'85, impiegano più o meno lo stesso tempo quelli della McLaren; infatti i due piloti escono ruota a ruota. Hakkinen tenta anche di approfittar-



ne per sorprendere Alesi, ma nonostante un paio di tentativi decisi non riesce a intimidire il francese, che si rende subito conto che il secondo treno di gomme non è molto competitivo (per un probabile cattivo rodaggio) e non riesce a spiccare tempi migliori di quelli realizzati con gomme vecchie. Al 21. giro, rientra ai box Schumacher il cui cambio gomme in sé è meno velo-



ALLSPORT

ce (5"31) ma l'operazione complessiva tra entrata ed uscita box è più rapida, visto che il tedesco riesce ad uscire dai box in terza posizione dietro a Prost e Hill, ma davanti ad Alesi. Alla 25. tornata cambia i pneumatici anche Patrese e al 29. si decidono infine anche Prost e Hill. Il francese che aveva in quel momento un vantaggio di 20" nei confronti di Hill effettua un cambio non troppo veloce ma soprattutto il suo rientro in azione è decisamente lento, così come quello di Hill, tant'è che Schumacher si ritrova al 30. giro al comando con 3"77 di vantaggio nei confronti di Prost, che precede Alesi, Hakkinen, Hill e Berger, che ancora non si è fermato ai box. Al 33. passaggio Hakkinen, che segue Alesi come un'ombra tocca leggermente il cordolo interno all'entrata della parabolica e poi, per effetto della distanza troppo ridotta da Alesi perde carico sulle ruote anteriori in uscita di curva finendo largo oltre il cordolo esterno e poi contro il guardrail. La sua McLaren rim-

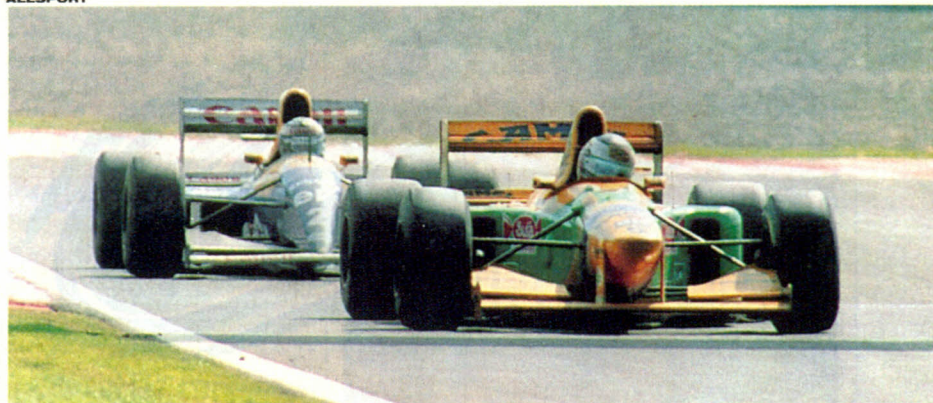
balza letteralmente dall'altra parte della pista dove urta violentemente il guardrail e rimane in posizione pericolosa senza che né intervenga la safety-car (per cosa è stata instaurata se non viene usata in simili casi?) né vengano esposte in modo adeguato le bandiere gialle. Alcuni concorrenti devono così evitare un improvviso ostacolo immobile. Non c'è tempo per riprendersi dall'emozione appena passata che un'altra forse più violenta scarica d'adrenalina agghiaccia le vene di tutti gli spettatori. Berger rientra ai box per effettuare il cambio gomme e quando riparte perde improvvisamente il controllo della vettura all'uscita della corsia box, quasi sicuramente per la foratura del pneumatico posteriore destro che urta un cordolo presente in quel punto. La Ferrari dell'austriaco attraversa come impazzita la pista, proprio sotto il naso di Warwick e Lehto che stanno soprappiungendo ad oltre 300 kmh. La dinamica e le velocità avrebbero reso un'eventuale collisione

quasi certamente fatale per l'austriaco. È questione di centesimi di secondo, e un nuovo miracolo risparmia la F. 1 e lo stesso Berger; così la Ferrari viene evitata sia da Warwick che da Lehto prima di schiantarsi contro le barriere di protezione, senza conseguenze per Berger. Sui detriti della F 93A fora Barrichello che deve rientrare ai box al termine del 36. giro. Al 41. passaggio compie un testacoda De Cesaris ma riesce a ripartire proprio sotto il naso di Prost. Schumacher è sempre al comando e accumula un vantaggio di 6" nei confronti di Prost, ma s'im-

batte poi in un gruppo di doppiati che comprende Alliot, Patrese, Lehto e Warwick. Malauguratamente per Schumacher, Lehto non si accorge (anche per la quasi totale assenza di bandiere blu) di quando il tedesco doppia Patrese con cui il finlandese stava lottando per l'8. posizione e credendo di difendersi ancora dagli attacchi della Benetton dell'italiano blocca per cinque giri Schumacher, che vede così svanire il vantaggio su Prost. Quando Lehto si rende conto dell'errore, cede il passo sia a Schumacher che a Prost. Il finlandese sarà poi punito con uno «stop

and go» per questa vicenda. Al 52. giro, Blundell tenta di carpire il quinto posto a Wendlinger con un sorpasso all'interno, ma l'austriaco chiude facendo decollare la Ligier. Alla 63. tornata Patrese tampona Warwick. Nel finale di gara, Schumacher non concede il minimo varco a Prost che non prende rischi e si accontenta di un secondo posto che vale per lui il quarto titolo iridato. Le ultime emozioni sono per la Lotus: al 62. giro finisce in testacoda e va fuori Herbert, e Lamy il giro successivo si ritrova nella stessa situazione contro un muro. ■

ALLSPORT



GP PORTOGAL

Sfortunato Hakkinen, ritiratosi.
Stessa sorte per Lamy, nonostante
il sostegno dei tifosi, sotto



Quattordicesima gara
del mondiale
di F.1

26 Settembre 1993

Circuito:

Estoril

Distanza:

71 giri
(308,850 km)

Organizzatore:

Automobil Club de
portugal

Direttore di

prova:

Roland
Bruynseraede

Partenza:

14,02

Spettatori:

55.000

Organizzazione:

6

Sicurezza:

5

Condizioni

atmosferiche:
venerdi sereno,
sabato sereno con
vento forte,
domenica bel
tempo



I PRIMATI

SUL GIRO IN PROVA

Nuovo

Damon Hill

(Williams Fw15C)

ha stabilito il nuovo record
con il tempo di 1'11"494
alla media di 219.039 kmh.

SUL GIRO IN GARA

Nuovo

Damon Hill

(Williams Fw15C)

percorrendo il suo 68. giro
in 1'14"859
alla media di 209.193 kmh.

SULLA DISTANZA

Nuovo

Michael Schumacher

(Benetton B193B)

percorrendo 71 giri
pari a km 308,850
in 1.32'46"309
alla media di 199.748 kmh.

IN 26 AL VIA

(fra parentesi la media)

1. FILA



0 Damon Hill
(Williams Fw15C)
1'11"494 (219,039)



2 Alain Prost
(Williams Fw15C)
1'11"683 (218,462)

2. FILA



7 Mika Hakkinen
(McLaren Mp4/8)
1'12"443 (216,170)



8 Ayrton Senna
(McLaren Mp4/8)
1'12"491 (216,027)

3. FILA



27 Jean Alesi
(Ferrari F93A)
1'13"101 (214,224)



5 Michael Schumacher
(Benetton B193B)
1'13"403 (213,343)

4. FILA



6 Riccardo Patrese
(Benetton B193B)
1'13"863 (212,014)



28 Gerhard Berger
(Ferrari F93A)
1'13"933 (211,813)

5. FILA



9 Derek Warwick
(Footwork Fa14)
1'14"388 (210,518)



26 Mark Blundell
(Ligier Js39)
1'14"577 (209,984)

6. FILA



25 Martin Brundle
(Ligier Js39)
1'14"708 (209,616)



30 J.J. Lehto
(Sauber C12)
1'14"833 (209,266)

7. FILA



29 Karl Wendlinger
(Sauber C12)
1'15"016 (208,755)



12 Johnny Herbert
(Lotus 107B)
1'15"183 (208,292)

8. FILA



14 Rubens Barrichello
(Jordan 193)
1'15"433 (207,601)



10 Aguri Suzuki
(Footwork Fa14)
1'15"491 (207,442)

9. FILA



4 Andrea De Cesaris
(Tyrrell 021)
1'15"904 (206,313)



11 Pedro Lamy
(Lotus 107B)
1'15"920 (206,270)

10. FILA



24 Pierluigi Martini
(Minardi M193)
1'15"942 (206,210)



19 Philippe Alliot
(Larrousse Lh93)
1'16"144 (205,663)

11. FILA



3 Ukyo Katayama
(Tyrrell 021)
1'16"186 (205,550)



20 Erik Comas
(Larrousse Lh93)
1'16"417 (204,928)

12. FILA



15 Emanuele Naspetti
(Jordan 193)
1'16"566 (204,529)



23 Christian Fittipaldi
(Minardi M193)
1'16"651 (204,303)

13. FILA



21 Michele Alboreto
(Lola Bms T93/30)
1'17"118 (203,065)



22 Luca Badoer
(Lola Bms T93/30)
1'17"739 (201,443)



Estoril
m. 4350



PHOTO 4

L'ALTALENA

COSI' DOPO 10 GIRI

1. **Alesi** in 1321'244 (195,446); 2. Senna a 0'732; 3. Hakkinen a 1'393; 4. Prost a 1'929; 5. Schumacher a 2'547; 6. Berger a 12'272; 7. Blundell a 12'612; 8. Patrese a 13'581; 9. Brundelle a 14'266; 10. Hill a 15'528; 11. Wendlinger a 18'483; 12. Warwick a 20'665; 13. Lehto a 21'673; 14. Herbert a 23'196; 15. Barrichello a 24'214; 16. Lamy a 25'355; 17. De Cesaris a 30'402; 18. Suzuki a 31'463; 19. Alliot a 34'711; 20. Martini a 35'226; 21. Comas a 38'937; 22. Katayama a 39'338; 23. Badoer a 45'912; 24. Fittipaldi a 49'922; 25. Alboreto a 51'714.

COSI' DOPO 20 GIRI

1. **Prost** in 2633'627 (196,533); 2. Schumacher a 0'550; 3. Alesi a 4'572; 4. Hakkinen a 6'394; 5. Hill a 12'296; 6. Blundell a 16'271; 7. Berger a 24'406; 8. Patrese a 24'699; 9. Wendlinger a 26'685; 10. Warwick a 30'561; 11. Lehto a 32'402; 12. Herbert a 35'737; 13. Barrichello a 37'148; 14. Lamy a 38'530; 15. Brundelle a 47'526; 16. De Cesaris a 50'527; 17. Suzuki a 51'338; 18. Alliot a 54'438; 19. Martini a 55'100; 20. Comas a 1'09'293; 21. Fittipaldi a 1'09'580; 22. Badoer a 1 giro; 23. Alboreto a 1 giro.

COSI' DOPO 30 GIRI

1. **Schumacher** in 3954'975 (196,161); 2. Prost a 3'793; 3. Alesi a 5'802; 4. Hakkinen a 6'161; 5. Hill a 7'215; 6. Berger a 23'647; 7. Blundell a 30'931; 8. Brundelle a 38'038; 9. Patrese a 38'281; 10. Lamy a 44'192; 11. Wendlinger a 44'712; 12. Warwick a 50'414; 13. Lehto a 50'907; 14. Herbert a 59'669; 15. Martini a 1'03'083; 16. Barrichello a 1'03'708; 17. Fittipaldi a 1'17'267; 18. De Cesaris a 1'18'355; 19. Alliot a 1 giro; 20. Badoer a 1 giro; 21. Alboreto a 1 giro; 22. Comas a 1 giro; 23. Suzuki a 3 giri.

COSI' DOPO 40 GIRI

1. **Schumacher** in 5253' 62 (197,412); 2. Prost a 7'448; 3. Alesi a 16'538; 4. Hill a 30'422; 5. Blundell a 45'995; 6. Wendlinger a 56'151; 7. Warwick a 1'08'876; 8. Lehto a 1'09'338; 9. Patrese a 1'09'604; 10. Brundelle a 1'10'218; 11. Herbert a 1 giro; 12. Martini a 1 giro; 13. Lamy a 1 giro; 14. De Cesaris a 1 giro; 15. Fittipaldi a 1 giro; 16. Alliot a 1 giro; 17. Comas a 1 giro; 18. Badoer a 2 giri; 19. Barrichello a 2 giri.

COSI' DOPO 50 GIRI

1. **Schumacher** in 1.0553'967 (198,029); 2. Prost a 0'519; 3. Hill a 15'174; 4. Alesi a 39'637; 5. Wendlinger a 56'581; 6. Blundell a 56'956; 7. Warwick a 1'17'692; 8. Lehto a 1 giro; 9. Patrese a 1 giro; 10. Brundelle a 1 giro; 11. Herbert a 1 giro; 12. Martini a 1 giro; 13. Lamy a 1 giro; 14. Fittipaldi a 1 giro; 15. Alliot a 1 giro; 16. Comas a 2 giri; 17. De Cesaris a 2 giri; 18. Badoer a 2 giri; 19. Barrichello a 2 giri.

COSI' DOPO 60 GIRI

1. **Schumacher** in 1.1842'260 (198,973); 2. Prost a 0'538; 3. Hill a 13'039; 4. Alesi a 45'254; 5. Wendlinger a 1 giro; 6. Warwick a 1 giro; 7. Patrese a 1 giro; 8. Brundelle a 1 giro; 9. Herbert a 1 giro; 10. Lehto a 1 giro; 11. Martini a 1 giro; 12. Lamy a 1 giro; 13. Fittipaldi a 1 giro; 14. Alliot a 2 giri; 15. Comas a 2 giri; 16. De Cesaris a 2 giri; 17. Barrichello a 2 giri; 18. Badoer a 3 giri.

COSI' DOPO 70 GIRI

1. **Schumacher** in 1.3129'339 (199,696); 2. Prost a 0'562; 3. Hill a 5'881; 4. Alesi a 1'04'296; 5. Wendlinger a 1 giro; 6. Brundelle a 1 giro; 7. Lehto a 2 giri; 8. Martini a 2 giri; 9. Fittipaldi a 2 giri; 10. Alliot a 2 giri; 11. Comas a 3 giri; 12. De Cesaris a 3 giri; 13. Barrichello a 3 giri; 14. Badoer a 3 giri; 15. Warwick a 7 giri; 16. Patrese a 7 giri.

COSI' AL TRAGUARDO

PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Michael Schumacher	Benetton B193B	71	1.32'46"309	199.748	
2. Alain Prost	Williams Fw15C	71	1.32'47"291	199.713	0"982
3. Damon Hill	Williams Fw15C	71	1.32'54"515	199.454	8"206
4. Jean Alesi	Ferrari F93A	71	1.33'53"914	197.351	1'07"605
5. Karl Wendlinger	Sauber C12	70	1.33'31"475	195.350	1 GIRO
6. Martin Brundle	Ligier Js39	70	1.33'31"790	195.339	1 GIRO
7. J.J. Lehto	Sauber C12	69	1.32'49"017	194.027	2 GIRI
8. Pierluigi Martini	Minardi M193	69	1.32'58"249	193.706	2 GIRI
9. Christian Fittipaldi	Minardi M193	69	1.33'14"360	193.148	2 GIRI
10. Philippe Alliot	Larrousse Lh93	69	1.33'48"804	191.966	2 GIRI
11. Erik Comas	Larrousse Lh93	68	1.32'54"178	191.038	3 GIRI
12. Andrea De Cesaris	Tyrrell 021	68	1.33'01"497	190.788	3 GIRI
13. Rubens Barrichello	Jordan 193	68	1.33'12"974	190.396	3 GIRI
14. Luca Badoer	Lola Bms T93/30	68	1.34'12"212	188.401	3 GIRI
15. Derek Warwick	Footwork Fa14	63	1.24'20"013	194.976	8 GIRI
16. Riccardo Patrese	Benetton B193B	63	1.24'20"464	194.958	8 GIRI

I RITIRATI

PILOTA	VEETTURA	GIRI	CAUSA	POSIZIONE
Emanuele Naspetti	Jordan 193	8	Motore	24.
Ukyo Katayama	Tyrrell 021	12	Uscita di pista	22.
Ayrton Senna	McLaren Mp4/8	19	Motore	2.
Aguri Suzuki	Footwork Fa14	27	Cambio	22.
Mika Hakkinen	McLaren Mp4/8	32	Incidente	4.
Gerhard Berger	Ferrari F93A	35	Incidente	7.
Michele Alboreto	Lola Bms T93/30	38	Differenziale	19.
Mark Blundell	Ligier Js39	51	Incidente	6.
Johnny Herbert	Lotus 107B	60	Testacoda	9.
Pedro Lamy	Lotus 107B	61	Testacoda	11.

CLASSIFICA DOPO LA QUATTORDICESIMA GARA

	SUDAFRICA 14/3	BRASILE 28/3	EUROPA 11/4	SAN MARINO 25/4	SPAGNA 9/5	MONACO 23/5	CANADA 13/6	FRANCIA 4/7	G. BRETAGNA 11/7	GERMANIA 25/7	UNGHERIA 15/8	BELGIO 29/8	ITALIA 12/9	PORTOGALLO 26/9	GIAPPONE 24/10	AUSTRALIA 7/11	TOTALE PUNTI
1. Prost	10	-	4	10	10	3	10	10	10	10	-	4	-	6			87
2. Hill	-	6	6	-	-	6	4	6	-	-	10	10	10	4			62
3. Senna	6	10	10	-	6	10	-	3	2	3	-	3	-	-			53
4. Schumacher	-	4	-	6	4	-	6	4	6	6	-	6	-	10			52
5. Patrese	-	-	2	-	3	-	-	-	-	4	2	6	1	2	-		20
6. Alesi	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	6	3		13
7. Brundle	-	-	-	4	-	1	2	2	-	-	2	-	-	1	-		12
8. Herbert	-	3	3	-	-	-	-	-	3	-	-	2	-	-	-		11
9. Blundell	4	2	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-		10
Berger	1	-	-	-	1	-	3	-	-	1	4	-	-	-	-		10
11. Wendlinger	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	3	2			7
Andretti	-	-	-	-	2	-	-	1	-	-	-	-	4	-			7
13. Fittipaldi	3	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-			5
Lehto	2	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			5
15. Warwick	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	3	-	-	-			4
16. Alliot	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			2
Barbazza	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			2
18. Comas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-			1
Zanardi	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			1

N.B. Prost è campione del mondo

MONDIALE COSTRUTTORI

1. Williams	10	6	10	10	10	9	14	16	10	10	10	10	14	10	10		149
2. Benetton	-	4	2	6	7	-	6	4	10	8	6	7	2	10			72
3. McLaren	6	10	10	-	8	10	-	4	2	3	-	3	4	-			60
4. Ferrari	1	-	-	1	4	3	-	1	4	-	4	-	6	3			23
5. Ligier	4	2	-	4	-	1	2	2	-	4	2	-	-	1			22
6. Lotus	-	4	3	-	-	-	-	-	3	-	-	2	-	-			12
7. Sauber	2	-	-	3	-	-	1	-	-	-	1	-	3	2			12
8. Minardi	3	-	1	1	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-			7
9. Footwork	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	3	-	-	-			4
10. Larrousse	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-			3

I GIRI PIU' VELOCI

PILOTA (VEETTURA)	GIRO	TEMPO	MEDIA KM/H
Hill (Williams Fw15C)	68	1'14"859	209.193
Prost (Williams Fw15C)	45	1'15"780	206.651
Schumacher (Benetton B193B)	56	1'16"201	205.509
Blundell (Ligier Js39)	47	1'16"793	203.925
Alesi (Ferrari F93A)	51	1'16"806	203.890
Barrichello (Jordan 193)	39	1'17"114	203.076
Patrese (Benetton B193B)	32	1'17"340	202.483
Brundle (Ligier Js39)	40	1'17"638	201.705
Wendlinger (Sauber C12)	40	1'17"694	201.560
Lamy (Lotus 107B)	59	1'17"758	201.394
Hakkinen (McLaren Mp4/8)	31	1'17"992	200.790
Lehto (Sauber C12)	47	1'18"069	200.592
Warwick (Footwork Fa14)	60	1'18"134	200.425
De Cesaris (Tyrrell 021)	53	1'18"290	200.026
Senna (McLaren Mp4/8)	17	1'18"365	199.834
Fittipaldi (Minardi M193)	68	1'18"581	199.285
Alliot (Larrousse Lh93)	42	1'18"769	198.809
Martini (Minardi M193)	53	1'18"806	198.716
Herbert (Lotus 107B)	31	1'18"961	198.326
Comas (Larrousse Lh93)	43	1'19"014	198.193
Berger (Ferrari F93A)	31	1'19"568	196.813
Badoer (Lola Bms T93/30)	49	1'19"602	196.729
Suzuki (Footwork Fa14)	22	1'20"446	194.665
Alboreto (Lola Bms T93/30)	38	1'21"270	192.691
Katayama (Tyrrell 021)	5	1'21"563	191.999
Naspetti (Jordan 193)	4	1'22"756	189.231



AMADUZZI

**VELOCITÀ
IN PROVA**

venerdì

N.	PILOTA	KM/H
2	Prost	300.580
0	Hill	300.080
28	Berger	299.170
27	Alesi	296.620
9	Warwick	296.540
10	Suzuki	295.810
8	Senna	295.570
30	Lehto	295.490
25	Brundle	295.160
5	Schumacher	294.920
6	Patrese	294.520
26	Blundell	294.440
7	Hakkinen	294.280
14	Barrichello	294.120
3	Katayama	293.480
15	Naspetti	293.000
29	Wendlinger	292.760
19	Alliot	292.520
20	Comas	291.340
4	DeCesaris	290.710
21	Alboreto	287.770
23	Fittipaldi	287.160
22	Badoer	286.320
24	Martini	286.020
11	Lamy	285.710
12	Herbert	285.190

Sabato

N.	PILOTA	KM/H
2	Prost	297.270
0	Hill	291.110
6	Patrese	289.390
8	Senna	288.620
28	Berger	287.690
3	Katayama	287.230
27	Alesi	287.160
9	Warwick	287.010
7	Hakkinen	286.930
10	Suzuki	285.640
26	Blundell	285.560
5	Schumacher	284.440
4	DeCesaris	284.140
30	Lehto	283.910
29	Wendlinger	283.690
14	Barrichello	283.320
25	Brundle	283.090
15	Naspetti	282.650
19	Alliot	282.130
12	Herbert	281.760
21	Alboreto	281.690
20	Comas	280.160
22	Badoer	278.850
11	Lamy	278.420
23	Fittipaldi	275.440
24	Martini	274.950

Domenica

N.	PILOTA	KM/H
0	Hill	285.710
6	Patrese	285.710
2	Prost	285.490
10	Suzuki	284.960
29	Wendlinger	283.910
5	Schumacher	283.170
27	Alesi	283.090
7	Hakkinen	282.130
28	Berger	281.540
30	Lehto	281.320
26	Blundell	280.370
8	Senna	279.500
14	Barrichello	279.070
3	Katayama	278.930
9	Warwick	278.850
19	Alliot	278.640
20	Comas	278.210
25	Brundle	278.140
12	Herbert	277.630
15	Naspetti	277.630
4	DeCesaris	276.210
22	Badoer	276.000
11	Lamy	272.660
21	Alboreto	272.520
24	Martini	268.060
23	Fittipaldi	267.790



foto:grafieORSI



Scene di un sabato portoghese: sopra l'incidente di Aguri Suzuki con la Footwork mal ... parcheggiata. A destra, Alain Prost si allontana dalla sua vettura dopo l'uscita di strada. Il francese, poi, con la vettura di Hill non riuscirà a migliorarsi. A sinistra la Williams posa al gran completo per una foto di rito: lo staff sente vicino l'enplein di titoli

TUTTI I TEMPI DELLE PROVE

	PILOTA	VETTURA	MOTORE	GOMME	VENERDI		SABATO		DOMENICA
					I	II	III	IV	WARM UP
0	Hill	Williams Fw15C	Renault V10	Goodyear	1'14"175	-	1'13"465	1'11"494	1'15"773
2	Prost	Williams Fw15C	Renault V10	Goodyear	1'13"040	1'11"683	1'12"445	1'12"762	1'16"014
7	Hakkinen	McLaren Mp4/8	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'13"857	1'12"956	1'13"817	1'12"443	1'16"769
8	Senna	McLaren Mp4/8	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'13"868	1'12"954	1'13"434	1'12"491	1'16"493
27	Alesi	Ferrari F93A	Ferrari V12	Goodyear	1'17"088	1'13"682	1'14"448	1'13"101	1'17"773
5	Schumacher	Benetton B193B	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'14"741	1'13"403	1'14"542	1'14"135	1'17"750
6	Patrese	Benetton B193B	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'15"154	1'14"206	1'14"755	1'13"863	1'17"682
28	Berger	Ferrari F93A	Ferrari V12	Goodyear	1'15"427	1'14"159	1'14"885	1'13"933	1'16"792
9	Warwick	Footwork Fa14	Mugen V10	Goodyear	1'15"836	1'15"200	1'14"788	1'14"388	1'17"989
26	Blundell	Ligier Js39	Renault V10	Goodyear	1'15"289	1'14"591	1'15"695	1'14"577	1'17"585
25	Brundle	Ligier Js39	Renault V10	Goodyear	1'15"980	1'14"779	1'15"263	1'14"708	1'17"726
30	Lehto	Sauber C12	Ilmor V10	Goodyear	1'16"292	1'14"978	1'15"487	1'14"833	1'16"760
29	Wendlinger	Sauber C12	Ilmor V10	Goodyear	1'16"513	1'15"016	1'15"435	1'15"070	1'16"988
12	Herbert	Lotus 107B	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'17"261	1'15"831	1'15"771	1'15"183	1'16"739
14	Barrichello	Jordan 193	Hart V10	Goodyear	1'16"092	1'15"479	1'15"461	1'15"433	1'18"152
10	Suzuki	Footwork Fa14	Mugen V10	Goodyear	1'17"814	1'15"968	1'15"691	1'15"491	1'17"474
4	De Cesaris	Tyrrell 021	Yamaha V10	Goodyear	1'16"977	1'16"072	1'15"841	1'15"904	1'18"686
11	Lamy	Lotus 107B	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'17"871	1'17"198	1'16"413	1'15"920	1'19"378
24	Martini	Minardi M193	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'16"294	1'15"942	1'17"126	1'16"323	1'18"906
19	Alliot	Larrousse Lh93	Lamborghini V12	Goodyear	1'17"894	1'16"777	1'17"956	1'16"144	1'18"821
3	Katayama	Tyrrell 021	Yamaha V10	Goodyear	1'17"223	1'16"655	1'16"320	1'16"186	1'18"671
20	Comas	Larrousse Lh93	Lamborghini V12	Goodyear	1'17"467	1'16"417	-	1'16"998	1'19"248
15	Naspetti	Jordan 193	Hart V10	Goodyear	1'17"720	1'17"845	1'17"321	1'16"566	1'20"397
23	Fittipaldi	Minardi M193	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'17"440	1'16"651	1'17"525	1'16"864	1'20"564
21	Alboreto	Lola Bms T93/30	Ferrari V12	Goodyear	1'18"596	1'17"778	1'17"504	1'17"118	1'20"833
22	Badoer	Lola Bms T93/30	Ferrari V12	Goodyear	1'19"051	1'19"064	1'18"029	1'17"739	1'21"720

■ **PROST.** Alain Prost, nato a Lorette il 24/2/1955, si è laureato per la 4. volta campione del mondo dopo i successi del 1985 e del 1986 con la McLaren Porsche e del 1989 con la McLaren Honda; ora è preceduto per numero di allori soltanto da Juan Manuel Fangio, titolare di 5 corone mondiali. Il francese ha conquistato 4 titoli in 13 annate di gare mentre l'argentino ha vinto i 5 campionati in 8 annate. Ad Alain Prost, ormai deciso al ritiro, vanno i primati assoluti per numero di vittorie (51 contro le 39 di Ayrton Senna), di punti ottenuti (786,5 contro i 594 di Senna) e di giri veloci in gara (40 contro i 30 di Nigel Mansell). La Williams ha portato per la 5. volta un suo pilota al titolo mondiale dopo Alan Jones nel 1980, Keke Rosberg nel 1982, Nelson Piquet nel 1987 e Nigel Mansell nel 1992. A 2 gare dal termine Prost è in testa alla graduatoria parziale con 6,21 punti/presenza di media e la Williams è prima tra i costruttori con 5,32 punti/partecipazione di media.

■ **SCHUMACHER.** Se lo scorso anno, per la vittoria in Belgio, Michael Schumacher ha avuto l'onore di un franco-bollo, per questo successo nel 13. Gp del Portogallo il tedesco si meriterebbe addirittura l'emissione di una intera serie per l'autorevolezza dimostrata. Il tedesco ha ora 2 vittorie in 36 presenze; la Benetton è arrivata a 7 successi e i motori Ford a 164 sono alla prima vittoria in Portogallo.

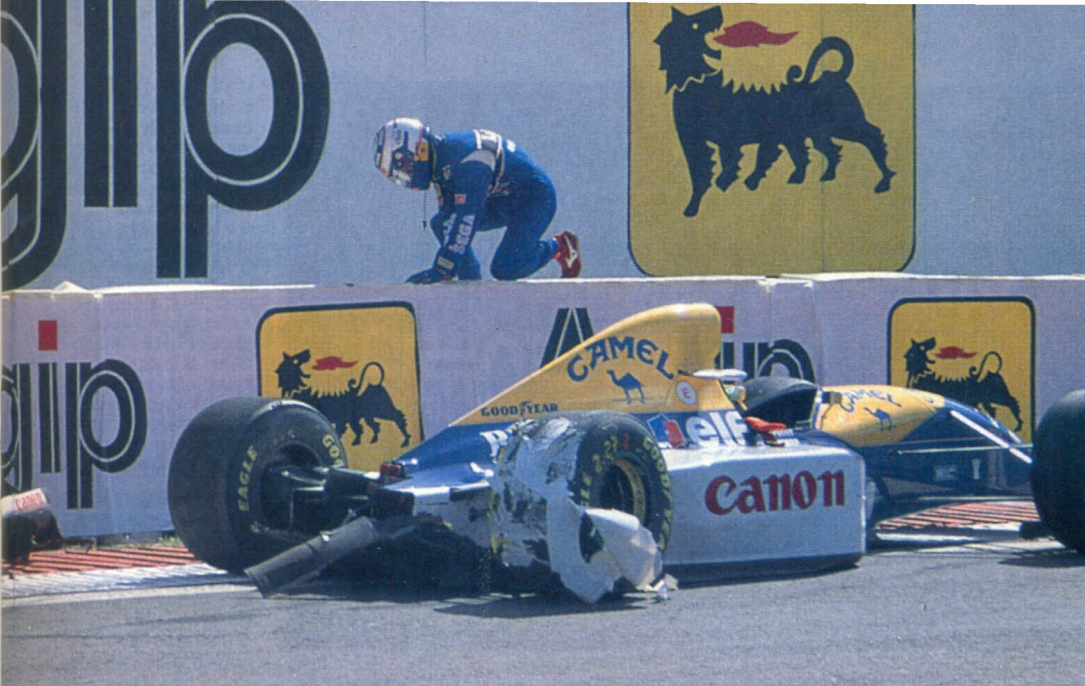
■ **ALESÌ.** Jean Alesi è stato a lungo in testa nelle fasi iniziali della gara: era dal Gp del Belgio del 1991 che una Ferrari non si trovava più al comando. Anche allora il pilota era Alesi, primo dal 22. al 30. dei 44 giri in programma.

■ **DEBUTTI.** Debutto stagionale per Emanuele Naspetti, che conta ora 6 presenze, e Mika Hakkinen arrivato a 30. Da rilevare che nelle qualifiche per i primi 13 Gp della stagione Senna aveva distaccato il compagno Michael Andretti di 288/1000 di secondo per chilometro mentre all'Estoril il finlandese è stato davanti al brasiliano. Era da 27 Gp che un compagno di squadra non partiva davanti a Senna: nel 1992 in Messico l'impresa era riuscita a Gerhard Berger.

■ **GP EUROPEI.** Il gran premio del Portogallo ha concluso il ciclo delle 11 corse europee comprese nel calendario mondiale 1993. Se fosse stato in palio, anche il titolo continentale sarebbe stato vinto da Prost con 67 punti, davanti a Damon Hill (52) e Schumacher (42).

■ **HILL.** I giri veloci in prova e in corsa sono andati a Damon Hill, che in 16 presenze conta ora 2 pole position e 3 giri veloci; il britannico è anche salito sul podio per la 9. volta, contro le 104 del primatista Prost e le 17 di Schumacher.

a cura di **MAURO MORI**



COLOMBO

AUTO SPRI NT

la nostra classifica

	SUDAFRICA 14/3	BRASILE 28/3	EUROPA 11/4	SAN MARINO 25/4	SPAGNA 9/5	MONACO 23/5	CANADA 13/6	FRANCIA 4/7	G. BRETAGNA 11/7	GERMANIA 25/7	UNGHERIA 15/8	BELGIO 29/8	ITALIA 12/9	PORTOGALLO 26/9	GIAPPONE 24/10	AUSTRALIA 7/11	TOTALE PUNTI
1. Prost	22	1	11	22	21	10	21	20	21	21	2	12	-	14			198
2. Schumacher	-	11	-	14	11	-	15	11	14	15	-	14	-	20			125
3. Hill	-	14	14	-	-	14	10	15	1	-	20	21	-	12			121
Senna	14	20	21	-	14	20	-	8	6	8	-	8	-	-			119
5. Patrese	-	-	6	-	8	-	-	1	10	6	14	5	-	-			50
6. Brundle	-	-	-	10	-	5	6	6	-	3	6	4	-	5			45
7. Blundell	10	6	-	-	4	-	-	-	4	10	4	-	-	-			38
8. Herbert	-	8	8	3	-	-	1	-	8	1	-	6	-	-			35
9. Berger	5	-	-	-	5	-	8	-	-	5	10	1	-	-			34
10. Fittipaldi	8	-	4	-	3	6	2	3	-	-	-	-	-	2			28
11. Alesi	-	3	-	-	-	10	-	-	2	4	-	-	-	8			27
Lehto	6	-	-	8	-	-	4	-	3	-	-	2	-	4			27
13. Warwick	4	2	-	-	-	-	-	-	5	-	8	-	-	-			19
14. Wendlinger	-	-	-	-	-	-	5	-	-	2	5	-	-	6			18
15. Andretti	-	-	-	-	6	3	-	5	-	-	-	3	-	-			17
16. Alliot	-	4	-	6	-	-	-	2	-	-	3	-	-	1			16
17. Zanardi	-	5	3	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-			12
18. Barbazza	-	-	5	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			10
19. Comas	-	1	2	-	2	-	3	-	-	-	-	-	-	-			8
Barrichello	-	-	1	-	-	2	-	4	1	-	-	-	-	-			8
21. Badoer	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			4
22. Martini	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3			3
Suzuki	-	-	-	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-			3
24. Boutsen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-			2
25. De Cesaris, Katayama e Hakkinen punti 1.																	

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

box

■ **ALESÌ.** Jean Alesi ha concluso un accordo con Mario Myakawa, della società Compact di Torino, che gestirà d'ora in poi le relazioni tra il pilota francese e i suoi sponsor, in collaborazione con José Alesi, fratello maggiore del pilota. Mario Myakawa è molto conosciuto dagli addetti ai lavori della F.1 perché dirige dal 1989 l'attività della Casa nipponica di caschi Shoei (con cui corre, tra gli altri, Alesi). Alesi ha voluto concludere quest'accordo per la gestione delle sponsorizzazioni anche perché, in virtù della sua sempre crescente popolarità, sono sempre più numerose le aziende interessate a legare il proprio marchio al pilota francese.

■ **SVISTA.** Prima o poi doveva succedere. Da quando è stata introdotta a inizio anno la regola del numero massimo di giri consentiti a ogni pilota nelle sessioni di prove ufficiali (23 in quelle libere, 12 in quelle di qualificazione) ci si aspettava che prima o poi qualcuno commettesse il faticoso giro di troppo. È successo all'inesperato Lamy, che il venerdì mattina ha percorso 24 giri nelle libere. Buon per lui che si è sbagliato nelle prove libere, perché così ha solo dovuto sottrarre una tornata da quelle di qualificazione. Se si fosse sbagliato nel turno pomeridiano, tutti i tempi di Lamy sarebbero stati annullati.

■ **VIPERA.** A Monza furono alcuni commissari di percorso a scovare una serpe vicino al guardrail della variante della Roggia. All'Estoril invece una vipera ha scorrazzato indisturbata per qualche minuto sul selciato di fronte alla sala stampa. A un certo punto è anche sembrato che volesse entrarvi. Poi ci ha ripensato...

■ **TIVÙ.** Per una volta la Fininvest ha contraddetto ai suoi principi di non invitare ospiti in cabina di telecronaca. L'eccezione alla regola è stato Flavio Briatore, che ha commentato con Andrea De Adamich il turno decisivo di qualificazione. Non si può certo dire che la presenza dell'amministratore delegato della Benetton Formula abbia portato fortuna ai suoi piloti, usciti entrambi di pista e inquadri dalle telecamere.

■ **INCIDENTE.** Un brutto incidente si è verificato nelle prove di qualificazione della gara di F. Ford disputata a contorno del Gran Premio. Le monoposto di due piloti locali, Nelson Basto e Fernando Catela, si sono scontrate violentemente in pieno rettilineo. Entrambi i piloti sono stati ricoverati all'Ospedale Sao Francisco Xavier con trauma cranico.

■ **MARELLI.** La Magneti Marelli amplia sempre più il suo raggio d'azione in F.1, dove fornisce già la sua elettronica a Ferrari e Renault e dove è destinata a continuare con la Peugeot una collaborazione esistente da anni. Ora, la casa italiana è sul punto di accordarsi anche con la Hart e tratta inoltre con la Yamaha, che ora con l'arrivo di Postlethwaite alla Tyrrell potrebbe avere precisi ragguagli circa l'efficienza dei sistemi Marelli.



COLOMBO

E POI? Emanuele Naspetti si è appena calato nella Jordan ma non sa se tornerà al volante della vettura irlandese

BOX. È facile distrarsi nei box della F.1. Sarà per questo che Schumacher e Patrese erano molto impegnati

COLORE. Lisbona offre molte attrazioni. Compreso... un tram chiamato desiderio

IRVINE SAREBBE IL SESTO PILOTA JORDAN

Affittasi monoposto

Continua il valzer dei piloti in questo finale di stagione, con Eddie Jordan nel ruolo di direttore d'orchestra. Dopo aver già avvicinato quest'anno tre piloti sulla seconda vettura (Capelli per le prime due gare, poi Boutsen, quindi Apicella a Monza), Jordan ha infine permesso in Portogallo anche al collaudatore del team Emanuele Naspetti di disputare almeno una corsa. Il ritorno dell'anconetano è infatti per ora limitato al solo Gp portoghese. Per le ultime due gare la squadra irlandese tratta con lo stesso Naspetti, ma soprattutto con Eddie Irvine e anche con Apicella. Irvine è il più probabile candidato a disputare l'ultima gara, tanto è vero che la Jordan ha previsto di farlo provare nell'ambito dei tre giorni di test di questa settimana all'Estoril. Resta il fatto che per ingaggiarlo, Jordan dovrà ottenere una deroga da parte della Fisa in quanto il regolamento autorizza un cambio di pilota su una vettura ed un massimo di tre sull'altra, e non quattro su una sola. Jordan tenterà probabilmente di invocare la

causa di forza maggiore per la sostituzione di Boutsen, ufficialmente ritiratosi dalle corse di F. 1. È certa invece la sostituzione, motivata solo da ragioni economiche, di Alliot alla Larrousse per le ultime gare. Philippe cede il suo volante al giapponese Toshio Suzuki. Alliot dovrebbe comunque essere confermato dalla squadra per il '94. D'altra parte, anche la Footwork approfitterà delle prove in programma questa

settimana all'Estoril per vagliare alcuni giovani interessanti: il brasiliano Gil de Ferran, che corre attualmente in F. 3000 con la squadra di Paul Stewart, l'olandese Jos Verstappen, neolaureato campione tedesco, Christian Fittipaldi. Il brasiliano ha avuto l'autorizzazione da Minardi. Paul Stewart, infine, proverà nuovamente la vettura la prossima settimana a Silverstone.

PER IL 10 CILINDRI DEL 1994

Sasol e Hart in collaborazione

Brian Hart ha già pianificato la realizzazione di una nuova versione del suo 10 cilindri, che anche nel 1994 equipaggerà la Jordan. È prevista una ulteriore diminuzione delle dimensioni del propulsore. Un importante lavoro sarà svolto, e qui sta la cosa più interessante, anche relativamente alle camere di scoppio. Lo sviluppo avverrà in stretta collaborazione con la Sasol, che si è impegnata a mettere a punto direttamente uno specifico carburante per questo propulsore di F.1. Il tecnico inglese ha poi preso contatti con la Marelli e con ogni probabilità nella prossima stagione utilizzerà le centraline della Casa italiana per la gestione del suo motore. La riduzione delle revisioni necessarie nel corso di una stagione, imposta dal nuovo regolamento che fissa in 64 il numero massimo dei motori utilizzabili nell'arco di un campionato (contro gli 80-90 attuali), darà ad Hart la possibilità di investire maggiori risorse nella ricerca e nello sviluppo.

PER IL PROSSIMO ANNO

In arrivo Argentina e «Giap 2»

Continuano le grandi manovre volte a definire i Gp nei quali si articolerà il prossimo campionato del mondo. Lo stesso Ecclestone ha ammesso che l'attuale calendario è destinato a subire delle modifiche. In linea di massima, quelli che appaiono in discussione sono i Gp del Sudafrica e di Europa a Donington. Favoriti a sostituirli sono il redivivo Gp di Argentina e l'inedito «Giappone 2», ovvero una seconda gara in terra nipponica, a inizio stagione. Per quello che riguarda la gara sudamericana è confermato che sarà utilizzato un nuovo percorso cittadino, ricavato lungo i vialoni del centralissimo quartiere Palermo a Buenos Aires. A Ecclestone sono state fornite ampie garanzie economiche e un piano operativo, per la realizzazione del circuito e delle relative infrastrutture, molto ben congegnato. Unica preoccupazione è la sempre complessa situazione politica argentina. Non è una novità che Ecclestone, il gran capo della Foca, non ami lavorare in Paesi che non possono garantire una stabilità governativa a prova di... bomba. Il Sudafrica, ad esempio, rischia di perdere la sua gara principalmente proprio per questo motivo. Quasi sicuramente la corsa argentina verrà abbinata al Gp del Brasile. A far coppia con il circuito di

Suzuka sarà invece il circuito dell'Aido (di proprietà di mister Tanaka), che dovrebbe ospitare il Gp dell'Asia (questa la probabile denominazione della gara) nella parte iniziale della stagione.



ORSI

ULTIMA USCITA DI «HP» IN FERRARI E...

Postlethwaite chiama Migeot alla Tyrrell

Con un brindisi, presenti i responsabili tecnici della Ferrari, Harvey Postlethwaite ha dato il suo addio alla squadra del Cavallino. Già questa settimana inizierà il suo nuovo lavoro alla Tyrrell, dove è rientrato in veste di comproprietario, con la funzione di general manager e non più solo come direttore tecnico. «Sarò sicuramente in Giappone con la mia nuova squadra — ha detto "Hp" — perché ho una serie di appuntamenti con gli uomini della Yamaha per pianificare il lavoro relativo alla fornitura dei propulsori. Poi dovrò cercare di dare una mano al team per tentare di raggranellare qualche punto, in vista della prossima stagione». In ogni caso l'ormai ex responsabile tecnico di Maranello ha in mente un piano operativo ben preciso per la sua nuova squadra. Rispetto al passato le responsabilità di Postlethwaite in seno alla Tyrrell sono molto aumentate, così come la sua autonomia operativa. In ogni caso è già stato avviato un piano di rafforzamento dei quadri tecnici del team e non è escluso che venga recuperato anche Jean Claude Migeot vista la stima reciproca fra lui e Postlethwaite (che hanno già lavorato insieme, alla Ferrari e alla Tyrrell). Primo obiettivo di «Hp» un sostanziale rifacimento della vettura attuale, per avere una monoposto innovativa per il '94.

ORSI



BENETTON 4WS A SUZUKA

Vigorosa sterzata

Nei piani della Benetton c'era l'utilizzazione delle quattro ruote sterzanti già in Portogallo. Sulla base dei risultati ottenuti in una serie di test segreti a Silverstone e delle simulazioni effettuate con il computer, il team riteneva di poter guadagnare da un secondo a un secondo e mezzo al giro rispetto alla vettura tradizionale. La difficoltà di messa a punto del sistema e, soprattutto, la diversità di guida imposta da una vettura di questo tipo ha suggerito un più probante collaudo, sulla pista di Estoril questa settimana. Obiettivo principale il debutto in gara nel Gp del Giappone a Suzuka, pista ritenuta dai tecnici della Benetton particolarmente adatta alle quattro ruote sterzanti.

AMADUZZI



RIFORMIMENTI

Riunione team Foca fumata ... nera

Si sono concluse con un nulla di fatto ben 4 ore di riunione dei membri Foca (i team inglesi) che avevano lo scopo di appianare le varie questioni ancora «roventi» in previsione del prossimo Consiglio Mondiale del 13 ottobre. Al centro delle discussioni, oltre all'ormai annosa questione del cambio Cvt (con Williams fermo sulla sua intenzione di utilizzarlo la prossima stagione), c'è anche il rifornimento di carburante. La maggioranza dei team è d'accordo nel rinviare al 1995 l'applicazione della nuova regola che liberalizza il rifornimento in corsa. Alla base della volontà di rinvio la necessità di mettere a punto misure di sicurezza adeguate. Benetton e Ferrari però sono assolutamente intransigenti nel non voler recedere dagli accordi sottoscritti a Hockenheim.



IL RETROSCENA

Penale di Dennis al povero Andretti?

Alla base del divorzio tra la McLaren e Michael Andretti che, di fatto, ha liberato un posto per Hakkinen, sembra non ci fossero solo motivi tecnici. Fonti molto vicine al pilota americano hanno rivelato che da tempo Ron Dennis teneva sotto pressione Michael al punto di minacciarlo di rivelare alla stampa tutti gli errori commessi per indurlo a rinunciare all'idea di portare a termine la stagione, cosa puntualmente verificatasi... Addirittura, il team manager inglese per le ultime quattro gare avrebbe chiesto a Michael Andretti una penale (si parla di oltre 200.000 dollari!) da sborsare se non gli fosse riuscito di rimanere non oltre un secondo dal tempo ottenuto da Senna in qualifica! In questo modo si spiega come mai il figlio di Mario abbia deciso di tornare in America anzitempo, firmando un accordo con Chip Ganassi per la prossima stagione.

«SERVO» ELETTROIDRAULICO IN McLAREN

Per frenare senza stress

Come la Williams, che ha voluto portare in gara l'Abs che pure dal prossimo anno sarà proibito, anche la McLaren non ha voluto rinunciare a scendere in pista con una chicca tecnologica destinata a scomparire alla fine di questa stagione: il servofreno. Il sistema sfrutta gran parte della tecnologia elettronica e idraulica già presente sulla vettura per l'impianto delle sospensioni attive. Grazie al servofreno, sulla pista portoghese i piloti della McLaren hanno potuto sfruttare al meglio l'aderenza longitudinale offerta dalla vettura. Se utilizzando i soli muscoli delle gambe (con i quali si può arrivare ad esercitare una pressione di 100 kg sul pedale) un pilota può controllare la frenata sino a velocità di 200-210 km/h, attraverso l'assistenza idraulica (che assicura un enorme aumento della forza esercitabile sui freni) è in

grado di ottenere decelerazioni repentine in fasce di velocità molto più elevate. A modulare la frenata (visto che il servofreno potrebbe, data la sua potenza, arrivare a bloccare le ruote) provvede, ovviamente, un sistema di controllo, che altro non è se non quello che già sovrintende alle sospensioni attive. Tale sistema è in grado di valutare in tempo reale il carico aerodinamico complessivo sulle ruote di una monoposto (comprese velocità, peso della vettura, inerzia). Ovvi i vantaggi per i piloti: una più rapida decelerazione della monoposto nelle staccate ad altissima velocità e una minor fatica fisica a tutto vantaggio della lucidità e della precisione di guida, soprattutto nelle fasi conclusive di una corsa. Un bel vantaggio, specialmente in un Gp duro come quello portoghese.

SOLDANO-DPPI



ALLA BENETTON E ALLA McLAREN

Jabouille va in visita

Ferrari e Scuderia Italia hanno formalmente annunciato la fine del loro rapporto di collaborazione, che prevedeva la fornitura dei 12 cilindri di Maranello alla squadra bresciana. La cosa, per altro, era ormai scontata, visto che la Scuderia Italia uscirà dalla F. 1 e il suo patron Lucchini ha annunciato la decisione di voler entrare in società con la Minardi. Sempre sul fronte motori è da segnalare la visita fatta da Jean Pierre Jabouille, la settimana precedente il Gp del Portogallo, alla Benetton e alla McLaren. Facile ipotizzare che il responsabile delle attività sportive della Peugeot (nella foto dietro alla sua scrivania) abbia parlato molto del 10 cilindri che la Casa francese sta mettendo a punto per affidarlo a una squadra di F. 1...

CORNA. Luca Badoer fa gli scongiuri: pensa al test che sosterrà con la Benetton?...

POSTER. Pedro Lamy sarà anche giunto da poco in F.1 ma ha le idee molto chiare...

SINTRA. Non c'è solo l'autodromo dell'Estoril. A Sintra una visita al castello è davvero di rigore

«KKK». Per una volta lontano dai rally Juha Kankkunen «assaggia» la F.1



COLOMBO

MENTRE AS VA NELLE EDICOLE

Tutto test all'Estoril

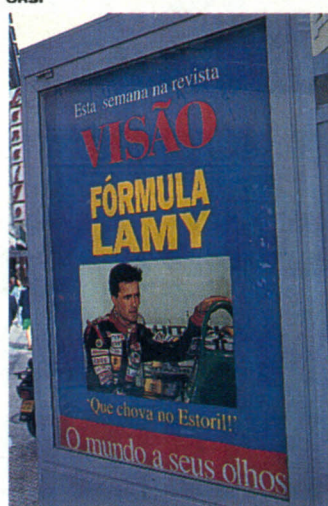
Prove decisamente importanti quelle in programma all'Estoril mentre questo numero di As andava in edicola. In Portogallo, dopo il Gp, si sono fermate la maggior parte delle squadre. In pratica sono tornate a casa solo Minardi, Tyrrell e Larrousse, oltre a Scuderia Italia. Non si tratta, in ogni caso, soltanto di test funzionali alla Goodyear, che peraltro sta portando avanti il programma di sviluppo delle gomme per il '94, soprattutto per quanto concerne la costruzione dei pneumatici stessi. La Ferrari, che ha convocato entrambi i piloti titolari, porta avanti una serie di prove comparate fra la vettura «attiva» attuale, quella completamente «passiva», che ha già girato a Imola, più una nuova versione della «passiva» (della quale trovate i dettagli

nei servizi di tecnica) dotata di attuatori in grado di controllare l'altezza da terra. Test particolarmente importanti anche per la Benetton, che vuole mettere definitivamente a punto il sistema delle quattro ruote sterzanti. Il team ha previsto di far girare, oltre a Patrese e Schumacher, anche il collaudatore Belmondo. Pilota collaudatore (David Coulthard) convocato anche dalla Williams in previsione di una possibile defezione di Prost. Annunciati test con la Fw15 «passiva», mentre su un possibile impiego del cambio Cvt è calato un velo di riserbo... Molto lavoro anche per la McLaren, che oltre alla vettura con l'otto cilindri Ford ha fatto arrivare in Portogallo anche la monoposto realizzata per ospitare il V12 Lamborghini.

ORSI



ORSI



NEL FINALE...

Nessuno schiera la terza monoposto

Molto probabilmente non ci saranno più di 24 vetture al via delle ultime due gare della stagione. Infatti il forfait della Scuderia Italia ben difficilmente sarà compensato dalla prevista iscrizione di una terza vettura da parte di altre squadre. Con l'appiedamento di Andretti la McLaren ha liberato la vettura che Dennis aveva garantito ad Hakkinen per le ultime gare... Benetton e Ligier, fatti i conti, si sono convinti che il progetto finirebbe con l'essere troppo oneroso. Infine la Tyrrell, vista la ritirata degli altri, ha accantonato ogni volontà di disturbo, rinunciando nel contempo a cercare un pilota con la valigia. Che di questi tempi non è facile trovare...

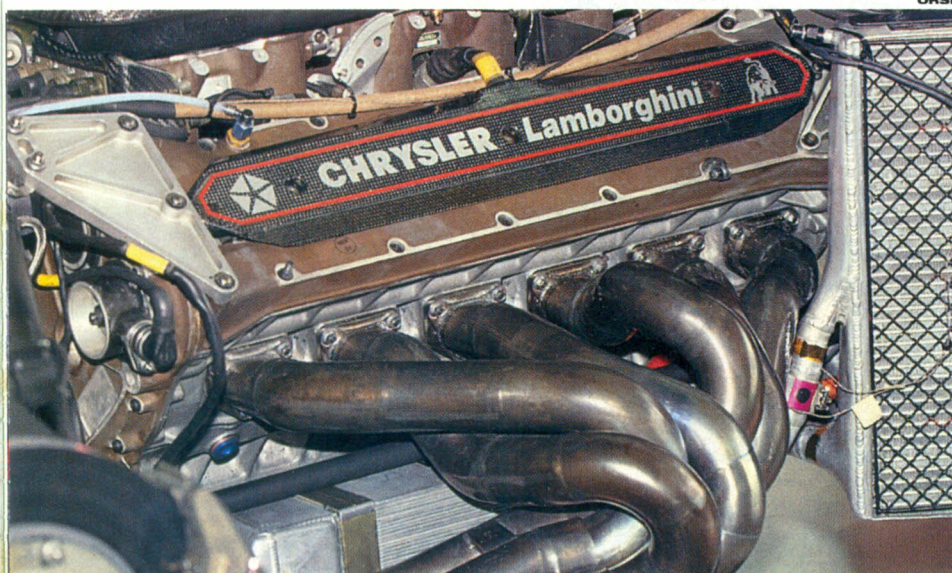
box

■ **TEST BENETTON.** Nei giorni 4 e 5 ottobre, a Silverstone, Olivier Panis e Luca Badoer sosterranno un provino con una monoposto della Benetton. L'italiano sembra comunque il più gradito a Briatore ma Panis, attuale capofila del campionato di F. 3000, ha l'appoggio della Elf e le sue quotazioni sono in costante rialzo. Addirittura, in Francia Panis viene dato già per certo come seconda guida in Williams a fianco di Ayrton Senna...

■ **LIFTING.** Ha subito un profondo lifting il circuito d'Estoril, il cui manto stradale (lungo 4350 metri) è stato riasfaltato per il 75% del suo sviluppo (pari a 3,2 km) al fine di cercare di livellare le gibbosità di cui si sono lamentati i piloti in passato. Purtroppo il lavoro non è stato completato, lasciando d'attualità il problema nel tratto conclusivo della pista e in particolare nel curvone parabolico. Fittipaldi, che con la sua Minardi è uno dei piloti che hanno avuto più difficoltà a causa di queste asperità, ha commentato: «Piuttosto che riasfaltare tutto il rettilineo avrebbero fatto meglio ad occuparsi delle curve». Gli stessi organizzatori portoghesi non nascondono che sono mancati tempo e denaro, ma promettono che tutto sarà finito nel '94. Sono stati rifatti anche i box (cosa che ha permesso d'allargare la corsia di decelerazione) e la torre dei cronometristi ed è stata ricavata un'area retro paddock, dove prima c'era un parcheggio, per le motorhome delle varie squadre.

■ **CENTRO MEDICO.** Oltre ai nuovi lavori per migliorare la pista all'Estoril è stato realizzato anche un centro medico permanente, che ha sostituito la tenda mobile utilizzata gli scorsi anni. Certamente un punto a favore della sicurezza. Nulla, invece, è stato fatto per la sala stampa, che continua a soffrire dei mali di sempre: troppo esigua, mal esposta e mal aerata e soprattutto con gravi carenze di funzionamento. Anche quest'anno, quando sono iniziate le prove libere del venerdì, mancava la corrente, mentre non funzionavano gli apparecchi tv e molti telefoni. Un encomio va all'addetto Fisa per la F. 1, Martin Whitaker, che si è fatto in quattro per far intervenire i tecnici locali e risolvere la situazione in maniera molto rapida.

■ **SPONSOR.** Nuovi sponsor, occasionali, per Minardi e Sauber. La squadra romagnola ha raggiunto un accordo per la gara lusitana con un produttore locale di jeans, la Mustang. La Sauber ha invece raggiunto un accordo con un fabbricante elvetico di pelletteria e valigeria, la Maison Mollerus.



Per il V12 Chrysler-Lamborghini queste sono settimane decisive. Dopo i test all'Estoril si saprà di più sul suo futuro, che dovrebbe essere con la McLaren. L'accordo tra il team di Ron Dennis e la Casa americana per la fornitura dei motori appare vicino

MONTATO SULLA MCLAREN LABORATORIO

Lamborghini alla prova più difficile

Se i test portoghesi non basteranno ci sarà una nuova sessione. Dennis vuole essere certo del potenziale del V12. Ma la Chrysler tentenna dopo l'addio di Senna

■ DIEGO FORTI

ESTORIL — Proseguono anche questa settimana sulla pista dell'Estoril i test della McLaren motorizzata Lamborghini, dopo che sul motore è comparsa la scritta Chrysler... Del resto, da Detroit è arrivato un fax in cui si conferma l'interesse della Casa automobilistica Usa a sviluppare, in collaborazione con la McLaren, un propulsore di F.1 per la stagione '94 se le prove tecniche daranno i risultati sperati. E stando alle dichiarazioni — molto positive — rilasciate da Senna, sembra proprio che le cose stiano andando per il meglio. «*Il 12 cilindri Lamborghini* — ha detto il brasiliano — *mi è sembrato molto interessante e con notevoli margini di sviluppo. Sarebbe bello poterlo utilizzare già in Giappone*». Ci sono buone probabilità che l'accordo venga siglato, anche se sono molte le cose ancora da definire. Infatti se inizialmente è stato Dennis a dettare le condizioni, per cui la Chrysler

si è dovuta esporre in prima persona, non gradendo il boss della McLaren una collaborazione con il marchio Lamborghini considerato troppo piccolo e concorrenziale con quello della sua vettura Gran Turismo. Ora, con l'addio di Senna, sono gli americani a storcere il naso. Infatti una delle garanzie che gli uomini della Chrysler sembrano pretendere è che la McLaren sia in grado di schierare piloti di incontestabile valore. Altrimenti niente fornitura gratuita di motori e, tantomeno, contributi economici per lo sviluppo in pista e l'elettronica. Perso Senna, in pensione Prost, a Ron Dennis rimangono ben poche carte di sicuro «appeal». Tuttavia il manager continua a mostrarsi tranquillo, come se avesse molte possibili alternative. Tuttavia non si può dimenticare che lo scorso anno il patron della McLaren aveva tenuto questo atteggiamento, ma alla fine si era trovato a dover ripiegare sui

Ford V8 che gli costeranno, per questa stagione, tra i 12 e i 14 milioni di dollari. Dal punto di vista tecnico il matrimonio fra il V12 della Chrysler-Lamborghini e la vettura inglese sembra avere tutti i requisiti per funzionare. Come vettura per il primo test è stato utilizzato un telaio Mp4/8 rivisto nella parte posteriore, nelle sospensioni e nel cambio, sulla base delle esperienze fatte con la Mp4/7 (quella che era equipaggiata con il V12 della Honda). Per quanto riguarda l'elettronica ha provveduto a tutto la Tag, che è subentrata alla Bosch. È già stato introdotto il controllo elettronico delle farfalle, con buoni risultati, mentre sono ancora da mettere a punto alcune mappature relative a iniezione e accensione. Non è escluso che ai test portoghesi di questa settimana venga fatta seguire una terza sessione di prove, onde dare un verdetto definitivo sull'opportunità di questo... matrimonio. ■

ECCO LA SECONDA DISPENSA SUL MONDIALE F.1 1993

In tutto saranno 14 di cui 12 dedicate ai Gp, 1 a tutte le cifre e 1 al pilota campione del mondo. Alla fine si otterrà un volume di 224 pagine da rilegare con la copertina che è stata distribuita con il n. 38 di

AUTO SPORT



Collezionate i 14 bollini e spediteli al nostro indirizzo. Vi assicurerete una esclusivissima T-shirt del Marlboro Championship Team e potrete vincere un giorno di sogno alla Ferrari Corse!



questo è il 2. bollino!

NON VALGONO LE FOTOCOPIE

OFFENSIVA TEDESCA NELLE SERIE TOP DELLE CORSE

Mercedes dei due mondi

Uomini e tecnologia per un impegno vero. E la stella a tre punte dal '94 sarà impressa sugli Ilmor per F.1 e Indycar. Sauber e Penske i team del doppio rientro

■ **GIORGIO PIOLA**

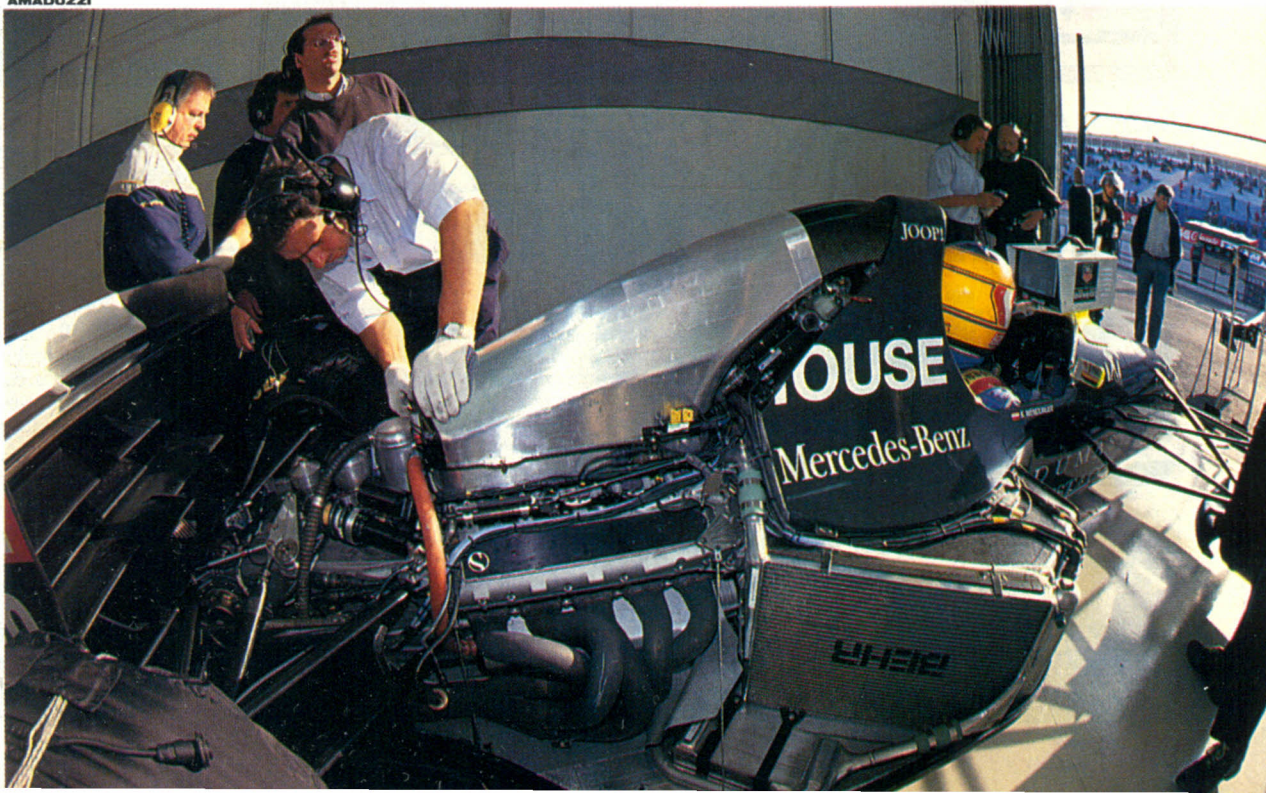
ESTORIL — La Mercedes torna in F.1 e sbarca in F. Indy, per un impegno globale nelle due serie che sono al top delle competizioni! La Stella di Stoccarda sarà presente infatti, dal '94, sulle testate dei motori Ilmor destinati a Sauber e Penske. Si ripete l'operazione Gruppo C, con la Casa tedesca entrata prima in punta di piedi e poi ufficialmente in quel campionato tramite Peter Sauber. In pratica la Mercedes, invece che appoggiare economicamente il team svizzero come è avvenuto quest'anno, ha deciso di fornire gratuitamente il motore. Lo ha rivelato il mensile tedesco Sport Auto senza ricevere alcuna smentita. La Casa della Stella ha infatti rilevato il 25 per cento delle azioni della Ilmor cedute dalla americana Gm, da poco uscita dalla serie Indycar. Mario Illien, re-

sponsabile dei 10 cilindri forniti sinora alla Sauber e dell'8 che equipaggia numerose vetture della serie americana, continuerà a lavorare anche per i clienti. Però, soltanto i motori per la Sauber avranno la stella della Mercedes sulle testate e faranno parte di un progetto seguito dalla Casa tedesca che quindi fornirà anche tecnologia. Per la serie Indycar, invece, il team ufficiale sarà quello di Roger Penske, che avrà gli Ilmor-Mercedes mentre altri propulsori marchiati soltanto Ilmor potranno essere forniti ad altri team. In questo modo la Mercedes vuole rientrare in parte nei costi per lo sviluppo dei motori. Tra i possibili clienti della Ilmor in F.1 si parla della Footwork, a meno che non le si renda disponibile il nuovo Ford V8 abbandonato dalla Benetton nel caso vada in porto la fornitura del

10 cilindri Renault per la squadra anglo-trevigiana. Quanto alla Sauber, nelle cui file militano alcuni ingegneri della Mercedes, non riceverà più aiuti economici e dovrà essere autosufficiente nella gestione del team. La decisione della Casa di Stoccarda è avvenuta in un momento in cui il capitolo F.1 sembrava definitivamente chiuso. Di sicuro avrà influito l'enorme interesse che si è destato in Germania attorno a Michael Schumacher. La Mercedes ha anche deciso di restare nel campionato Turismo tedesco influenzando così la Coca Cola, che supporta questa serie, a non entrare in F.1 con la Benetton. Un duro colpo per Flavio Briatore e, soprattutto, per Bernie Ecclestone, che sperava con l'appoggio della Casa americana, di riportare il mondiale di F.1 ad Atlanta. ■

**Si scrive Ilmor
si... leggerà
Mercedes. Dal
'94 la Casa di
Stoccarda
fornirà
gratuitamente
i motori di F.1
alla Sauber.
Continua la
collaborazione
con Mario
Illien, estesa
alla F.Indycar
dove la
squadra
ufficiale sarà
quella di
Roger Penske.
Lo sviluppo dei
propulsori
sarà effettuato
dai tecnici
Mercedes che
lavoreranno al
V10 per la F.1
e al V8 per la
serie
americana**

AMADUZZI





La supremazia è la solita, ma non di certo la tranquillità. L'annuncio del ritiro di Prost catalizza infatti ben più attenzione dell'abituale lotta tra Hill ed il francese per la pole position. Prost sembra destinato a conquistare la sua tredicesima pole position stagionale, ma il numero fatidico gli porta male e, dopo aver demolito sin dal primo giorno il record del circuito lusitano, incespica in un errore l'indomani, finendo in testacoda al suo secondo giro lanciato. Hill ne approfitta così per soffiargli il primato prima di cedergli la sua vettura nel finale. Prost compie quattro giri con la Fw15c dell'inglese, ma non trova l'assetto di suo gradimento e non può spingere al massimo. Anche Hill ha compiuto due testacoda, uno venerdì pomeriggio ed uno sabato mattina. Venerdì mattina una perdita d'olio al cambio lo ha costretto a fermarsi e a far cambiare il motore per le qualificazioni.



HILL	●●●●
PROST	●●●●
TEAM	●●●●



Sul tortuoso circuito d'Estoril né la Ferrari né Alesi potevano realmente sperare di ripetere il terzo posto in prova di Monza. La F93A è comunque in crescita e lo dimostra riducendo il distacco dalle Williams di quattro secondi rispetto alle prove invernali, disputa proprio all'Estoril, e conquistando con Alesi il quinto miglior tempo, nettamente davanti le Benetton e a... Berger. L'austriaco ha però dovuto combattere con problemi di assetto della sua vettura e di un sottosterzo troppo pronunciato, handicap che aveva anche Alesi al venerdì, ma che è poi riuscito a correggere. L'austriaco non riesce a «violentare» la sua monoposto come riesce invece a fare Alesi. I motori a quattro valvole per cilindro sono stati utilizzati venerdì pomeriggio e sabato. Il solo vero inconveniente meccanico è per Alesi, che venerdì mattina è rallentato da un trafilaggio d'olio al cambio.



ALESI	●●●●●
BERGER	●●●●
TEAM	●●●●



Dopo averlo sperimentato in prove private a Silverstone, la McLaren utilizza per la prima volta in quelle ufficiali il sistema di frenata servoassistito e le prestazioni ne risentono immediatamente in modo molto positivo. Le vetture biancorosse si rivelano infatti in quest'occasione nettamente superiori alle rivali dichiarate: le Benetton. La principale novità non è però tecnica, bensì umana, a causa dell'esordio al volante della Mp4/8 di Mika Hakkinen dopo il siluramento di Michael Andretti. Il finlandese, molto spettacolare ed incisivo nella guida, riesce addirittura a far meglio di Senna, dimostrando con sorprendente facilità quale sia il potenziale suo e della vettura. Il biondo Mika ha trovato modo di dire che non è ancora al 100% e che avrebbe potuto essere più veloce. Senna da parte sua ha più che altro invocato problemi di traffico.



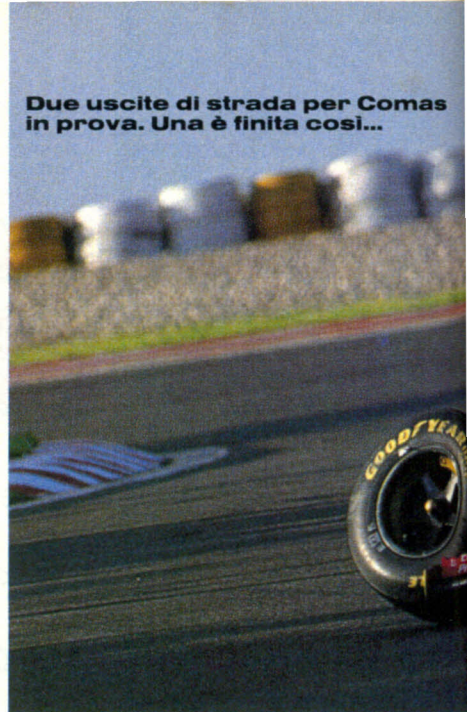
HAKKINEN	●●●●●
SENNA	●●●●
TEAM	●●●●●



Nuovo passo indietro per la Benetton dopo quello di Monza. Anche questa volta Schumacher deve accontentarsi di un posto in terza fila sullo schieramento precedendo d'un soffio il compagno di squadra Patrese. La B193B non è comunque al massimo della sua forma e manifesta un'eccessiva imprevedibilità delle reazioni, in particolare nei punti di frenata, che i tecnici della squadra non riescono a risolvere. Il risultato è che entrambi i piloti si ritrovano spesso fuori pista. Comincia Schumacher venerdì mattina, quando è afflitto anche da un problema di funzionamento del cambio in scalata; e il tedesco si ripete anche in entrambe le sessioni dell'indomani. Anche Patrese finisce in testacoda sabato pomeriggio. Come a Monza, il padovano ha potuto disporre del motore serie 8 solo nel secondo giorno di prove.



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



Due uscite di strada per Comas in prova. Una è finita così...



La Tyrrel sconta in Portogallo gli strascichi della sua situazione d'instabilità tecnica, iniziata con l'addio alla squadra da parte di Coughlan prima del Gran Premio del Belgio. L'arrivo al suo posto di Postlethwaite è imminente e sembra aver ringalluzzito la squadra del boscaiolo che mostra reali progressi, dovuti in gran parte al costante miglioramento del V10 Yamaha realizzato da John Judd. De Cesaris rinnova l'appuntamento con la nona fila, cosa che non riesce invece a Katayama rallentato da un eccesso di sovrasterzo e da una mancanza di trazione in uscita dalle curve lente. Il romano avrebbe forse potuto anche qualificarsi meglio ma sabato, nel suo giro più veloce, incappa in Alboreto appena uscito dai box che lo rallenta. Venerdì De Cesaris era invece stato danneggiato dal cattivo funzionamento dell'acceleratore.



DE CESARIS	●●●
KATAYAMA	●●
TEAM	●●●

PROVE □ SECONDA POLE PER HILL E...

Hakkinen batte Senna

Al suo rientro in F.1 il finlandese sigla subito il terzo tempo davanti al compagno di squadra. Prost, invece, dopo il record del venerdì, sbatte sabato e perde la pole

PAOLO BOMBARA

ESTORIL — E due. Dopo il colpo a sorpresa di Magny-Cours, Hill conquista la sua seconda pole position. L'inglese viene però aiutato dallo stesso Prost che, dopo aver stracciato nel primo turno di qualificazione il primato assoluto della pista (che apparteneva a Patrese dal 1991), spreca tutto finendo banalmente in testacoda al sabato, quando quasi tutti i piloti migliorano. La pista, che è stata parzialmente riasfaltata, offre infatti una migliore aderenza grazie alla gomma depositata il primo giorno. Alle spalle delle due solite Williams si piazzano questa volta le due McLaren che staccano nettamente sia la Ferrari di

Alesi che (ed è più sorprendente) le Benetton, ovvero le rivali dirette considerando l'uguale motorizzazione. L'avvicendamento tra Andretti e Hakkinen dà immediatamente i suoi frutti, tant'è che il finlandese riesce addirittura nell'impresa di star davanti al campione brasiliano. Anche Alesi sigla, come suo solito, un'eccezionale prestazione staccando un tempo veramente al limite della possibilità della sua vettura, e forse anche un po' oltre. Meno fortunato di quello di Hakkinen è invece il rientro in F. 1 di Napetti che deve accontentarsi del 23. posto sullo schieramento, precedendo le sole Lola.



Seconda gara per Pedro Lamy, a cui l'aria di casa fa evidentemente bene. Il giovane portoghese compie infatti un netto balzo in avanti rispetto a Monza. Solo otto decimi e quattro posizioni separano infatti alla fine Lamy da Herbert. L'inglese è danneggiato, nel suo giro più veloce del sabato, dall'esposizione della bandiera rossa per recuperare la vettura di Prost dopo il testacoda del francese; ma comunque non è neppure soddisfatto del comportamento troppo sovrasterzante della sua vettura. Herbert sfiora anche sabato pomeriggio una collisione con Senna. Lamy invece migliora molto dal venerdì al sabato grazie a una migliore stabilità della vettura e, in particolare, alla riduzione del sottosterzo. Ritiene però di essere anche stato rallentato dal traffico, ma di aver comunque fatto dei progressi nella resistenza fisica.



HERBERT	● ● ●
LAMY	● ● ● ●
TEAM	● ● ●

Ancora un cambio di pilota alla Jordan. Emanuele Naspetti, pilota collaudatore, ha infatti sostituito Apicella sulla seconda vettura. Barrichello utilizza sin dal venerdì una vettura modificata nel passo (più lungo di 11 centimetri grazie ad un distanziale tra cambio e motore) mentre a Naspetti viene affidata una vettura tradizionale. L'anconetano esige ed ottiene però che la stessa modifica venga apportata l'indomani anche alla sua vettura. Nel primo turno di qualificazione Naspetti compie un testacoda con il primo treno di gomme e s'insabbia. Deve così attendere che Barrichello concluda la propria serie di giri per qualificarsi con la sua vettura. Finisce poi nuovamente in testacoda l'indomani sia al mattino che al pomeriggio quando si trova davanti Senna appena uscito dai box e molto lento.



BARRICHELLO	● ● ●
NASPETTI	● ●
TEAM	● ● ●



La Footwork conferma anche questa volta il potenziale in crescita della vettura, ma con il solo Warwick. Suzuki patisce infatti per due giorni le conseguenze di una violenta uscita di pista occorsagli venerdì mattina. Il giapponese va in testacoda sulla sabbia, sollevata da un'altra vettura, e sbatte contro il guardrail strappando le due sospensioni di destra. Venerdì deve allora attendere che Warwick completi la sua serie di giri per qualificarsi con la vettura dell'inglese. Sabato recupera la sua monoposto riparata, ma non si è totalmente rimesso dalle emozioni della vigilia e non riesce a dare il meglio di sé. Tutto bene invece per Warwick, che nel primo turno di qualificazione effettua un testacoda ma riesce a continuare, mentre l'indomani pomeriggio riscontra un problema di maneggevolezza della vettura con il primo treno di gomme, per un banale errore di pressione.

La squadra francese vive ormai alla giornata, nella speranza d'essere prescelta dalla Peugeot e tirando a finire la stagione con i fondi di magazzino. Per di più la Lh93 ha sempre patito le gibbosità. La pista dell'Estoril è quindi un vero calvario per Comas e Alliott. Ne sa qualcosa Comas, che sabato mattina finisce contro le barriere per due volte e nello stesso punto. La prima volta la sessione viene interrotta per recuperare la sua vettura. Effettuata la riparazione, Comas riparte ed esce ancora nella stessa curva distruggendo questa volta il solo alettone del tipo più recente di cui la squadra dispone. Deve così montarne uno diverso per le qualificazioni, peggiorando ulteriormente il comportamento della vettura. Sfortunato invece Alliott, sulla cui vettura sabato pomeriggio si stacca la centralina di cronometraggio elettronico Olivetti, che finisce tra i suoi piedi.

Ultima prestazione per la Lola-Bms dal momento che la squadra ha ormai annunciato che non intende partecipare alle ultime due trasferte transoceaniche di fine stagione. Anche il canto del cigno delle vetture anglo-italiane è però stonato. Non poteva essere altrimenti, del resto, su un circuito reputato per mettere a dura prova le doti telaistiche delle vetture. Il primo giorno di prova Alboreto è abbastanza soddisfatto del bilanciamento generale della vettura ma si ritrova con i soliti problemi di aderenza e motricità, mentre Badoer è afflitto da problemi di bilanciamento. Fortunatamente per lui la situazione si raddrizza (relativamente) l'indomani. Come a Monza, però, Alboreto gli tiene testa nonostante dapprima sia infastidito con il primo treno di gomme dalla vettura di Prost (ferma in posizione pericolosa) e poi compie un testacoda completo.



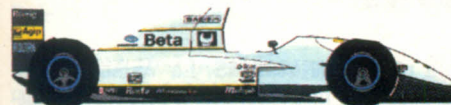
WARWICK	● ● ● ●
SUZUKI	● ● ●
TEAM	● ● ● ●



ALLIOT	● ● ●
COMAS	● ●
TEAM	● ●



BADOER	● ●
ALBORETO	● ● ● ●
TEAM	● ●



Prove catastrofiche per entrambi i piloti, che si sono trovati ad affrontare diversi problemi, in gran parte legati alla scarsa potenza dei motori. Oltre a far registrare con una certa regolarità le peggiori velocità massime, dovute alla mancanza di spinta degli Hb serie 5 di cui dispongono, tanto Fittipaldi quanto Martini si lamentano della nervosità della loro vettura sui molti salti che costellano ancora il tracciato portoghese, solo parzialmente riasfaltato, e di un comportamento sovrasterzante nei curvoni veloci e sottosterzante in quelli lenti della M193. Per cercare d'ovviarvi, i tecnici decidono di sacrificare ulteriormente la velocità di punta, aumentando l'incidenza aerodinamica degli alettoni tra il venerdì ed il sabato. Forse anche a causa del vento, che spira in direzione opposta, i risultati sono catastrofici con una perdita di scorrevolezza senza nessun guadagno in aderenza.

Tanto venerdì quanto sabato, i due piloti della Ligier hanno tenuto lo stesso passo classificandosi a ruota, con in entrambe le occasioni un leggero vantaggio per Blundell, alla fine decimo e primo tra i piloti con vetture «passive». Questa volta non è però solo merito del motore Renault. Secondo lo stesso Blundell, infatti, le prove effettuate la settimana precedente la gara sul circuito di Magny-Cours hanno permesso di migliorare sensibilmente il comportamento della Js39, che aveva sinora sempre sofferto sui circuiti sinuosi a causa del poco carico sul retrotreno. La vettura francese continua comunque a manifestare un certo nervosismo sulle gibbosità della pista. Da notare che sabato Blundell si è concentrato sugli assetti da qualificazione, mentre Brundle ha speso la mattinata a mettere a punto l'assetto per la gara con il pieno di carburante; lavoro che ha dato ottimi risultati.

Come i piloti della Ligier, anche quelli della Sauber sembra quasi si tengano per mano, tanto che sia venerdì che sabato si classificano a ruota, con Lehto entrambe le volte in leggero vantaggio. Sabato il finlandese migliora anche leggermente il suo tempo di qualificazione del venerdì, cosa che stranamente non riesce a Wendlinger, nonostante l'austriaco ammetta che la maneggevolezza della vettura ed il bilanciamento tra sottosterzo (particolarmente fastidioso invece nel primo turno di qualificazione) e sovrasterzo sono in netto progresso. Entrambi i piloti si lamentano però al sabato di problemi di motricità. È in progresso invece il nuovo motore Sauber, che ha esordito a Monza e che non ha dato problemi d'affidabilità in quest'occasione. Da notare che venerdì Wendlinger esce di pista al mattino finendo poi in testacoda anche al pomeriggio.



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



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



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

ESTORIL - La McLaren è stata al centro dell'attenzione per l'utilizzo del servofreno sulle sue Mp4/8 in un momento in cui tutti stanno pensando soltanto al '94. Le maggiori novità, però, le vedremo nei test che inizieranno sempre sulla pista dell'Estoril mentre Autosprint arriva in edicola. Sulla lista delle novità tecniche; le quattro ruote sterzanti per le Benetton, le vetture con sospensioni passive per la Ferrari e la Williams, la monoposto laboratorio con il motore Lamborghini per la McLaren. Ecco una panoramica su ciò che è stato visto ai box di Estoril.

McLAREN. Debutto a sorpresa del servofreno sulle McLaren. Il circuito è molto simile a quello utilizzato sulle auto di serie. Ci sono delle pompe modificate, più lunghe perché al loro interno c'è la parte gestita elettronicamente che permette, tramite le valvole proporzionali, di alleggerire lo sforzo sul pedale da parte del pilota. Esternamente il sistema è visibile sia per i maggiori ingombri delle pompe che contengono una parte servo gestita dallo stesso circuito idraulico delle sospensioni, sia per la presenza di 4 valvole e di sensori di pressioni sulla parte destra del muso. Di queste 4 valvole, 2 sono di sicurezza. Il servofreno, abbinato a dischi della Hitco, che hanno il pregio di mantenere più costante il coefficiente d'attrito, permette una maggiore efficacia soprattutto nella prima violenta decelerazione ad alta velocità. Sono continuati i progressi nella gestione del rollio, che aveva inizialmente creato qualche problema meccanico per le dimensioni degli attuatori della Bilstein che sono ora più grandi e anche più lunghi. È stata aumentata la pressione all'interno del circuito idraulico che deve sopportare forze in rollio che arrivano a valori di 2 tonnellate. Il sistema tiene conto di sensori di forze laterali e dell'angolo di sterzata rilevato da un apposito sensore. Ora alla McLaren sono in grado anche di mettere in «rollio negativo» la vettura all'ingresso delle curve. A livello monoposto, va segnalato il mantenimento delle doppie bandelle all'avantreno. Della vettura con il motore Lamborghini leggete a parte.

FERRARI. Le novità in casa Ferrari erano nascoste nel box a fianco a quello operativo per il

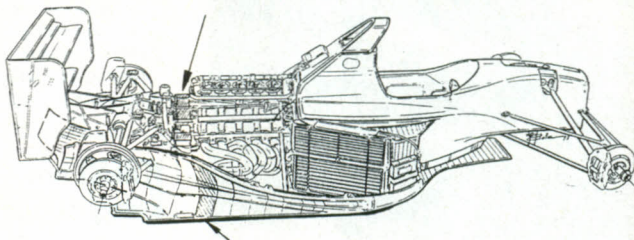
Gran Premio. In questo stand c'era infatti la monoposto realizzata appositamente per ospitare le nuove sospensioni passive. Rispetto alla versione che aveva provato a Imola prima del Gp del Portogallo, sono stati aggiunti dei correttori di assetto in modo da poter rendere semiattiva questa vettura. Non essendoci spazio all'interno della scocca, i martinetti idraulici sono stati montati esternamente coassiali ai puntoni, come era stato fatto da Harvey Postlethwaite nell'88 per la Tyrrell in Giappone. Questa monoposto, chiamata «rocker» perché comprende i bilancieri come elemento di collegamento fra puntoni ed ammortizzatori, ha anche la barra di rollio meccanica montata in maniera simile a quanto aveva fatto Barnard sulla Benetton di due



COLOMBO

Jordan allunga il passo

Il tecnico Gary Anderson ha allungato di ben 10 cm il passo delle Jordan 193, applicando un distanziale fra il motore e il cambio, che ha costretto anche ad allungare il fondo piatto e la carrozzeria.



LA TECNICA □ È STATO UTILIZZATO NEI TEST

McLaren col servo

Sulle vetture del team di Dennis è stato provato un servofreno il cui funzionamento è molto simile a quello delle auto di serie. La Benetton, invece, sta compiendo esperienze con una monoposto dotata del sistema elettronico per le quattro ruote sterzanti

GIORGIO PIOLA

anni fa. La vettura con sospensioni passive utilizza la prima versione aerodinamica della F93A, riconoscibile da lontano per il diverso supporto dell'allettone anteriore.

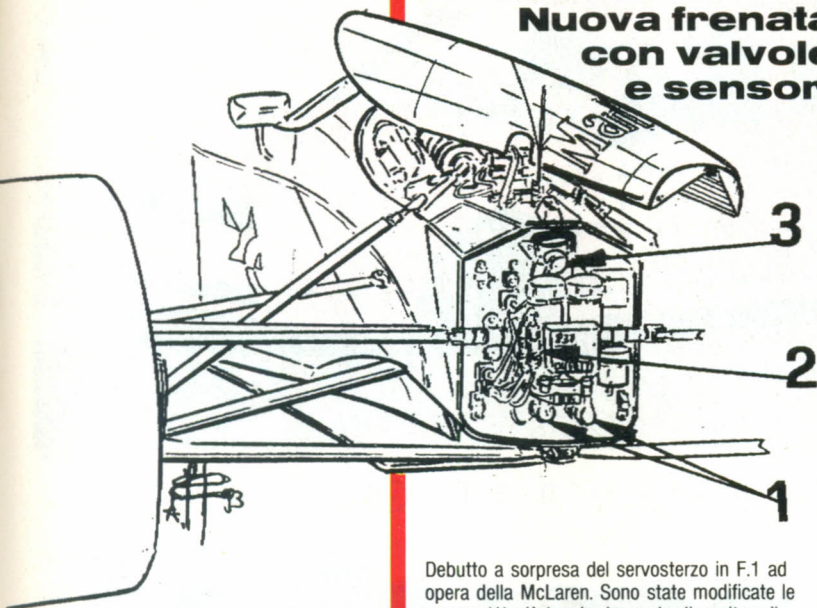
BENETTON. Grande novità al debutto sempre nei test post Gran Premio del Portogallo per la Benetton con le 4 ruote sterzanti. Un esperimento che va visto nell'ottica della lotta per il secondo posto nel campionato, dato che per il 1994 questa soluzione è stata messa al bando, con l'accordo unanime di tutti i costruttori. Le ruote posteriori possono ruotare di circa 5 gradi: la cosa è resa possibile da una sorta di seconda colonna dello sterzo all'altezza del braccio della con-

vergenza che è piazzato a metà altezza del portamozzo e fissato nella parte posteriore della fusione del cambio. C'è quindi lo spazio per montare una colonna idraulica comandata elettronicamente. Del tutto priva di fondamento invece la «sparata» da fundermetto della partenza gestita da un raggio laser che avrebbe dovuto inserire il programma automatico «leggendo» al comparire della luce verde del semaforo. I responsabili della Williams che hanno introdotto per primi la partenza in pieno automatismo preferiscono lasciare al pilota la gestione della frizione all'avvio con la possibilità però dell'inserimento in pieno automatismo dei vari rapporti in salita sino alla prima curva.

WILLIAMS. La Williams continua i test con le sospensioni passive. Infatti, le due vetture che scenderanno in pista questa settimana non avranno più le sospensioni attive. Una di queste due monoposto utilizza un telaio di nuova costruzione. Della partita potrebbe essere anche la nuova trasmissione Cvt, che sinora ha compiuto un unico test nei giorni del Gran Premio del Belgio.

JORDAN. Prima Barrichello poi anche Naspetti hanno avuto a disposizione una monoposto dotata di un passo maggiorata di oltre 10 cm. È stato messo infatti un distanziale tra motore e cambio che ha reso la Jordan 193 più facile da guidare. L'esperimento oltre che dalla presenza del di-

Nuova frenata con valvole e sensori

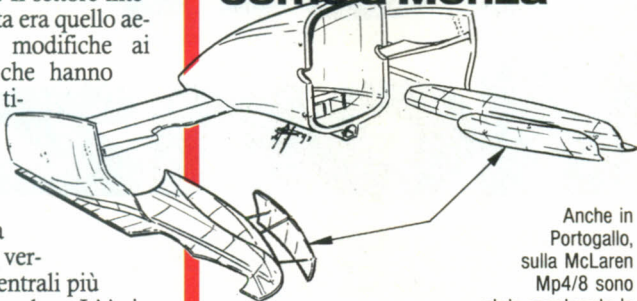


Debutto a sorpresa del servosterzo in F.1 ad opera della McLaren. Sono state modificate le pompe (1) più lunghe in grado di ospitare il liquido tenuto in pressione dal circuito delle sospensioni attive. Inoltre, il sistema è dotato di valvole e di sensori (2) a lato delle pompe. In (3) è raffigurato il sensore applicato alla colonna dello sterzo.

stanziale era visibile per le aggiunte fatte nei fondi piatti e nelle carrozzerie.

MINARDI. Continuano a sfornare modifiche, i tecnici della Minardi costretti a fare esperimenti sui campi di gara. Il settore interessato questa volta era quello aerodinamico con modifiche ai profili estrattori che hanno ora una soffiatura tipo Benetton nel canale centrale. Diverse anche le lunghezze della serie di 3 paratie verticali con quelle centrali più lunghe e le altre a scalare. L'Agip ha fornito anche alla Minardi la nuova benzina approvata dalla Federazione.

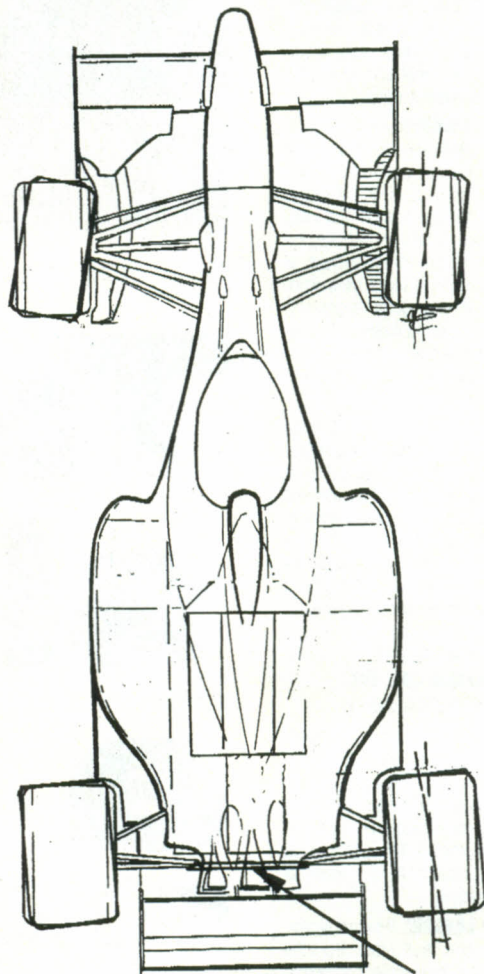
Doppie bandelle anteriori come a Monza



Anche in Portogallo, sulla McLaren Mp4/8 sono state mantenute le doppie bandelle all'avantreno, introdotte a Monza.

Una cremagliera per sterzare anche al posteriore

L'interessante sistema a 4 ruote sterzanti messo a punto dalla Benetton ha il suo «cuore» nella cremagliera idraulica (evidenziata dalla freccia) comandata elettronicamente, la quale permette alle ruote posteriori una rotazione di 5 gradi.



tutti i numeri di telaio

Queste le sigle delle monoposto utilizzate nelle prove e in gara al Gp del Portogallo a Estoril.

WILLIAMS

Fw15C-1 Damon Hill
Fw15C-5 Alain Prost
Fw15C-3 muletto
Fw15C-4 scocca di scorta

TYRRELL

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

BENETTON

B193B-5 Michael Schumacher
B193B-2 Riccardo Patrese
B193B-1 muletto
B193B/4 scocca di scorta

McLAREN

Mp4/8-8 Ayrton Senna
Mp4/8-7 Mikka Hakkinen
Mp4/8-6 muletto
Mp4/8-1 scocca di scorta; Lamborghini

FOOTWORK

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

LOTUS

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

JORDAN

193-5 Emanuele Naspetti
193-1 Rubens Barrichello
193-2 muletto

LARROUSSE

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

SCUDERIA ITALIA

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

MINARDI

M193-1 Christian Fittipaldi
M193-4 Pierluigi Martini
M193-2 muletto

LIGIER

JS39-4 Martin Brundle
JS39-5 Mark Blundell
JS39-1 muletto

FERRARI

F93A-143 Jean Alesi
F93A-144 Gerhard Berger
F93A-139 muletto
● F93A-145 Passive

SAUBER

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

WILLIAMS TEST

Fw15C-8 passiva
Fw15C-9 passiva
● telaio nuovo

SCUDERIA ITALIA. Ultima gara dell'anno per le Lola della Scuderia Italia, con un ennesimo rinforzo alle sospensioni posteriori ed una piccola modifica ai flap anteriori. Per il team bresciano inizia ora il delicato periodo della fusione con la Minardi. A pagare per gli errori di un accordo con la Lola rivelatosi disastroso, molto probabilmente saranno i tecnici che hanno «gestito» lo scarso materiale tecnico che arrivava dall'Inghilterra. Nella fusione tra le due squadre italiane, infatti, lo staff di Giancarlo Minardi dovrebbe rimanere a grandi linee invariato, visto che ha confermato di essere un gruppo ben affiatato attorno alle figure dei tecnici Aldo Costa e Gustav Brunner.

Crinelli nel Super-T con BMW

Protagonista dell'europeo di F. Opel, Patrick Crinelli si cimenterà anche nel SuperTurismo. Il giovane pilota romano sarà infatti al Mugello alla guida della Bmw 318i della Cibiemme. Questo impegno costringerà Crinelli a saltare la Coppa delle nazioni di F. Opel che si svolge nella stessa data.

■ **FLAMMINI.** Nel corso del Consiglio nazionale sportivo della Csaì il promotore del Tricolore di F.3, Maurizio Flammini, essendo stato oggetto di alcune critiche, ha minacciato di rinunciare al mandato. Il tema promozionale è uno degli argomenti che saranno esaminati nella riunione tra i team e il presidente della Csaì, il prossimo 1. ottobre a Vallelunga.

■ **LARINI.** Andrea, fratello del più famoso neocampione del Dtm, sarà al via nella gara del SuperTurismo del Mugello con un'Alfa 155 di Schubel. Per la precisione «Dedo» Larini guiderà la vettura con cui ha corso in Germania Frank Engstler.

Antonelli sulla 318i Euroteam

Il bolognese Marco Antonelli, che quest'anno ha partecipato a singhiozzo alle gare di Turismo, sarà in pista per la prossima corsa di SuperTurismo al Mugello con la seconda 318i del team di Seresina.

■ **LAVAGGI.** Il pilota siciliano con la Kremer Porsche Ck7 e Randaccio, con la Spice-Ford, hanno «espugnato» la Coppa Interserie laureandosi campioni rispettivamente della 1. e della 2. divisione. A Donington, con una gara di anticipo sulla chiusura di stagione, entrambi si sono infatti aggiudicati con certezza matematica i due titoli in palio.

Antonini al traguardo dell'altare

Questa volta il protagonista sulla dirittura d'arrivo è stato lui, il nostro Alberto Antonini, che al traguardo dell'altare, a San Marco Paludi di Ascoli Piceno, ha condotto Anna Rita Valentini. Dopo il pit-stop della cerimonia, la coppia è scattata per il viaggio di nozze come all'accendersi del verde sulla griglia di partenza. In attesa del rientro...ai box, la famiglia di Autosprint augura ogni felicità ai freschi sposi.



PHOTO4

E' IL PIU' VELOCE E POI VOLA FUORI

Tarquini shock a Monza

Pole position col botto. Così si può riassumere l'intensa tre giorni di prove a Monza in vista del Challenge Internazionale Turismo del 17 ottobre. Alla fine il più veloce è stato Tarquini (1'55"90), ma ha concluso il test con un capottamento rovinoso a Lesmo. L'abruzzese ha portato in pista per la prima volta l'evoluzione '94 dell'Alfa Romeo 155 Ts (Photo4, in alto), dotata di una sospensione posteriore completamente ridisegnata. Ora la vettura milanese ha una migliore penetrazione aerodinamica e ha risolto in gran parte i problemi di tenuta di strada sui curvoni veloci manifestati sinora. Il debutto in gara di questa versione avverrà questo fine settimana al Mugello, dove ce ne saranno due esemplari per lo stesso Tarquini e per Nannini. A Monza c'era anche il neocampione del Dtm, Larini (1'58"21). Per lui è stata la prima presa di contatto con la 155 Ts: il versiliese si è prodigato nel lavoro di messa a punto, senza badare ai rilievi

cronometrici. In totale sono stati 15 i piloti iscritti al Challenge che hanno provato sulla pista brianzola. I più veloci dopo Tarquini sono stati Cecotto con la 318 (1'56"46), Cudini sulla Vectra (1'56"79), Ravaglia con la 318 (1'56"87) e Giovanardi sulla 405 (1'56"88). Ha sorpreso Cudini con la Vectra di Snobek per la rapidità con cui ha fatto se-

gnare i suoi tempi e per la velocità di punta (223 kmh a metà del rettilineo dei box). Grande lavoro di sviluppo per la Peugeot. Le 405 Mi16 che corrono in Francia sono più evolute di quelle impegnate nel nostro campionato. Le berline affidate a Dalmas e Bouchut (che a Monza hanno girato in 1'57"22 e 1'57"89) beneficiano dell'adozione di

un motore modificato nella distribuzione e nella fasatura (vi ha lavorato l'ingegner Boudy) e di un nuovo ponte posteriore disegnato da De Cortanze prima di lasciare il team. Quest'ultima modifica equipaggerà l'auto di Giovanardi al Mugello. Per tutti grande lavoro di messa a punto e di sperimentazione delle gomme. La Michelin ha realizzato tre nuove mescole per la gara di Monza, tra le quali una «supermorbida» da qualifica. Deludenti le prestazioni dell'Audi 80 Quattro di Biela (1'59"44) (sulla quale hanno fatto pochi giri anche Capello e Gabbiani). La berlina tedesca a trazione integrale non è a suo agio sul veloce di Monza e concede 12 kmh in velocità di punta alla concorrenza. In ombra anche la Nissan, al cui volante si è visto l'australiano Skaife (1'58"95); solo pochi giri per O'Dor. Più a lungo ha girato l'altro «canguro» Longhurst (1'58"50) sulla Bmw Bigazzi, con una buona progressione.

Fabio Ravaioli

TRATTATIVA CON LA REYNARD

Renault F.3 bene al banco

È prevista per i prossimi giorni la definizione dei programmi della Renault per la F.3. La Casa transalpina sta già da tempo provando al banco, con risultati molto promettenti, il propulsore destinato alla terza formula. Inizialmente per la metà del mese di settembre era prevista una decisione circa i piani futuri ma, come ha spiegato Bernard Dudot direttore tecnico di Renault Sport, solo all'inizio di ottobre verranno prese le decisioni circa i programmi. Intanto sono stati presi contatti con la Reynard per dare vita a un'operazione comune nella F.3 britannica. L'impegno oltre Manica non esclude comunque la presenza del motore transalpino anche in Francia e Germania.

a cura di ARTURO RIZZOLI

AL CHALLENGE INTERNAZIONALE TURISMO

Fuori Moreno dentro Cecotto

Cecotto sì, Moreno no. È il risultato del tira e molla tra la Fisa e i due piloti sudamericani che avevano entrambi presentato domanda d'ammissione al Challenge Internazionale Turismo di Monza. L'articolo 5 delle disposizioni relative alla gara, pubblicato sul bollettino Fisa di aprile, recita: «... le iscrizioni dei piloti dovranno essere presentate dalle autorità sportive che organizzano un campionato nazionale D2»; requisito che non hanno né il Venezuela, né il Brasile. In un primo momento anche la domanda di Cecotto era stata respinta, insieme a quelle degli olandesi Huisman, Euser e Kox e di alcuni piloti spagnoli. «Io stesso — ha detto Moreno — ho ricevuto una lettera della Fisa in cui mi comunicavano di non poter accettare la mia iscrizione per via dell'articolo 5». Poi è arrivata la luce verde, ma solo per l'ammissione di Cecotto. È giusto che il venezuelano, uno dei migliori piloti della categoria possa scendere in pista, ne guadagnerà lo spettacolo, ma forse sarebbe stato anche meglio se la Fisa avesse accettato tutte le iscrizioni in discussione.

LA VETTURA PRONTA COSTERÀ 15 MILIONI

La Mini Cooper darà vita a un monomarca economico

Ha mosso i primi passi in pista a Varano la scorsa settimana il primo esemplare sperimentale della Mini Cooper (nella foto) che darà vita all'omonimo trofeo monomarca a partire dal prossimo anno. La serie avrà come punto di forza i costi contenuti: la vettura completa di kit, pronta per correre avrà un prezzo di una quindicina di milioni, inoltre si sta operando per avere costi di gestione contenuti. Nel primo test di Varano la Mini Cooper è stata provata da Romana Bernardoni, Eugenia Capanna, Pier Luigi Fontana e Seregni.



CONSIGLIO NAZIONALE CSAI

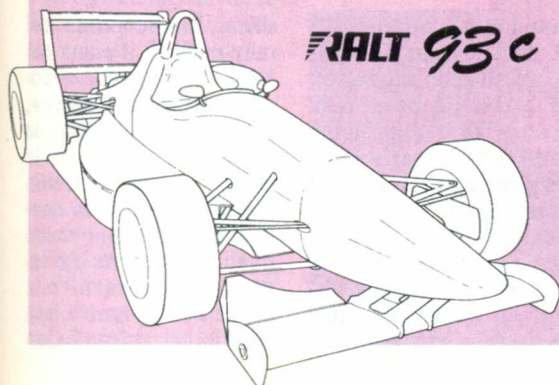
Scompare nel '96 il Gruppo A dal Civt

In pratica l'unica cosa che è stata definita nel Consiglio sportivo nazionale della Csaì, tenuto all'inizio della scorsa settimana a Pratolino, è stata l'abolizione del Gruppo A dalle gare del campionato italiano di Turismo. L'attuazione di questa direttiva sarà progressiva: vi saranno infatti due anni di transizione, il '94 e il '95 poi nel '96 vi sarà la cancellazione definitiva. Delle numerose ipotesi esaminate nella riunione toscana alcune saranno oggetto di decisione nel prossimo esecutivo della Csaì, in programma l'11 ottobre a Sanremo, mentre altre verranno discusse in riunioni tra le parti interessate. È il caso dell'ipotesi di scorporare il SuperTurismo dal Civt: questa proposta verrà analizzata prossimamente in un meeting tra le Case interessate, il presidente della Csaì, Marco Piccinini, e i promotori della Salerno Corse. Per la F.3 è stato programmato un incontro tra il presidente della Csaì e i team della categoria il 1. ottobre a Vallelunga.

IN PISTA A FINE STAGIONE

Ecco come sarà la nuova Ralt F.3

Al quartier generale della Ralt contano di potere fare correre la loro nuova F.3 nelle ultime gare britanniche di questa stagione e nel Gp di Macao. La vettura, identificata dalla sigla 93C, come si vede dal primo disegno (in basso) è caratterizzata dal muso rialzato rispetto all'ala collocata più in basso. Le pance sono piuttosto larghe, ma basse, la definizione della veste aerodinamica è comunque avvenuta dopo avere lavorato in galleria del vento con un modello in scala 1/3. Lo schema delle sospensioni è pushrod sia davanti che dietro, gli ammortizzatori saranno Penske.



PROSPETTIVE

Il prossimo anno le Gruppo C correranno per l'ultima volta la **24 ore di Le Mans**, questa è una delle nuove regole...

MARCO RAGAZZONI

Per la Peugeot 905, vincitrice quest'anno della 24 Ore di Le Mans, e per la sua acerrima rivale, la Toyota Ts010, il '94 sarà l'anno dell'addio alla classica «maratona francese». L'Aco (l'Automobile de l'Ouest, organizzatore della gara) ha infatti stabilito che le potenti Gr.C da oltre 630 cv potranno correre solo il prossimo anno, grazie a una speciale deroga, non rinnovabile, e osservando opportune norme restrittive quali alettone monopiano che non ecceda l'altezza massima della carrozzeria e fondo piatto compreso fra gli assi delle ruote. Inoltre, le Gr.C '92 dovranno avere un peso minimo di 850 kg e una potenza massima di 500 cv (da vincolare con strozzatura all'aspirazione); le Gr.C '90 con cilindrata superiore a 3,5 litri 950 kg e 550 cv; le Gr.C a motore rotativo 850 kg e 540 cv. Mentre le Gruppo C spariranno da Le Mans, per i prossimi 5 anni arriveranno invece 5 nuove classi: tre raccolgono i Prototipi e due le Gran Turismo; ma la scelta più importante dell'Aco è stata quella di non richiedere per nessuna di queste un numero minimo di esemplari prodotti delle vetture per la loro ammissione alla gara: la sfida è dunque stata aperta anche agli esemplari unici con la sola specifica, quando richiesta, della loro omologazione stradale almeno in un Paese riconosciuto. La nuova classe regina è la Lmp.1 (Le Mans Prototipi 1, che in-

clude solo nel '94 anche le Gr.C '90 e '92) ed è aperta alle nuove «barchette» lmsa '94 con motore (senza limite di cilindrata e numero cilindri) proveniente da una vettura omologata per l'uso stradale, normalmente commercializzata prima del 31 marzo '94. Le lmsa '94 devono inoltre avere un peso minimo di 800 kg e avere un massimo di 500 cv. La Lmp.2 Prototipi ricalca la Lmp.1 ma ammette anche Sport monoposto di 450 cm di lunghezza e 90 cm di altezza, 620 kg di peso e 400 cv erogati da un motore di massimo 6 cilindri e proveniente da una vettura omologata per l'uso stradale, normalmente commercializzata prima del 31 marzo '94. La Gt/Prototipi ammette solo vetture nate da un progetto completamente nuovo nelle forme, dimensioni e tecnologia, omologate stradali prima del 31 marzo '94, a 2 o 3 porte, a 2 o 2+2 posti, con carrozzeria aperta o chiusa, di 450 cm di lunghezza e 190 cm di larghezza, bagagliaio di un minimo di 200 cc di volume, peso di 900 kg e potenza di 550 cv. Le classi Le Mans Gt/1 (1000 kg; 650 cv) e Gt/2 (1050 kg; 450 cv) raccolgono invece vetture omologate stradali prima del 31 marzo '94, a 2/3 porte, con carrozzeria aperta o chiusa e un minimo di 2 posti. La carrozzeria dovrà rimanere invariata, mentre il motore potrà provenire anche da un'altra vettura prodotta dal medesimo costruttore.





TRICOLORE RALLY RUSH FINALE

Terremoto forza

Cunico fuori gioco, Cerrato primissimo, Longhi out mentre Pianezzola è secondo. Al Salento il campionato cambia rotta fra le polemiche. E adesso decide Sanremo

■ **SERGIO REMONDINO**

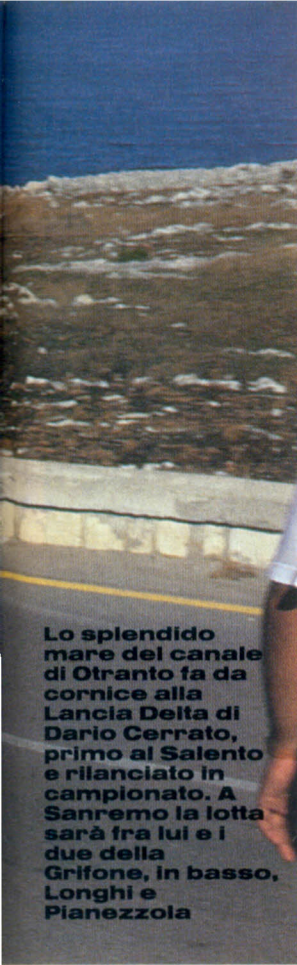
Doveva vincere e ha vinto. Prima del rally del Salento per Dario Cerrato le possibilità di restare aggrappato alla lotta per il tricolore erano soprattutto legate a una eventualità, quella del suo successo in Puglia. Se a Lecce fosse stato Piero Longhi ad aggiudicarsi la gara, il pilota della Grifo-

ne avrebbe fatto suo il Campionato Assoluto e per Cerrato non ci sarebbe stato appello nell'ultima gara in programma, il rally di Sanremo. Ma non è andata così, anzi. Longhi ha commesso un errore di guida, una distrazione imperdonabile per un pilota che ha vissuto una stagione da protagonista, che si trova in una posi-

zione di classifica perfetta per lui, che dal successo nel tricolore può trarre lo spunto per far fare alla sua carriera un altro salto qualitativo. Longhi ha sbagliato e neppure il suo compagno Pianezzola, secondo alla fine ma lontano da Cerrato, ha potuto nulla contro il pilota del Jolly. La Grifone si era presentata al Salento

con notevoli credenziali e il titolo quasi in tasca. Ne è ripartita con le ossa rotte e con un bilancio in rosso. Dopo aver dominato buona parte della stagione gli uomini di Tabaton hanno perso in un colpo solo la gara e buona parte del margine di vantaggio che avevano, anche se restano entrambi davanti a Cerrato in clas-

sifica. Ma se prima del rally pugliese il pilota del Jolly Club si vedeva costretto a inseguire e basta, adesso si ritrova con la prospettiva di giocarsi le sue chance nel Sanremo mondiale, gara sulla quale si presenta con meno punti dei rivali ma con infinita esperienza in più. Come non pensare a una superiorità tattica di Cer-



Lo splendido mare del canale di Otranto fa da cornice alla Lancia Delta di Dario Cerrato, primo al Salento e rilanciato in campionato. A Sanremo la lotta sarà fra lui e i due della Grifone, in basso, Longhi e Pianezzola

e ha già le pile di nuovo cariche. E Cunico? Non ci eravamo dimenticati di lui. È solo che per il vicentino e la Ford della Pro.Motor.Sport ormai ogni speranza è perduta. Cunico doveva vincere in Puglia e lo avrebbe probabilmente fatto, ma si è rotto, per ben due volte, l'albero di trasmissione. Un guasto incredibile, che fa pensare a qualche rito voodoo fatto da qualcuno contro pilota e vettura. Quest'anno sulla Escort che doveva piegare ogni concorrenza si è rotto di tutto. Dai cuscinetti alle boccole dei cerchi, dai differenziali alle cinghie della distribuzione. Eppure, ancora al Salento, Cunico vincendo avrebbe potuto restare in lizza per il titolo. A Sanremo il vicentino potrà pensare solo a fare una bella gara, a cercare quella soddisfazione che ripaga di una stagione piena di amarezze. Potrebbe, Cunico, essere involontario ago della bilancia nella lotta fra Cerrato, Longhi e Pianezzola. Cerrato pensa al terzo posto come sua realistica miglior possibilità a Sanremo; ma con quella di Cunico diventano almeno tre le Ford Escort capaci, in sede di pronostico, di star davanti a Dario...

POLEMICHE. È da prima della Targa Florio che l'ambiente è scosso da voci e vocine circa irregolarità di questa o quella squadra. Logico che al Salento gli animi fossero caldi. A complicare le cose ci hanno pensato i commissari, che hanno deciso di pesare le



fotografiePHOTO4

rato nei confronti di Longhi e Pianezzola? Non solo. Dario avrà due «spalle» di tutto riguardo: Carlos Sainz e Andrea Aghini: se lui dovesse averne bisogno, i due potrebbero anche farlo passare avanti in classifica. A Sanremo a Cerrato basta arrivare terzo, a patto che Longhi sia sesto, mentre Pianezzola deve stare nei primi tre della classifica finale se vuole migliorare il suo attuale bottino di punti. Un compito non facile per lui che, all'asfalto, preferisce di gran lunga quello sterrato che a Sanremo non ci sarà. Per Longhi, invece, un Sanremo tutto asfalto non è male. È un terreno in qualche modo a lui congeniale, anche se il piemontese non ha mai partecipato al rally sanremese con una vettura da assoluto. Certo che un errore come quello pugliese, una uscita di strada a ruote bloccate in frenata, è proprio clamoroso. Ma Pierino ha dalla sua uno splendido carattere. Non se l'è presa più di tanto, non ha somatizzato la stupidaggine che ha fatto

AL SANREMO ANDRA' COSI'

Nella tabella sono riportati i punti attuali e quelli che verrebbero ad avere Cerrato, Pianezzola e Longhi a seconda del piazzamento a Sanremo, ultima gara di campionato, considerando gli scarti. Se Longhi, attuale leader, vince il rally mondiale ha vinto il campionato, qualunque sia il risultato dei rivali. Se arriva secondo o terzo costringe Cerrato e Pianezzola a vincere il rally se vogliono batterlo in campionato. Se Longhi arriva quarto o quinto costringe Cerrato e Pianezzola a finire il rally al secondo posto. Con Cerrato o Pianezzola che si classificano al terzo posto, risultato «minimo» per i due se vogliono migliorare i punti che hanno attualmente, Longhi deve concludere al quinto posto altrimenti perde il campionato.

LONGHI: p. 102

scarto: 10 punti

se è 1. va a 122 p

se è 2. va a 114,5 p

se è 3. va a 110 p

se è 4. va a 107 p

se è 5. va a 104 p

se è 6. non migliora

PIANEZZOLA: p 97,75

scarto: 12 punti

se è 1. va a 115,75 p

se è 2. va a 108,25 p

se è 3. va a 103,75 p

se è 4. non migliora

CERRATO: p. 97,5

scarto 12,5 punti

se è 1. va a 115 p

se è 2. va a 107,5 p

se è 3. va a 103 p

se è 4. non migliora

vetture a fine prima tappa ma senza togliere dai serbatoi il carburante, come invece prescrive il regolamento. I commissari tecnici volevano solo fare un controllo «alla buona», ma quando è emerso che gli uomini del Jolly non avevano fatto punzonare la zavorra della Delta di Cerrato apriti cielo. Nuova pesata, la sera stessa della prima tappa, ancora con la benzina a bordo ma senza la zavorra incriminata.

Non bastava, c'era ancora del malumore e così nasceva il progetto di una nuova pesata, solo per la Delta di Cerrato, prima del via della seconda tappa. Questa volta senza zavorra e senza carburante. Ma spesso queste vicende presentano un lato comico. Si rompeva la bilancia e occorreva aspettare il fine gara per riverificare la vettura di Dario, che nel frattempo aveva vinto il

rally... Il verdetto? 1257, 1233 e 1230 kg, questi i pesi della Lancia rispettivamente con benzina e zavorra, con benzina ma senza zavorra, senza benzina e senza zavorra. Sempre e comunque sopra al limite minimo, 1200 kg. Qualcuno faceva notare che, in fondo, gli uomini di Nocentini avevano avuto una tappa di tempo per far «ingrassare» la loro Delta... «Ci siamo divertiti. È ora di smetterla con le illazioni sulle nostre vetture — ha detto Nocentini dopo il Salento —. Abbiamo usato una dozzina di chilogrammi di zavorra, su alcune prove, per migliorare la distribuzione dei pesi. E senza zavorra, alla fine, la Delta di Cerrato pesava 1230 kg, cioè trenta oltre il minimo». Questo quanto ha dichiarato il preparatore della vettura di Cerrato. «A Lecce è stato fatto solo del gran polverone — dice invece Fabrizio Tabaton — anziché spazzare il campo dai dubbi. Quando usiamo la zavorra, noi della Grifone lo dichiariamo alle verifiche e la facciamo punzonare,

«*dunque viene scritto sul passaporto tecnico dell'auto quanto è stata appesantita con la zavorra*». Come sempre avviene quando si lascia correre, le situazioni finiscono con il degenerare e avrebbe fatto bene la Csai a eseguire un maggior numero di controlli nelle gare precedenti. Ormai è andata così e quello che conta è che al Sanremo tutti giochino in maniera pulita, con vetture che non prestano il fianco ad alcuna eccezione. A Lecce, per finire, è stato effettuato (due volte) il prelievo di campioni di carburante dalle vetture di tutti i protagonisti. Le risposte sui risultati delle analisi sono attese entro un mese. Speriamo proprio arrivino prima del Sanremo...



LA CRONACA □ USCITA E ROTTURA MECCANICA IN PUGLIA

Che errore Longhi che sfortuna Cunico!

LECCE — Pochi al via, solamente 41, ancor meno all'arrivo, appena 19. Decisamente il rally del Salento stenta a presentare un carnet di partecipanti numericamente accettabile, ma gli appassionati organizzatori non demordono. Prima prova e Manfrinato commette subito un errore: l'uscita gli costa circa 15'. Il suo rivale nella lotta al tricolore di Gruppo N, Renato Travaglia, perde a sua volta 30" per un ritardo a un controllo orario. Cunico parte forte e dopo tre prove conduce con 4" su Cerrato, ma sul quarto tratto cronometrato si rompe l'albero di trasmissione della sua Ford. Il vicentino inizia una rimonta che lo porta a recuperare 16" in tre prove. Poi, sull'ottava speciale, si rompe un'altra volta lo stesso particolare e per la Ford è l'uscita di scena. Intanto si sono ritirati Ferreyros (uscita di strada sulla seconda prova), Medeghini

(rottura del motore sulla sesta) e Manfrinato (uscito di strada sulla quinta speciale). Travaglia, che aveva perso circa due minuti sul terzo tratto cronometrato per noie all'alimentazione, sta recuperando sui locali Fa-

zio e De Marco che sono ai primi due posti tra le Produzione. In testa è Cerrato, davanti a Longhi di 25", Pianezzola (47") e a un bravissimo Viale (1'13"). Si va così al riposo e nella prima prova della seconda tap-

pa Longhi esce, sbatte, è costretto al ritiro. A quel punto, con Cunico e Longhi fuori, con Pianezzola dietro, Cerrato amministra, pur mantenendo un passo elevato. Pianezzola esce sulla prova numero 12 e perde 20". Viale «vede» l'avversario nel mirino. E vince la 13esima prova, ripetendosi (a pari con Cerrato) nella 15esima. La lotta Viale-Pianezzola tiene desta l'attenzione. Il ligure vince la 17esima prova e passa al secondo posto ma è gioia di breve durata perché in quella successiva perde una trentina di secondi a causa della rottura del motore. Riesce a concludere il tratto cronometrato, che era l'ultimo della gara, ma il trasferimento verso Lecce è troppo lungo e per Viale c'è un amarissimo ritiro. Che consegna il terzo posto a Andreucci con la piccola Peugeot 106 Xsi al suo miglior risultato stagionale.



Due i prelievi di carburante effettuati in Puglia sulle vetture top, sopra la Delta di Cerrato. Si attendono i responsi delle analisi. Travaglia e la sua Escort, in alto, primi di Gruppo N

le classifiche

RALLY TRICOLORI

Lecce, 17-18 settembre 1993
27. rally del Salento
 gara valida per il Campionato Assoluto

Le classifiche

Assoluta: 1. Cerrato-Guizzardi (Lancia Delta Hf) a 2'24'53"; 2. Pianezzola-Roggia (Lancia Delta Hf) a 1'20"; 3. Andreucci-Amati (Peugeot 106 Xsi) a 1'42'24"; 4. Travaglia-Mari (Ford Escort Cosworth) a 1'45'54"; 5. Fazio-Molendini (Ford Escort Cosworth) a 1'72'7"; 6. De Marco-De Lorenzo (Ford Escort Cosworth) a 2'22'29"; 7. Munaretto-Tarantino (Ford Escort Cosworth) a 2'34'55"; 8. Sartori-Quarantani (Peugeot 309 16V) a 2'29'28"; 9. Zumelli-Strocchi (Ford Escort Cosworth) a 3'0'48"; 10. Margari-Rizzello (Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO N

Classe 2000: 1. Sartori-Quarantani (Peugeot 309 Gti 16V) in 2'54'21"; 2. Pisacane-Sari (Renault Clio Williams) a 8'38"; 3. Siciliano-Maraschio (Peugeot 205 Rallye) a 9'13"; 4. Manfredi-Zampilli (Peugeot 205 Gti) a 10'05"; 5. Bavia-Potera (Renault Clio Williams) a 14'31"; 6. Panta-Mosca (Peugeot 106 Xsi) a 29'24"; 7. Accorsi-Borellini (Opel Astra Gsi 16V) a 35'13".

Classe oltre 2500: 1. Travaglia-Mari (Ford Escort Cosworth) in 2'39'47"; 2. Fazio-Molendini (Ford Escort Cosworth) a 2'33"; 3. De Marco-De Lorenzo (Ford Escort Cosworth) a 7'35"; 4. Munaretto-Tarantino (Ford Escort Cosworth) a 8'31"; 5. Zumelli-Strocchi (Ford Escort Cosworth) a 15'54"; 6. Margari-Rizzello (Renault 5 Gt Turbo) a 17'00"; 7. Tau-Piccinno (Renault 5 Gt Turbo) a 25'05".

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Andreucci-Amati (Peugeot 106 Xsi) in 2'39'17"; 2. Crisigiovanni-Crisigiovanni (Peugeot 205 Rallye) a 29'06"; 3. Pezzuto-Pezzuto (Peugeot 205 Rallye) a 38'40".

Classe oltre 2500: 1. Cerrato-Guizzardi (Lancia Delta Hf) in 2'24'53"; 2. Pianezzola-Roggia (Lancia Delta Hf) a 1'20".

COSÌ IL TRICOLORE

Assoluta: 1. Longhi 102 punti; 2. Pianezzola 97,75; 3. Cerrato 97,5; 4. Cunico 68; 5. Fiora 34,5; 6. Andreucci 32; 7. Travaglia 23,5; 8. Liatti 23.

Gruppo N: 1. Travaglia 78,75 punti; 2. Manfrinato 64; 3. Sartori 40; 4. Bentivogli 35; 5. Zanchi 24; 6. Dallavilla, Bizzarri 20.

Costruttori: 1. Lancia 125 punti; 2. Ford 95; 3. Renault 48,5; 4. Peugeot 46.

Formula 2: 1. Fiora 120 punti; 2. Andreucci 94; 3. Medeghini 57; 4. Sartori 45; 5. Munaretto 25.

Juniors: 1. Sartori 48 punti; 2. Ordrati 40; 3. Buiatti 31; 4. Zanchi 30.

Femminile: 1. Munaretto 85 punti; 2. Zumelli 74,375.

Trofeo Peugeot: 1. Sartori 198 punti; 2. Gugel 106; 3. Gomba 72.

RALLY DI PICO

Laganà sorprende

PICO — Protagonisti sfortunati sono stati i friulani De Cecco-Nassi i quali, dopo aver chiuso al comando l'ultima speciale, sono incappati in un incidente stradale che li ha messi k.o. Hanno così vinto Laganà-Guzzardi, davanti a Errani-Casadio.

RALLY 1. SERIE

Pico (Fr), 25-26 settembre 1993

Classifica assoluta: 1. Laganà-Guzzardi (Lancia Delta 16V) 47'07"; 2. Errani-Casadio (Lancia Delta 16V) a 51"; 3. Evangelista-Pirolli (Ford Sierra Cosworth) a 1'19"; 4. Raffaelli-Vivarelli (Peugeot 309 Gt) a 2'06"; 5. Parente-Lorini (Lancia Delta 16V) a 2'19".

MARI E MONTI

Gran... Toscano

SIRACUSA — Successo di Livio Toscano, al suo primo successo assoluto, nel rally Mari e Monti. La vittoria del pilota Peugeot è maturata nell'ultima prova, quando il leader della gara in quel momento, Zappulla, ha visto il motore della sua Delta Hf andare arrostato.

RALLY 1. SERIE

Siracusa, 26 settembre 1993

Classifica assoluta: 1. Toscano (Peugeot 205 Gt) 1.4'33"; 2. Alessi-Riva (Renault Clio 16V) a 37"; 3. Rimbrò-Anastasio (Lancia Delta 16V) a 1'11"; 4. Saetta-Lavore (Opel Kadett Gsi) a 1'15"; 5. Trommino-Drago (Mazda 323 Gt-R).

RALLYSPRINT

Falleri a Massa

MASSA — Manrico Falleri ha vinto la 4. edizione del rallysprint Massa e Carrara a bordo di una Peugeot 405 Mi 16v. Il pilota apuano in coppia con Stefania Balderi si è aggiudicato ben cinque delle otto prove in programma.

RALLYSPRINT

Massa Carrara, 26 settembre 1993

Classifica assoluta: 1. Falleri-Balderi (Peugeot 405 Mi 16v) in 16'21"; 2. Corvi-Mazzoli (Opel Kadett Gsi 16v) a 6"; 3. Targhetta-Stra (Peugeot 405 Mi 16v) a 28"; 4. Crestani-Novelli (Peugeot 405 Mi 16v) a 32"; 5. Sgado-Trombella (Opel Kadett Gsi 16v) a 36".

SALITA ERICE

E Nesti fa tombola

ERICE — Decimo successo stagionale di Mauro Nesti nel Civm. Il neo-campione italiano dei prototipi ha vinto la Monte Erice, precedendo ancora Fabio Danti, staccato di 6"47. Un'altra positiva prestazione per Palazzo e la Gisa; giunti terzi. Cappellari si è laureato campione italiano.

VELOCITÀ IN SALITA

Erice (Tp), 26 settembre 1993

Classifica assoluta: 1. Nesti (Lucchini-Bmw) 6'58"04; 2. Danti (Lucchini Alfa) 7'04"51; 3. Palazzo (Gisa) 7'33"56; 4. E. Scola (Prc) 7'33"05; 5. Cappellari (Lancia Delta 16V) 7'33"06.

A CEREGLIO

Cinelli nuotatore

CEREGLIO — Successo di Franco Cinelli al volante di una Osella Pa 12 nella salita Vergato-Cereglio. Alle sue spalle staccato di 3"77 l'altro portacolori della Sport & Motori Luca Pacini, anche lui al volante di una Osella Pa 12. Sia le prove che la gara si sono corse su un tracciato bagnato.

VELOCITÀ IN SALITA

Cereglio (Bo), 26 settembre 1993

Classifica assoluta: 1. Cinelli (Osella Pa 12) in 5'06"23 alla media di 95,223 Km/h; 2. Pacini (Osella Pa 12) a 3"77; 3. Paganucci (Pcr-Bmw) a 18"74; 4. Bertuzzi (Lancia Delta Hf) a 12"85; 5. Odorizzi (Bmw M3) a 31"01.

RAVIGNANA

C'è solo Baribbi

FRATTEROSA — Ezio Baribbi ha vinto la 3. Cronoscalata della Ravignana sul percorso Isola di Fano-Fratterosa. Il bresciano dopo il notevole vantaggio guadagnato nella prima manche nella seconda ha badato a controllare gli avversari Zanini e Groff. Belle prestazioni di Botti e Canneori.

VELOCITÀ IN SALITA

Fratterosa (Bs), 26 settembre 1993

Classifica assoluta: 1. Baribbi (Osella Pa9/90) 4'43"55; 2. Zanini (Osella Pa9/90) 4'55"94; 3. Groff (Osella Pa7) 5'03"40; 4. Botti (Ford Escort Cosworth) 5'12"40; 5. Rampini (Osella) 5'14"95.

CONFINO APERTO

Massola bagnato

SAN DORLIGO DELLA VALLE — A Leonardo Massola è bastata una sola manche. Così il mantovano ha vinto la 6. edizione dello Slalom Confini aperto. La pioggia caduta in abbondanza ha messo in difficoltà i piloti, tra cui Zandonà.

SLALOM

San Dorligo della Valle (Ts), 26 settembre 1993

Classifica assoluta: 1. Massola (Fiat X 1/9) 138,61; 2. Bonvecchio (Renault 5 Gt Turbo) 151,96; 3. Marchi (Opel Kadett Gsi) 152,47; 4. Falezza (Fiat 127) 153,98; 5. Zanini (Fiat Uno Turbo) 155,23.

SUI CIMINI

Pepe Soriano

SORIANO — Successo di Domenico Pepe su Fiat 850/2000 16 valvole tra i birilli della 2. edizione dello slalom Città di Soriano. Alle sue spalle la Porsche 914 di Arduini, seguito dalla X 1/9 di Scocca. Alla Delta di Antinozzi la vittoria in Gr. A, mentre Gramenzi si è aggiudicato il Gr. N.

SLALOM

Soriano nel Cimino (Vt), 26 settembre 1993

Classifica assoluta: 1. Pepe (Fiat 850/2000 16v) 158,30; 2. Arduini (Porsche 914) 166,26; 3. Scocca (Fiat X 1/9) 166,80; 4. De Amicis (Fiat 850/2000) 167,04; 5. Di Giuseppe (Lancia Beta Montecarlo) 171,89.

TROFEO MARRONI

Cesari... è sardo

BUDDUSÒ — Per la quarta volta consecutiva Augusto Cesari su Lancia Delta S4 si è aggiudicato lo slalom di Buddusò Trofeo Marroni. Cesari, ha preceduto, dopo due manche, Franco Lasia su Mp 2000 a quasi tre secondi e Franco Angioy ormai sempre più a suo agio con la 500 motorizzata Bmw 2000 a 13".

SLALOM

Buddusò (Ss), 26 settembre 1993

Classifica assoluta: 1. Cesari (Lancia Delta S4) 106,87; 2. Lasia (Mp 2000) 109,27; 3. F. Angioy (Fiat 500-2000) 119,53; 4. Giagu (Lancia Beta Montecarlo) 120,89; 5. Nerini (Fiat X1/9) 122,28.

VALLE INTELVI

Tutti in Rossi

SCHIGNANO — Miglior tempo in entrambe le manche per Erberto Rossi nell'ottava edizione dello Slalom Valle Intelvi. Piazza d'onore per Franco Pandolfi con la Fiat 500 Prototipo e terzo posto per Massimo Tomasini (Opel Kadett Gte) autore di un buon tempo sulla seconda salita.

SLALOM

Schignano (Co), 26 settembre 1993

Classifica assoluta: 1. Rossi (Er2 Sport) 170,47; 2. Pandolfi (Fiat 500) 173,90; 3. Tomasini (Opel Kadett Gte) 177,98; 4. Roncoroni (Renault Gt Turbo) 178,66; 5. Patere (Fiat (X1/9) Abarth) 179,97.

TOMAZZONI



Franco Cinelli con una Osella Pa 12 si è imposto nella salita Vergato Cereglio corsa sotto la pioggia

A VICENZA

Formula di Merzi

VICENZA — Cornelio Merzi alla guida di una Peugeot 205 Rallye si è imposto nella gara di F. Rally che si è corsa a Vicenza. Secondo posto per Maggiani su Fiat 127 staccato di appena un secondo. La gara, organizzata dal team Padova Cross era valida per la serie triveneta.

FORMULA RALLY

Vicenza, 26 settembre 1993

Classifica assoluta: 1. Merzi (Peugeot 205 Rallye) 5'01"77; 2. Maggiani (Fiat 127) 5'02"88; 3. Marzari (Citroën A X) 5'05"18; 4. Gializzo (Autobianchi 112) 5'07"60; 5. Berto (Fiat X 1/9) 5'07"79.

VST A LATINA

Spagnol nel Lazio

LATINA — Cimentatosi una tantum alla guida di un prototipo il pontino Adriano Spagnol è stato il più veloce nella 6. prova del trofeo Autoclub Latino. Spagnol ha vinto la sua categoria prototipi, mentre nelle altre 2. finali si sono imposti Consoli (1000) e Cerroni (1800).

VELOCITÀ SU TERRA

Latina, 26 settembre 1993

Classifica assoluta: 1. Spagnol (Prototipo) 7'55"; 2. Lojudice (Prototipo) 8'23"; 3. Cerroni (Fiat X 1/9) 8'55"; 4. Mastrogiacomo (Lancia Beta Montecarlo) 8'57"; 5. Consoli (Lancia Delta) 9'34".

AUTOCROSS

Volland europeo

MAGGIORA — Il francese Vincendeau nei prototipi e il tedesco Volland nelle Turismo hanno conquistato sulla pista di Maggiora il titolo europeo '93 di Autocross. Migliore prestazione degli italiani quella di Gallotta (Lancia Delta) giunto terzo nelle Turismo e Tamburini sesto nei prototipi.

AUTOCROSS

Maggiora (No), 26 settembre 1993

Classifica. Monoposto: 1. Vincendeau (Renault) 5'59"57; 2. Lamotte (Ferrari) 6'03"15. Turismo: 1. Erieffe (Lada Uaz) 6'27"16; 2. Makarov (Lada Uaz) 6'29"52.



MONDIALE RALLY
DOPO L'AUSTRALIA

Toyota KK

Col successo nella terra dei canguri Kankkunen dà alla Casa giapponese la certezza del primo titolo Marche «giallo» e si proietta verso il quarto primato nei Piloti. Solo Delecour può ancora sfidarlo

RICARDO MUÑOZ



Kampione

PERTH — «Questo è il giorno per il quale noi tutti abbiamo lavorato per molti anni». Ove Andersson, fondatore e oggi presidente del Toyota Team Europe, non riesce ad aggiungere altro, l'emozione è fortissima. E perfino commosso, il gigante svedese ex fuoriclasse dei rally, e non fa nulla per nascondere. Juha Kankkunen

gli ha appena regalato un sogno; vincendo in Australia, il finlandese ha assicurato alla Toyota il titolo Marche, il primo campionato del mondo Costruttori nella storia delle corse automobilistiche conquistato da una Casa giapponese. A Perth, sulle coste australiane dell'Oceano Indiano, la Toyota ha quindi raggiunto l'obiettivo che inseguiva

Con la formidabile vittoria in Australia, la quarta da quelle parti e della stagione, Kankkunen ha portato a quota 19 lo score di successi nel mondiale eguagliando il primato di Alen Eccolo in azione con la Celica nella corsa australiana in cui ha ottenuto 26 scratch su 34 prove



dal 1988, quando fu deciso l'impiego a tempo pieno del mondiale col progetto Celica 4Wd. Solamente la Ford poteva ancora contrastare realisticamente la squadra nippono-tedesca nella corsa al titolo che premia il lavoro d'équipe, ma per farlo doveva assolutamente vincere sulle veloci e difficili prove speciali dell'Australia dell'Ovest. Un'impresa perfino disperata per i due fordisti: né Delecour né Biasion avevano mai affrontato il rally della terra dei canguri; fin dalle prime battute il francese e l'italiano si sono trovati spiazzati dalla lotta di vertice classifica. A questa latitudine, invece, «Kkk» poteva contare sulla profonda conoscenza del terreno di gara, avendo già ottenuto tre successi su quattro partecipazioni. Implacabile e determinato come già lo era stato in Argentina e al 1000 Laghi, il nordico grande protagonista del trionfo Toyota nel Marche ha infine raccolto la quarta affermazione stagionale, quarta anche in Australia, si è garantito un buon settanta per cento del titolo Piloti e ha portato a quota 19 lo score personale di vittorie nel mondiale, eguagliando perciò il primato di Markku Alen. Col piccolo e abilissimo coéquipier gallese Nicky Grist, Kankkunen ha raggiunto un'intesa perfetta. La partnership tra i due continuerà. Didier Auriol è, con Carlos Sainz, il grande deluso della stagione: il ritiro in Australia lo ha matematicamente escluso dalla sfida iridata; ancora una volta ha visto sfumare il sogno di diventare il primo francese campione del mondo della specialità. Il primato lo potrebbe invece conquistare Francois Delecour. Il terzo posto ottenuto in Australia in un rocambolesco finale consente al transalpino della Ford di restare in coda a Kankkunen: davanti a sé ha due match favorevoli, i rally tutto asfalto di Sanremo e di Spagna, mentre al Rac può realisticamente puntare a un piazzamento importante. Per il meccanismo del campionato, Delecour può disputare tutte e tre le prove che ancora restano, e non dovrà scartare risultati, mentre «Kkk» a disposizione ne ha due — Spagna e Rac — avendo il finnico già esaurito 8 delle 10 gare permesse dal regolamento. Anche Miki Biasion è ancora in corsa per il titolo, ma le sue chances sono più teoriche che reali. In Australia l'italiano è stato costretto al ritiro quando era già in vista del traguardo: era terzo, a piantarlo in aso è stato il motore della Escort, messo kappào da uno dei tanti problemi di elettronica che hanno compromesso anche la prestazione di Delecour. Il sistema elettronico «made by Ford» resta quindi il tallone d'Achille della Escort: esso permette di intervenire su un numero limitato di parametri mentre la Toyota Celica, la Subaru Legacy e la Lancia Delta utilizzano apparati più sofisticati, capaci di un numero maggiore di funzioni. Per la Ford Motorsport, dunque, una grande occasione spreca. E dopo 20 anni di supremazia dell'industria europea, il mondiale Marche è finito ai giapponesi della Toyota, mentre continuano le eccellenti performances della Subaru-Prodrive. Colin McRae poteva ottenere, anzi aveva già in tasca un ec-

cellente secondo posto. Invece, l'aggressivo scozzese che per tre tappe aveva instancabilmente cercato di attaccare Kankkunen nonostante per lui si trattasse della prima volta in Australia, ha sciupato tutto con un grossolano errore nel finale: un'uscita di strada che poteva benissimo evitare. Il testimone è stato così raccolto da Ari Vatanen, che fin dall'inizio aveva pensato bene di non farsi coinvolgere dal ritmo sostenuto di «King Kkk». La Subaru è stata molto criticata per la decisione di continuare la gara dopo la tragedia in cui ha perso la vita Rodger Freeth, coéquipier di Possum Bourne sulla terza Legacy iscritta ufficialmente dalla Casa giapponese. Dalla Prodrive Subaru hanno fatto sapere che era stata la stessa vedova di Freeth a chiedere che le vetture di McRae e di Vatanen non fossero ritirate in segno di lutto. Tuttavia, la sensazione è che abbiano finito per prevalere gli interessi nel campionato Asia-Pacifico, un titolo a cui lo sponsor del team anglo-nipponico, la «555», tiene moltissimo. Infine, Carlos Sainz. Sulla spedizione australiana lo spagnolo del Jolly Club aveva puntato tutte le sue fiches, forte della conoscenza del percorso. È arrivata, invece, un'altra cocente delusione: fuori gara già nella terza prova speciale, e non per guasto meccanico. Ha sbagliato ed è uscito rovinosamente di strada. Non ha cercato giustificazioni. Resta comunque un fatto: Sainz ha affrontato la corsa con molta pressione addosso. E non solo perché questa era un'occasione da non perdere, ma anche e soprattutto per gli estenuanti contatti con i team manager a cui si era sottoposto alla vigilia del rally. ■



DOPO IL TITOLO PILOTI DEL '90 E DEL '92

L'incubo Marche nei sogni Toyota

La Toyota ha dunque completato il suo palmarès col prestigioso titolo di campione del mondo Costruttori. L'impresa è storica: dopo un ventennio di ininterrotta supremazia dell'industria europea il primato è passato di mano finendo in Giappone. La conquista del mondiale Piloti con Carlos Sainz nel '90, e poi ancora l'anno scorso, aveva fatto della Toyota la grande sfidante della Lancia sotto ogni latitudine. Tuttavia, quelle formidabili affermazioni erano un successo personale dell'asso spagnolo, ma non già un premio totale alla Casa. Sconfitti sul terreno del Marche dalla leggendaria squadra dei torinesi, i nippono-tedeschi di Ove

Andersson avevano cercato una rivincita ripiegando sul titolo Conduttori. Il vero «goal», l'obiettivo che doveva giustificare gli spettacolari investimenti gettati sul tavolo da gioco, restava il campionato Costruttori. La Toyota il titolo quest'anno poteva solamente perderlo. Sulla sua strada non c'erano i fantastici uomini della Lancia dei primati e la Ford, che realisticamente poteva puntare al clamoroso risultato, ha giocato male la prima mano della partita, spreco delle carte in suo possesso con scelte azzardate ma non certo audaci, come è accaduto per la spedizione al rally di Svezia. Ovunque più do-

potendo contare su un budget valutato in una settantina di miliardi di lire, la Toyota ha avuto in Juha Kankkunen il suo uomo chiave. In Australia, nell'89, dopo un anno e mezzo di tentativi andati a vuoto, il finlandese portò la Celica 4Wd al primo successo togliendo il suo datore di lavoro Ove Andersson da una posizione imbarazzante. Era tempo di bilanci; senza quella vittoria, l'avventura del Toyota Team Europe sarebbe stata pesantemente ridimensionata. A distanza di quattro anni, e ancora nella terra dei canguri, Kankkunen ha definitivamente spalancato alla Toyota le porte del paradiso dei rally. (m. rav.)

MUORE FREETH CON LA TERZA LEGACY

La corsa continua

Malgrado la tragedia in cui ha perso la vita il coéquipier di Bourne, la Subaru non ritira le Legacy di McRae e Vatanen

MARTIN HOLMES

PERTH — Rodger Freeth, una delle personalità più conosciute e più versatili dello sport della Nuova Zelanda, paese in cui lo sfortunato coéquipier di Bourne era nato 39 anni fa, è deceduto al Royal Hospital di Perth per le ferite riportate in un violento incidente avvenuto nella terza prova speciale del rally di Australia. Nell'affrontare un tratto particolarmente veloce del terzo crono, caratterizzato anche dalla presenza di dossi in rapida successione, la Subaru Legacy dell'equipaggio

Bourne-Freeth è uscita di strada capotandosi più volte prima di finire la sua folle corsa contro gli alberi. L'impatto è stato violento: subito le condizioni di Freeth sono apparse disperate, mentre Bourne aveva riportato ferite giudicate non gravi. Venti minuti dopo l'incidente, il coéquipier giungeva in elicottero all'ospedale di Perth: nonostante la rapidità dei soccorsi e i tentativi dei medici, Freeth è spirato per le gravi ferite alla cassa toracica. Rodger Freeth, era laureato in astrofisica ma aveva lasciato la professione per le corse, era stato 14 volte campione motociclistico della Nuova Zelanda e campione rally del suo paese nell'86 e nell'87 navigando dapprima Alport e poi Bourne. Ha lasciato la moglie e due figli. L'ingegnere Cadringher della Fisa si è immediatamente recato sul luogo della tragedia: dopo un attento esame della vettura, il tecnico della Federazione ha dichiarato che sia il rollbar sia i due sedili e le relative staffe avevano resistito all'urto risultando intatti. Il rally di Australia è dunque cominciato a lutto. Il ritiro di Carlos Sainz, avvenuto per un'uscita di strada nello stesso crono in cui si era consumato il dramma di Freeth, è passato senza clamori, come pure l'abbandono di Auriol, nella

settima speciale. Il francese è uscito di scena per la rottura del motore, determinata dall'urto contro una grossa pietra che aveva danneggiato la coppa dell'olio. A Perth, sabato sera 18 settembre, la classifica della prima tappa ha visto Kankkunen già nel ruolo del leader, seguito a 1'17" da McRae, a 2'20" da Delecour, a 2'32" da Vatanen e a 3'09" da Biasion, il quale è stato continuamente penalizzato da problemi elettrici alla Escort. Ancora Kankkunen, nella seconda giornata: lungo i 130 km di prove speciali, il finlandese mantiene praticamente inalterato il suo vantaggio nei confronti di McRae mentre Delecour lascia a Vatanen il terzo posto; molto perché il francese, come Biasion, ha difficoltà ad adattarsi al percorso, difficile e veloce, a lui sconosciuto; un po' perché su entrambe le Ford continuano i problemi al motore. Dopo 2 tappe, la classifica è: 1. Kankkunen; 2. McRae a 1'19"; 3. Vatanen a 3'31"; 4. Delecour a 4'34"; 5. Biasion a 6'04". In Gruppo N, dopo il ritiro del favorito Fujimoto, già fuori nella prima speciale, il comando è saldamente nelle mani del locale Ordynski. Le aspirazioni della Ford di rovesciare le sorti del mondiale Marche — per continuare a sperare il team di Boreham deve assoluta-



fotografiePHOTO4-MARZOLI



L'acrobatico McRae, in alto, è uscito di strada nel finale scivolando dal secondo al sesto posto. Sopra, Biasion, fermato dal motore ko. Sotto, Delecour: può ancora vincere il titolo



Interrotti venti anni di dominio delle Case europee

1973	Alpine Renault
1974	Lancia
1975	Lancia
1976	Lancia
1977	Fiat
1978	Fiat
1979	Ford
1980	Fiat
1981	Talbot
1982	Audi
1983	Lancia
1984	Audi
1985	Peugeot
1986	Peugeot
1987	Lancia
1988	Lancia
1989	Lancia
1990	Lancia
1991	Lancia
1992	Lancia
1993	Toyota



fotografiePHOTO4-MARZOLI

mente vincere — naufragano definitivamente nella terza giornata, la più impegnativa con 240 km di speciali. Delecour precipita in sesta posizione: il francese perde 12' nella prova più lunga della tappa (45 km) per la rottura di un sensore che controlla l'iniezione, mentre Biasion si è trovato tre volte, dopo altrettanti guadi, col motore in disordine. Davanti a tutti, sicuro e preciso, Kankkunen ha intanto incrementato il vantaggio su McRae: alla fine della penultima tappa il

finlandese guida con 2'09" sullo scozzese della Subaru; 3. Vatanen a 6'16"; 4. Biasion a 12'48"; 5. Dunkerton, con l'unica Mitsubishi Lancer ufficiale, a 20'55"; 6. Delecour a 21'27". È veramente tutto finito, dunque? Non almeno per le posizioni d'onore. Nell'ultima frazione di gara, martedì 21 settembre, McRae esce di strada nella prima delle sole 4 speciali in programma, perde una trentina di minuti e precipita in settima posizione mentre Biasion guadagna un

prezioso terzo posto, utile per il campionato Piloti. Ma anche all'italiano della Ford la corsa riserva un amaro epilogo: nel penultimo crono cede il motore della sua Escort. Ed è il ritiro. Ne approfitta così Delecour che finisce terzo, diventando nuovamente lo sfidante di Kankkunen nella corsa al titolo. Intanto, il finlandese, al quarto successo personale in Australia, consegna alla Toyota il campionato Marche eguagliando il record di vittorie nel mondiale (19) di Markku Alen. ■

road book

- 10. gara del mondiale Piloti
- 10. gara del mondiale Marche
- Organizzazione: Rally Australia Ltd, 128 Hay Street, Subiaco, Western Australia 6008 (AUS)
- Direttore di gara: Garry Connelly
- Percorso: km 1915 con 34 prove speciali (tutte con fondo sterrato) pari a km 550; 4 tappe
- Partiti: 84 - Arrivati: 47

I leader

Da prova speciale 1 a prova speciale 34 Kankkunen.

I vincitori delle speciali

Kankkunen 26 (4 pari merito); McRae 6 (1 pari merito); Vatanen 3; Auriol 3 (pari merito).

I principali ritiri

Fujimoto (Mitsubishi Lancer Gr.N) uscita di strada; Bourne (Subaru Legacy Rs Gr.A) uscita di strada; Sainz (Lancia Delta Hf Gr.A) uscita di strada; Auriol (Toyota Celica 4Wd Gr.A) motore; Recalde (Lancia Delta Hf Gr.N) sospensione-semiasse; Biasion (Ford Escort Cosworth Gr.A) motore.

Coppa Fia Gruppo N

1. Fassina punti 36; 2. Coutinho 24; 3. Kytolahto 23; 4. Hellman 15; 5. Ordynski, Fujimoto, Bin Sulayem, Shamaj, Backlund, Spillottis, Manfrinato 13; 12. Jordan 11.

Coppa Fia 2 Litri

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

Coppa Fia Dame

1. Christine Driano punti 15; 2. Isolde Holderied 9.

COSI' AL TRAGUARDO

	EQUIPAGGIO	VEETTURA	NAZ.	GR.	TEMPO
1.	Kankkunen-Grist	Toyota Celica 4Wd	SF-GB	A	in 5.19'58"
2.	Vatanen-Berglund	Subaru Legacy Rs	SF-S	A	a 5'52"
3.	Delecour-Grataloup	Ford Escort Cosworth	F-F	A	a 23'44"
4.	Dunkerton-Gocentas	Mitsubishi Lancer	AUS-AUS	A	a 26'12"
5.	Haider-Wendel	Audi Coupé S2	A-D	A	a 28'50"
6.	McRae-Ringer	Subaru Legacy Rs	GB-GB	A	a 35'55"
7.	Ordynski-Stacey	Mitsubishi Lancer	AUS-AUS	N	a 38'44"
8.	Bates-Taylor	Toyota Celica 4Wd	AUS-AUS	A	a 44'52"
9.	Inoue-Hayashi	Mitsubishi Lancer	J-J	N	a 49'06"
10.	Officer-Officer	Mitsubishi Lancer	AUS-AUS	N	a 51'45"

COSI' IL MONDIALE PILOTI

	21/12-17/1 MONTECARLO	11-14/2 SVEZIA	2-7/3 PORTOGALLO	8-12/4 SAFARI	1-5/5 TOUR DE CORSE	29/5-3/6 ACROPOLI	14-18/7 ARGENTINA	4-8/8 NUOVA ZELANDA	25-29/8 1000 LAGHI	18-20/9 AUSTRALIA	10-14/10 SANREMO	1-4/11 CATALUNYA	21-25/11 RAC	TOTALE PUNTI	PUNTI VALIDI	GARE DISPUTATE
1. Kankkunen	8	15	—	20	—	—	20	8	20	20				111	111	8
2. Delecour	15	—	20	—	20	—	—	15	—	12				82	82	6
3. Auriol	20	—	—	—	15	—	—	12	12	—				71	71	8
4. Biasion	12	—	15	—	4	20	15	—	—	—				66	66	7
5. McRae	—	12	4	—	8	—	—	20	—	6				50	50	7
6. Sainz	—	—	—	—	10	15	—	10	—	—				35	35	7
7. Vatanen	—	—	—	—	—	—	—	—	15	15				30	30	4
8. Eriksson	10	—	8	—	—	—	—	—	8	—				26	26	4
9. Makinen	—	10	—	—	—	6	—	—	10	—				26	26	3
10. Alen	—	—	10	15	—	—	—	—	—	—				25	25	3

COSI' IL MONDIALE MARCHE

1. Toyota	20	20	—	20	17	—	20	14	20	20				151	151	9
2. Ford	17	—	20	—	20	20	17	17	—	14				125	125	8
3. Subaru	—	14	12	—	10	—	—	20	17	17				90	90	8
4. Lancia	—	—	14	—	12	17	12	12	—	—				67	67	7
5. Mitsubishi	12	11	10	—	—	14	—	—	10	8				65	65	8



Nell'altra pagina, Sainz mentre affronta la seconda speciale del rally di Australia: nella successiva, lo spagnolo del Jolly Club esce di strada e si ritira. A lato, uno spettacolare passaggio «volante» dell'Audi S2 dell'austriaco Haider, alla fine quinto ma staccatissimo dai primi. Sotto, la Mitsubishi Lancer dell'australiano Ordynski, vincitore del Gruppo N, in azione nella super prova di Perth

tutto il rally speciale per speciale

PS 1 Langley Park 1 (km 2,00)

1. Kankkunen in 1'39"; 2. Sainz, Auriol a 2"; 4. Biasion a 3"; 5. Dunkerton a 4"

PS 2 Kev's (km 7,67)

1. Kankkunen, Auriol in 4'25"; 3. Sainz a 6"; 4. McRae a 7"; 5. Vatanen a 9"

PS 3 Flynn's (km 32,20)

1. Kankkunen, Auriol in 19'44"; 3. McRae a 15"; 4. Vatanen a 22"; 5. Delecour a 52"

PS 4 York Railway

1. Kankkunen, Auriol in 2'33"; 3. McRae a 3"; 4. Vatanen a 4"; 5. Delecour a 7"

PS 5 Muresk (km 6,84)

1. Kankkunen in 3'31"; 2. Auriol a 1"; 3. Vatanen a 4"; 4. McRae a 5"; 5. Delecour a 8"

PS 6 Mount Observation (km 11,70)

1. Kankkunen in 6'23"; 2. Auriol a 4"; 3. Vatanen a 6"; 4. McRae a 10"; 5. Delecour a 12"

PS 7 Helena 1 (km 30,50)

1. Kankkunen in 17'02"; 2. McRae a 27"; 3. Delecour a 34"; 4. Biasion a 45"; 5. Vatanen a 1'30"

PS 8 Atkins (km 4,42)

1. Kankkunen in 3'14"; 2. Vatanen a 2"; 3. McRae a 4"; 4. Delecour a 9"; 5. Dunkerton a 17"

PS 9 Langley Park 2 (km 2,00)

1. Kankkunen, McRae in 1'38"; 3. Biasion, Delecour a 1"; 5. Vatanen a 2"

PS 10 Tos (km 15,67)

1. Kankkunen in 8'18"; 2. Vatanen a 5"; 3. McRae a 6"; 4. Delecour a 15"; 5. Biasion a 27"

PS 11 Bunnings Central (km 6,90)

1. McRae a 4'36"; 2. Vatanen a 2"; 3. Kankkunen a 5"; 4. Delecour a 6"; 5. Biasion a 9"

PS 12 Bunnings North (km 29,97)

1. Kankkunen in 15'15"; 2. McRae a 5"; 3. Vatanen a 25"; 4. Delecour a 29"; 5. Biasion a 37"

PS 13 Bunnings West (km 36,67)

1. McRae in 20'32"; 2. Vatanen, Kankkunen a 6"; 4. Delecour a 39"; 5. Biasion a 53"

PS 14 Bunnings South (km 16,00)

1. McRae in 9'20"; 2. Kankkunen a 8"; 3. Vatanen a 14"; 4. Delecour a 22"; 5. Biasion a 27"

PS 15 Bunnings East (km 17,76)

1. Kankkunen in 10'11"; 2. McRae a 2"; 3. Vatanen a 15"; 4. Biasion, Delecour a 27"

PS 16 Roller Coaster (km 5,61)

1. Kankkunen in 3'00"; 2. McRae a 7"; 3. Vatanen a 9"; 4. Biasion a 13"; 5. Delecour a 13"

PS 17 Langley Park 3 (km 2,00)

1. Kankkunen in 1'35"; 2. McRae a 1"; 3. Biasion, Vatanen, Delecour a 2"

PS 18 Myara (km 10,80)

1. Kankkunen in 4'07"; 2. McRae a 1"; 3. Vatanen a 7"; 4. Delecour a 20"; 5. Biasion a 21"

PS 19 Harvey Weir (km 8,19)

1. Kankkunen in 4'57"; 2. McRae a 3"; 3. Vatanen a 6"; 4. Delecour a 16"; 5. Biasion a 21"

PS 20 Stirling West 1 (km 15,90)

1. Kankkunen in 9'45"; 2. Vatanen a 5"; 3. McRae a 6"; 4. Delecour a 16"; 5. Biasion a 23"

PS 21 Stirling East (km 29,23)

1. Kankkunen in 16'39"; 2. McRae a 10"; 3. Vatanen a 17"; 4. Delecour a 30"; 5. Biasion a 51"

PS 22 Brunswick (km 16,63)

1. Kankkunen in 9'35"; 2. McRae a 7"; 3. Delecour a 12"; 4. Vatanen a 23"; 5. Biasion a 33"

PS 23 Wellington Dam (km 45,00)

1. McRae in 26'43"; 2. Kankkunen a 5"; 3. Vatanen a 23"; 4. Biasion a 1'16"; 5. Haider a 2'53"

PS 24 Lewana (km 21,62)

1. McRae in 7'42"; 2. Kankkunen a 4"; 3. Biasion a 16"; 4. Delecour a 19"; 5. Vatanen a 23"

PS 25 Ferndale (km 19,16)

1. Kankkunen in 11'26"; 2. McRae a 8"; 3. Vatanen a 23"; 4. Biasion a 33"; 5. Delecour a 35"

PS 26 Dongara Ridge (km 13,00)

1. Kankkunen in 6'43"; 2. McRae a 2"; 3. Vatanen a 4"; 4. Delecour a 13"; 5. Biasion a 18"

PS 27 Stirling North (km 15,65)

1. Kankkunen in 8'41"; 2. McRae a 5"; 3. Vatanen a 6"; 4. Delecour a 22"; 5. Biasion a 40"

PS 28 Stirling West 2 (km 15,90)

1. Kankkunen in 9'41"; 2. McRae a 2"; 3. Vatanen a 4"; 4. Delecour a 19"; 5. Biasion a 24"

PS 29 Murray Pines (km 20,35)

1. Kankkunen in 13'08"; 2. McRae a 7"; 3. Vatanen a 8"; 4. Delecour a 30"; 5. Biasion a 40"

PS 30 Marrinup (km 10,49)

1. Kankkunen in 5'51"; 2. Vatanen a 3"; 3. McRae a 8"; 4. Biasion a 17"; 5. Dunkerton a 30"

PS 31 Swan Valley (km 11,70)

1. Kankkunen in 6'50"; 2. McRae a 4"; 3. Vatanen a 9"; 4. Delecour a 12"; 5. Biasion a 20"

PS 32 Helena 2 (km 30,05)

1. Vatanen in 16'54"; 2. Kankkunen a 20"; 3. Delecour a 35"; 4. Dunkerton, Haider a 49"

PS 33 Wellbucket (km 15,44)

1. Vatanen in 9'27"; 2. Kankkunen a 4"; 3. McRae a 13"; 4. Dunkerton a 19"; 5. Haider a 32"

PS 34 Beraking (km 30,34)

1. Vatanen in 15'53"; 2. McRae a 5"; 3. Kankkunen a 9"; 4. Dunkerton a 44"; 5. Delecour a 49"



Ciocchetto: è pronto il percorso

È pronto il percorso del Ciocchetto, il rally a inviti giunto alla seconda edizione e in programma quest'anno nei giorni 17-18-19 dicembre. Le prove sono in tutto dodici, suddivise nelle due tappe in programma, sabato 18 e domenica 19, per 27 km su 65 complessivi. Al rally, limitato a 70 equipaggi, potranno essere iscritte vetture dei Gruppi A e N e i Prototipi (cioè auto non omologate). Continua la formula delle prove vietate, con ricognizione in convoglio poche ore prima del via della gara. Chi è interessato a partecipare al rally, che lo scorso anno vide il successo di Andrea Zanussi davanti a Piero Liatti, può telefonare ai seguenti numeri: 0583 - 719856, 719863.

■ **RALLYSPRINT.** Sono ancora aperte le iscrizioni al rally Pietra di Bagnolo in programma il 9 e 10 ottobre. Chi è interessato può telefonare allo 011 - 9771993.

■ **SUBARU.** Saranno due le Legacy schierate a Sanremo. Oltre a quella della Art per Piero Liatti, la Prodrive ha infatti deciso di iscrivere nel rally mondiale italiano il neo campione britannico, il giovane Richard Burns, recente vincitore del Manx. Per Burns si tratta di una ottima occasione prima di concentrarsi sul Rac rally.

■ **PIRELLI.** Per Alberto Pirelli un impegno importante: la partecipazione al prossimo rally di Sanremo con la Lancia Delta Hf della Race-day, che avrà a disposizione anche al Piancavallo Terra. Pirelli sarà come al solito «navigato» da Furlan.

■ **CREMONA.** È stato rinviato al 17 ottobre il 1. Formula Rally del Torrazzo, organizzato dall'Automobile Club Cremona. La competizione si svolgerà su una speciale tracciato allestito nel quartiere fieristico di Cremona, Cà de Somenzi.

■ **MATRIMONIO.** Infine anche Nico Calderola, rallyista quest'anno impegnato nel Campionato velocità su terra e istruttore della Scuola Federale Csai, ha felicemente rinunciato al ruolo di scapolo ed ha condotto all'altare Mara. Ai neosposi le più vive felicitazioni di Autosprint.

Una Clio «F.2», a lato. In basso il servizio dove, su As38, abbiamo proposto la due litri italiana



COKPIT

TRICOLORE CON LE DUE LITRI DAL 1996

E la Csai dà retta ad Autosprint

Autosprint ha dato la giusta indicazione: il futuro del Campionato Assoluto rally è riservato alle vetture a due ruote motrici (anteriori o posteriori) con motore sino a 2 litri aspirato. È questa la principale novità emersa dalla riunione della Csai a Pratolino, anche se la sua concretizzazione non sarà già dal '94 come si auspicava ma bensì, almeno a livello di intenzioni, dalla stagione 1996. In questo modo la Csai ha anche anticipato l'analoga scelta della Fia a livello di Mondiale, attesa per fine anno, che avrà però verosimilmente effetto solo dal 1998, visto che per il cambio dei regolamenti nella serie iridata è necessario un preavviso di quattro anni, salvo accordo unanime dei costruttori. Per salvaguarda-

re il patrimonio di vetture turbo a trazione integrale queste, oltre alla garanzia di altre due stagioni di attività, dal 1996 potranno comunque continuare a correre nel Campionato Terra. Il regolamento tecnico per le 2 litri dovrebbe ricalcare quello dell'attuale D2 in pista,

quindi più liberale dell'odierno Gruppo A. Non è peraltro da escludere che l'attuazione nazionale possa essere anticipata alla stagione 1995 attraverso una soluzione ponte con due titoli di pari «nobiltà», per vetture turbo e per le 2 litri.

Gianni Cogni

CAMPIONATI Calendari con poche modifiche

Le proposte emerse alla riunione della Csai a Pratolino per i regolamenti rally '94 sono di dettaglio: apertura anche alle trazioni posteriori dei titoli F.2; passaggio dalla qualifica di Coppa Csai a quella di Trofeo per alcuni titoli; riduzione del chilometraggio minimo dei rally nazionali da 80 a 70 km di prove speciali. Tutt'altro che esaltanti i ritocchi regolamentari per la Coppa Italia: reintroduzione (purtroppo) della possibilità di acquisire punti fuori zona e modifica dei coeffi-



a cura di SERGIO REMONDINO

PER EUROPEO E ITALIANO. E LA GRIFONE...

Grandi manovre fra Jolly e Ford

Mentre la stagione in corso si appresta a vivere un finale intenso ed emozionante, per molti è già tempo di pensare al futuro e sono parecchie le novità che «bollono in pentola». La scuderia Grifone ha deciso di dare a «Gibo» Pianezzola un'opportunità alla quale il bassanese teneva molto: disputare il Rac con la Delta Gruppo A. Una bella esperienza, ma anche una gara test in vista del '94? È presto per dirlo, certo è che i Tabaton, dopo aver pensato alla Ford, sembrano ora orientati a continuare con la Lancia, per partecipare anche all'Europeo oltre che alla serie tricolore. Specie se dovesse davvero andare avanti un progetto di evoluzione delle sospensioni e del motore per la «Deltona». Se ne parla da tempo e ora sembra che tale progetto parta davvero, curato dall'Albarth, per realizzare nuovi montanti della sospensione

anteriore e per spostare la posizione del turbo della vettura. Modifiche destinate a scuderie satellite e privati, che consentirebbero una buona competitività alla Delta almeno per tutto il '94. Staremo a vedere. Chi, intanto, pare sempre più vicino alla Ford è il Jolly Club. Che potrebbe schierare due Escort giunte direttamente dalla Motorsport nel campionato Europeo e in quello Italiano.

PHOTO4



Sponsor dell'operazione la Martini & Rossi. I piloti? Gianfranco Cunico (sotto impegnato al Salento) nell'Europeo insieme ad Andrea Navarra. E nell'Italiano? Antonio Viale più un driver già affermato. Si sa che al Jolly piace Longhi... E se non dovesse andare in porto l'operazione Ford al Jolly non dispiacerebbe assolutamente schierare delle Lancia Delta super evolute.

NELLA PENULTIMA PROVA DEL «PROMOZIONE»

Pasquali e Battaglin si sfidano a Bassano

Con il rally di Bassano in programma questo fine settimana, il Campionato Promozione entra nella fase cruciale. La gara veneta, infatti, è la penultima prova a disposizione di quelli che sono rimasti i soli in lotta

per il titolo: Vanni Pasquali (in basso impegnato a Messina) e Alessandro Battaglin. Quest'ultimo a Bassano gioca in casa ma è un vantaggio di poco conto a questo punto della stagione anche perché Pasquali sa bene che poi, al Lanterna, appuntamento conclusivo, sia lui che il suo rivale dovranno vedersela sicuramente contro un plotone di Lancia Delta della scuderia Grifone, per la quale il rally genovese è la gara di casa. Così, divisi da 11 punti, con il vantaggio a favore di Battaglin, i due contendenti a Bassano cercheranno assolutamente di vincere. E per entrambi, dopo il rally veneto,

potrebbe poi essere ora di scartare punti essendo fissato in sei il limite di occasioni conteggiabili nel totale e avendo loro cinque risultati.

Le classifiche. Assoluta: 1. Battaglin 85 punti; 2. Pasquali 74; 3. Orioli 39. **Gruppo N:** 1. Grassini 61 punti; 2. Ferrara 57; 3. Baldi 38. **«Formula 2»:** 1. Migliara e Russo 55 punti.

Gli orari. Partenza sabato 2 ottobre a Bassano del Grappa dalle ore 6.30, riordino a Marostica dalle 8.18, riordino a San Zeno dalle 10.34; riordino a Marostica dalle 13.14; riordino a San Zeno dalle 15.30; arrivo a Bassano dalle ore 19.00.



GALLA

BANCO PROVA

Bravissimo sin dal debutto con la Delta di Nocentini, al Salento **Antonio Viale** ha entusiasmato. E a Sanremo...

■ SERGIO REMONDINO

Antonio Viale disputerà il rally di Sanremo al volante di una Lancia Delta del Jolly Club con i colori della Martini & Rossi, una vettura in tutto e per tutto identica a quella che avrà Dario Cerrato! Non è una favola, è semplicemente il bellissimo epilogo di una storia ancora breve ma già ricca di cose da raccontare. Al rally del Salento, la terza gara con una vettura da assoluto, Viale ha lottato alla pari con il Gotha del rullismo italiano. Cunico, Cerrato, Longhi e Pianezzola, impegnatissimi nella loro battaglia per il campionato tricolore, si sono ritrovati fra i piedi questo ragazzino di 23 anni che faceva i loro tempi, che qualche volta stava addirittura davanti! Poi il motore della sua Delta si è rotto e, proprio all'ultima prova, è svanito un secondo posto ormai a tiro, alla spalle del vincitore Cerrato. Ma la rabbia e la delusione hanno presto lasciato spazio alla gioia...

«Certo vedersi offrire una possibilità come quella di correre a Sanremo praticamente da pilota ufficiale, per me che ho 23 anni e sinora ho disputato solo tre gare con la Delta, è quasi incredibile. Sono veramente al settimo cielo e potete capirmi. Quando, lo scorso anno, mi fecero intendere che, nonostante la mia vittoria nel Campionato Fiat Uno, non avrei avuto nessun aiuto mi sono sentito mancare la terra sotto i piedi. Poi mi sono rimboccato le maniche, ho preso parte alle prime gare della stagione con la Renault Clio Gruppo A. Ma lì c'era posto solo per una vettura, quella di Fiora. Così ho rotto ogni indugio e sono andato da Nocentini per concordare un programma con la Delta comprendente i rally di Limone, Biella, Salento, Sanremo. Ed è quello che stiamo facendo».

— **Veloce a Limone, dove al debutto con la Delta ha impiegato pochissimo tempo prima di vin-**

PHOTO4



Alla terza gara con la Delta, Viale poteva finire 2. il rally del Salento

cere la sua prima prova speciale, competitivo a Biella, dove tutti hanno avuto modo di rendersi conto del suo valore, velocissimo al Salento...

«Io in Puglia ero partito per stare nel mazzo dei migliori, ma senza farmene una ragione di vita. Adoro le vetture da corsa e adoro pilotare, quando parto per una prova speciale chiudo i contatti con il mondo e mi concentro in maniera totale».

— **E i risultati si vedono. In Puglia la rottura del motore ha fatto sfumare un clamoroso risultato ma la sua prestazione non**

«Avere un'auto con i colori della Martini per me è come toccare il cielo con un dito»

è passata inosservata. Ora Viale si ritrova a poter disputare Sanremo con una Delta che, non essendo lui pilota prioritario, potrà essere alimentata da benzina super prestante, la famosa «tipo C», e non da quella «verde» che per regolamento dev'essere utilizzata i prioritari nel mondiale. Se poi il super motore che Nocentini sta finendo di provare darà garanzie, Viale potrà contare su un'ulteriore iniezione di cavalli. La Pirelli, infine, ha già assicurato al pilota di Imperia che gli fornirà le stesse gomme previste per le Lancia top...

IL CASO

Appena undici vetture al via in F. Europa Boxer a Magione ha fatto suonare il campanello d'allarme per questa serie

INNOCENZO BONELLI

Il crollo verticale dei partecipanti al Campionato Formula Europa Boxer, con appena undici macchine in pista a Magione, ha messo in allarme tutto l'ambiente. Che ci fosse un calo verso fine stagione se lo aspettavano tutti, ma non così drastico e soprattutto così improvviso. I preparatori, tuttavia, non si abbandonano al pessimismo e anzi avanzano proposte per ridare fiato alla categoria.

«Gli undici iscritti di Magione — dice Gabriele Lucidi — possono essere il frutto di una serie di coincidenze; molti piloti sapevano di non avere il budget per tutta la stagione, e forse hanno preferito saltare le due gare conclusive di Vallelunga e Imola. Comunque c'è interesse attorno alla categoria, sono molti i giovani provenienti dal Kart che cercano un volante per il prossimo anno».

— **Ma per far riprendere quota alla serie, c'è anche la necessità di ridurre in parte i costi.**

«Una soluzione — afferma Marcello Rosei, della Cram Competition — sarebbe quella di mantenere le stesse macchine di quest'anno, magari con alcuni aggiornamenti aerodinamici e di sospensioni. Quello che incide molto sui costi della stagione è proprio l'acquisto della macchina e dei ricambi, e limitare queste voci sarebbe già un buon contributo alla riduzione delle spese. Inoltre si dovrebbero limitare le prove sia invernali che durante il campionato, al-

tra voce che incide non poco». — **Ma quali sono i costi attuali della serie?**

«Per fare un campionato ad un buon livello — continua Rosei — sono necessari oggi dai 230 ai 260 milioni, una cifra che è già notevole per un campionato promozionale e di poco inferiore a quella che è necessaria, ad esempio, per correre in F.3 ad un livello medio. Se non riusciamo a ridurre i costi, c'è il rischio che i giovani piloti preferiscano saltare la F. Boxer per andare direttamente nel Tricolore».

«Per disputare il campionato servono 250 milioni - dice Rosei - troppi per questa categoria»

La categoria, comunque, continua a vivere sulla lotta a tre per il titolo di quest'anno; l'arrivo anche della televisione, che ha trasmesso proprio la gara di Magione, servirà da incentivo ad una serie che, dopo l'apertura agli «Under 18» decisa quest'anno, ha bisogno di fornire altri stimoli agli aspiranti piloti.



Il gruppo delle undici F. Europa Boxer in gara a Magione



F. EUROPA BOXER □ I TOMASSINI 1. E 3.

Fratelli del... Titano

MAGIONE — Danilo Tomassini è tornato a vincere in F. Europa Boxer; una vittoria che gli vale anche il ritorno in testa alla classifica del campionato italiano della categoria posizione che aveva già occupato ad inizio stagione e che aveva lasciato ad Alberto Baldrighi. Proprio il milanese è stato uno dei protagonisti sfortunati della gara, uscendo di scena per la rottura di una sospensione; sorte migliore non è toccata a Fabrizio Gollin, fermo due giri ai box causa una foratura. Dei tre aspiranti al titolo, l'unico ad andare a punti è stato proprio il sammarinese, che ora vede aumentare le sue possibilità in maniera considerevole quando mancano solo due gare alla conclusione. Ma parliamo della gara, che ha visto al via appena undici vetture: il «toboga» umbro è parso il terreno ideale per la Tatuus di Simone Rebai, che si è aggiudicato in prova la sua prima «pole» stagionale. Al semaforo verde il lombardo è scattato molto bene, mentre dalla seconda fila Danilo Tomassini riusciva a sorprendere Paolo Ruberti e si è portato al se-

condo posto davanti allo stesso Ruberti, a Baldrighi e a Thomas Biagi. Al terzo giro rientrava ai box Fabrizio Gollin per sostituire una gomma posteriore forata in un contatto con Christian Tomassini; il veneto è ripartito, ma staccato di ben due giri dal gruppo. Rebai si è mantenuto al comando della gara fino al settimo giro, quando è andato in testacoda al «Traliccio», lasciando il comando a Danilo Tomassini. Nella stessa tornata si è fermato anche Ruberti, per rottura di un semiasse della sua Ermolli. Sei giri dopo la sfortuna colpiva anche il leader del campionato Baldrighi, che si fermava alla curva dei box con una sospensione fuori uso. A quel punto Danilo Tomassini si è ritrovato saldamente al comando davanti al compagno di team Biagi e al fratello Christian, mentre Rebai si esibiva in una furiosa rimonta che lo riportava presto in quarta posizione. Alle sue spalle Pirri controllava la sua quinta piazza, mentre tra Giustizieri e il giovane Mucignato era sfida aperta per il sesto posto. La lotta ha visto prevalere il pilota della

Cram Competition, alla sua seconda gara nella serie, grazie al ritiro di Giustizieri per rottura della batteria. A Danilo Tomassini non rimaneva altro invece che tagliare il traguardo esultante a braccia alzate, seguito a ruota dai compagni di squadra per un podio tutto del team Lucidi; a nulla sono valsi i tentativi di Rebai, negli ultimi giri, di insediare Christian Tomasini e Biagi per guadagnare almeno un posto sul podio.

Innocenzo Bonelli

VELOCITA' IN CIRCUITO

Magione (Pg), 19 settembre 1993

Campionato Italiano Formula Europa Boxer

Ottava prova della serie

La classifica: 1. D. Tomassini (Ermolli) 30 giri in 26'04"490 alla media di 113,902 kmh; 2. Biagi (Ermolli) a 4"651; 3. C. Tomassini (Ermolli) a 5"420; 4. Rebai (Tatuus) a 5"638; 5. Pirri (Ermolli) a 18"377; 6. Mucignato (Tatuus) a 26"906; 7. Gollin (Ermolli) a 2 giri; 8. Giustizieri (Tatuus) a 3 giri.

□ **Giro più veloce:** Rebai in 51"253 alla media di 115,895 kmh.

Classifica di campionato dopo otto gare: 1. D. Tomassini punti 40; 2. Baldrighi 36; 3. Gollin 33; 4. Pirri 21; 5. Biagi 18; 6. Ruberti 16; 7. Rebai 11; 8. Tomassini C. 7; 9. Pampado 6; 10. Anspoli 4; 11. Malandrucchio, Piccolo 3; 13. Crocioni, Mucignato 1.

RENAULT CLIO □ VINCE «CAMALEO»

Ma la Coppa va a Campani

MAGIONE — Maurizio Campani ha finalmente conquistato il titolo di campione della Coppa Italia Renault Clio. La gara di Magione, però, non è stata proprio il modo migliore di festeggiarlo, dato che il pilota reggiano è stato costretto al ritiro, il secondo consecutivo. Ad ogni modo il suo distacco dagli inseguitori, quando mancano due gare al termine della serie, è tale da garantirgli la matematica certezza del titolo che rincorreva ormai da tre anni. A festeggiare sul circuito umbro

è stato invece una vecchia conoscenza della Coppa Renault, il marchigiano «Camaleo» che, impegnato quest'anno nella Coppa Europea, ha deciso di fare una «puntatina», vincendo, nella serie nazionale. Un successo ottenuto dopo un lungo inseguimento a Enea Carta, dominatore di oltre tre quarti di gara: il pilota sardo è infatti partito dalla «pole» e si è portato subito al comando inseguito proprio da «Camaleo», da Andrea De Lorenzi e da Nino Campani. A lottare per il quinto posto erano in-

vece Maurizio Campani e Alessandro Sebasti Scalera, ma il duello si è concluso già al 2. passaggio quando Sebasti Scalera, alla curva dei box, ha centrato la vettura del rivale, col conseguente ritiro di entrambi. Alle spalle del quartetto di testa si è portato quindi Luca Scieghi, che si è messo all'inseguimento di Nino Campani senza però riuscire ad attaccarlo. Nelle posizioni retrostanti si assisteva ad una sorta di autoscontro che ha visto coinvolti tra gli altri Vivarelli, Lenzotti e Nardelli. Questi ultimi sono stati costretti al ritiro, mentre il bolognese ha continuato la gara fino al 12. giro, quando un contatto con Rosi al «Tornantino» ha messo fuori combattimento entrambe le vetture. In testa intanto Carta cominciava ad accusare noie ai freni, e questo ha consentito a «Camaleo» di farsi sotto al rivale ed infine a passarlo, al 20. giro, alla staccata del «Traliccio»; l'anconetano non ha poi avuto problemi a mantenere la testa fino al traguardo davanti a Carta, mentre De Lorenzi saliva sul terzo gradino del podio completando il successo del «Drumel Motorsport». Quarto posto per Nino Campani davanti a Luca Scieghi.

Innocenzo Bonelli

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Magione (Pg), 19 settembre 1993

Coppa Italia Renault Clio

Ottava prova della serie

Le classifiche

Coppa Italia: 1. «Camaleo» 24 giri in 24'59"078 alla media di 95,098 kmh; 2. Carta a 1"004; 3. De Lorenzi a 4"650; 4. Campani N. a 7"677; 5. Scieghi a 8"970; 6. Brescia a 21"123; 7. Liera a 23"386; 8. Abriola a 40"054; 9. Marocci a 54"720; 10. Gaina a 1 giro; 11. Cardullo a 1 giro; 12. Rosi a 11 giri; 13. Vivarelli a 12 giri.

□ **Giro più veloce:** Carta in 1'01"464 alla media di 96,641 kmh.

Coppa Michelin: 1. Rosi 15 giri in 15'52"914 alla media di 93,502 kmh; 2. Abriola a 16"147; 3. Gaina a 16"597; 4. Panceri a 25"701; 5. De Cesaris a 27"421; 6. Carta P.C. a 32"071; 7. Cardullo a 1 giro; 8. Della Porta a 7 giri; 9. Silva a 8 giri; 10. Piano a 8 giri.

□ **Giro più veloce:** Rosi in 1'02"494 alla media di 95,049 kmh.

Classifica di coppa dopo otto prove: 1. Campani M punti 90; 2. Scieghi 55; 3. Campani N. 49; 4. De Lorenzi 36; 5. Leoni 28; 6. Carta 26; 7. Vivarelli 25; 8. Brescia 22; 9. Guerrini 21; 10. Ferrazzano 18.



fotografePHOTO4

Sopra, Danilo Tomassini vincitore in F. Europa Boxer nella gara di Magione, è ora in testa alla serie tricolore. Per «Camaleo» a fianco, puntata vincente nella Coppa Italia Clio. Sotto, Maurizio Campani benché ritirato si è aggludicato il titolo italiano. Sotto a destra Carta precede il gruppo. In crisi di gomme mentre era in testa al 20. giro è stato superato da «Camaleo»



AL VOLO

Prima vittoria in Supercar Gt per la Porsche 911 Turbo S di **Schenetti**, autore a Varano anche di pole e giro veloce

MARCO RAGAZZONI

Non solo Ferrari F40 e Jaguar XJ220. Nel primo raggruppamento del Campionato italiano Supercar Gt, dove si lotta per l'assoluto, c'è anche una Porsche 911 Turbo S che a Varano ha colto la sua prima vittoria. È quella di Beppe Schenetti, preparata dalla Renn Sport di Casalgrande, vicino a Reggio Emilia.

— **Un caso... fortuito?**
«Beh, effettivamente mancava Brand, con la F40, mentre Cutrera, con la XJ220, ha forato ed è subito uscito dalla lotta. A Varano lo partivo comunque in pole e nella prima manche, già al terzo giro, ho siglato il miglior tempo in gara con un 49"5, di un decimo di secondo più basso di quello della pole, contro il 49"8 che, in prove precedenti, Larrauri aveva raggiunto con una F40. Dunque, nulla di molto fortuito: su circuiti misto-lenti la mia Porsche, anche se ha 170-180 cv in meno di Ferrari e Jaguar, ha un buon vantaggio in agilità, coppia e frenata. Così ora rimpiango di non aver corso a Magione e a Binetto».

— **In effetti è stato un errore...**
«Un errore... A Magione, seconda gara dell'anno, ancora non era arrivata dalla Porsche la fiche completa della vettura; così preferimmo non presentarci e facemmo bene visto che per analoga mancanza i commissari non ammisero neppure le Porsche 3.8 Rsr. Per Binetto non avevamo il budget».

— **Dunque un'altra Porsche non in regola a Magione?**
«Lasciamo stare, perché quella di Magione è stata davvero

una manovra poco bella e sportiva contro le Porsche: la Casa tedesca è una marca serissima e le sue vetture potevano anche essere ammesse per una gara sub judge...».

— **Insomma, c'è ancora della polemica in questo Campionato...**

«Polemica no, ma richieste generali di nuove regole sì. Bisogna ampliare l'area della competizione a più vetture, con regole chiare, altrimenti i piloti vanno via, come già sta accadendo. Pesi minimi e handicap di gara in gara per i vincitori vanno fissati con miglior criterio; e i rapporti peso/potenza (per ripartire le vetture nei raggruppamenti, n.d.r.) si devono calcolare sui valori reali in pista

«Sui circuiti misto-lenti posso sperare... ma ci vogliono nuove regole per aumentare la competizione»

e non su quelli teorici della vettura di serie. Poi le due manche per gara devono contare ciascuna come due competizioni a se stanti, senza classifica finale per somma tempi, altrimenti basta un inconveniente in una manche e sei tagliato fuori».

PROTOTIPI □ MARTINELLO IMPRENDIBILE

Doppietta delle Lucchini

VARANO — Partendo dalla pole Ermanno Martinello non ha avuto esitazioni, e già nei primi giri ha messo un margine di sicurezza tra la sua Lucchini ed i più diretti avversari andando a vincere una gara per lui determinante nell'incredibile ed avvincente duello per il titolo. Ora la classifica del campionato vede, appaiati a pari punti Mancini e Martinello, distanziati da una lunghezza da Merzario. Quindi tutto si deciderà nelle ultime due gare, in programma ad Imola e Mugello. Le Lucchini P3/93 in questa occasione, mentre le Osella sono apparse leggermente in difficoltà, hanno mostrato di essere molto performanti su questo tracciato ed oltre alla bella prestazione di Martinello è da sottolineare anche quella di Canni Ferrari secondo e di Ronca quinto. Al via Martinello non ha esitazioni prendendo subito la testa della corsa, mentre Canni Ferrari deve far ricorso a tutto il suo mestiere per contenere l'Osella di Merzario. Per alcuni giri il comasco cerca di sorprendere Canni Ferrari, ma poi desiste seguendo fino alla fine come un ombra pronto ad approfittare di un eventuale incertezza del pilota della Lucchini. Dietro Ronca con la terza Lucchini controlla Mancini che guida una Osella non certo al meglio sia come assetto che come motore.

«Gianfranco», Francisci, Spinelli, Saccomanno e Peroni occupano le posizioni centrali della corsa. Mentre Martinello in testa è imprendibile, al 19. giro Ronca si scompone su un cordolo nel corso di un doppiaggio e Mancini in attesa dell'errore da parte del rivale lo supera conquistando il quarto posto. Al 20. giro al curvone esce Dolfi; per la Coppa riservata ai telai '90 è bello il duello tra Maddalena e Cavallaro, alla fine prevale Maddalena che chiude lentamente per problemi di motore mentre in precedenza Cavallaro era stato costretto ad abbandonare. Al

27. giro «Gianfranco» dopo una gara grintosa condotta in sesta posizione, si ritira per la rottura della coppa dell'olio su un cordolo. Le posizioni in testa non mutano più e Martinello conclude siglando anche il giro più veloce. Canni Ferrari è secondo davanti a Merzario che di più non può fare con l'Osella. Francisci è sesto pur lamentando la poca competitività della sua Tiga; il romano sul trapianto precede Spinelli, Peroni, Saccomanno e Malucelli quest'ultimo al volante della nuova Mythos. Poca fortuna anche per Galli uscito di strada per lo scoppio della gomma anteriore sinistra.

Maurizio Masini

Varano (Pr), 19 settembre 1993

Campionato Italiano Prototipi
Ottava gara della serie

Le classifiche

Assoluta: 1. Martinello (Lucchini P3/93) 32 giri in 25'02"356 media kmh. 138,023; 2. Canni Ferrari (Lucchini P3/93) a ???; 3. Merzario (Osella Pa 16) a 3"919; 4. Mancini (Osella Pa 16) a 15"439; 5. Ronca (Lucchini P3/93) a 17"267; 6. Francisci (Tiga 92) a 34"506; 7. Spinelli (Osella Pa 16) a 41"356; 8. Peroni (Lucchini P3/93) a 1 giro; 9. Saccomanno (Lucchini P3/93) a 1 giro; 10. Malucelli (Mythos) a 2 giri; 11. Maddalena (Lucchini Sp 90) a 2 giri; 12. Mazza (Lucchini Sp 91) a 2 giri; 13. «Gianfranco» (Osella Pa 16) a 6 giri.

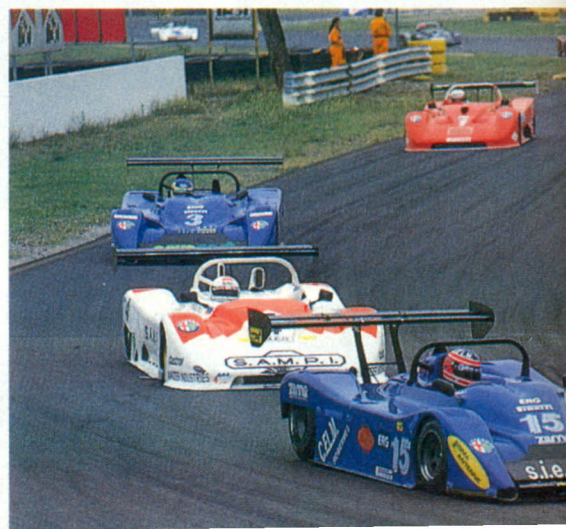
□ **Giro più veloce:** Martinello in 46"340 alla media di 139,835 kmh.

Classifica campionato (dopo 8 prove):

1. Mancini e Martinello 106 punti; 3. Merzario 105; 4. Canni Ferrari 66; 5. Francisci 52; 6. Gasparri 38; 7. «Gianfranco» e Sanesi 24; 9. Ronca 23; 10. Saccomanno 22.



fotografiePHOTO4



Schenetti con la Porsche 911 Turbo S vincitore a Varano



Zambelli, sopra, ha vinto nel 4. raggruppamento riservato alle Sz tra le Supercar. A fianco, al via le vetture del 3. raggruppamento vinto da Monti con la Mazda. In basso al centro, Martinello dominatore con la Lucchini tra i Prototipi. In basso a sinistra, Canni Ferrari precede Merzario. I due termineranno nell'ordine

SUPERCAR □ ASSENTE IL LEADER DEL CAMPIONATO

Solo Colombo salva la Ferrari

VARANO — La prima sorpresa di questa ottava prova è stata l'assenza del leader del campionato Marco Brand e di Oscar Larrauri. Un forfait annunciato, ma non del tutto giustificato che comunque niente ha tolto alla bella vittoria di Beppe Schenetti che finalmente ha portato al successo la Porsche. Gli assenti hanno sempre torto e la vittoria dell'emiliano non è stata certa casuale. La sua Porsche 911 Turbo S si è dimostrata velocissima e perfettamente a suo agio sul tracciato parmense dove le Ferrari F.40 hanno accusato diversi problemi: di motricità, di cambio e di freni. Il successo di Schenetti e la bella prova di Cutrera con la Jaguar nella seconda manche è quindi di buon auspicio per il finale di stagione. Al via della prima manche non si schiera Sartori per problemi di alimentazione e Schenetti sfila in testa alla prima curva e per Colombo, Cutrera

e Popoff non rimane che accodarsi. Mentre Schenetti prende il largo è battaglia dura tra Colombo e Cutrera che non vuole perdere il contatto con la testa della corsa. Al terzo giro i due finiscono per toccarsi nella parte più lenta del circuito ed il pilota della Jaguar ha la peggio. Dopo un giro è costretto a rientrare per sostituire la gomma anteriore destra bucata. Nel 2. raggruppamento Dazzan e Rebai danno vita ad un lungo duello che poi si risolve a favore del secondo per una testa coda di Dazzan. Della Noce rompe il cambio inondando la pista di olio, si ferma anche Spatafora con il cambio bloccato e Popoff perde diverse posizioni per una sosta ai box. Schenetti chiude la manche dominando davanti a Colombo, Rebai, Dazzan e Cutrera. Nella seconda Colombo al quarto giro deve cedere la testa a Cutrera mentre Schenetti controlla Colombo senza prendere

alcun rischio. Spatafora alla fine vince un bel duello con Popoff e Sartori, dopo un paio di testa coda è anche costretto al ritiro. Cutrera vince la manche e Rebai completa la bella giornata Porsche vincendo il 2. raggruppamento. Nella corsa riservata al 3. e 4. raggruppamento bel successo di Massimo Monti con la Mazda del Team Venturini e sofferto secondo posto di Fabian Peroni al suo esordio al volante di una Mazda che prima ha accusato la rottura del turbo e poi del servofreno. Poca fortuna per Favero fermatosi nella prima manche e per Cantera autore di uno spettacolare testa coda al via della seconda; incoraggiante terzo posto per la Nissan 300 Zx di Ramaciotti nonostante una spettacolare uscita. Nel 4. raggruppamento cui partecipano le Alfa Romeo Sz è stato costretto a finire lentamente Trione e così la vittoria è andata a Zambelli.

(m.m.)

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Varano (Pr), 19 settembre 1993

Campionato Italiano Supercar Gt

Ottava gara della serie

Le classifiche

1. raggruppamento: 1. Schenetti (Porsche 911 Turbo S) 56 giri in 48'58"175 media kmh 123,505; 2. Colombo (Ferrari F.40) a 27"360; 3. Cutrera (Jaguar Xj 220) a 1 giro; 4. Popoff (Ferrari F.40) a 2 giri; 5. Della Noce (Ferrari F.40) a 13 giri; 6. Spatafora (Ferrari F.40) a 27 giri.

□ **Giro più veloce:** Schenetti in 49"570 alla media di 130,724 kmh.

2. raggruppamento: 1. Rebai (Porsche Rsr) 56 giri in 50'17"880 alla media di kmh 120,243; 2. Dazzan (Porsche Rsr) a 3"982.

□ **Giro più veloce:** Rebai in 51"482 alla media di 125,869 kmh.

3. raggruppamento: 1. Monti (Mazda Rx7) 56 giri in 52'15"216 alla media di kmh 115,743; 2. Peroni (Mazda Rx7) a 4"014; 3. Ramaciotti (Nissan 300 Zx) a 2 giri; 4. Favero (Mazda Rx7) a 7 giri.

□ **Giro più veloce:** Monti in 53"991 alla media di 120,020 kmh.

4. raggruppamento: 1. Zambelli 56 giri in 53'28"653 alla media di 113,094 kmh; 2. Livio a 4"014; 3. Bernardoni a 1 giro; 4. Stradi a 1 giro; 5. Trione a 1 giro; 6. Liberatore a 18 giri (tutti su Alfa Romeo Sz).

□ **Giro più veloce:** Trione in 56"118 media 115,470 kmh.



Pomeriggio alternativo

Pomeriggio alternativo a Varano. Una gara riservata agli scooter e un triangolare calcistico hanno infatti movimentato la giornata di prove. La corsa motoristica, svoltasi su due giri, è stata vinta da Giacomo Vismara, mentre il torneo calcistico, al quale hanno partecipato le squadre del Supercar Gt, Prototipi e F. 2000, è stato vinto dai rappresentanti delle Supercar, capitanati da Sartori.

■ **MYTHOS.** Dopo i test sostenuti da Simoni con la vettura laboratorio, i fratelli Breda hanno consegnato al Pat Racing di Patrizio Carra la prima Mythos in versione definitiva. La squadra bresciana almeno nell'ultima gara in programma il 17 ottobre al Mugello dovrebbe schierare una seconda vettura.

■ **GIAPPONESI.** Ospiti della Pirelli, un gruppo di giornalisti giapponesi ha assistito con particolare interesse alla gara Supercar Gt di Varano e nel corso di una conferenza stampa hanno chiesto soprattutto notizie sul regolamento tecnico del campionato.

■ **SUPERCAR GT.** Ecco la classifica del campionato italiano Supercar Gt dopo la gara di Varano. 1. Brand 71,3 punti; 2. Larrauri 54,9; 3. Monti 53,5; 4. Cutrera 45,7; 5. Nurminen 43,3; 6. Colombo 34,9; 7. Trione 34,2; 8. Cantera 33,9; 9. Buganè 32,9; 10. Rebai B. 26,0.

■ **F. 2000.** Dopo il successo di Varano Michele Merendino ha ora in classifica generale 6 punti di vantaggio su Famà, quando mancano due gare al termine. Questa la classifica del Trofeo dopo 8 appuntamenti.

1.	M. Merendino	p. 35
2.	Famà	29
3.	Mastronardi	23
4.	Scilla	22
	Dubbini	22
6.	F. Merendino	19
7.	Meloni	12
8.	Rigoldi	10
9.	Carta	9
	Pagani	9
10.	Ferraresi	8



F.2000 □ TERZO SUCCESSO PER IL SICILIANO

Michele Merendino fa gara solitaria

VARANO — Dopo un periodo abbastanza sfortunato Michele Merendino è tornato al successo, il terzo stagionale, ed a due gare dalla conclusione ha ristabilito le distanze nella classifica del Trofeo Fisa di F. 2000, mentre il «vecchio» Nino Famà, autore di una gara grintosa e determinata, rimane sempre l'avversario più pericoloso del palermitano. Quando si avventano al curvone con Michele Merendino che riesce a mantenere la testa gli altri dietro, nonostante la bagarre, riescono tutti a sfilare senza danni con Famà, Rigoldi, Ferraresi e Mastronardi nell'ordine. In queste prime fasi il più combattivo è Ferraresi che a più riprese attacca Rigoldi riuscendo a superarlo nel corso del decimo giro alla curva che precede il rettilineo del traguardo. Il pilota del Team Cauduro è scatenato e dopo tre giri è protagonista di una escursione campestre alla esse che comunque non gli impedisce di mantenere la terza posizione. A metà gara, nel corso di un doppiaggio, Ferraresi esce

alla curva Ickx ed il ruolo di attaccante questa volta passa a Rigoldi che rosicchiando tre/quattro decimi a giro tenta di riagganciare Famà in crisi di gomme quando ancora mancano una quindicina di giri alla fine. In testa Michele Merendino domina senza la minima incertezza lasciando gli altri a litigare per le posizioni di rincalzo. Dietro Dubbini partito nelle ultime file cerca di risalire la classifica ed alla fine manca la zona punti per poco. Negli ultimi giri la corsa dietro a Michele Merendino si infiamma con Rigoldi che ormai ha agganciato Famà. Il pilota del Team Adm è però attaccato da Mastronardi, i due finiscono per toccarsi alla curva Ickx compromettendo la corsa. Nel contatto ha la peggio Mastronardi costretto al ritiro, mentre Rigoldi prosegue. Ne approfitta così Paolo Melonio che su un piatto d'argento trova un bellissimo terzo posto a premiarlo per una gara estremamente regolare. Le ultime battute della corsa sono tutte per il trion-

fo di Michele Merendino e per Famà che così mantiene con pieno merito il secondo posto rimanendo in lizza per il titolo. Dietro Rigoldi riesce comunque a chiudere al quarto posto e proprio all'ultimo giro Scilla tocca Pagani, ne approfitta Francesco Merendino, autore peraltro del giro più veloce in 46"135, alla media di 140,457 chilometri orari, che così è quinto davanti allo stesso Pagani, Scilla, Dubbini, Raimondi e Giannini.

Maurizio Masini

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Varano (Pr), 19 settembre 1993
Trofeo Fisa F. 2000
 Ottava gara della serie

La classifica

Assoluta: 1. M. Merendino (Dallara 392-Volkswagen) 40 giri in 31'17"151 alla media di 138,080 km/h; 2. Famà (Dallara 391-Alfa) a 3"273; 3. Meloni (Dallara 392-Volkswagen) a 4"834; 4. Rigoldi (Dallara 392-Alfa) a 10"670; 5. F. Merendino (Dallara 392-Volkswagen) a 13"141; 6. Pagani (Dallara 391-Alfa) a 13"753; 7. Scilla (Dallara 391-Alfa) 14"725; 8. Dubbini (Dallara 391-Volkswagen) a 16"571; 9. Raimondi (Dallara 391-Alfa) a 16"888; 10. Giannini (Dallara 392-Volkswagen) a 21"703.

□ **Giro più veloce:** F. Merendino in 46"135 alla media di 140,457 km/h.





F. FORD □ GRAN BOTTA DI BETTIN IN QUALIFICA

Ora Legnaro prende il largo

MAGIONE — Alberto Legnaro, vincendo la 7. prova del Challenge di F. Ford, ha rafforzato la sua leadership in campionato nei confronti di Omar Bettin. I due sono ora divisi da 10 punti, anche se Bettin può recriminare contro la sfortuna. La macchina del pilota di Udine è rimasta infatti seriamente danneggiata nel finale della sessione di prove ufficiali, costringendolo a gareggiare con una vettura di riserva. Tema dominante delle prove è stato proprio il duro contatto tra la monoposto di

«Christymar», intraversatosi all'uscita della curva dei box, e quella di Bettin, che restava danneggiata al telaio. Legnaro otteneva la pole in 54"5 davanti al veneto e Sperati, unici in grado di scendere sotto il muro dei 55". In gara i primi tre della griglia mantenevano le rispettive posizioni sin sotto alla bandiera a scacchi. Bettin tentava di attaccare in ogni modo Legnaro, ma un vistoso sovrasterzo lo faceva definitivamente desistere. Andava così a vincere il bolognese, che precedeva il ve-

neto di 2". Dietro Sperati, 3. nonostante noie al cambio, si classificava Giansanti, che precedeva l'ottimo esordiente Vinella. Il Gp dei giornalisti se l'è aggiudicato Signoretti (Repubblica), davanti a Schittone (Fininvest). Più arretrati hanno concluso Bonelli (Autosprint) e Sabbatini (Auto&Sport), autore quest'ultimo di numerosi testacoda. Comunque vadano le restanti prove, il discorso per il campionato 1993 è ormai ristretto al duo Legnaro-Bettin. (e. r. c.)

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Magione (Pg), 19 settembre 1993

Challenge di F. Ford
Settima gara della serie

La classifica

Assoluta: 1. Legnaro, 15 giri in 13'51"128 alla media di 107,203; 2. Bettin a 2"177; 3. Sperati a 9"630; 4. Giansanti a 15"520; 5. Vinella a 18"402; 6. Signoretti a 21"832; 7. Schittone a 34"497; 8. Bolognesi a 34"773; 9. Bonelli a 35"662; 10. Locci a 39"946; 11. «Christymar» a 54"993; 12. Sabbatini a 1 giro; 13. Peverini a 1 giro.

□ **Giro più veloce:** Legnaro in 54"821 alla media di 108,352 km/h

Classifica campionato: 1. Legnaro 88 punti; 2. Bettin 78; 3. Signoretti 57; 4. Medeghini 36; 5. Sperati 26; 6. Gioli 24; 7. Locci 19; 8. Ceccarelli 18; 9. Crocioni 17; 10. Bolognesi e Giansanti 16.

Sopra, Michele Merendino vincendo la sua terza gara di F.2000, a Varano, si è portato in testa alla serie con sei punti di distacco da Famà, sotto a sinistra, giunto secondo. Sotto, podio delle Maserati: sul gradino più alto Simoni, accanto a lui Nielsen riconfermato campione. A fianco, Bettin con la F. Ford dopo l'incidente in qualifica



foto grafia PHOTO4

MASERATI □ IL TITOLO AL DANESE

Nielsen bis

MAGIONE — John Nielsen giungendo alle spalle di Giampiero Simoni nella 9. prova del Grantrofeo Barchetta Maserati, si è aggiudicato per la seconda volta consecutiva il campionato della Casa del tridente. Sul tortuoso tracciato umbro Simoni, ospite della serie, pur avendo vinto non ha incamerato punti, lasciando al danese l'intero bottino in palio. Il pilota marchigiano non ha avuto particolare difficoltà ad adattarsi alle vetture a ruote coperte, imponendosi sin dalle prove nei confronti di Nielsen, staccato di oltre 1 secondo. Profondo conoscitore di Magione, pista che l'anno scorso

l'ha visto primeggiare in F.3, Simoni si è aiutato a prendere le giuste misure della Barchetta grazie ad una bandierina posta sulla parte anteriore destra della vettura. Al via l'italiano che gareggia in F.3000 con il team Mythos non si è fatto sorprendere dal verde. Dietro lui si sono subito inseriti i fratelli Nielsen, John e Jorgen, seguiti dal tedesco Bscher. Dopo solo due giri si ritirava Jorgen Nielsen, mentre il più noto John cominciava a perdere terreno causa il progressivo calo di potenza del turbo che equipaggia il 6 cilindri 2 litri utilizzato sulla Ghibli. Simoni andava così a vincere con

tranquillità staccando Nielsen al termine dei 31 giri di oltre 28". Sul podio saliva anche Bscher, che nel finale tentava invano un attacco a Nielsen, mentre l'altro italiano, Luigi Menegatto, terminava in 5. posizione.

Enrico Rosi Cappellani

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Magione (Pg), 19 settembre 1993

Gran Trofeo Barchetta Maserati

Nona gara della serie

La classifica

Assoluta: 1. Simoni, 31 giri in 29'20"426 alla media di 104,599 km/h; 2. John Nielsen a 28"484; 3. Bscher a 33"153; 4. Andersen a 52"048; 5. De Cillia a 1 giro; 6. Menegatto a 1 giro; 7. Hagenmeier a 1 giro; 8. Appels a 2 giri.

□ **Giro più veloce:** Simoni in 55"972 alla media di 106,124 km/h.



Venti di crisi

I problemi economici che hanno colpito l'Easan, organizzatore della Coppa Nissena, non ha impedito il regolare svolgimento della gara. I dipendenti, infatti, hanno sospeso momentaneamente l'occupazione dei locali dell'ente, per consentire il regolare svolgimento della manifestazione. Gli ufficiali di gara, inoltre, hanno rinunciato ai rimborsi spese, prestando la loro opera gratuitamente. Un buon gesto, che ha consentito la prosecuzione della «classica» nissena.

■ **NISSENA.** Le verifiche d'ufficio delle vetture giunte al traguardo della Coppa Nissena, hanno «falcidiato» il numero dei concorrenti classificati. Sono stati infatti esclusi di classifica Cassibba e Lombardo nella classe A 4 (rispettivamente 3. e 4.), Guagenti, secondo nella A 2, e Cappello, primo nella A 5, Monica Catalanò (6. nella N 4) e Bruno (6. nella N 3) oltre a tre concorrenti delle autostoriche.

■ **PUBBLICO.** Gli spettatori della Coppa Nissena hanno potuto seguire in tempo reale l'andamento della gara, grazie all'impianto di amplificazione che ha coperto i 5.500 metri del percorso, potendo così venire subito a conoscenza delle classifiche.

■ **VALTELLINA.** Al termine di una seduta durata quasi due ore il collegio dei commissari sportivi prendeva la decisione di annullare le prove speciali 7 e 8 invalidando ogni risultato. Ai fini della classifica finale, i risultati acquisiti dai 74 equipaggi che hanno portato a termine la settimana prova e dai 27 che hanno portato a termine l'ottava non sono quindi risultati validi per la classifica finale.

■ **AUTOSTORICHE.** Si riceveranno fino a lunedì 27 settembre le iscrizioni alla Targa Florio Autostoriche 1993, in programma il 3 ottobre sulle Madonie, e organizzata dall'Automobile Club Palermo. Alla manifestazione, valida per l'European Historic Rally Trophy e per il Trofeo Csai Rally e che sarà presentata martedì 28 alle ore 11 a Palermo, hanno già dato la loro adesione equipaggi provenienti da Svezia, Germania, Svizzera, Austria, Olanda e Gran Bretagna. Fra i piloti iscritti l'olandese Hendrick Block, attualmente al comando della serie europea, su una Porsche 911.

RALLY 1. SERIE □ LA VALTELLINA FERMA FASSITELLI

Affondo di Stagni nel duello d'onore

MORBEGNO — Finale al cardiopalma della 37. edizione della Coppa Valtellina. I colpi di scena non sono certo mancati fin dall'inizio del prestigioso rally lombardo organizzato con una nuova e interessante formula, tutta di giorno, dall'Ac Sondrio. Mario Stagni ha prevalso, con la Deltona Art della Meteco Corse, alla fine di un duello ricco di colpi di scena con l'altro grande, sfortunato, protagonista di questa entusiasmante gara, Fassitelli, vincitore della passata edizione. I due contendenti si presentavano al via di Morbegno con le medesime credenziali e possibilità di aggiudicarsi la vittoria finale. Stagni, in coppia con Roberto Paganoni, partiva subito all'attacco mentre l'affiatata coppia bergamasca composta da Fassitelli e Sala era invece molto attenta ad approfittare della prima defaillance di Stagni che, prima per una foratura e poi per il semiasse in disordine, doveva rallentare il ritmo perdendo preziosi secondi. Al riordino di metà gara Fassitelli e Sala tenevano la testa con 12" di vantaggio su uno scatenato Stagni che aveva già fatto intravedere propositi di rivincita. Così infatti si verificava puntualmente: Stagni all'attacco per la vittoria assoluta e Fassitelli a contenere prudentemente i distacchi. Si giungeva all'ultimo tratto cronometrato con i due portacolori della Meteco Corse saldamente davanti a tutti e distanziati fra loro di due soli secondi a favore di Fassitelli. Alle spalle dei due contendenti un'altra Deltona, quella preparata dall'Astra di Pregliasco e condotta dall'equipaggio della Varese Corse Re-Mometti che, con grande regolarità, badavano al sodo puntando ai punti valevoli per la Coppa Italia. In direzione gara si attendeva l'esito dell'ultima prova speciale, Cercino di poco più di 5 km, per decretare il vincitore. Il cronome-

tro dava miglior tempo per Fassitelli, ma l'euforia del bergamasco poteva durare davvero troppo poco. Il motore della Deltona ammutoliva e risultava quindi impossibile portare la vettura al traguardo. Sulla pedana di arrivo la bandiera a scacchi decretava la vittoria di Stagni che coronava così il suo inseguimento. Al posto d'onore salivano quindi Re e Mometti i quali, in seguito al ritiro di Fabrizio Fassitelli, si aggiudicavano anche l'ambito trofeo della Coppa Italia. Terzi assoluti, con la Celica preparata da Orlando Redolfi, i piloti locali Finiguerra e Perotto, per la prima volta alla guida di una vettura del preparatore bergamasco. Vittoria di Gruppo N per il velocista Storti che ha dimostrato, proveniente dalle piste, di non soffrire il passaggio ai rally.

Gianfranco Reduzzi

RALLY 1. SERIE

Morbegno (So), 19 settembre 1993
Rally della Valtellina
gara valida per la Coppa Italia 3. zona.

Le classifiche
Assoluta: 1. Stagni-Paganoni (Lancia Delta Hf) in 46'51"; 2. Re-Mometti (Lancia Delta Hf) a 1'36"; 3. Finiguerra-Perotto (Toyota-Celica 4Wd) a 2'05"; 4. Storti-Nicoli (Ford Sierra Cosworth) a 4'12"; 5. Domenicali-Arrigo (Ford Escort Cosworth) a 4'39"; 6. Biasuzzi-Ferrazzi (Opel Kadett Gsi) a 4'51"; 7. De Paoli-Ballerio (Lancia Delta 16V) a 5'02"; 8. Bergna-Viviani (Ford Escort Cosworth) a 5'49"; 9. De Bernardi-Orsatti (Peugeot 309) a 5'53"; 10. Pasini-Bacci (Fiat Ritmo 130) a 6'21".

GRUPPO N
Classe 1400: 1. Bestetti-Pancrazi in 56'07"; 2. Milani-Cremagnani a 23"; 3. Mascarini-Zendra a 46"; 4. Fioromi-Cossi a 2'04"; 5. Quetti-Castellaneli a 2'27"; 6. Gilardoni-Guattini (Peugeot 106 Xsi) a 3'05"; 7. Rigamonti-Baggini (Peugeot 106 Xsi) a 3'40"; 8. Petrelli-De Caro a 4'05"; 9. Pontiggia-Parravicini a 4'13"; 10. Seneci-Abate a 4'25"; 11. Mariani-Ipra a 4'27"; 12. Franceschina-Menegaldo a 4'32"; 13. Del Molino-Del Molino a 6'14"; 14. Borghetti-Maggioni a 6'30"; 15. Bassi-Frana a 7'04". (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).
Classe 1600: 1. Guizzetti-Gabardini in 57'10"; 2. Gianati-Malugani (Toyota Corolla) a 2'43"; 3. Bazzoni-Civicchioni a 3'25"; 4. Scaramella-Fistolera a 3'46" (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).
Classe 2000: 1. Bormolini-Silvestri (Peugeot 309) in 54'42"; 2. Sgualdino-Paganoni (Peugeot 309 Gti) a 30"; 3. Carsio-Messa (Opel Kadett Gsi) a 1'; 4. Besta-Gianesini (Peugeot 309) a 1'11"; 5. Pelazzi-Baruffi (Opel Kadett Gsi) a 1'12"; 6. Mazzucchi-Belfiore (Peugeot

309 Gti) a 1'14"; 7. Giovio-Cattaneo (Peugeot 205 Gti) a 1'17"; 8. De Giobbi-Forni (Peugeot 309) a 1'37"; 9. Nenna-Botticini (Opel Kadett Gsi) a 2'17"; 10. Paganoni-Angioletti (Opel Kadett Gsi) a 3'09"; 11. Cairoli-Marelli (Peugeot 309 Gti) a 3'53"; 12. Pizzocaro-Vaglio (Opel Astra Gsi) a 4'12"; 13. Perego-Piazzini (Peugeot 205 Gti) a 4'15"; 14. Bugna-Villa (Opel Astra Gsi) a 4'45"; 15. Semeraro-Falcetti (Peugeot 205 Gti) a 5'26"; 16. Corti-Corti (Peugeot 205 Gti) a 6'31"; 17. Gandini-Truzzi (Peugeot 205 Gti) a 6'31"; 18. Pezzotti-Mercanti (Opel Astra Gsi) a 8'20".
Classe 2500: 1. Pellizzari-Brescianini in 53'38"; 2. Invernizzi-Bonaiti a 00"; 3. Giardelli-Fiorentini a 8"; 4. Asperti-Bonfanti a 53"; 5. Mozzanica-Mozzanica a 2'01"; 6. Bassini-Riva a 2'03"; 7. Rassegga-Rassegga a 6'50"; 8. Roncoroni-Intruzzi a 22'27" (tutti su Renault 5 Gt Turbo).
Classe oltre 2500: 1. Storti-Nicoli (Ford Sierra Cosworth) in 51'03"; 2. Domenicali-Arrigo (Ford Escort Cosworth) a 27"; 3. De Paoli-Ballerio (Lancia Delta 16V) a 50"; 4. Oberti-Pelliccioni (Lancia Delta Hf) a 2'35"; 5. Pittano-Willy (Lancia Delta Hf) a 3'53"; 6. Ponti-Frattini (Lancia Delta Integrale) a 5'41"; 7. Vezzoli-Lazzari (Lancia Delta Integrale) a 6'06".

GRUPPO A
Classe 1400: 1. Magnani-Tornaghi

(Opel Corsa Sr) in 54'52"; 2. Magoni-Rota (Peugeot 205 Rallye) a 5"; 3. Brambilla-Brambilla (Peugeot 205 Rallye) a 1'37"; 4. Ticozzi-Montanelli (Peugeot 205 Rallye) a 1'52"; 5. Moretti-Pozzi (Peugeot 205 Rallye) a 3'55".
Classe 1600: 1. Saldarini-Maggi (Peugeot 205 Gti) in 54'42"; 2. Rebolini-Paglieri (Alfa Romeo 33) a 2'32"; 3. Finiguerra-Baruffi (Toyota Corolla) a 4'52".
Classe 2000: 1. Biasuzzi-Ferrazzi (Opel Kadett Gsi) in 51'42"; 2. De Bernardi-Osatti (Peugeot 309) a 1'04"; 3. Pasini-Bacci (Fiat Ritmo 130) a 1'32"; 4. Manzoni-Manzoni (Peugeot 205 Gti) a 5"; 5. Ratti-Ferranti (Fiat Ritmo 130 Abarth) a 7'33"; 6. Brusceghini-Pisapia a 7'34"; 7. Aleotti-Galli (Opel Manta Gte) a 7'34"; 8. Minonzio-Tiziani (Opel Manta Gte) a 19'45".
Classe 2500: 1. Vitelli-Lucchi (Bmw M3) in 54'37"; 2. Proh-Ceccato (Bmw M3) a 45"; 3. Citrini-Borghetti (Renault 5 Gt Turbo) a 1'56"; 4. Crippa-Corti (Renault 5 Gt Turbo) a 2'40"; 5. Cantu-Pandolfi (Fiat Uno Turbo) a 3'03".
Classe oltre 2500: 1. Stagni-Paganoni (Lancia Delta Hf) in 46'51"; 2. Re-Mometti (Lancia Delta Hf) a 1'36"; 3. Finiguerra-Perotto (Toyota Celica 4Wd) a 2'05"; 4. Bergna-Viviani (Ford Escort Cosworth) a 5'49"; 5. Erasmi-Palombi (Lancia Delta Integrale) a 6'27"; 6. Mostacchi-Ferrari (Ford Sierra Cosworth) a 7'11"; 7. Quadrio-Messa (Lancia Delta Hf) a 8'39".



foto:grafiePHOTO4



IL RALLY DELLE POLIZIE A UN CARABINIERE

È Tarulli a dare ordini

CIVIDALE DEL FRIULI — Qualsiasi inviato ha un copione difficile da modificare. Capita quindi che anche nella città ducale friulana, nota a suo tempo per aver ospitato un'esposizione sul popolo longobardo, ti ri-

trovi in piazza del Patriarcato alla fine della 7. edizione del Rally delle Polizie Europee per le tradizionali impressioni dei protagonisti. Nome: Angelo Tarulli. Anni: 31. Luogo di nascita: Pissa. Professione: carabiniere. Ecco, con questa scheda anagrafica vi abbiamo già detto chi ha vinto il rally delle Polizie Europee. Angelo Tarulli, in servizio alla Caserma dei Carabinieri di Altopascio è incredulo. Non solo per il successo, ma anche per l'interesse: al punto che, scherzando, ti dice che l'intervista è quasi un interrogatorio! Poi fa la cronaca. Ringrazia la Valdinievole per quella Delta, seppur 8 valvole, messaggi a disposizione. Sulla carta il divario dai big: Gomboso e Fantin era incolmabile. Ma lui ci ha messo molto di suo. Navigato dall'amico Tony Mattioli, ha costretto il superfavorito Gomboso a chiedere molto al mezzo. E questo, una Deltona ex Martini, dipinta con i colori della Polizia di Stato, si è rotta. Una sorte analoga a quanto accaduto al colonnello Pandolfi, fermo alla seconda speciale con il cambio della Delta-Race Line guasto. Attardato Gomboso, Tarulli ha controllato il bravo Fantin. Il quale, se aveva dalla sua la perfetta conoscenza del tracciato, non aveva di certo un'auto all'altezza in quanto reduce da una cronoscalata, e quindi in assetto da velocità. Il che comunque non va a discapito della prestazione di Tarulli che ha vinto con una Delta ex 4Wd trasformata in 8 valvole. In Gruppo N c'è stata battaglia fino alla fine tra Calzolari, della polizia municipale di Imola, e Giordano. Il primo con la Escort, l'altro con la Renault 5, hanno dato vita ad un bel duello. Calzolari si è pure permesso una leggera toccata. È andata peggio al russo Krylov, schiantatosi con la sua Lada Samara sulla settima speciale. I medici gli hanno diagnosticato solo forti contusioni. Sicuramen-

te di rilievo il quinto posto assoluto della coppia Patriarcato-Patriarcato con un'Opel Corsa, che un fulmine non è. Dei 46 ammessi alla via, si sono classificati in 32. A titolo di cronaca, Angelo Tarulli è il primo carabiniere ad iscriverne il proprio nome nell'albo d'oro delle sette edizioni del rally. Fino ad oggi aveva sempre vinto la Polizia.

Stefano Cossetti

RALLY INTERNAZIONALE

Cividale del Friuli (Ud),
18 settembre 1993

7. Rally Internazionale Polizie Europee

gara internazionale

Le classifiche

Assoluta: 1. Tarulli-Mattioli (Lancia Delta 8V) in 59'03"; 2. Fantin-Salmaso (Lancia Delta 16V) a 48"; 3. Calzolari-Cont (Ford Escort Cosworth) a 2'97"; 4. Giordano-Sichi (Renault 5 Gt Turbo) a 2'30"; 5. Patriarcato-Patriarcato (Opel Corsa Gsi) a 2'49"; 6. Henry-Tromme (Lancia Delta 16V) a 3'35"; 7. Thuiller-Pomi (Peugeot 205 Gti) a 3'52"; 8. Agresti-Barnaba (Ford Escort Cosworth) a 4'01"; 9. Crozzoli-Ferrolli (Opel Kadett Gsi 16V) a 4'14"; 10. Donatone-Malacart (Opel Kadett Gsi 16V) a 4'42".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Carrassi-Luccia in 1.07'03"; 2. Raets-Mouchetto (Citroën Ax Sport) a 28"; 3. Pohjola-Vieru a 2'07"; 4. Ferragotto-Cariolato a 4'15"; 5. Zupko-Brvnzda (Skoda Favorit) a 6'37"; 6. Litva-Pagac (Skoda Favorit) a 14'14" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rally).

Classe 2000: 1. Patriarcato-Patriarcato (Opel Corsa Gsi) in 1.01'52"; 2. Crozzoli-Ferrolli a 1'25"; 3. Donatone-Malacart a 1'53"; 4. Scarscelli-Saltapari (Peugeot 309 Gti 16V) a 2'10"; 5. Mondello-Lenardon a 3'18"; 6. Laszlo-Dobos (Peugeot 205 Gti) a 8'49" (tutti gli altri su Opel Kadett Gsi 16V).

Classe oltre 2500: 1. Calzolari-Cont in 1.01'10"; 2. Giordano-Sichi (Renault 5 Gt Turbo) a 23"; 3. Henry-Tromme (Lancia Delta 16V) a 1'28"; 4. Agresti-Barnaba a 1'54"; 5. Alicata-Di Francesco a 5'15"; 6. Simiz-Guion (Lancia Delta 16V) a 5'37"; 7. Carenini-Ebener (Renault 5 Gt Turbo) a 5'38" (tutti gli altri su Ford Escort Cosworth).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Thuiller-Pomi (Peugeot 205 Gti) in 1.02'55"; 2. Kuznetsov-Schukin (Lada Samara) a 1'33"; 3. Graffi-Del Giudice (Opel Corsa Sr) a 1'37"; 4. Call-Danna (Peugeot 205 Rallye) a 2'05"; 5. Andrioli-Marcuzzi (Fiat Uno 70 SX) a 3'07"; 6. Pieropan-Debernardini (Peugeot 205 Rallye) a 13'03".

Classe oltre 2500: 1. Tarulli-Mattioli (Lancia Delta 8V) in 59'03"; 2. Fantin-Salmaso (Lancia Delta 16V) a 48"; 3. Mazzotti-Beccocchini (Renault 5 Gt Turbo) a 5'53"; 4. Fachin-Da Ros (Fiat Ritmo 130 Tc) a 6'07"; 5. De Franceschini-Innocenti (Peugeot 309 Gti 16V) a 6'26"; 6. Gomboso-Tobaldo (Lancia Delta Hi) a 11'05".

GRUPPO SPECIALE

Classe unica: 1. Bergonzoli-Jacolino (Opel Manta Gte) in 1.05'56".



Autore di una gara regolare, Fantin, sopra su Lancia Delta 16 V, non è riuscito ad andare oltre la piazza d'onore nel Rally delle Polizie, che ha visto il successo di Tarulli, a destra. Duello al cardiopalma fra Stagni, sotto a sinistra e Fassitelli, in basso, con vittoria di Stagni e ritiro di Fabrizio

FUORI GIOCO USSAI E OTTAVIANI

Stival in Friuli

CIVIDALE — Nella vita si occupa di comunicazione e studio delle immagini pubblicitarie. Questa volta Alfredo Stival ha lavorato per sé stesso, vincendo la Coppa Simpatizzanti, svoltasi nel contesto del 7. Rally delle Polizie Europee. Per lui si tratta del primo successo assoluto della carriera, ottenuto con l'Opel Kadett Gti ve-

stita nei colori dell'Opaga rally, mettendo fine ad una sequenza di episodi sfortunati. Nove le speciali. Apre Edo Ottaviani. Strabilia Walter Ussai: che in una pausa del Trofeo Cinquecento, stacca il secondo tempo. Stival è a 6". Si rifa subito alla seconda prova rifilando ad Ottaviani 12". Ussai rompe un semiasse e abbandona. Ma Ottaviani non molla e vince in serie riprendendosi la leadership finché non rompe alla penultima speciale. Per Stival equivale una vittoria ottenuta nel contesto di un rally, quello delle Polizie, che forse non aveva bisogno di un «doppione» per i piloti privati. Il dubbio è rivolto all'organizzatore.

(s. c.)

RALLY NAZIONALE

Cividale del Friuli (Ud), 18 settembre 1993

7. Rally Polizie Europee -Coppa Simpatizzanti

gara nazionale

Le classifiche

Assoluta: 1. Stival-Fortunato (Opel Kadett Gsi 16V) in 1.04'18"; 2. De Cecco-

Malisan (Ford Sierra Cosworth) a 1'08"; 3. Fiocco-Fiocco (Opel Astra 16V) a 1'17"; 4. Zanin-Serena (Opel Kadett Gsi 16V) a 1'25"; 5. Zamparini-Guidolin (Opel Kadett Gsi 16V) a 1'52"; 6. Fornasiero-Graziato (Opel Astra 16V) a 2'11"; 7. Hunzicker-Marano (Peugeot 309 Gti 16V) a 2'46"; 8. Cristofoli-Monai (Lancia Delta 8V) a 2'58"; 9. Chiorboli-Lizzi (Opel Astra Gsi 16V) a 3'; 10. Ciresola-Zantedeschi (Opel Kadett Gsi 16V) a 4'07".

GRUPPO N

Classe 2000: 1. Fiocco-Fiocco in 1.05'35"; 2. Zamparini-Guidolin (Opel Kadett Gsi 16V) a 35"; 3. Fornasiero-Graziato a 54"; 4. Hunzicker-Marano (Peugeot 309 Gti 16V) a 1'29"; 5. Chiorboli-Lizzi a 1'43"; 6. Siena-Grossulle (Opel Kadett Gsi 16V) a 6'59"; 7. Pisan-Granziera (Fiat Ritmo 130) a 8'12"; 8. Piccolomini-Liverani (Opel Corsa Gsi) a 8'27"; 9. Sigura-Gaiotti (Peugeot 205 Gti) a 15'39" (Tutti gli altri su Opel Astra Gsi 16V).

Classe oltre 2500: 1. De Cecco-Malisan (Ford Sierra Cosworth) in 1.05'26"; 2. Cristofoli-Monai (Lancia Delta 8V) a 1'50"; 3. Margutti-Fon (Renault 5 Gt Turbo) a 4'02"; 4. Brusini-Zanier (Lancia Delta 8V) a 4'32".

GRUPPO A

Classe 2000: 1. Stival-Fortunato in 1.04'18"; 2. Zanin-Serena a 1'25"; 3. Ciresola-Zantedeschi a 4'07"; 4. Valente-Cavallaro (Peugeot 205 Gti) a 5'14"; 5. Vigna-Sapienza (Opel Corsa Gsi) a 5'54"; 6. Fantini-D'Alessio a 6'52". (Tutti gli altri su Opel Kadett Gsi 16V).



AL VOLO

Al primo vero anno di gare **Andrea Bacchi** ha vinto il Trofeo Centro-Nord Cinquecento tra le salite

PIETRO GASPARRI

La sua non è proprio una dinastia da corsa, ma le auto da competizione in casa hanno sempre rappresentato il «pane» quotidiano. Andrea Bacchi, 21 anni di Tavernole Val di Pesa, in paesino in provincia di Firenze, è il rampollo di una famiglia che nell'ambiente delle corse è conosciuta come leader nella produzione di cambi per auto da competizione. Quest'anno Andrea ha deciso di buttarsi nella mischia con una Cinquecento. Allestita come si deve si è iscritta al Trofeo salita. Attualmente è matematicamente vincitore del Trofeo Centro-Nord, e punta deciso anche alla classifica assoluta, dove è al comando.

«Nel '92 ho partecipato a due slalom, quest'anno ho deciso di prendere parte al Trofeo Cinquecento salite con l'idea di fare solo il Trofeo Centro-Nord. Poi le cose sono andate bene, i risultati sono venuti grazie anche alla messa a punto della vettura che migliorava di gara in gara e così, ora mi ritrovo vincitore del Centro-Nord e in corsa per l'assoluto».

— È stato difficile mettere a punto la Cinquecento?

«All'inizio la cosa più complicata è stato l'assetto. In frenata la vettura tendeva ad alzare il retrotreno creando problemi di tenuta. Così, insieme a Giraldi, abbiamo lavorato molto sulle molle. Poi in officina il babbo e il nonno si sono messi a lavorare sul motore realizzando una vera "bomba"».

— In campionato dunque nessun problema.

«Problemi da risolvere ci sono sempre. Tutto sommato comunque le cose sono sempre

andate bene. Intendiamoci, non è che sia stata una passeggiata, anche gli altri disponevano di vetture all'altezza della situazione con potenzialità tecniche notevoli».

— Una esperienza molto impegnativa.

«Senza dubbio. Sembra uno scherzo ma dodici gare non sono poche. Dal punto di vista della preparazione è stata una stagione da professionista. Tutto sommato credevo fosse meno stressante».

— Come giudica, un giova-

«Guidando la Cinquecento non si stacca nei curvoni e si è sempre su tre ruote È divertente...»

no, il campionato della montagna?

«Premetto che mi sono avvicinato a questa specialità solo perché la Fiat aveva organizzato il Trofeo Cinquecento. Frequentandolo ho scoperto come questo campionato sia veramente bello».

— Per il prossimo anno quali programmi hai?

«Una cosa è certa dovrò partire militare. Agonisticamente spero che la Fiat organizzi un Trofeo Cinquecento di velocità. Se mi daranno i permessi allora mi dedicherò alla pista».



Andrea Bacchi con la Cinquecento vincitore del Trofeo Centro-Nord

Nesti, a fianco, vincendo la Coppa Nissena ha conquistato il suo 17. titolo italiano della montagna. In basso, ecco come Ennio Bisinelli ha ridotto la sua Ford Escort Cosworth appena rinnovata con cui pensava di contrastare, in Gruppo A, il rivale Cappellari. Purtroppo è andata male. Nell'altra pagina, Baribbi si è imposto nella salita dell'Alpe del Nevegal. Per il bresciano il successo è stato favorito da un'uscita di strada di Irlando proprio nell'ultima curva. In quel punto il pugliese aveva il miglior tempo



SALITA □ A NESTI IL 17. TRICOLORE

Il «nonno» plurilaureato

CALTANISSETTA — Che dire dell'ennesimo successo di Mauro Nesti alla Coppa Nissena? Poco, considerato che l'esito della decima prova del Civm era scontato fin dalla vigilia, così con l'ottavo centro nella gara organizzata dall'Easan, il pilota pistoiese ha messo nel suo cantiere il 17. titolo italiano, che si aggiunge ai nove europei. Una vittoria ottenuta grazie al miglior tempo in entrambe le manche, con il secondo rilievo cronometrico notevolmente più alto del primo, a causa del percorso inondato di olio. Semmai la sorpresa c'è stata per la conquista della piazza d'onore, che nelle prove era andata a Fabio Danti. Il giovane pilota di Cutigliano si è presentato però inespugnabilmente in ritardo sulla linea di partenza della prima salita, e come da regolamento non gli è stato consentito di partire. Notevole in ogni caso la prestazione del centuripino Angelo Palazzo, che a suggello dei già incoraggiati piazzamenti, ha portato al secondo posto la Gisa Alfa 3000 costruita da Salvatore Giardina (sesto a Caltanissetta) a Gravina di

Catania. Sarebbe ora interessante vedere questo telaio in azione in gare fuori dai confini siciliani. Il terzo e quarto posto assoluto sono stati appannaggio, nell'ordine, di Domenico ed Emilio Scola, rispettivamente su Osella e Prc. La lotta al calor bianco fra Luca Cappellari ed Ennio Bisinelli in Gruppo A anche questa volta si è risolta a favore del primo (quinto assoluto) con la Lancia Delta Hf preparata da Nocentini. Bisinelli per l'occasione era salito su una Ford Escort Cosworth appena approntata dalla Planning Sport,

ma una rovinosa uscita di strada nella seconda manche, con capotamento, ha reso vane le sue speranze. Nella prima salita il pilota di Rovereto aveva concluso ad un secondo dal rivale. Il Gruppo N, assente «Susy», è stato conteso dai piloti siciliani; il rallista Mimmo Guagliardo ha centrato il suo terzo successo stagionale in una crono, con la Escort dell'Ateneo, precedendo la vettura analoga di Bonaccorsi. I due si sono piazzati rispettivamente al settimo ed ottavo posto dell'assoluta. Si è invece ritirato Sergio Montalto, secondo



IRLANDO FUORI ALL'ULTIMA CURVA

Il Nevegal è di Baribbi

BELLUNO — Infida e insidiosa, si chiama curva «Bisnella». Si trova a cento metri scarsi dall'arrivo della cronoscalata Alpe del Nevegal ed è lì che Pasquale Irlando ha gettato al vento una vittoria già in tasca. Il pilota pugliese ha osato troppo, spalancando le porte del terzo successo al bresciano Ezio Baribbi. Il pilota di Locorotondo è stato comunque abile nel controllare la sua Osella utilizzando le vie di fuga che gli organizzatori forse in ritardo rispetto alle prove avevano creato nella mattinata della domenica. Per l'auto di Irlando, ad una prima valutazione, solo danni di carrozzeria. Ezio Baribbi ha così collezionato un ennesimo successo, relegando al ruolo oramai di «eterno secondo» il bolognese Mario Caliceti. Il quale però, ancora una volta, non esclude un '94 arrembante con un'auto nuova sul cui nome vige stretto riserbo. In Gruppo A, fin dalle prove del sabato, il duello è vissuto tra il bellunese Giorgio Facca con la Delta e Luigino Odorizzi con la Bmw M3.

L'ha spuntata Facca per un'inezia: solo 4/100 di secondo; tale era il distacco di Odorizzi, peraltro molto abile nel controllare una pericolosa sbandata sulla curva d'arrivo costata il primato ad Irlando. Anche in Gruppo N il successo è rimasto in zona: ha vinto Mario Tormen della Tre Cime città di Belluno con la Ford

Escort Cosworth, trascinandosi in scia quel gruppo di scatenati al via con le Renault 5 Gt Turbo dove ha vinto Schwaigkofler davanti agli altrettanto meritevoli Cenedese e Finotello.

Stefano Cossetti

VELOCITÀ IN SALITA

Belluno, 19 settembre 1993

20. Coppa Alpe del Nevegal

gara valida per la Coppa Csaì 1. zona

Le classifiche

Absoluta: 1. Baribbi (Osella Pa/9) in 2'49"14 alla media di 129,833 km/h; 2. Caliceti (Osella Pa/9) a 3"24; 3. Napione (Lucchini Bmw) a 16"92; 4. «Kabibo» (Olmias Sport Junior) a 17"91; 5. Zanini (Osella Pa/9) a 18"56; 6. Groff (Osella Pa/7) a 18"58; 7. Marchi (Lucchini) a 25"58; 8. De Gan (G.P.I. Cosworth) a 25"95; 9. Facca (Lancia Delta Hf) a 26"73; 10. Odorizzi (Bmw M3) a 26"77.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Tosini in 3'53"55; 2. Brunner 3'54"79; 3. Geiger 3'56"35; 4. Frenes 3'57"10; 5. Rigo 3'59"05; 6. De Martin 4'00"06; 7. Papinutto 4'00"43; 8. De Bastiani 4'01"96; 9. Zinutti 4'04"09; 10. Baribbi 4'05"47; 11. Guerra 4'05"62; 12. Larentis 4'07"68; 13. Somacal 4'12"27; 14. Favero 4'13"07 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1400: 1. Cescato in 4'10"19; 2. Paludetti 4'26"76 (entrambi su Austin Rover Gti 114).

Classe 1600: 1. Fenti in 3'50"80; 2. Stefanelli (Honda Civic) 3'52"44; 3. Merli 3'53"34; 4. Blasono 3'57"23; 5. De March (Opel Corsa Gsi) 3'57"85; 6. Venturini 3'58"29; 7. Stiz (Alfa 33) 3'58"95; 8. Vatore 4'03"70; 9. Caldart (Opel Corsa Gsi) 4'06"38; 10. Da Rin Spalletta (Ford Fiesta Xr2) 4'13"55; 11. D'Inca (Opel Corsa Gsi) 4'14"94; 12. Calabretto (Opel Corsa Gsi) 4'15"64 (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe 2000: 1. Biecato (Opel Astra Gsi) 3'38"59; 2. Barel (Opel Astra Gsi) 3'40"68; 3. Reifer 3'43"86; 4. Biasiotto (Opel Astra Gsi) 3'44"57; 5. De Florian (Fiat Ritmo 130) 3'47"69; 6. Caldart (Peugeot 309 Gti 16V) 3'48"61; 7. Coral (Peugeot 309 Gti 16V) 3'50"47; 8. Perencin 3'51"80; 9. De Silvestro 3'52"21; 10. De Cesero (Peugeot 309 Gti 16V)

3'52"30; 11. Moret (Peugeot 205 Gti) 3'54"77; 12. «Margy» 3'56"44; 13. Cassol (Fiat Ritmo 130) 4'07"53 (tutti gli altri su Opel Kadett Gsi 16V).

Classe 2500: 1. Schwaigkofler in 3'32"20; 2. Cenedese 3'34"70; 3. Finotello 3'35"62; 4. Bez 3'37"85; 5. De Mari 3'37"87; 6. Zanin 3'40"01; 7. «Eva» 3'40"12; 8. Messetti 3'44"06; 9. De Nardi (Fiat Uno Turbo) 3'49"96; 10. Farasin (Fiat Uno Turbo) 3'53"90 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Tormen (Ford Escort Cosworth) in 3'28"68; 2. Fusaro (Lancia Delta Hf) 3'35"03; 3. De Paoli (Lancia Delta Hf) 3'43"19.

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Mittersteiner (Vw Polo Gti) in 3'48"59; 2. Togn (Suzuki Swift) 3'49"02; 3. Gozzer (Vw Polo Gti) 3'57"32; 4. Bona 3'57"90; 5. Piccin 4'01"77; 6. Viel 4'05"02; 7. D'Abbramo 4'15"72; 8. Toninato (Opel Corsa Gti) 4'21"36; 9. Danila Zanchetta 4'42"58 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1400: Tomasi in 3'52"06; 2. Rocco 3'54"74 (entrambi su Fiat Uno 70 Sx).

Classe 1600: 1. Saviane (Opel Corsa Gsi) in 3'39"97; 2. Gilli 3'43"86; 3. Magnago 3'47"03; 4. Furlan (Opel Corsa Gsi) 3'49"10; 5. Bortot (Toyota Corolla 16V) 3'53"71; 6. Zanoni 3'58"12 (tutti gli altri su Alfa Romeo 33).

Classe 2000: 1. De Pellegrini (Vw Scirocco Gti) in 3'30"51; 2. Casonato 3'34"63; 3. «Brik» (Peugeot 309 Gti 16V) 3'35"74; 4. Nerini (Fiat Ritmo 130) 3'36"68; 5. Tschager 3'40"07; 6. Tosesto (Ritmo 130 TC) 3'44"95; 7. Dal Pont (Opel Manta Gte) 3'46"07; 8. De Nale 3'51"85; 9. Sartoretto (Opel Kadett Gsi 16V) 3'52"60; 10. Fiabane (Opel Manta Gte) 4'16"84 (tutti gli altri su Vw Golf Gti).

Classe 2500: 1. Odorizzi (Bmw M3) in 3'15"91; 2. D'Abbramo (Bmw M3) 3'24"21; 3. Negrente (Bmw M3) 3'31"87; 4. Foltran 3'45"51; 5. Prade 3'52"26; 6. Arrignoni 3'52"61 (tutti gli altri su Fiat Uno Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Facca (Lancia Delta Hf) in 3'15"87; 2. Bosco (Ford Escort Cosworth) 3'17"09; 3. D'Abbramo (Delta Integrale 16V) 3'33"39; 4. Maniero 3'35"60; 5. «Principino» 3'36"95; 6. Facca 3'40"34; 7. Casagrande (Alfa 75 Turbo) 3'49"58 (tutti gli altri su Ford Sierra Cosworth).

SPORT

Classe 1300: 1. De Gan (G.P.I. Cosworth) in 3'15"09; 2. Degano (Dallara Mdt) 3'18"03; 3. Lipparini (G.P.I. Sport) 3'31"22; 4. Viali (Viali) 3'50"86.

Classe 1600: 1. Luca Sanetti in 3'21"36; 2. Guido Sanetti 3'55"59 (entrambi su Sanetti Honda).

Classe 2000: 1. Baribbi (Osella Pa/9) in 2'49"14; 2. Caliceti (Osella Pa/9) 2'52"38; 3. Napione (Lucchini-Bmw) 3'06"06; 4. Zanini (Osella Pa/9) 3'07"70; 5. Groff (Osella Pa/7) 3'07"72; 6. Dan (Osella Pa/3) 3'23"48.

Classe 2500: 1. «Kabibo» (Olmias Sport Junior) in 3'07"05; 2. Ronchi (Symbol Valle Ev) 3'18"37; 3. Bietresato (Lucchini) 3'25"23.

PROTOTIPI
Classe 2500: 1. Panzeri (Osella Pa/10) in 3'16"24; 2. Strenghetto (Alfa Romeo Lucchini) 3'17"59; 3. Franceschini (Symbol Lm) 3'18"56; 4. Amadio (Lucchini Sn) 3'21"09; 5. Longhi (Alfa Romeo) 3'24"89.

Classe 3000: 1. Marchi (Lucchini) in 3'14"72; 2. Fuganti (Lucchini) 3'16"43; 3. Presti (Ermolli Sn) 3'28"83.



BIONDO

in prova. Nel Trofeo Fiat Cinquecento ancora una vittoria di Andrea Bacci; il secondo posto, è andato a Gioacchino Bongiovanni, staccato di appena 39 centesimi, davanti a Schiavone. A fine gara Alastra, 12. ed ultimo classificato, ha sporto reclamo per il controllo delle centraline delle vetture di Bongiovanni. Spagnuolo e Cavalcanti, le quali sono state spedite alla Csaì per la verifica; la classifica è quindi sub-judice.

Piero Libro

VELOCITÀ IN SALITA

Caltanissetta, 19 settembre 1993

39. Coppa Nissan

gara valida per il campionato Italiano

Le classifiche

Absoluta: 1. Nesti (Lucchini-Bmw) 4'39"54, alla media di 141,660 km/h; 2. Palazzo (Gisa) 4'51"02; 3. D. Scola (Osella Bmw) 4'55"01; 4. E. Scola (Pcr-Alfa Romeo) 5'06"48; 5. Cappellari (Lancia Delta 16v) 5'07"25; 6. Giardina (Gisa) 5'07"98; 7. Guagliardo (Ford Escort Cosworth) 5'12"20; 8. Bonaccorsi (Ford Escort Cosworth) 5'14"31; 9. Catanzariti (Ford Escort Cosworth) 5'24"78; 10. I Natali (Ford Sierra Cosworth) 5'25"73.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Paletta 6'01"07, alla media di 109,670 km/h; 2. Dolce 6'02"30; 3. Russo 6'02"51; 4. C. Lombardo 6'04"54; 5. Bongiorno 6'05"11; 6. Sicilia 6'06"71; 7. Molè 6'14"18; 8. Rizzo 6'14"40; 9. Squillaci 6'19"10; 10. Afronito 6'31"30 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Pichler (Peugeot 205 Gti) 5'52"20, alla media di 112,430 km/h; 2. Stella (Ford Escort Xr3) 6'04"43; 3. Ferraro (Peugeot 205 Gti) 6'10"15; 4. Catania (Opel Corsa Gsi) 6'11"90; 5. Alletto (Peugeot 205 Gti) 6'17"49; 6. Fazio (Opel Corsa Gsi) 6'39"91.

Classe 2000: 1. Motta (Peugeot 205 Gti) 5'44"30, alla media di 115,010 km/h; 2. Fazzi (Opel Astra Gsi) 5'48"99; 3. Caruso (Opel Astra Gsi) 5'50"81; 4.

Benenati (Peugeot 205 Gti) 5'51"41; 5. Pagano (Peugeot 205 Gti) 5'52"95; 6. Lo Piano (Peugeot 309 Gti) 6'16"38; 7. Botta (Opel Kadett Gsi) 6'36"81.

Classe 2500: 1. La Rocca 5'34"06, alla media di 118,540 km/h; 2. Donato 5'36"08; 3. Giobbi (Bmw M3) 5'36"33; 4. «Aeron» 5'37"43; 5. Gilberto 5'39"53; 6. G. Beccaria 5'39"75; 7. Rizzo 5'46"02; 8. Derelitto 5'48"58; 9. Asero (Fiat Uno Turbo) 5'55"27 (tutti gli altri su Renault Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Guagliardo 5'12"20, alla media di 126,840 km/h; 2. Bonaccorsi 5'14"31 (entrambi su Ford Escort Cosworth).

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Lombardo 5'36"96, alla media di 117,520 km/h; 2. Anzalone 5'45"62; 3. Laudato 5'47"03; 4. Guarino 5'55"31; 5. Ferraiuolo 5'58"10; 6. Canino 6'05"42; 7. Palazzo 6'19"70 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Crucitti 5'29"23, alla media di 120,280 km/h; 2. Di Stefano 5'31"08; 3. U. Gerbino 5'38"87; 4. Apolloni (Opel Corsa Gsi) 6'21"28 (tutti gli altri su Alfa 33).

Classe 2000: 1. Cappello (Fiat Ritmo 130) 5'29"41, media 120,210 km/h; 2. Rindone (Fiat Ritmo 130) 5'40"92; 3. Ruggero (Opel Kadett Gsi) 5'48"93; 4. Patrinicola (Peugeot 309 Gti) 5'53"55; 5. Casanova (Vw Golf Gti) 5'55"33; 6. Grillon (Peugeot 309 Gti) 5'55"63; 7. Di Benedetto (Opel Kadett Gsi) 5'56"58; 8. Valenza (Opel Manta Gte) 6'22"18.

Classe 2500: 1. Alaimo (Fiat Uno Turbo) 5'45"18.

Classe oltre 2500: 1. Cappellari (Lancia Delta Hf) 5'07"25 alla media di 128,880 km/h.

PROTOTIPI

Classe 1300: 1. Romano (Bellasi) 6'49"64, alla media di 96,670 km/h.

Classe 2500: 1. Arresta (Osella-Alfa Romeo) 5'26"15 alla media di 121,410 km/h.

Classe 3000: 1. Nesti (Lucchini-Bmw) 4'39"54, alla media di 141,660 km/h; 2. Palazzo (Gisa) 4'51"02; 3. Scola D. (Osella) 4'55"01; 4. Scola E. (Pcr) 5'06"48; 5. Giardina (Gisa) 5'07"98.

TOMAZZONI



Nozze veramente speciali

Doveva essere la prova speciale che dava il via alle ostilità alla 37. Coppa Valtellina ed invece è stata percorsa come trasferimento. Gli organizzatori hanno dovuto operare questa variazione in extremis per un motivo davvero curioso: un matrimonio. Si perché sulla strada che porta da Piuossogno a Cercino, oltre ad i concorrenti del rally, dovevano passare anche due novelli sposi con tanto di invitati al seguito. «Abbiamo cercato ogni possibile soluzione — ha detto Giovanni Trinca responsabile della commissione sportiva dell'Ac Sondrio — Ma non c'è stato nulla da fare. Eravamo disposti a modificare leggermente i nostri orari e a mettere a disposizione degli sposi un'auto e un autista per spostarsi nelle ore precedenti la cerimonia, ma i nostri sforzi non sono valsi a nulla. Così per motivi di sicurezza abbiamo preferito annullare la prova». Quando si dice la forza dell'amore... Comunque agli sposini vanno i nostri migliori auguri.

■ SALONE DA COMPETIZIONE. Il 26-27-28 novembre a Forlì si svolgerà la 2. edizione del Salone da Competizione. Pro Racing Festival vuol essere una mostra qualificata di tutto l'usato da competizione e quindi un'occasione unica per chi vuole vendere, acquistare o permutare una vettura da corsa.

■ DONNE & MOTORI. Il Centro Fieristico di Montichiari, nel bresciano, ospiterà dal 1 al 3 ottobre la prima edizione di «Donne & Motori», una manifestazione di sport, spettacolo ed esposizioni con protagonista proprio le donne ed i motori.

■ PERONI. Dopo l'esordio nel tricolore Supercar Gt al volante della Mazda Rx 7 curata dal fiorentino Bogani, Fabian Peroni il lunedì dopo la gara di Magione ha sostenuto un test a Magione al volante di una Ermoli del Team Lucidi. Miglior rilevamento cronometrico per il romano in 52"5.

■ AUTOCROSS. Il Challenge Autocross '93 si è concluso con un buon bilancio di partecipazioni e con il debutto di diversi giovani. La classifica conclusiva ha premiato Maurizio Contardi che si è imposto su Crispiani e Binci. Questa la classifica: 1. Contardi p. 48; 2. Crispiani 16; 3. Binci 39; 4. Del Bonifro 35; 5. Casagrande Paoloni 33; 6. Ciombini 23; 7. Carli 23; 8. Pulvinari M. 17; 9. Ferretti G. 17; 10. Paoloni 16.

SLALOM □ DIETRO IL CAMPIONE FAZZINO

Decreta Cesari la prima manche

SCILLATO — Per Cesari non è stato difficile imporsi in questa 5. edizione dello slalom delle Fonti, valido per il campionato italiano. Il pilota piemontese ha realizzato il tempo vincente nella prima frazione di gara; nella seconda manche, invece, ha colpito un birillo, perdendo la prima posizione a vantaggio del siracusano Vincenzo Fazzino (autore di una sola salita), ma conservando saldamente la leadership nella classifica assoluta finale. Le emozioni, comunque, sono iniziate già durante la ricognizione, quando è esploso il motore della Fiat 126 di Salvatore Galia, inondando di olio il secondo tornante; in quello stesso punto, Girolamo Virgilio, non è riuscito a controllare la sua Fiat X1/9, andando a sbattere violentemente. Nella prima salita, alle spalle di Cesari, si sono insediati: Giamboi, Puglisi, Castiglione e La Mantia. Nella seconda manche, dietro a Fazzino e Cesari, si è confermato Puglisi. Nel Gruppo N la vittoria è andata a Gaetano Virzi, nel Gruppo A si è imposto Lo Faso. Tra i Prototipi ha prevalso Michele Puglisi e tra le Sport, Interlandi.

Dario Lucchese

SLALOM

Scillato (Pa), 19 settembre 1993
5. slalom delle Fonti
gara valida per il Campionato Italiano

- Le classifiche**
Absoluta: 1. Cesari (Lancia Delta S4) 152,82; 2. Fazzino (Fiat X1/9) 158,04; 3. Puglisi (Fiat X1/9) 163,29; 4. Giamboi (Fiat X1/9) 165,29; 5. Castiglione (Fiat 600) 166,32; 6. Munafò (Fiat 127) 167,47; 7. Raiti (Fiat X1/9) 169,14; 8. La Mantia (Fiat X1/9) 170,10; 9. Basile (Fiat X1/9) 170,74; 10. Paffumi (Fiat X1/9) 171,79.
Trofeo Fiat Cinquecento: 1. Saladino 248,51.
GRUPPO N
Classe 1300: 1. D'Amico 184,19; 2. Incrapera 184,47; 3. Vara 186,29; 4. Di Maio 188,35; 5. Provenzano 189,16; 6. Di Laura 189,96; 7. Lo Bosco 196,59; 8. Caravello 199,96; 9. Marcellino 201,23; 10. Giorioso 202,48; 11. Piazzese 204,89 (tutti su Peugeot 205 Rallye).
Classe 1600: 1. Russo 187,26; 2. Serio (Opel Corsa Gsi) 187,78; 3. Pirajno 191,76; 4. Maltese 192,89; 5. Giardina (Opel Corsa Gsi) 194,47; 6. Gagliano (Honda Civic 16V) 198,33; 7. Longo (Opel Corsa Gsi) 198,40 (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).
Classe 2000: 1. La Corte (Fiat Ritmo 130) 182,35; 2. Pavone (Peugeot 205 Gti) 183,57; 3. Licitra (Fiat Ritmo 130) 186,59; 4. Turco (Renault Clio 16V) 186,82; 5. Dragotta (Opel Astra Gsi) 198,92; 6. Gulino (Opel Kadett Gsi) 210,85; 7. Panzini (Opel Kadett Gsi) 217,93.
Classe 2500: 1. Virzi (Bmw M3) 175,47; 2. Baiamonte 175,52; 3. Tafuri 178,64; 4.

- Battaglia 178,82; 5. Torregrossa 182,94; 6. Arceri 185,94; 7. Bertolami 188,17; 8. Gallina 196,22; 9. Vaccaro G. (Fiat Uno Turbo) 204,24 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).
GRUPPO A
Classe 1600: 1. Lo Faso (Peugeot 205 Rallye) 183,87; 2. Graditi (Alfa 33) 186,67; 3. Feo (Opel Corsa Gsi) 192,66; 4. Di Salvo F. (Opel Corsa Gsi) 216,48.
Classe oltre 1600: 1. Alba P. (Lancia Delta 16V) 184,01; 2. Ferraro (Peugeot 205 Gti) 185,50; 3. Canzone (Fiat Uno Turbo) 186,02; 4. Ferrara (Fiat 127) 186,97; 5. Capomaccio (Renault 5 Gt Turbo) 193,94.

GALLA



GRUPPO SPECIALE

- Classe A112:** 1. Compagnino 187,05; 2. Di Gregorio 190,45; 3. Grisanto 195,17; 4. Puccio 203,87; 5. Vento 217,14.
Classe 700: 1. Reina 180,85; 2. R. Nicolosi (Fiat 500) 181,30; 3. Faro 181,93; 4. A. Basile (Fiat 500) 182,25; 5. Di Salvo D. 182,40; 6. Lazzara 187,65; 7. Campobello 190,57; 8. Terranova (Fiat 500) 195,14; 9. Gugliuzza 201,07; 10. Pennino (A112) 209,83; 11. C. Nicolosi 210,75; 12. Armanno (Fiat 500) 216,44 (tutti gli altri su Fiat 126).
Classe 1000: 1. Margareci 182,99; 2. Spadaro (A112) 189,69; 3. Dattolo (Fiat 127) 190,07; 4. Mini 194,18; 5. Leto 197,33; 6. Furnari (Fiat 127) 199,80; 7.

- Di Dio (Fiat 127) 201,39; 8. Valerio (Fiat 127) 205,42; 9. Arresta 208,61 (tutti gli altri su Fiat Panda).
Classe 1150: 1. Munafò (Fiat 127) 167,47; 2. Cannavò 174,85; 3. Ienna (Fiat 127) 180,38; 4. Causarano 185,60; 5. Ventimiglia 187,85; 6. Lo Faro 188,28; 7. Ganci (A112) 191,53; 8. Burgio 192,45; 9. Lancia 193,37; 10. Pitruzzello 194,90; 11. Imbrò 195,17; 12. Lo Nigro 196,73; 13. Cacioppo 199,98; 14. Arresta 202,59; 15. Giglio (Fiat 128) 204,47 (tutti gli altri su A112).
Classe 1300: 1. Raiti 169,14; 2. Giancari (Simca Rallye 2) 174,95; 3. Migliori 176,40; 4. Piazza 176,78; 5. Vaccaro B. 182,93; 6. Castro 183,12; 7. Irate 183,99; 8. Ortolano (Simca R2) 187,29; 9. Ruggero 197,28; 10. Rotolo (Simca Rallye 2) 197,80 (tutti gli altri su Fiat X1/9).
Classe 1600: 1. Giamboi 165,29; 2. Basile R. 170,74; 3. Paffumi 171,79; 4. Evola 178,99; 5. Fiore 180,33; 6. Lo Piccolo 184,16; 7. Geraci 186,92 (tutti su Fiat X1/9).
Classe 2000: 1. Fazzino (Fiat X1/9) 158,04; 2. Cumino (Ford Escort Rs) 177,78; 3. Cillari (Lancia Beta Montecarlo) 181,10; 4. Scaramozzino (Volkswagen Golf) 190,48.
Classe oltre 2000: 1. Cesari (Lancia Delta S4) 152,82; 2. Mazzola (Porsche 911) 177,79; 3. Costantino (Renault 5 Gt Turbo) 183,93; 4. Alberti (Lancia Rally 037) 191,70; 5. Insegna (Opel Ascona) 218,53.
PROTOTIPI
Classe 1000: 1. Agosta (Fiat 500) 181,55; 2. Campo (Fiat 600) 184,14; 3. Sanfratello (Fiat 126) 184,23; 4. Saletta (Fiat 500) 191,87; 5. Ascuitto (Fiat 600) 192,54.
Classe 1600: 1. Barbaccia 173,30; 2. Delani 186,56 (tutti su Fiat X1/9).
Classe 2000: 1. Puglisi 163,29; 2. Castiglione (Fiat 600) 166,32; 3. La Mantia 170,10; 4. Truscello 176,90 (tutti gli altri su Fiat X1/9).
GRUPPO SPORT PROTOTIPI
Classe 2000: 1. Interlandi (Ams-Cosworth) 176,80.

LASIA IMPRENDIBILE ANCHE A MAMOIADA

Ritorno vincente

MAMOIADA — Franco Lasia con la sua Mp 2000, dopo la parentesi in Toscana dove si è aggiudicato lo slalom di Gello e soprattutto dopo le acide polemiche post-gara nello slalom di Cosimo, continua la serie vincente si è infatti aggiudicato lo slalom di Mamoiada precedendo Franco Angioy, su Fiat 500/2000 Bmw e Salvatore Giagu con l'affezionatissima Lancia Beta Montecarlo. Assenti Uccio Magliana, e Ignazio Sechi non ammesso al via per alcune irregolarità nella sua vettura. Lasia ha così dovuto controllare solo la Fiat 500/2000 Bmw di Franco Angioy e la Beta Montecarlo di Salvatore Giagu che poi hanno concluso nell'ordine. Buono il quarto posto di Francesco Marrone con la Fiat X1/9, e conferme per le Renault 5 Gt Turbo di Giovanni Cuccheddu, Gianni Perez e per Giovanni Montisci, pilota di casa su Delta Integrale. Il Gruppo N è andato a Montisci davanti a Francesco Perez (su Renault 5 Gt Turbo)

e Francesco Falconi (Fiat Uno turbo). Il Gruppo A è stato vinto da Silvio Littera (Renault 5 Gt turbo) che ha preceduto Carlo Usala e Giovanni Marroni. Due Renault 5 Gt Turbo, quelle di Cuccheddu e Perez e l'A112 di Sebastiano Giraldi occupano le prime tre posizioni nel Gruppo Speciale mentre tra i prototipi successo di Angioy (Fiat 500/2000) che ha preceduto Giagu (su Lancia Beta Montecarlo) e Marrone; la Sport prototipi è andata al solitario Franco Lasia.

Mario Lastretti

SLALOM

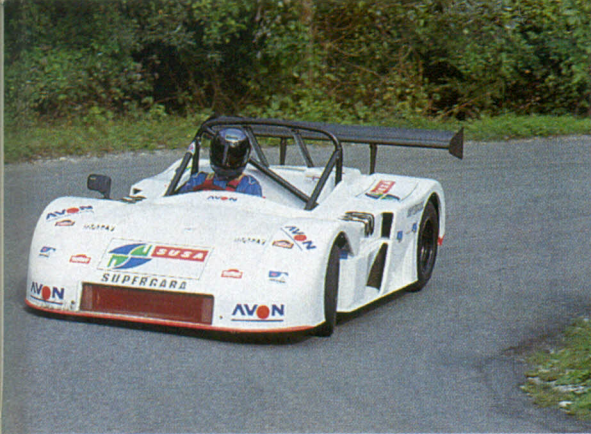
Mamoiada (Nu), 19 settembre 1993
2. Slalom San Cosimo
gara nazionale

- Le classifiche**
Absoluta: 1. Lasia (Mp 2000) 134,20; 2. Angioy (Fiat 500/2000 Bmw) 143,37; 3. Giagu (Lancia Beta Montecarlo) 148,25; 4. Marrone (Fiat X 1/9) 151,13; 5. Cuccheddu (Renault R5 Gt Turbo) 151,76; 6. Perez G. (Renault 5 Gt Turbo) 153,97; 7. Montisci (Lancia Delta Integrale) 159,31; 8. Giraldi (A 112) 160,09; 9. Perez F. (Renault 5 Gt turbo) 160,15; 10. Lai (A 112) 160,47.

GRUPPO N

- Classe 1300:** 1. Santa Cruz 166,61; 2.

- Manca 169,58; 3. Canu 172,28; 4. De Luigi 175,58; 5. Tiana 175,50 (tutti su Peugeot 205 rallye).
Classe 1600: 1. Mereu (Peugeot 205 rallye) 178,35.
Classe oltre 2000: 1. Montisci (Lancia Delta Integrale) 159,31; 2. Perez F. 160,15; 3. Falconi (Fiat Uno t) 164,29; 4. Canu G.P. 164,63 (gli altri su Renault 5 Gt Turbo).
GRUPPO A
Classe 1600: 1. Marroni 166,82; 2. Secchi O. 168,98 (entrambi su Peugeot 205 rallye).
Classe oltre 1600: 1. Littera (Renault 5 Gt turbo) 164,16; 2. Usala (Fiat Uno t) 165,97; 3. Beccu (Ritmo) 167,55.
GRUPPO SPECIALE
Classe A112: 1. Cannas Aghedu 181,50.
Classe 700: Di Martino (Fiat 126) 183,99.
Classe 1000: 1. Pala A. G. (A 112) 180,73.
Classe 1150: 1. Giraldi 160,09; 2. Chessa 181,75; 3. Pisoni 173,39; 4. Murtas 175,72 (tutti su A 112).
Classe 1300: 1. Marinelli (Mini Metro) 176,34; 2. Chessa (Fiat 128) 181,75; 3. Balestrucci (Talbot Samba) 183,61.
Classe 1600: 1. Murtas (Renault 5 GT Turbo) 185,08.
Classe oltre 2000: 1. Cuccheddu 151,76; Perez G. 153,97 (entrambi su Renault 5 GT Turbo).
PROTOTIPI
Classe 2000: 1. Angioy (Fiat 500/2000 Bmw) 143,37; 2. Giagu (Lancia Beta Montecarlo) 148,25; 3. Marrone (Fiat X 1/9) 151,13.
SPORT
Classe 2000: 1. Lasia (Mp) 134,20.



Nell'altra pagina, Cesari si è imposto nella gara tricolore di Scillato, conquistando così la testa provvisoria nel campionato italiano Slalom. Sopra, Niosi con la Gmg Sport ha vinto la sua prima gara a Pallavicino. Secondo posto per Cremonesi, sotto, con la Federcar



foto grafie BIANCHI

CATAPANO METTE IN FILA UN ESERCITO DI RIVALI

Centoquattro di corsa

OTTAVIANO — Nella tradizionale cornice si è svolta l'edizione del decennale dello Slalom di Ottaviano. All'appuntamento vesuviano hanno risposto centoquattro piloti. La vittoria, come al solito, è andata ad un pilota di casa, Salvatore Catapano, che ha infilato il nono successo stagionale con il prototipo Abarth X1/9 2000 curato da Vincenzo Catapano. Anche stavolta la lotta per il primato non è però mancata, con ben quattro piloti racchiusi in appena 1"83. Alle spalle di Catapano, autore della miglior prestazione in entrambe le manche, troviamo l'indomito compagno di colori Promoracing Camillo Bandino su Fiat X1/9 1600-Dalmazia, autore della solita prova arrembante, seguito da Luigi Vinaccia, su Abarth X1/9 2000 prototipo, e da Pasquale Ceriello, sempre più competitivo con la sua X1/9 1600 tipo-Dallara. Un po' più staccato l'altro pilota dell'Autosport Sorrento Vittorio Insigne su

X1/9 1600, che ha chiuso in quinta posizione davanti a Gaetano Bruno (Fiat 850 coupé-Ford Cosworth) e Crescenz Palomba su Fiat 600/1600. Bel successo nel Gruppo A di Pasquale Cilento, con la Delta solitamente utilizzata nei rally. Nel Gruppo N primato di Maurizio Angrisani su Renault 5 Gt Turbo. Nel Trofeo Cinquecento prima vittoria del giovane Salvatore Pagano, proveniente dal karting.

Rosario Moselli

SLALOM

Ottaviano (Na), 19 settembre 1993
10. slalom di Ottaviano
gara valida per la Coppa Csaì 4. zona

Le classifiche

Assoluta: 1. Catapano (Abarth X1/9) 122,58; 2. Bandino (Fiat X1/9 1600) 123,67; 3. Vinaccia (Abarth X1/9) 124,06; 4. Ceriello (Fiat X1/9 1600) 124,41; 5. Insigne (Fiat X1/9 1600) 127,88; 6. Bruno (Fiat 850 Coupé-Ford Cosworth) 128,61; 7. Palomba (Fiat 600/1600) 131,45; 8. Cilento (Lancia Delta Integrale 16V) 131,84; 9. Carbone (Fiat X1/9 1300) 132,18; 10. Duraccio (R5 Gt Turbo) 133,91.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. De Simone 146,21; 2. Riccio 149,53; 3. Coppola D. 179,33

NIOSI SORPRENDE A PALLAVICINO

Finalmente un nome nuovo

PALLAVICINO — Che Franco Niosi stesse facendo un buon apprendistato sulla Gmg Sport di Mozzone era chiaro, ma che nella 15. edizione dello slalom di Pallavicino imponesse già la sua legge, francamente erano in pochi a sperarlo. Attardato nella salita per l'abbattimento di un birillo, si è rifatto nella seconda dove ha battuto Franco Cremonese (Federcar) e Pasquale Patete (Abarth 2000). Per Patete è rimasta comunque la bella soddisfazione di vincere la 18. edizione del Superlalom. Bella la prestazione di Marcello Strata giunto 4. assoluto e primo di Gruppo N con la Escort Cosworth. Nei primi dieci posti assoluti da sottolineare l'ottimo 5. posto per il giovane e promettente Roberto Ferrari del Barnaba team su Fiat 127 sport e il seto di Sandroni sullo Scott Warren Abarth 1600. In Gruppo A si è imposto Gianfranco Serebbe su Peugeot 205 Gti.

Nelle Cinquecento agonismo crescente, con il primo posto di Lorenzo Filippi davanti a Massimiliano Fissore ed Enrico Campus.

(m. s.)

SLALOM

Pallavicino (Cn), 19 settembre 1993
Slalom Pallavicino
gara nazionale

Le classifiche

Assoluta: 1. Niosi (Gmg Sport) in 148,43; 2. Cremonesi (Federcar) 151,37; 3. Pateteni (Abarth) 153,57; 4. Strata (Ford Escort) 154,09; 5. Ferrari (Fiat 127 Sport) 154,89; 6. Sandroni (Abarth Scott Warren) 155,13; 7. Dezza (Ford Escort) 155,60; 8. Locatelli (Fiat 127 Sport) 155,87; 9. Giarraca (Dallara X1/9) 158,73; 10. Cavaglià (A112) 159,06.

FIAT CINQUECENTO: 1. Filippi in 170,28; 2. Fissore 171,89; 3. Campus 173,31; 4. Scanavino 178,98; 5. D. Giordano 179,22; 6. Belcastro 179,89; 7. De Biasi 194,60; 8. Calligaris 196,66.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Rodani (Peugeot 205 Rally) 167,24; 2. Brignoli (Peugeot 205 Rally) in 182,15; 3. Bellinzona (Peugeot 205 Rally) 184,71; 4. Baldi (Citroën Ax Sport) 193,43.

Classe 1600: 1. De Ferrari (Opel Corsa Gti) in 168,91; 2. Contini (Opel Corsa

Gti) 170,14; 3. Giordano (Opel Corsa) 174,35; 4. Coscia (Peugeot 106 Xsi) 188,42.

Classe 2000: 1. Ramello (Peugeot 205 Gti) 166,40; 2. Raggi (Peugeot 309 Gti) 172,52; 3. Contento (Peugeot 205 Gti) 174,82; 4. Elli (Opel Kadett Gsi) 175,21; 5. Belforti (Opel Kadett Gsi) 178,14; 6. Casarini (Peugeot 205 Gti) 178,28.

Classe oltre 2000: 1. Strata (Ford Escort Rs) in 154,09; 2. Vigo (Renault 5 Gt Turbo) 164,68; 3. Gualco (Renault 5 Gt Turbo) 165,10; 4. Vitrani (Renault 5 Gt Turbo) 166,00; 5. De Martini (Renault 5 Gt Turbo) 166,03; 6. Paghini (Lancia Delta 16V) 169,13; 7. Ferri (Renault 5 Gt Turbo) 172,79; 8. Canale (Fiat Uno Turbo) 184,22; 9. Faggioli (Ford Escort Cosworth) 185,09.

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Perino (Peugeot 205 Rally) 161,69; 2. Costanzo (Alfa Romeo 33) 162,34; 3. Gardella (Peugeot 205 Rally) 163,40; 4. Serra (Fiat Uno 70) 163,84; 5. Canevari (Opel Corsa) 167,31; 6. Negroni (Peugeot 205 Rally) 174,53; 7. Brizio (Fiat Uno 70) 176,32; 8. Campora (Peugeot 205 Rally) 180,98.

Classe oltre 1600: 1. Serebbe (Peugeot 205 Gti) 159,24; 2. Magnavacca (Fiat Uno Turbo) 166,22; 3. Cibirri (Renault 5 Gt Turbo) 173,00; 4. Picchioldi (Renault 5 Gt Turbo) 181,34; 5. Beccari (Opel Manta) 181,44.

GRUPPO SPECIALE

Classe A112: 1. Lo Voi in 172,76; 2. Fossa 180,03.

Classe 700: 1. Lovasio (Fiat 500-700) in 162,44; 2. Audenino 172,38.

Classe 1000: 1. Cavaglia (A112) in 159,06; 2. Tardanino (A112) 159,27; 3. Merlo (A112) 159,28; 4. Brach (Loieta (A112) 161,81; 5. Gregorio (Abarth 1000) in 163,95; 6. Ambrosiani A. (A112) 168,38; 7. Tiritan (A112) 168,97; 8. Salis (A112) 175,09; 9. Ambrosiani F. (A112) 181,24; 10. Valente (A112) 193,13.

Classe 1150: 1. Ferrari (Fiat 127 Sport) in 154,98; 2. Locatelli (Fiat 127 sport) 155,87; 3. Garelli (Fiat 127 Sport) 159,67 (Fiat 127 Sport); 4. Traina (Fiat 127 Sport) 166,62; 5. Panebianco (Fiat 127 Sport) in 168,37; 6. Scolozite (Fiat 127 Sport) 169,67; 7. Corradini (Fiat 127 Sport) 170,35; 8. Rossi (Fiat 127 Sport) 172,81; 9. Cantoni (A112) 173,06; 10. Telani (Fiat 128 Coupé) 174,94; 11. Giordano (Fiat 127 Sport) 176,22; 12. Boglione (A112) 180,94; 13. Forni (A112) 190,40.

Classe 1300: 1. Sandroni (Abarth Scott Warren) 155,13; 2. Cavalleri (Fiat X1/9) 166,27; 3. Spinetta (Fiat Uno 70) 169,96; 4. Corona (Fiat Uno 70) 179,03.

Classe 1600: 1. Giarraca (Fiat X1/9 Dallara) 158,73; 2. Toccalino (Fiat X1/9) 162,37; 3. Manna (Alfasud Sprint) 165,41; 4. Cambiaso (Fiat X1/9) 168,10.

Classe 2000: 1. Dezza (Ford Escort Rs) 155,60; 2. Gavotto (Lancia Delta Montecarlo) 159,70; 3. Ruggiero (Opel Manta Gte) 166,38; 4. Papinutto (Peugeot 205 Gti) 169,34.

Classe oltre 2000: 1. Haidenreich (Porsche Carrera) 162,85; 2. Porrati (Porsche Carrera) 167,84.

GRUPPO PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Vitiello (Fiat 126) 141,69; 2. Coppola F. (Lancia Y 10) 146,64; 3. De Crescenzo (Fiat 600) 147,75; 4. Borzacchielli (A 112) 147,83; 5. Rea (A 112) 151,61; 6. Senatore (Fiat 600) 158,01.

Classe 1600: 1. Palomba (Fiat 600) 131,45; 2. Aulliso (Fiat X1/9) 141,76; 3. Di Vaio (Fiat 500) 143,34; 4. Longobardi (Simca R2) 145,52; 5. Buongiorno (Simca R2) 167,39;

Classe 2000: 1. Catapano (Abarth X1/9) 122,58; 2. Vinaccia (Abarth X1/9) 124,06; 3. Bruno (Fiat 850 coupé-Ford Cosworth) 128,61; 4. Coppola L. (Fiat 126) 148,68.

TROFEO FIAT CINQUECENTO

Classifica assoluta: 1. Pagano S. 155,21; 2. Franzese 157,01; 3. Langella S. 157,74.

(tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Ruggiero (Peugeot 205 Gti) 151,35; 2. Casillo V. (Peugeot 106 Xsi) 158,09.

Classe 2000: 1. Miccio 141,59; 2. Russo L. 141,71; 3. Maresca 148,70; 4. Langella M. (Opel Astra Gsi) 148,96; 5. Piacevole (Peugeot 309 Gti 16) 149,01; 6. Gallo (Opel Astra Gsi) 154,24 (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe oltre 2000: 1. Angrisani 133,99; 2. Auriemma R. 136,15; 3. Autorino 139,16; 4. Sbaratta 143,78; 5. Renda 145,99; 6. Casillo E. 148,90; 7. Allocca L. 149,57 (tutti gli altri su R5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Novielli 138,44; 2. Cutolo A. 145,35; 3. Manzo (Opel Corsa Sr) 147,90; 4. Franzese 148,50; 5. Celentano (Peugeot 205 Gti) 148,50 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe oltre 1600: 1. Cilento (Lancia Delta Integrale 16V) 131,84; 2. Eldinno (Renault 5 Gt Turbo) 137,23; 3. Langella S. (Peugeot 205 Gti) 138,20; 4. Russo T. (Peugeot 205 Gti) 139,53; 4. Pagano V. (R5 Gt Turbo) 146,15; 6. Perillo A. (Fiat Uno Turbo) 152,42.

GRUPPO SPECIALE

Classe A112 Abarth: 1. Zito 153,54; 2. Cuomo 157,12; 3. Caliendo 158,28; 4. Santoriello 158,92.

Classe 700: 1. Esposito A. (Fiat 126) 138,98.

Classe 1000: 1. Vigorito 140,67; 2. Visto G. (Fiat Panda) 142,88; 3. Orefice 145,18; 4. Zorzetti (Fiat 127) 146,93; 5. Nappo 150,47; 6. Allocca R. 150,52; 7. Cutolo V. (Fiat Panda) 152,85; 8. Ferrone 156,25; Visto S. 160,05; 10. Natella 161,63; 11. Bruno (Fiat 127) 164,84; 12. Scalersia (Fiat 127) 187,90 (tutti gli altri su A 112).

Giornalista con Tv al seguito

A Magione, sulla vettura messa a disposizione dagli ospiti dalla Renault Italia, ha corso il giornalista Piergianni Carta, di «Isoradio». Sulla vettura di Carta (che è riuscito anche a qualificarsi per la gara di Coppa Italia) erano montate due telecamere con cui sono state effettuate riprese sia delle prove che di entrambe le gare; le immagini verranno prossimamente usate dalla Rai in una trasmissione sul monomarca Renault.

■ **ESCLUSIONE.** Luca Leoni, vincitore della gara di Coppa Michelin a Magione, si è visto escludere dalla classifica per una irregolarità ad un ammortizzatore. Un provvedimento che, oltre ad impedirgli di disputare la finale di Coppa Italia e toglierli i punti della vittoria, potrebbe condizionare tutta la sua stagione: infatti il regolamento della Coppa prevede che, in caso di squalifica per irregolarità tecnica, al pilota venga dimezzato il punteggio in campionato. Leoni ha quindi fatto ricorso in appello per ottenere la revisione del provvedimento.

■ **ANNULLAMENTO.** La 24. edizione del Rally dell'Irpinia, in programma il 10 ottobre prossimo e valida quale 8. e ultima prova della Coppa Italia 6. zona a coefficiente 5, è stata annullata. La decisione è dovuta a motivi strettamente economici che hanno costretto l'Ac di Avellino a rinunciare, almeno per quest'anno, alla competizione locale.

■ **SALITA.** Si svolgerà nei prossimi 2 e 3 ottobre la 1. Cronoscalata Valsavio, organizzata dall'Autoconsult. La gara si correrà sul tracciato Berzo Demo-Cevo, in Alta Val Camonica, a 15 chilometri da Edolo. Alla manifestazione sono ammesse, oltre alle vetture Gr. A N e Sport, anche le auto con omologazione scaduta. Per informazione ci si può rivolgere all'Autoconsult - Via Goitese 215 - Goito - Tel. 0376/604770.

■ **TOP RALLY.** Si apriranno l'8 ottobre le iscrizioni al Top Rally di Cortanze e Monale. La gara avrà partenza e arrivo domenica 7 novembre da Monale, nell'astigiano. Le iscrizioni vanno spedite alla Pinerolo Sport - Via Bertone, 4 - 10095 Grugliasco (Torino).

fotografie TOMAZZONI



Nello slalom del Monte Stivo, Massola, a fianco, si è imposto vincendo entrambe le manche. Alle sue spalle il rivale di sempre Faustino Zandonà, sopra, staccato di oltre tre secondi. Nell'altra pagina, Colombi con la Escort Cosworth non è riuscito a battere Benvenuto Maroni nella gara di F. Rally a Castione della Presolana. Per il pilota-preparatore vittoria nella classe oltre 2000 del secondo raggruppamento



SLALOM □ SUL MONTE STIVO

Due manche un solo ...Massola

MONTE STIVO — Dopo un anno di assenza è ritornato l'appuntamento con lo slalom del Monte Stivo, organizzato dal Racing Team Quercia-Jolly Motor con la preziosa collaborazione del Club Enzo Ferrari di Rovereto, al quale hanno partecipato una sessantina di concorrenti che si sono sfidati lungo i tre chilometri del percorso lungo il quale erano state predisposte tredici postazioni di birilli. Il Trofeo Marangoni per la vittoria assoluta se lo è aggiudicato il mantovano Leonardo Massola che anche sul Monte Stivo ha saputo piazzare la sua Fiat X1/9 2000 davanti a tutti grazie alla miglior prestazione cronometrica fatta registrare in entrambe le manche. Massola oltretutto risultare il migliore in assoluto è stato l'u-

nico pilota a scendere sotto la barriera dei 140 punti migliorandosi ulteriormente nella seconda frazione di una trentina di centesimi. Alle spalle del mantovano si è piazzato il suo acerrimo rivale, il veronese Faustino Zandonà con la Fiat 850/2000, staccato di oltre due secondi mentre sul terzo gradino del podio è salito alla fine Massimo Tomasini, in gara con una Opel Kadett Gte, primo nel raggruppamento speciale. Scorrendo la classifica finale troviamo poi Landi, Ghini, Loda, Falazza, Bonvecchio, primo del Gruppo N con la sua Renault 5 Turbo, Frungillo, primo dei piloti del sodalizio organizzatore, e Ciresola che con la sua Opel Kadett ha primeggiato nel Gruppo A.

Giorgio Lever

SLALOM

Rovereto (Tn), 19 settembre 1993

7. slalom del Monte Stivo

gara nazionale

Le classifiche

Absolute: 1. Massola (Fiat X 1/9) 139,56; 2. Zandonà (Fiat 850/2000) 142,02; 3. Tomasini (Opel Kadett Gte) 144,64; 4. Landi (Fiat X 1/9) 152,97; 5. Ghini (Fiat X 1/9) 154,42; 6. Loda (Fiat 127) 155,23; 7. Falezza (Fiat 127 Sport) 155,68; 8. Bonvecchio (Renault 5 Turbo) 155,72; 9. Frungillo (A112) 159,28; 10. Ciresola (Opel Kadett) 159,53.

GRUPPO N

Classe 1300:

1. Gracci 175,32; 2. Luzzi 180,55 (tutti su Peugeot 205 Rally)

Classe 1600: 1. Rubini (Peugeot 205 Gti) 189,67.

Classe 2000: 1. Fiocco (Opel Astra Gsi 16V) 165,89; 2. Gottardelli (Peugeot 205 Gti) 171,45; 3. Calzavara (Lancia Y10 Turbo) 178,84.

Classe oltre 2000: 1. Bonvecchio (Renault 5 Gt Turbo) 155,72; 2. Leonardi (Fiat Uno Turbo) 179,92.

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Zuccati (Fiat Uno 70) 181,04; 2. Donati (Alfa Romeo 33) 181,83; 2. Galante (Peugeot 205 Rally) 182,25.

Classe oltre 1600: 1. Ciresola (Opel Kadett) 159,53; 2. Tumolo (Opel Kadett Gsi) 186,69.

GRUPPO SPECIALE

Classe A112: 1. Tessari 186,09.

Classe 1000: 1. Frungillo (A112) 159,28; 2. Chiddini (A112) 1(64,60; 3. Posenato 168,04; 4. Olivieri 172,44; 5. Bagni 176,64; 6. Tiou 177,11 (tutti gli altri su Fiat 127).

Classe 1150: 1. Loda (Fiat 127) 155,23; 2. Falazza (Fiat 127 Sport) 155,68; 3. Fontana 163,33; 4. Gallina

172,04 (tutti gli altri su A112).

Classe 1300: 1. Ghini (Fiat X 1/9) 154,42; 2. Cristoforetti 165,30; 3. Anzalone 166,59; 4. Manica 171,53; 5. Stevanella (Fiat X 1/9) 172,25 (tutti gli altri su Simca Rally 2).

Classe 1600: 1. Petrella (Talbot Sunbeam) 169,37; 2. Conti (Alfasud Sprint) 172,82; 3. Dan (Vw Golf Gti) 182,99.

Classe 2000: 1. Manica (Ford Escort) 160,25; 2. Nobile (Mini De Tomaso) 172,99.

Classe oltre 2000: 1. Tomasini (Opel Kadett Gsi) 144,64; 2. Bernabè (Renault 5 Turbo) 174,20; 3. Raidich (Ford Sierra Cosworth) 174,49; 4. Proietti (Ford Sierra Cosworth) 175,70; 5. Muzio (Renault X Maxi Turbo) 177,42.

PROTOTIPI

Classe 1300: 1. Novelli (Fiat X 1/9) 159,57; 2. Pasquali (Fiat 850 175,98.

Classe 1600: 1. Massola (Fiat X 1/9) 139,56; 2. Zandonà (Fiat 850/2000) 142,02; 3. Landi (Fiat X 1/9) 152,97.

Trofeo Cinquecento: 1. Mandelli 193,63.

MONTEPRANDONE

Pepe piccante tra pochi intimi

MONTEPRANDONE — Il pubblico presente nell'ultima curva prima del traguardo ha accolto con un fragoroso applauso l'arrivo del pilota Domenico Pepe

ni, della Scuderia Pescara Corse vincitore del Gruppo N, che con la sua Renault 5 Gt Turbo nella seconda manche ha tolto 3 secondi al tempo precedente e ha fatto da terzo incomodo all'altro pilota del team Foggia Corse Pietro Scrocca che con la Fiat X1/9 non ha portato a termine la seconda salita e si è dovuto accontentare della 3. posizione. Quarto assoluto e primo del Gruppo Speciale, Roberto Di Giuseppe su Lancia Beta Montecarlo; mentre il Gruppo A è stato vinto da Arturo Alessandrini su Peugeot 309 Gti 16V.

Silvio Rosati

SLALOM

Monteprandone (Ap),
19 settembre 1993

5. slalom

Città di Monteprandone
Gara nazionale

Le classifiche

Absoluta: 1. Pepe (Fiat 850-2000) 142,93; 2. Piccioni (Renault 5 Gt Turbo) 149,48; 3. Scrocca (Fiat X1/9) 150,55; 4. Di Giuseppe R. (Lancia Beta Montecarlo) 152,07; 5. Palmari (Renault 5 Alpine) 152,58; 6. Manucci (Renault 5 Gt Turbo) 155,08; 7. Peroni (Renault 5 Gt Turbo) 155,69; 8. Alessandrini (Peugeot 309) 156,72; 9. Tirabassi (Peugeot 205 Rallye) 157,63; 10. Raparo (Lancia Delta Integrale) 159,50.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Tirabassi 157,63; 2. Cinciripini 165,42; 3. Chiavaroli 165,46 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. De Dominicis (Opel Corsa Gsi) 162,83.

Classe 2000: 1. Mattielli (Renault Clio 16) 166,69; 2. Ciotti (Fiat Ritmo 130) 170,34.

Classe oltre 2000: 1. Piccioni 148,48; 2. Peroni 155,69 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Romoli (Citroën Ax) 164,28.

Classe oltre 1600: 1. Alessandrini (Peugeot 309 Gti 16V) 156,72; 2. Di Gianbattista (Ford Escort Rs) 164,16; 3. Carini (Opel Manta Gte) 183,26.

GRUPPO SPECIALE

Classe A112: 1. Bertinelli 169,58; 2. Carpani 170,82; 3. Sassa (Roll Bar) 172,62.

Classe 700: 1. Camaioni (Fiat 500-700) 163,30.

Classe 1000: 1. Di Giuseppe G. (Mini 90) 169,53; 2. Micozzi (Simca Rally 2) 173,95.

Classe 1150: 1. Fidanza 165,80; 2. Mitello 167,21 (tutti su Fiat 127-1150).

Classe 1300: 1. Prosperi (Simca Rally 2) 166,92; 2. Di Fulvio (Fiat Ritmo 75) 176,26; 3. Amatucci (Innocenti De Tommaso) 181,63.

Classe 1600: 1. Palmari (Renault 5 Alpine) 152,58; 2. Pagani (Fiat X1/9) 161,11; 3. Delfino (Alfa Sud) 174,71; 4. Alesiani (Talbot Tj) 211,01.

Classe 2000: 1. Di Giuseppe R. (Lancia Beta Montecarlo) 152,07; 2. Capogna (Alfa Romeo Gtv) 175,62.

Classe oltre 2000: 1. Manucci (Renault 5 Gt Turbo) 155,08; 2. Raparo (Lancia Delta 16V) 159,50.

GRUPPO PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Vellei (Fiat 600) 161,72.

Classe 1600: 1. Felicioni (Fiat 600) 161,48; 2. Marconi (Fiat 500) 175,81.

Classe 2000: 1. Pepe (Fiat 850) 142,93; 2. Scrocca (Fiat X1/9) 150,55.

TROFEO CINQUECENTO

1. Sandroni 170,99.

F. RALLY □ A CASTIONE MARONI FA IL TRIS

È... Benvenuto ma non per tutti

CASTIONE DELLA PRESOLANA — Per il pilota preparatore comasco Benvenuto Maroni è valsa la regola del non c'è due senza tre. Dopo le vittorie di Varano e Padova è giunta infatti ampiamente meritata anche la vittoria del Monte Pora a conferma delle qualità del pilota e del prototipo Suzuki con motore motociclistico messo a punto dallo stesso. Con un eccezionale 3'08"42 Maroni si è quindi aggiudicato il trofeo Giampaolo Marinoni sul bel tracciato della località turistica della Valseriana. Ad impensierire il vincitore potevano essere oltre al solito Pagliari anche la coppia di piloti preparatori bergamaschi: Fabrizio Colombi con la Escort Cosworth di provenienza Motorsport e Orlando Redolfi con la Toyota Celica 4Wd reduce dal terzo assoluto al Coppa Valtellina. L'agonismo non è certo mancato ed i piloti proprio nella finale davano il meglio di loro stessi e dei mezzi meccanici. In conclusione nessuno riusciva a mettersi alle spalle Maroni, ma fra Colombi e Redolfi si accendeva un interessante duello sul filo dei centesimi. Ad avere la meglio era Fabrizio Colombi che conteneva la consueta esuberanza con una guida particolarmente pulita e redditizia che consentiva al rallyista di Presezzo di avere la meglio sulla vettura di Orlando. Dal canto suo il pilota preparatore di Pedrengo proprio in finale provava a chieder di più al motore della Celica non potendo però alla fine sfruttare al meglio i cavalli della Toyota. Nel primo raggruppamento Umberto Tomasoni con la Fiat Uno Turbo ha fatto meglio di tutti davanti a Gianluigi Bertocchi con la Opel Kadett.

Gianfranco Reduzzi

Rallye) 3'46"55; 3. Girardi (Ford Escort) 3'52"44.

Classe oltre 1600: 1. Tomasoni (Fiat Uno Turbo) 3'31"46; 2. Bertocchi (Opel Kadett Gsi) 3'32"14; 3. Serzi-Sartori (Renault 5 turbo) 3'43"13; 4. Carrara (Renault 5 turbo) 3'43"62.

2. RAGGRUPPAMENTO

Classe 1500: 1. 1. Maroni (Suzuki 1100) 3'08"42; 2. Balzerotti (Honda

1100) 3'22"37; 3. Merelli (A 112 Abarth) 3'38"74; 4. Vecchi (A 112 Abarth) 3'57"56.

Classe oltre 1500: 1. Pagliari (Sport Abarth 2000) 3'18"87; 2. Musti (Fiat X1/9 2000) 3'22"91; 3. Pennazio (Fiat X1/9 1600).

Classe oltre 2000: 1. Colombi (Ford Escort Cosworth) 3'12"09; 2. Redolfi (Toyota Celica 4Wd) 3'12"58; 3. Cicalese (Lancia Delta Integrale) 3'44"61.



BIONDO



BENTLEY EIGHT GRIGIO ARGENTO 6/89
BMW M3 CABRIO GRIGIO ARGENTO ARIA 11/89
BMW Z1 VIOLETTA 3/91
BMW 540i GRIGIO ARGENTO FULL OPTIONAL
BMW 635 M GRIGIO SCURO ARIA PELLE 6/86
BMW 850i GRIGIO SCURO FULL OPTIONAL 6/91
FERRARI 348 TB 7/90 GRIGIO ARGENTO
FERRARI 330 GTC 6/68 ANTRACITE
FERRARI MONDIAL 3.4 CABRIO 3/90 ROSSO DIREZIONALE
FERRARI TESTAROSSA 10/89 ROSSO
FERRARI F40 ROSSO 7/90
MASERATI 4 PORTE 4.9 6/85 ARGENTO
MERCEDES 500 E 12/91 NERO METAL. FULL OPTIONAL
PORSCHE 911 RS 3/92 ROSSO
PORSCHE 911 6/88 TURBO GRIGIO SCURO MET. ARIA TETTO PELLE
PORSCHE 928 GTS ARGENTO FULL OPTIONAL 12/92 Km. 700
ROLLS SILVER SPUR 12/89 NERA

Al vertice del mondo automobilistico c'è l'esclusività e l'esperienza della

SA.MO.CAR. spa

ROMA - Via Salaria, 1268 - tel. 06/880911

che al volante della sua Fiat 850 stava per vincere (per il secondo anno consecutivo) lo Slalom Centobuchi-Monteprandone. Questa gara giunta alla 5. edizione è stata in forse fino all'ultimo e si è svolta solo perché fortemente voluta da un gruppo di giovani del lungo che si sono riuniti in un'associazione denominata «Gruppo amici dello Slalom» e l'hanno organizzata in collaborazione con il Gruppo Airone Racing. Purtroppo il lotto dei partenti è stato esiguo: solo 39 vetture verificate e partite. La gara si è svolta in due manche lunghe ognuna 3000 metri, con 12 postazioni di birilli, sulla strada provinciale che da Centobuchi conduce a Monteprandone. Ha vinto, come abbiamo accennato, il portacolori della Scuderia Foggia Corse, Domenico Pepe che con la sua Fiat 850 con motore Abarth 2000 16 valvole, preparato dal veronese Luciano De Fanti, ha sbaragliato tutti, solo nella seconda salita un'intraversata in una curva veloce gli ha impedito di abbassare ulteriormente il suo tempo. Al secondo posto, staccato di circa 7 secondi, troviamo Pier Luigi Piccio-

Augusto in vetta al tricolore

Come era nelle previsioni della vigilia, c'è stato un ribaltone in vetta alla classifica assoluta del campionato italiano slalom, dopo la gara palermitana delle Fonti di Scillato. Augusto Cesari ha colto nel segno e, aggiudicandosi la gara siciliana, è riuscito a scalzare Silvio Salino dalla classifica provvisoria. Ora il pilota di Gattinara comanda la serie con 160 punti seguito da Salino staccato di 18 lunghezze. Questo quando mancano ancora due gare alla fine: 3 ottobre a Salerno e il 17 ottobre a Vico Equense. Ecco comunque la classifica generale provvisoria.

ASSOLUTA

1. Cesari	p. 160
2. Salino	142
3. Travagin	130
4. Rossi	89
5. Draghetti	80

Gruppo N

1. Travagin	p. 130
2. Lanteri	72
3. Bonvecchio	56

Gruppo A

1. Salino	p. 140
2. Draghetti	80
3. Alessandrini	66

Gruppo Speciale

1. Cesari	p. 140
-----------	--------

Prototipi

1. Patete	p. 64
2. Massola	60
3. Catapano	??

Trofeo Fiat Cinquecento

1. Filippi	p. 54
2. Sarocco	24
3. Casari	18

Sono aperte le iscrizioni al Rally '971

Saranno accettate fino al prossimo 7 ottobre le iscrizioni al 22. Rally Team '971, valido per la Coppa Italia 1. zona, a coefficiente 5, e per il campionato Piemonte e Valle d'Aosta. La gara partirà, ed è una novità, poiché si è sempre svolta di notte alle ore 15 da Chivasso il 23 ottobre e terminerà alle ore 23. Il percorso è di km. 250 con 4 prove speciali da ripetere. Le iscrizioni possono essere inviate alla sede del Rally Team Promotion - Via Porpora, 29/20 - 10155 Torino - Tel. 011/2053309.

AUTOCROSS □ AGUGLIANO

A Contardi il challenge

AGUGLIANO — Con la settima prova sulla pista «La Chiusa» si è concluso il Challenge Autocross Marche 1993 interregionale. Il successo assoluto è andato al pilota di Pergola, Maurizio Contardi che, con l'Alfa 33 ha conquistato i migliori risultati. In questa prova conclusiva doveva difendersi dagli attacchi di Massimo Binci nella 1800 e di Fabrizio Crispiani alla guida del suo nuovo prototipo Suzuki 1100. Contardi nella gara della classe 1800 ha rintuzato l'affondo di Binci e si è così meritato il Trofeo messo in palio dalla Scuderia Ferretti di Senigallia e dai colleghi della Scuderia Catrìa di Pergola. Il risultato globale dell'iniziativa è stato positivo visto l'aumento del parco piloti regionale rispetto alle ultime stagioni; tutto questo grazie anche all'abbattimento dei costi per l'impiego ridotto al solo pomeriggio domenicale. Detto della classe 1800 dove il testa a testa Contardi-Binci ha deciso il Challenge, nella classe 1050 è stato Sauro Vescovo al volante di una «vecchia» Fiat 500, a mettere l'ipoteca sulla vittoria. Durante la gara però un banale guasto elettrico gli ha invece interrotto la cavalcata al comando ed il veloce vastese Dario Del Bonifro (A112) ha vinto a mani basse. L'Alfasud Cross ha finito per vedere i due verificati fuori gara: Contardi fin dalle prove a causa di una uscita di strada e Refi per un problema meccanico in gara. Il successo è quindi andato a Scocco, che era stato inserito nella stessa griglia essendo l'unico al via della classe 3500, e che ha quindi concluso da «solitario» la gara. La classe prototipi è stata contesa tra gli Junior, visto che l'unico 3500, il Ford Cosworth di Raffaeli è stato messo fuori gara da noie meccaniche poco dopo il via, che lo vedeva in testa. La vittoria è così stata in bilico tra Casagrande Paoloni e Crispiani, con quest'ultimo in gran forma che è riuscito a prevalere dopo pochi giri.

Giuseppe Saluzzi

AUTOCROSS

Agugliano (An), 19 settembre 1993

Autocross Marche 1993

Settima prova del challenge

Le classifiche

Assoluta: 1. Contardi (Alfa 33) 5'19"1; 2. Crispiani (Suzuki 1100) 5'54"7; 3. Binci (Alfa 33) 5'58"7; 4. Casagrande Paoloni (Kawasaki 1100) 6'00"4; 5. Giombini (Alfasud) 6'05"8; 6. Carli (Fiat Ritmo) 6'08"5; 7. Scocco (Fiat Panda 4x4) a 6'32"4; 8. Del Bonifro (A112) 6'40"4; 9. Pulvinari M. (Fiat 126) 6'43"5; 10. Ferretti A. (Lancia 1600) a 1 giro.

Classe 1050: 1. Del Bonifro (A112) 6'40"4; 2. Pulvinari M. (Fiat 126) 6'43"5; 3. Gresta (Fiat 500) a 4 giri.

Classe 1800: 1. Contardi (Alfa 33) 5'19"1; 2. Binci (Alfa 33) 5'58"7; 3. Giombini (Alfasud) 6'05"8; 4. Carli (Fiat Ritmo) 6'08"5.

Classe 3500: 1. Scocco (Fiat Panda 4x4) 6'32"4.

Classe Prototipi Junior: 1. Crispiani (Suzuki 1100) 5'54"7; 2. Casagrande Paoloni (Kawasaki 1100) 6'00"4; 3. Ferretti A. (Lancia 1600) a 1 giro; 4. Tassi (Fiat 1600) a 4 giri.



foto grafie SALUZZI



SOLO IN DICIOOTTO A VITTORIO VENETO

Chi non stona è proprio Stecca

VITTORIO VENETO — Diciotto vetture verificate, una cinquantina di spettatori: questo il malinconico bilancio della seconda nazionale di velocità su terra a Vittorio Veneto; una... «magra» ampiamente prevista, dato che nell'appuntamento precedente, di giugno, i numeri erano stati circa gli stessi. Pensando che nel '92 simili gare attiravano oltre cento concorrenti, risulta comprensibile l'amarezza dell'organizzatore Armando

Tonel per come è stata gestita in questa stagione la categoria, ed anche la minaccia di destinare ad altri scopi il glorioso ed attrezzato impianto «Alle Cave». Purtroppo gli stoici quattro gatti sulle tribune non hanno potuto godersi particolari sprazzi di agonismo, in quanto le due classi hanno avuto un andamento decisamente lineare ed un risultato scontato. Tra le quattro monoposto (Baldisser aveva dato forfait durante le prove per problemi

tecnici) incontrastata supremazia di Giancarlo Stecca con il suo prototipo su meccanica S4. Alle sue spalle un bravissimo Chiesura, sempre acrobatico e motivato sulla pista di casa; terzo, staccatissimo, Brioni, davanti ad un Valso disattento nelle fasi di doppiaggio. Tra le dodici Sport (non si schierava Sella dopo le batterie) scattava benissimo Beltrami, la cui leadership durava però solo un giro e mezzo, cedendo poi il testimone alla Vw Scirocco di Savio; con De Cecchi terzo, alle sue spalle c'era bagarre tra Rizzo e Bada, conclusasi anzi-tempo con il ritiro di quest'ultimo.

Claudio Pavanello

VELOCITÀ SU TERRA

Vittorio Veneto (Tv), 19 settembre 1993

Velocità su terra Alle Cave

Gara Nazionale

Le classifiche

Monoposto: 1. Stecca (Lancia Delta S4) in 7'14"6; 2. Chiesura (Proto-Yamaha) a 2"8; 3. Brioni (Proto-Fiat) a 28"5; 4. Valso (Proto-Fiat) a 1 giro.

Sport: 1. Savio (Vw Scirocco) in 7'28"5; 2. Beltrami (Fiat X 1/9) a 4"2; 3. De Cecchi (Vw Scirocco) a 7"4; 4. Rizzo (Alfasud) a 13"6; 5. Dalla Paola (Opel Kadett Gti) a 20"6; 6. Novack (Fiat Ritmo 130) a 26"5; 7. Freschi (Fiat X 1/9) a 32"1; 8. Bobbo (Fiat X 1/9) a 1 giro.



BIONDO

In alto, Crispiani 2. assoluto e vincitore tra gli junior ad Agugliano. Al centro, Contardi vincitore del Challenge interregionale. Sopra, Stecca, unica nota positiva a Vittorio Veneto



La Crg con benzina normale

Le benzine anche nel mondiale di quest'anno hanno rappresentato un capitolo molto particolare. Ad andare per la maggiore è stata la Elf da 125 ottani, del resto il regolamento prescrive l'uso di un carburante verde che sia posto in vendita nel Paese in cui si corre, ciò significa che è sufficiente che ne vengano venduti anche quantitativi minimi in centri che trattano solo benzine speciali e, a quel punto il carburante, seppur particolarissimo, può fregiarsi del titolo di commerciale. Il fatto interessante è poi che la casa petrolifera francese a Laval ha fornito ai vari team differenti tipi di benzina, almeno stando alla miriade di sigle identificative. Ancora una volta si è comunque dimostrato che l'estrema specificità dei prodotti forniti impone attente prove al banco prima di partire per non trovarsi spiazzati: infatti ad alcune Case, come la Crg, è accaduto di dovere fare ricorso alla benzina in vendita dai distributori stradali.

■ **CESETTI.** L'incidente più grave di questo mondiale è stato quello accaduto a Sauro Cesetti. Il 18enne ascolano è letteralmente decollato dopo un contatto involontario con Causio durante le manche del sabato. Cesetti nell'incidente ha riportato la frattura di tre costole e un ematoma alla milza, poi riassorbito. Le condizioni del pilota del team Rambo hanno comunque indotto la Federazione italiana karting a organizzare per lui un rientro in Italia con un volo privato, fatto partire da Torino. Nel capoluogo piemontese Cesetti è rimasto in ospedale fino al martedì successivo all'incidente, successivamente ha potuto fare ritorno a casa ad Ascoli Piceno.

A LAVAL
GIANNIBERTI
MONDIALE F.S-A
È IL SUO TERZO
TITOLO
IN 12 MESI

Nicola bim bum ba

LAVAL — Il mondiale della 100 disputato in terra di Francia ha proposto una serie di interessanti indicazioni sia sul piano agonistico delle prestazioni dei piloti che dei contenuti tecnici. Al di là del fatto emotivo di avere visto un podio tutto italiano nella F. Super A, con Gianniberti, Trulli e Orsini classificati nell'ordine, cui va aggiunto Daniele Parrilla, secondo sotto la bandiera a scacchi, ma escluso dalla classifica perché trovato sottopeso di due etti, il risultato merita una più ampia riflessione. Nicola Gianniberti, con questo successo, è diventato l'unico pilota, da quando esistono i due livelli della classe 100 (F.A e F.S-A), a vincere prima un titolo e l'anno seguente l'altro, ponendo tra il primo e il secondo il titolo europeo di F. S-A. Il 17enne piacentino era arrivato a Laval con un vantaggio (sfruttato bene fin dai tempi di qualifica) determinato dalle

Gianniberti, in alto, più veloce fin dai tempi. Trulli e Orsini hanno completato il podio azzurro della F. Super A, a lato. Terrien, nell'altra pagina, iridato della F. A

gomme Dunlop, da sempre più performanti della concorrenza sulla pista transalpina. Però nella prefinale, prima e nella finale, ancor di più, si è visto che la Bridgestone è riuscita ad indovinare il materiale giusto per avvicinarsi alla Dunlop. Malgrado ciò il pilota della Haase è sempre riuscito a tenere in pugno la situazione con una freddezza e una determinazione da consumato

professionista. Sul traguardo secondo è arrivato Daniele Parrilla dopo una rimonta entusiasmante. Il pilota della Mari-Italsistem si era ritrovato in sesta fila nella prefinale, tutto ciò per l'impossibilità di tirare fuori di più dal matrimonio tra le Bridgestone avute sino a quel momento e le soluzioni di assetto. Poi nella finale, con il mezzo davvero a posto, Daniele Parrilla ha po-

tuto fare una gran corsa. Sul podio sono saliti quindi, con pieno merito, Trulli e Orsini: i due piloti della Tony nell'economia della gara finale hanno pagato in termini di risultati l'aver messo alla frusta i rispettivi mezzi nella accesa bagarre delle prime fasi della corsa. Ciò ha verosimilmente condizionato le performance del duo della Tony permettendo a Gianniberti di prendere un margine di sicurezza da amministrare durante la gara. Il successo dei nostri è stato completato dal 4. posto di Manetti, migliore dei piloti di una Crg non troppo performante a Laval. Sul fronte tecnico, va poi annotato che la pista nel nord della Francia pone nel ruolo di grande discriminante la gomma. Le Dunlop hanno goduto del loro vantaggio «storico», ciò anche perché la pioggia caduta copiosa fino al venerdì precedente la gara ha impedito a tutti di provare la grande quantità di materiale portato e con esso l'ottimizzazione degli assetti in funzione delle coperture, la prova evidente è venuta dall'avvicinamento tra Bridgestone Dunlop visto nella finale. Sul fronte telaistico Jörn Haase, al primo anno di presenza ufficiale nella massima categoria della 100, ha



DANIELE PARRILLA ESCLUSO

L'inutile rimonta

LAVAL — Fin dai tempi di qualificazione Nicola Gianniberti mostra le proprie ambizioni iridate: sigla il miglior crono in 37"633, ma Trulli è ad appena 83 centesimi, mentre il francese Eddy Coubard, portacolori della Sodikart e già pilota di F.3, è a un decimo. Lo squadrone della Crg è in difficoltà con gli assetti e il miglior tempo per la casa bresciana lo segna Charlotte Hellberg in 37"917. Vanno appena un po' meglio le cose in casa Birel con il francese Vassort autore di un 37"776, migliore della compagine milanese. Gli incontri dei gruppi confermano i valori emersi nei tempi: Gianniberti, Trulli, Coubard e Vassort si assicurano le prime due file della prefinale. Gianniberti nella prefinale conferma la propria superiorità: scatta al comando fin dal via, subito seguito da Trulli, per tenere la testa della gara fino al termine. Ben diversa è la situazione per Trulli: l'abruzzese della Tony già al 7. giro comincia a perdere terreno per problemi di motore. Al 2. posto sale così il francese della Birel Vassort che tiene la posizione sino alla conclusione. Trulli il giro dopo viene superato da Simpson, Manetti e, nel finale, anche da Orsini e Daniele Parrilla che si classificano rispettivamente terzo, quarto, quinto e sesto.

FINALE. Al via Vassort scatta meglio Gianniberti e gira in testa alla prima curva, la leadership del francese dura però meno di un giro: al termine della prima tornata il portacolori della Haase ha già preso con decisione la testa della gara. Intanto alla terza curva c'è stato un mucchio in fondo al gruppo. Mentre Gianniberti allunga progressivamente al comando della gara, alle sue spalle si sviluppa un'avvincente battaglia che vede Orsini, Manetti e Trulli lottare al centimetro, intanto il francese Vassort, che ha compromesso l'assetto del proprio mezzo in un contatto, è sceso in 10. posizione al 2. passaggio. I cambi di posizioni tra Orsini, Trulli e Manetti,

non si contano, mentre alle loro spalle Simpson, che era 5. alla 2. tornata perde progressivamente posizioni. Al contrario Danielle Parrilla, che ha sempre viaggiato tra l'8. e il 9. posto fino al 10. giro, al 13. passaggio transita 7. e inizia una scalata inarrestabile. L'alfiere della Mari-Italsistem supera dapprima Manetti, al 17. giro, Orsini, al 19. passaggio, e Trulli alla 20. tornata. Gli ultimi 10 giri di gara per Parrilla sono una eccezionale cavalcata punteggiata di giri veloci su giri veloci culminati nel miglior crono della gara siglato alla 24. tornata, tutto ciò sarà però inutile perché sotto peso. Intanto già al 19. passaggio le posizioni di Trulli, Orsini e Manetti si sono stabilizzate: in quest'ordine arrivano infatti al traguardo dietro a Gianniberti e Parrilla.

FORMULA SUPER A

Laval (F), 19 settembre 1993

Campionato del mondo

Prefinale: 1. Gianniberti (I) (Haase-Rotax-Dunlop) punti 0; 2. Vassort (F) (Birel-Italsistem-Dunlop) 2; 3. Simpson (Gb) (Pcr-Pcr-Vega) 3; 4. Manetti (I) (Kall-Rotax-Bridgestone); 5. Orsini (I) (Tonykart-Rotax-Bridgestone) 5; 6. Parrilla (I) (Mari-Italsistem-Bridgestone) 6; 7. Trulli (I) (Tonykart-Rotax-Bridgestone) 7; 8. Coubard (F) (Sodikart-Rotax-Vega) 8; 9. Misljevic (S) (Swisshtless-Rotax-Bridgestone) 9; 10. Rytterbrus (S) (Birel-Parilla-Vega) 10.

Finale: 1. Gianniberti (I) 30 giri in 25"59"919; 2. Trulli (I) a 7"276; 3. Orsini (I) a 7"536; 4. Manetti (I) a 8"639; 5. Misljevic (S) a 8"724; 6. Vassort (F) a 10"995; 7. Simpson (Gb) a 11"916; 8. Zanella (I) a 15"146; 9. Mukholm (Dk) a 15"312; 10. Hellberg (S) a 15"946; 11. Coubard (F) a 18"742; 12. Olsen (Dk) a 19"362; 13. Noda (J) a 20"848; 14. Stefano Parrilla (I) (Dap-Dap-Dunlop) a 25"044; 15. Carlsen (Dk) a 34"739; 16. Leger (F) a 4 giri; 17. Belicchi (I) a 10 giri.

□ **Giro più veloce:** Gianniberti in 37"824.



RECUPERA DOPO LE MANCHE

Terrien scatenato

LAVAL — Il campione europeo in carica Guy De Nies nei tempi sigla la migliore prestazione in 38"046 con il nostro Natale Maggio secondo con un 38"101. Al termine delle manche dei gruppi, il vertice della scala valori appare confermato: De Nies e Maggio si assicurano il diritto di partire nella prima fila della prefinale. Una battuta d'arresto la subisce il francese David Terrien, che precipitato in fondo nel suo ultimo incontro di gruppo per un incidente si ritrova relegato in nona fila nella prefinale. Al via della prefinale arriva subito un grande brivido alla prima curva: il giapponese Teruo Owaki decolla sulle ruote di un avversario e va a centrare una telecamera ai bordi della pista. Il pilota del Sol Levante viene prontamente soccorso. Trasportato all'ospedale, a Owaki vengono riscontrati alcuni traumi alla colonna vertebrale. La gara prosegue con De Nies che è andato subito in testa mentre Maggio, alle prese con gomme non troppo performanti, scivola in quarta posizione preceduto da Virtanen e Agrell. Al 6. giro De Nies cede il comando momentaneamente ad Agrell, mentre Maggio scende al 6. posto, posizione che manterrà fino al traguardo. Mentre i primi tre posti sono cristallizzati con De Nies, Agrell e Virtanen nell'ordine, il mattatore della gara è il

francese Terrien che, giro dopo giro, risale fino al 4. posto.

FINALE. Al verde nelle ultime file c'è una carambola che coinvolge più piloti, il direttore di gara espone subito la bandiera rossa. Viene data una seconda partenza, in testa va prontamente De Nies tallonato da Virtanen, Agrell, Palttala e Terrien. Il francese della Sodikart appare scatenato: al 4. giro è già terzo e la sua marcia verso il vertice della corsa si mostra incontestabile. Il momento cruciale arriva al 12. giro: Terrien infila il battistrada De Nies con un sorpasso da brivido nella curva dopo il traguardo, lo stesso punto in cui alla tornata precedente aveva passato anche Virtanen per il 2. posto. Ora le posizioni sono praticamente stabilizzate nelle prime undici posizioni. L'unica eccezione viene dal duello per il 4. posto tra De Pace e Sarrazin che esce di scena all'ultimo giro, mentre De Pace viene escluso nel dopogiro perché sotto peso di 8 etti. In 4. posizione sale così Fiorucci: infatti oltre a De Pace viene anche escluso per irregolarità tecnica Agrell, che era giunto quinto.

FORMULA A

Laval (F), 19 settembre 1993

Campionato del mondo

Prefinale: 1. De Nies (B) (Tecno-Rotax-Vega) punti 0; 2. Agrell (S) (Kombikart-Rotax-Vega) 2; 3. Virtanen (F) (Tonykart-Rotax-Vega) 3; 4. Terrien (F) (Sodikart-Rotax-Vega) 4; 5. Palttala (S) (Birel-Sirio-Vega) 5; 6. Maggio (I) (Tonykart-Rotax-Bridgestone) 6; 7. Fiorucci (F) (Merlin-Atomik-Vega) 7; 8. Blin (F) (Tonykart-Italsistem-Vega) 8; 9. Sarrazin (F) (Tecno-Rotax-Vega) 9; 10. Fleury (F) (Birel-Italsistem-Dunlop) 10.

Finale: 1. Terrien (F) 30 giri in 23"40"956; 2. De Nies (B) a 2"277; 3. Virtanen (S) a 6"175; 4. Fiorucci (F) a 15"685; 5. Palttala (S) a 21"780; 6. Enjolras (F) (Tecno-Rotax-Bridgestone) a 22"743; 7. Fleury (F) a 28"973; 8. Maggio (I) a 29"143; 9. Lunardi (F) (Mike1-Sirio-Dunlop) a 29"475; 10. Picchianti (I) 30"256; 11. Montanari (I) a 30"451; 12. Haryanto (Ri) (Mike1-Sirio-Dunlop) a 32"083; 13. Surrales (E) a 32"759; 14. Moro (I) a 32"779; 15. David Besnard (Aus) (Tibikart-Rotax-Dunlop) a 34"050.

□ **Giro più veloce:** Terrien in 37"837.

IL DUBBIO

Alla pista Happy Valley di Cervia è stata tolta l'organizzazione del mondiale 125 cc. a giochi praticamente fatti (e soldi spesi...) adducendo come motivazione imprescindibile la lunghezza del tracciato cui mancano 40 metri ai 1000 obbligatori per ospitare gare titolate. La legge è legge e va rispettata, anche se forse si poteva accorgersene prima, quello che però lascia perplessi è che nel calendario '94 il mondiale 125 si correrà a Bydgoszcz in Polonia, cioè su un impianto che dichiara ufficialmente una lunghezza di 909 metri. Allora, presidente Buser?



Gianniberti diventa costruttore

Arrivano i telai Gianniberti. La conferma della voce è venuta dallo stesso neocampione del mondo. In realtà è il papà del pilota piacentino che si è lanciato nell'operazione, e ha già realizzato i primi due kart. Quanto al coinvolgimento di Nicola, per il momento non vi è ancora nulla di definito. La spiegazione di questa situazione è facilmente intuibile: una nuova Casa avrà sicuramente davanti a sé un periodo di apprendistato e, verosimilmente, non è forse il caso di affidare mezzi alla ricerca della miglior competitività al campione iridato in carica della F. Super A, che peraltro continuerà a correre in kart.

■ **ASSENTI.** Rispetto a quanto riportato dall'elenco degli iscritti, mancavano a Laval due nomi di primo piano del mondo del Kart. Danilo Rossi, bicampione iridato della passata stagione, ha disertato perché alcuni impegni presi con sponsor che lo supportano in F.3 gli hanno impedito di saltare la gara concomitante di Magione. Ugualmente Pietro Antonelli non ha avuto il permesso dal proprio team di F. 3 per saltare la corsa umbra in favore del mondiale di Kart.

■ **PICCHIANTI.** Il 18enne senese, coinvolto nel mucchio prima del via della finale della F. A è stato salvato dall'esclusione dalla gara dal pubblico. Picchianti ha infatti faticosamente spinto il proprio kart per arrivare alla zona di parco chiuso assai lontana e, mentre stava prendendo fiato, i commissari di percorso volevano rimuovere il suo mezzo con la conseguente esclusione dalla gara, a quel punto il pubblico ha fischiato questo tentativo d'intervento tanto sonoramente che gli addetti alla pista hanno lasciato proseguire Picchianti.

SEGUITA LA SOLUZIONE DEL SODIKART

Battaglia di avantreni

Molte polemiche hanno accompagnato il telaio

Sodikart dopo la comunicazione che l'avantreno del Futura era stato brevettato. La Casa francese, nell'occhio del ciclone, ha proposto una variante al telaio portato in gara per il campionato europeo sostituendo il tirante posteriore del triangolo inferiore del supporto del fusello con un tubo lavorato dal pieno, in lega leggera. In questo modo tutti i pezzi che compongono la scocca sono ora in materiale calamitato. L'azienda francese non ha voluto prestare il fianco ad alcuna possibilità di reclamo in un mondiale dove partiva con tutti i favori dei pronostici e infatti, nonostante un incidente in una manche con Terrin è riuscita a portare a casa il titolo di F.A. Il nuovo tirante fondamentale non varia nulla nella struttura della scocca che mantiene tutte le caratteristiche di versatilità avendo una infinita gamma di regolazioni possibili.



foto: g. PATERLINI

BIESSE. Il Sodikart ha fatto scuola e, vista la nuova strada aperta, alcune Case hanno subito seguito questo nuovo indirizzo, tra queste la Biesse che ha portato in gara con Causio un telaio completamente rivisitato nell'avantreno. Anche se il mezzo italiano non ha tutta la gamma di regolazioni di quello francese, avendo solo una minima possibilità di intervento sull'asse del fusello, garantita dalla ghiera, posta sopra, l'adozione di un tirante sagomato e avvitato permette di regolare la rigidità dell'avantreno. In teoria dovrebbero aumentare le possibilità di regolazione e quindi di adattamento del telaio al mutare della pista, anche se tutto ciò indebolisce la struttura avendo un elemento del telaio avvitato e non saldato. I risultati in pista non sono stati esaltanti, ma va anche detto che difficilmente le novità trovano subito riscontri positivi, specie in un campionato del mondo.



TOP KART. Anche la casa reggiana è scesa a Laval con un telaio inusuale, anche se già provato in altre occasioni. Questo aveva un avantreno differente dai tradizionali, i fuselli sono montati infatti su una barra trasversale anteriore che taglia in due il telaio e che unisce la parte posteriore del telaio a quella anteriore. In questo modo le ruote anteriori sono montate come su un assale e il telaio dovrebbe avere, secondo i calcoli dei tecnici di Bagnolo, un avantreno attaccato e un retrotreno libero. Quello che risulta evidente è che la scocca portante è cortissima: infatti la barra trasversale praticamente chiude il telaio mentre la parte anteriore non serve altro che a supportare pedaliera e musetto.

TIBIKART. Novità anche per la casa lombarda che ha portato in pista un telaio con i longheroni laterali che continuano fino alla traversa anteriore, mentre i supporti dei fuselli erano saldati, appunto, ai longheroni e non costituiscono come nei telai tradizionali la naturale continuazione di questi. È una scelta già vista in pista e che, per ora, non ha dato i risultati sperati, anche se un telaio così costruito dovrebbe diminuire la flessione garantendo nello stesso tempo la torsione laterale indispensabile a un kart che non avendo né differenziale né sospensione deve far lavorare la struttura della scocca per scaricare la gomma posteriore interna e quindi non «ammazzare» il motore in curva.





ANGIOLELLA

POCHI PILOTI NELLA ZONA CENTRO

Ancora latitanti gli Amatori

TIVOLI — Ormai è purtroppo una costante il basso numero dei partecipanti nelle coppe di zona del trofeo nazionale Amatori. Quanto già visto per la zona sud si è puntualmente ripetuto per l'appuntamento riservato al centro: sono stati infatti diciassette i piloti che si sono presentati alla Pista d'oro nella classe 100, mentre quelli della 125 aspirata erano appena sette e in venti si erano iscritti nella 125 valvola. Si tratta di numeri decisamente inferiori rispetto a quanto si registra per le normali gare della domenica nel centro Italia: siamo quindi di fronte a un fenomeno che dovrà trovare dei correttivi per

il prossimo anno, visto che la formula attuale non riesce a suscitare l'interesse degli Amatori, che alle altre competizioni rispondono in modo ben più massiccio. Prendere atto di questa situazione dispiace ancor di più quando si considera ciò che è accaduto in pista: la gara della 100 e della 125 valvola sono state infatti molto interessanti, ma procediamo con ordine.

CLASSE 100. Cruciani e Micheli in questa categoria hanno combattuto un duello serrato all'ultimo respiro: il primo si è infatti aggiudicato la seconda finale, mentre l'altro si era imposto nella prima. A quel punto il successo è stato assegnato adottando come discriminante i tempi delle qualifiche. La vittoria è stata così di Cruciani per appena un centesimo di secondo. Il duo di testa in entrambe le finali è sempre stato seguito da vicino da Comandini, classificatosi terzo in entrambe le frazioni.

CLASSE 125. La categoria riservata ai motori aspirati ha registrato il successo netto in entrambe le finali di Giordano Ferrari che mai è stato insidiato da Baldassari e Fini, giunti alle sue spalle in quest'ordine, in tutte e due le frazioni di gara. Ben diverso è stato il discorso nella categoria che ammetteva al via i propulsori con l'ammissione a valvola. Il fatto che in entrambe le finali si sia imposto sempre Ferrara (nella foto sopra) non rende un quadro esatto di come sono andate le

cose in pista. Caprara e Bruno Ferrari, sia nella prima che nella seconda frazione, le hanno tentate tutte per andare a cogliere un successo che appariva alla loro portata. Da questo contesto ne sono uscite due corse molto tirate e divertenti da vedere. Alla fine Caprara e Bruno Ferrari hanno occupato, rispettivamente, la seconda e la terza posizione in entrambe le frazioni di gara. Quarto in tutte e due le finali è stato Ambrosio, sempre staccato dal trio di testa.

COPPA AMATORI

Tivoli (Rm), 19 settembre 1993

Coppa Amatori zona centro

Classe 100: 1. Cruciani punti 2 (50*29); 2. Miceli 2 (50*30); 3. Comandini 6; 4. Leonardi 8; 5. Tili 13; 6. Granata 14; 7. Fasano 16; 8. Trobbiani 20; 9. Romano 40; 10. D'Elia 53; 11. Paparuso 56; 12. Masalucci 58 (50*15); 13. Brescia 58 (50*44); 14. Zenobi 58 (52*14).

Classe 125 aspirato: 1. Giordano Ferrari punti 0; 2. Baldassari 4; 3. Fini 6; 4. Paris 9; 5. Ficco 10; 6. Castellani 23; 7. Ruspantini 40.

Classe 125 valvola: 1. Ferrara 0; 2. Caprara 4; 3. Ferrari Bruno 6; 4. Ambrosio 10; 5. Mancia 14; 6. Apruzzese 16; 7. Murolo 17; 8. Rifino 20 (48*99); 9. Santonico 20 (50*50); 10. Arachi 23; 11. De Rosa 27; 12. Ercolanoi 28; 13. Mercanti 38; 14. Mandini 42 (49*38); 15. Felici 42 (49*47); 16. Caciotti 47; 17. Capocchia 49; 18. Zapatore 61.

GRAZIE AL NUOVO TELAIO DELLA 60

Alex ok con il Tecno

Alessandro Balzan, che gareggia con il pseudonimo «Alex», sta iniziando a raccogliere frutti consistenti del lavoro di tester svolto con il nuovo telaio realizzato dalla Tecno per la classe 60 Minikart. Recentemente il giovanissimo pilota di Rovigo nella gara di Riveggio ha segnato il miglior tempo nelle prove cronometrate, vinto la prefinale e la finale. Con il nuovo Tecno Alex si sta preparando per la sfida del Torneo delle Industrie, dove il confronto con la concorrenza sarà interessante.

IN PISTA A PARMA

Deroga della Fik per i nuovi chassis

Il '94 è anno di omologazione dei telai, pertanto tutti i costruttori in questo momento stanno preparando tutte le nuove «armi». Per permettere alle Case di provare le nuove soluzioni la Fik ha concesso una deroga sull'impiego dei mezzi non ancora omologati. In pratica dal prossimo mese di ottobre per correre con i nuovi kart le Case dovranno richiedere l'autorizzazione di schiere questi mezzi all'autorità sportiva, inoltre questi mezzi avranno una classifica a parte. Alla luce di tutto ciò, al prossimo Torneo delle Industrie, dal 3 ottobre a Parma, si vedranno anteprime molto interessanti.

L'EVOLUZIONE

Accensione Ducati con più energia

Per cercare conferme in pista dei buoni risultati registrati al banco, l'ultima evoluzione dell'accensione Ducati è stata provata la scorsa settimana in gara Marco Baldissone su Pcr-Pcr nella gara della 100 Internazionale disputata a Viverone. Il risultato è stato decisamente buono: Baldissone si è imposto con un netto margine, ma ciò che è importante è che in questa nuova accensione, che è in grado di erogare maggiore energia, sono scomparsi i problemi che per il passato si erano manifestati attorno ai 17000 giri, fase in cui i motori per una carenza di scintilla tendevano a sedersi. La modifica non ha intaccato l'ottima progressione. Ora la Ducati sta sviluppando una accensione per i motori della 125, che hanno bisogno di un rotore di maggiori dimensioni.

LE GARE

PISTA HAPPY VALLEY

Cervia (Ra), 19 settembre 1993

Classe 60 Minikart: 1. «Alex» (Cmp) 9 giri in 7'32"32; 2. Dalla Tor (Dap) 7'32"79; 3. Spinuzzi (Tonykart) 7'33"15; 4. Benelli (Dap) 7'41"16; 5. Spigoli (Top) 7'41"68. (Tutti motori sono Comer).

Classe 100 Junior: 1. Bertocchi (Tony-lame) 18 giri in 12'25"29; 2. Piccinelli (Kall-Parilla) 12'35"20; 3. Muscioni (Tonykart-lame) 12'36"33; 4. Cumuli (Birel-Parilla) 12'36"83; 5. Cavicchi (Top-Comer) 12'45"66.

Classe 100 Nazionale: 1. D'Ambrosio (Top-Comer) 18 giri in 12'13"34; 2. Lucati (Kall-Parilla) 12'23"38; 3. Galeffi (Mari-Italsistem) 12'26"25; 4. Sentoni (Top-Comer) 12'32"04; 5. Melandri (Mari-Italsistem) 12'32"49.

Classe 100 Internazionale: 1. Marchi (Birel-Italsistem) 18 giri in 12'13"92; 2. Ceredi (Mari-Italsistem) 12'15"19; 3. Uttini (Kall-Italsistem) 12'15"63; 4. Castelli (Kall-Rotax) 12'16"02; 5. Biondini (Top-Comer) 12'18"86.

Classe 100 Amatori: 1. Bonavita (Birel-Parilla) 18 giri in 12'46"52; 2. Collini (Birel-Parilla) 12'47"31; 3. Perlati (Mari-Parilla) 12'47"75.

Classe 125 Amatori aspirato: 1. Ricci (Mari-Tm) 18 giri in 12'47"35; 2. Silvagni (Crg-Tm) 12'47"94; 3. Sapiigni (Mari-Tm) 12'52"45.

Classe 125 Amatori valvola: 1. Baruzzi (Top-Tm) 18 giri in 12'22"57; 2. Loreti (Kall-Pavesi) 12'31"30; 3. Nardillo (Kall-Tm) 12'32"78.

PISTA DEL MEDITERRANEO

Barrafranca (En),
19 settembre 1993

Classe 60 Minikart: 1. Salemi (All Kart) 8 giri in 8'51"83; 2. Greco (Dap) 0*37; 3. Melita (Kall) a 1*57; 4. Carnibella (Kall) a 1*73; 5. Guastella (Dap) a 4*85. Tutti i motori sono Comer.

Classe 100 Junior: 1. Greco (Top-Parilla) 15 giri in 13'37"64; 2. Costanzo (Top-Comer) a 7*04; 3. Di Prima (Top-Parilla) a 12*35; 4. Vacante (Birel-Pcr) a 12*52; 5. Spada (Kall-Parilla) a 13*84.

Classe 100 Nazionale: 1. Maira (Top-Comer) 15 giri in 13'08"96; 2. Pignataro P. (Crg-Parilla) a 0*62; 3. Crispi (Crg-Parilla) a 1*06; 4. D'Amico (Tony-Mrc) a 11*95; 5. Taormina (Pcr-Pacr) a 13*46.

Classe 100 Internazionale: 1. Niccolosi (Pcr-Pcr) 15 giri in 13'25"46; 2. Bruno D. (Tony-Atomik) a 20*75; 3. Denti (Pcr-Rotax) a 22*86.

Classe 125 Nazionale: 1. Damiani (Crg-Tm) 15 giri in 12'40"06; 2. Bica (Crg-Tm) a 0*36; 3. Cutaia (Tony-Pavesi) a 0*57.

Classe 125 Internazionale: 1. Cascio O. (Crg-Tm) 15 giri in 12'40"06; 2. Livreri (Tony-Pavesi) a 3*97; 3. Castro A. (Brm-Pavesi) a 7*12.

Classe 100 Amatori: 1. Branciamore (Pcr-Pcr) 15 giri in 13'52"94; 2. Pignataro L. (Crg-Parilla) a 4*71; 3. Montalbano (Tony-Parilla) a 5*70.

Classe 125 Amatori aspirato: 1. D'Angelo (Kall-Pavesi) 15 giri in 13'54"12; 2. Sciacca (Kall-Tm) a 5*03; 3. Selvaggio (Kall-Tm) a 8 giri.

Classe 125 Amatori valvole: 1. D'Agosta F. (Tony-Tm) 15 giri in 13'57"03; 2. D'Agosta G. (Tony-Tm) a 13*06; 3. Ruffino (Brm-Tm) a 21*12.

IL CALENDARIO

3 ottobre

— Pista S. Pancrazio Fraore (Pr) 60, 100, 125, 100 Amatori

— Pista Azzurra Jesolo (Ve) 60, 100, 125, Amatori

— Pista Montecalvo Montecalvo Irpino (Av) 60, 100, 125, Amatori

— Pista Kobra Pignola (Pz)

— Circuito S. Margherita S. Margherita del Belice (Ag) 60, 100, 125, Amatori

10 ottobre

— Pista Salentina Ugento (Le) 100, 125

Coppa delle regioni

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,
acrobatika, neve e ghiaccio
driving master)

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

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

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

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

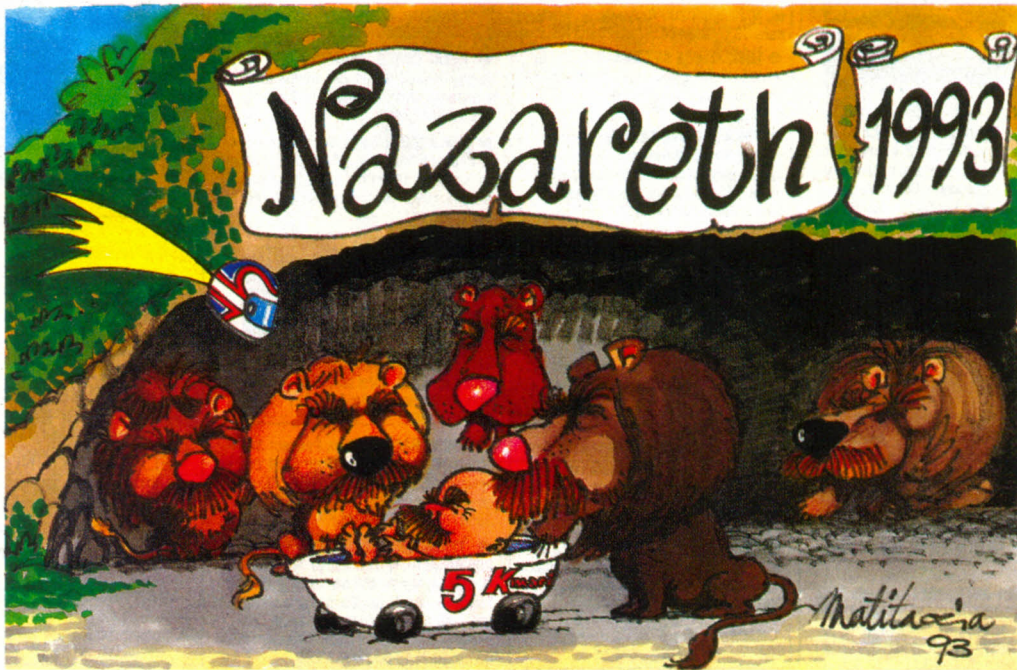
SCUOLA ANTI-SBANDAMENTO UNNUS TH. HENDRICH
CH-6703 Osogna/Bellinzona
Tel. 0041/92/661878
Fax 0041/92/662175

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

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

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

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



VELOCITA'

2 OTTOBRE

IMSA A PHOENIX
Campionato Imsa
Imsa
Tel. 001/813/877

2-3 OTTOBRE

MUGELLO
Campionato italiano
SuperTurismo e Turismo
Saim Mugello
Tel. 055/8495800

3 OTTOBRE

F.INDY A LAGUNA SEGA
Campionato IndyCar
Indycar
Tel. 001/313/3348500
F.3000 A MAGNY COURS
Campionato internazionale
Asa Nevers Magny Cours
Tel. 0033/86/218000

VALLELUNGA
Campionato italiano F.3
F.Europa Boxer
Trofeo Barchetta Maserati
Autodromo Vallelunga
Tel. 06/9041009-90410273

SILVERSTONE
Campionato inglese F.3
Brdc Silverstone Circuit
Tel. 0044/327/857271

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

MONTLHERY
Campionato francese
SuperTurismo
Asac Ile de France
Tel. 0033/1/42664300

1000 KM TURISMO DI BATHURST
Campionato australiano
Australian Racing
Drivers Club
Annagrove (Australia)

FUJI
Campionato giapponese
vetture Sport
Vic Mazda S.C.C.
Tel. 0081/3/34092391

ASSEN
Campionato tedesco Gt
Adac Hansa ev Sportabteilung

IMOLA
Campionato italiano
Supercar Gt - Prototipi
Monomarca Ferrari
Sagis
Tel. 051/522075
MISANO
Targa Tricolore Porsche
Carrera Alpenpokal
Automotosport srl
Tel. 0541/615159-615221

RALLY

30 SETTEMBRE 3 OTTOBRE

RALLY DI CIPRO
Campionato europeo
coefficiente 20
Cyprus Automobile Association
Tel. 00357/2/313233

RALLY DI TURCHIA
Campionato europeo
coefficiente 5
Tosfed
Tel. 0090/4/3115665

1-13 OTTOBRE

RALLY RAID DEI FARAONI
Internazionale
Fenouil Sarl Pharaons
Tel. 0020/1/48739667

1-3 OTTOBRE

NIEDERSACHSEN RALLY
Campionato europeo
coefficiente 5
Adac Niedersachsen
Tel. 0049/511/8500312
RALLY CITTA' DI BASSANO
Campionato Promozione
Bassano Rally Racing
Tel. 0424/26115

3 OTTOBRE

FABARIA RALLY
Coppa Italia 7. zona
coefficiente 3
Favara Rally Team
Agrigento

ALTRE

3 OTTOBRE

SALITA MONTI IBLEI
Coppa Csaì 2. zona
Ac Ragusa
Tel. 0932/621183

SALITA SELVA DI FASANO
Campionato italiano
Coppa Csaì 2. zona
Egnazia Corse
Tel. 080/791539

SALITA VAL SAVIORE
Nazionale
Crossodromo La Piana
Tel. 0376/604770

**SLALOM SALERNO
CROCE DI CAVA**
Campionato italiano
Gierre Team
Tel. 089/ 222379

SLALOM BARDINETO-SCRAVAION
Trofeo d'Italia Nord
Coppa Csaì 1. zona
Supergara
Tel. 0173/65425

SLALOM CITTA' DI TRAPANI
Nazionale
A.S. Kinisia
Tel. 0923/21843

SLALOM DELLA VALCUVIA
Nazionale
Varese Corse Rally
Tel. 0332/241087

ESTERING
Campionato europeo
rallycross
Acn Buxtehude ev im Adac
Tel. 0049/40/7019448

**FORMULA RALLY
TROFEO ALLE VALLI**
Trofeo Csaì
Vedovati Corse
Tel. 035/773001

telesprint

SERVIZIO QUOTIDIANO
DI INFORMAZIONE SULL'ATTIVITA'
MOTORISTICA IN COLLABORAZIONE

CON LA SIP

chiamate il

1637

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

051 oppure
997.997
se di altro distretto

SETTIMANALI NAZIONALI

BOKEY 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

TELE SPAZIO
22.30 sabato
13.30 domenica

TELESCIROCICO
23.45 venerdì

RUBRICHE FISSE

LUNEDÌ

TELEMONTECARLO 22.45 Crono
RETEMIA 20.40 L'uomo e i motori

MERCOLEDÌ

TELEMONTECARLO 13.15 Crono (replica)

VENERDÌ

CINQUESTELLE 22.00 Motori non stop
ODEON TV 23.15 Tuttofuoristrada

SABATO

RAI 2 14.30 Tg2 Motori
TIVU ITALIA 19.30 Ruote in pista
TIVU ITALIA 24.00 Tuttofuoristrada

DOMENICA

ITALIA 1 11.30 Grand Prix
CINQUESTELLE 12.30 Motori non stop (replica)
VIDEOMUSIC 13.00 Motorclip



Su Rai 3 sabato 2 ottobre alle 14.50 dal Mugello diretta della prima gara dell'ultima prova del campionato italiano SuperTurismo con Ravaglia a un passo dal titolo tricolore

LE GARE

INDYCAR

TELEMONTECARLO
Domenica 3 ore 23.00
differita della gara di Laguna Seca con replica lunedì 4 alle ore 00.55

EUROSPORT
Domenica 3 ore 22.00
diretta della gara di Laguna Seca con sintesi lunedì 4 alle ore 18.30

FORMULA 3000

EUROSPORT
Domenica 3 ore 13.00
diretta della gara di Magny Cours con sintesi lunedì 4 alle ore 17.30

FORMULA 3

TELEMONTECARLO
Domenica 3 ore 14.00
diretta della gara di Vallelunga

SUPERTURISMO

RAI 3
Sabato 2 ore 14.50
diretta della gara del Mugello

SPECIALI

RALLY D'AUSTRALIA

TELE + 2
Giovedì 30 settembre alle ore 24.00
speciale di mezz'ora
TELEMONTECARLO
Sabato 2 ottobre ore 13.00 nell'ambito di Sport Show
speciale di 10 minuti



Domenica 3 ottobre alle 13 il canale Tv via Satellite Eurosport trasmetterà in diretta da Magny Cours la penultima prova del campionato internazionale di F. 3000



FORMULA 3 E F. INDYCAR SU TMC E...

Crono anticipa

Da questa settimana orario più accessibile per il settimanale «a tempo di motori» di Telemontecarlo: Crono infatti è stato anticipato alle 22.45 del lunedì, mentre la replica è passata dal sabato, alle 13.15 del mercoledì. Questo week end sono due gli appuntamenti da non perdere su Tmc: alle 14 di domenica 3 la diretta da Vallelunga della penultima prova del tiratissimo tricolore di F.3 e alle 23 da Laguna Seca la differita dell'ultimo appuntamento della serie IndyCar (trasmesso anche da Eurosport), che grazie alle imprese del «Leone» Mansell già laureatosi campione, tanto successo e popolarità ha riscosso in questa stagione.



Domenica 3 ottobre ore 14 diretta F.3
ore 23 differita IndyCar



TRASMISSIONI VIA SATELLITE

EUROSPORT

MERCOLEDÌ 29 SETTEMBRE

21.00 Motors Magazine all'interno: Ford Fiesta Challenge da Kockhill, Oulton Park e B. Hatch; IndyCar da Nazareth e F.3 francese da Le Mans
22.00 Speciale Gp Portogallo

GIOVEDÌ 30 SETTEMBRE

11.00 Motors Magazine (replica)
12.00 Speciale Gp

Portogallo (replica)
19.00 Rallycross da Ech (Norvegia)

VENERDÌ 1 OTTOBRE

13.30 Motors Magazine (replica)
18.00 International Motorsport

SABATO 2 OTTOBRE

09.00 International Motorsport (replica)

DOMENICA 3 OTTOBRE

13.00 Da Magny Cours

diretta campionato internazionale F. 3000
21.30 Rally dei Faraoni
22.00 Diretta gara IndyCar da Laguna Seca

LUNEDÌ 4 OTTOBRE

13.00 International Motorsport (replica)
17.30 Sintesi F.3000 da Magny Course
18.30 Sintesi F. Indy da Laguna Seca
21.30 Rally dei Faraoni

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
TELESTUDIOTRE
22.00 Tuttoralry video

MERCOLEDÌ

Marche

TVRS
23.00 Ruote e motori

Lombardia

RETE 55
20.00 Tuttoralry video

GIOVEDÌ

Puglia

CANALE 10
10.40 Top Autonews

Emilia Romagna

RETE 7
18.30 World Cross Motori

Toscana

TV PRATO
21.50 Il fuoristrada

Campania

TELEOMERO
23.30 Racing Team

Lazio

RETE ORO

19.45 Semaforo verde

Lombardia

TELEVERBANO
18.15 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

RGH

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.

Afuria di chiamarlo, Baffone è arrivato. Con quarant'anni di ritardo, non dalle parti nostre — almeno non solo — e non esattamente per chi lo aspettava una volta. Ma insomma, è arrivato: e non sarà lo stesso che aveva da veni nel dopoguerra, ma di paura ne ha fatta parecchia. Almeno a chi gli correva vicino e se lo vedeva zigzagare a destra e a sinistra, passare da tutte le parti anche di sopra se non fai in fretta a scansarti brutto yankee mangiahamburger ti faccio vedere io chi è il Leone d'Inghilterra, e agitare il pugno a chi gli ostacolava il sorpasso. Come si fa in Formula Uno e, con qualche spiritosa variante nella diteggiatura, anche sulle italice autostrade.

Lo confesso: tutto questo entusiasmo per il Baffo trionfatore mi lascia più freddo del becco di un pinguino. D'accordo, il campione del mondo della F.1 è andato a correre da un'altra parte, dove ha incontrato un altro ex campione di F.1. Messi assieme, i due sono persino più vecchi di Fangio, il che è tutto dire. Presi singolarmente sono due piloti che per quindici gare hanno cercato di starsi davanti l'uno con l'altro. Tutto qui: se vogliamo è il nocciolo delle corse, ma sempre se vogliamo è quello che avrebbero fatto nella già citata F.1 se uno non se ne fosse andato mentre l'altro arrivava. Il buffo della Indy non è che ci

siano i piloti vecchi, ma che da un pilota a un altro, nella stessa gara, ci siano trent'anni di differenza. Come se Blundell corresse con Beltoise, o Baggio giocasse in squadra con Rivera. O magari, come se Frizzi presentasse un programma con Mike (Bongiorno, non Andretti).

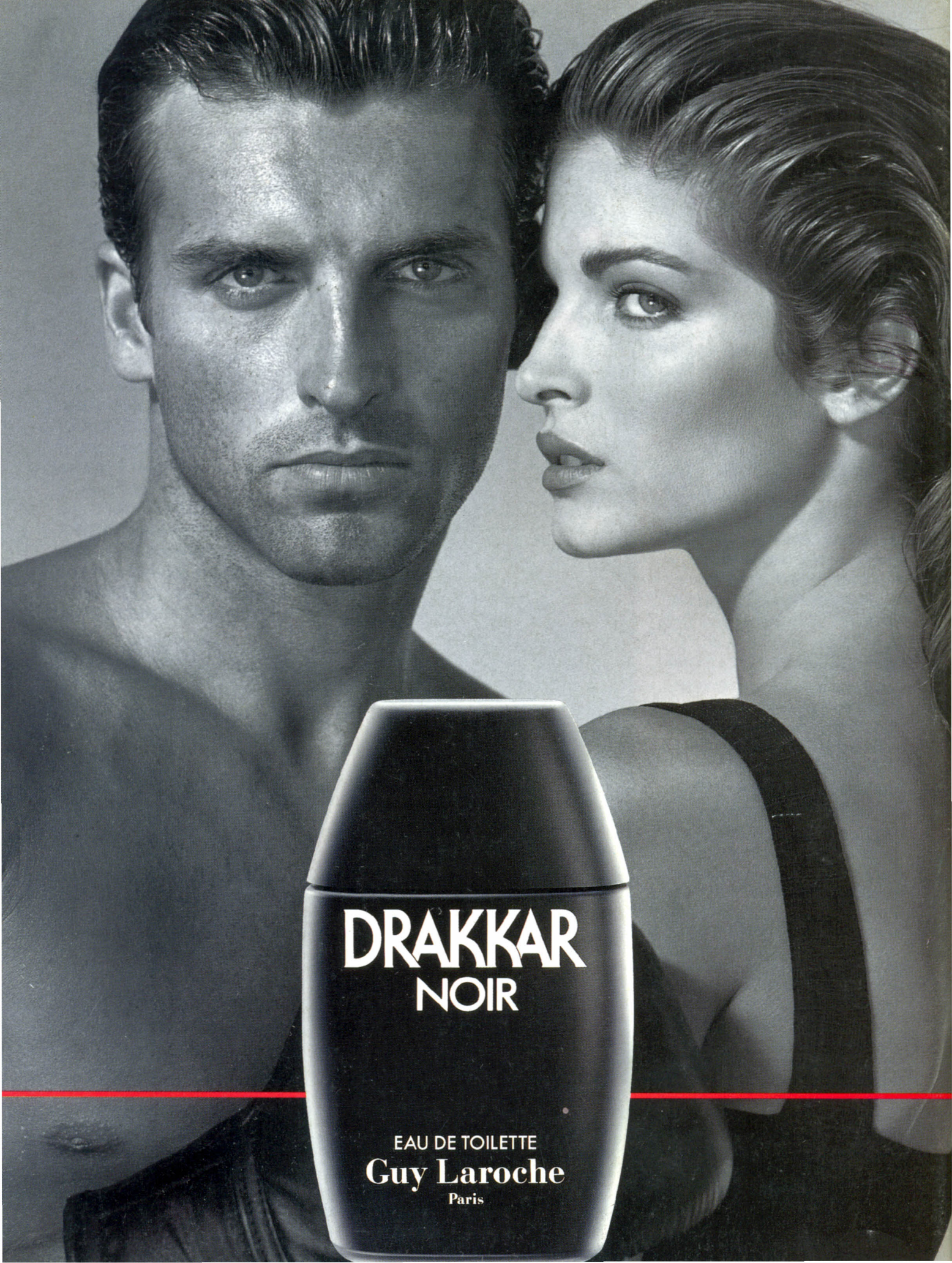
Vi dirò: iniziano a venirmi i dubbi. Un pilota che arriva in un campionato mai visto, su piste mai viste, e vince subito il suddetto campionato sulle suddette piste, o ha un culo così oppure gli altri se li mangia a colazione. Accantonando, ma non scartando del tutto, la prima ipotesi, ecco che l'altra si sdoppia a sua volta; il tizio che stravinca o è un marziano con le antenne, o è un capitato nel posto sbagliato.

Tanto per fare un paragone, se Pelé fosse andato a pallonettare nel cortile dell'oratorio avrebbe reso felici i bimbi colà convenuti. Ma per due minuti soltanto. Dopodiché, il più audace di questi bimbi avrebbe raccolto il coraggio a due mani per gridargli in faccia: signor Pelé, visto che lei è così bravo, perché non si leva dai cosiddetti e non ci lascia giocare come siamo capaci? Altrimenti la palla non la vediamo più. Ecco, il succo del discorso è questo: Baffone arriva e fa un giro attorno a tutti. Non è che a qualcuno verranno le crisi di identità? Voglio dire, per quest'anno è andata come è andata, tutti si sono divertiti e non vedono l'ora di rifarlo. Già, ma se andasse a finire nello stesso modo anche la prossima volta?

Ma guarda tu in che razza di ginepraio mi sono andato a cacciare. Dunque, se uno è troppo bravo (o fortunato, o quel che si vuole) a fare qualcosa gli altri non lo vogliono più. È successo anche con una certa Williams, se non vado errato. Quindi in giro dovrebbero esserci piloti, macchine e motori che tutti vedono come il fumo negli occhi per il semplice fatto che vincono troppo. Ma questo equivale a dire che la competizione è andata a farsi benedire, o sbaglio? Che per avere spettacolo garantito è meglio raggruppare tutte mezze calzette? Mi viene freddo solo a pensarci. Va bene Baffone, tienti pure il tuo Impero del Male e stacci comodo. Un pò troppo comodo, però, mi sembra. Non vorrei che, vista la situazione, ti lasciassero guidare con le babbucce di lana al posto delle scarpette ignifughe e la cuffietta invece del passamontagna. In fondo, dove c'erano gli indiani adesso c'è Disneyland.

ORSI





**DRAKKAR
NOIR**

EAU DE TOILETTE
Guy Laroche
Paris