

AUTO SPRI NT

SETTIMANALE **26**
Anno XXXIII - 29 giugno-5 luglio 1993
Sped. in abb. postale gr. II/70
L. 3.500

ECCO IN AZIONE



LA HONDA-INDY!

TOP SECRET

**TUTTE LE FOTO
DELLA FERRARI
MODIFICATA
DA BARNARD**

boccia
per sospensione attiva

PHOTO4



**Si alza
il tiro**

IN FRANCIA



**CLAMOROSO! AI FERRI CORTI
SENNÀ E LA McLAREN
AYRTON SALTA MAGNY-COURS?**

REDAZIONE

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

DIRETTORE RESPONSABILE

CARLO CAVICCHI

CAPOREDATTORE

FRANCO NUGNES

CAPOSERVIZIO

ROBERTO BOCCAFUOGGI

INVIATI SPECIALI

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

REDATTORI

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

SERVIZI SPECIALI

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

GRAFICA E IMPAGINAZIONE

GIORDANO CAPELLI (responsabile)
ADRIANA BOLLA - ALBERTO RONDELLI

SEGRETARIA

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

DISEGNI

MARCO MAESTRINI - ANTONIO SASSI
GIORGIO SERRA - MASSIMO VALLESE

COLLABORATORI

René Aleza, 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
Paterini, 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 - Telex 06/684.06.97 - Telex Dipari
626169. All'estero, Messaggerie Internazionali s.r.l.,
20138 Milano, via Rogoredo 55, tel. 51.52.26/7/8/9,
telex 312597 Mexint-I.

PUBBLICITÀ: Concessionaria SPI S.p.A.
Viale Milanofiori - Strada 3A - Palazzo B/8 - 20094
ASSAGO (MI) - tel. 02/575471.

FOTOLITO: Zincografica Felsinea, via San Pier Tommaso
18/G - 40139 Bologna - tel. 051/49.22.50 - 54.24.10.

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



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



Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 990



CONTI EDITORE
S.P.A.

DIRETTORE EDITORIALE
ADOLFO GALLEAZZI

Direttore sezione libri: **Paolo Facchinetti** - Progettazione
grafica: **Paolo Ronca** - Ufficio Pubblicità: **Loredana Malaguti** -
Ufficio concorsi: **Suzanna Santoni** - Ufficio diffusione:
Ulderico Comparone - Ufficio abbonamenti: **Roberto Gollfiori**

PHOTO4



VELOCITA'

SPECIALE

16 L'immortale

La Porsche 911 ha festeggiato in occasione della 24 Ore di Le Mans i suoi trent'anni di storia. Ripercorriamo questa leggenda...

GRAN TURISMO

22 Gran Tonfo

Le Supercar, attese novità nella gara della Sarthe, hanno deluso le aspettative, dopo essere state ridicolizzate dai Prototipi

FORMULA UNO

28 Treno motore

La Williams non ha avuto cali prestazionali rispetto al '92 dopo i cambi regolamentari, grazie al più potente motore Renault

FORMULA UNO

36 Ferrari evoluzione

A Barcellona ha girato la F93A dotata delle sospensioni attive modificate e con parte della nuova aerodinamica. Ecco come è andata

ANTEPRIMA

58 Test Honda a Indy!

Ecco le prime immagini delle prove effettuate da Mike Groff nel catino dell'Indiana con la Lola spinta dal motore giapponese

ORSI



54

**Formula Indy
gara
a Portland**

ACTION



74

**Tutti
in cima
al «Nido»**

PHOTO4



FORMULA TRE

60 Gara a Monza

F. OPEL

64 Il punto sul campionato

TURISMO TEDESCO

66 Gara al Norisring

RALLY

SCUOLA

82 Corso Opel-Autosprint

OPINIONI

4 Io, canaglia
di Giorgio Faletti

35 Domenica notte
di Carlo Cavicchi

114 Bastian contrario
punto di vista controcorrente

L'ALTRA DOMENICA

90 Le gare in Italia

RUBRICHE

6 quando la F. 1...
8 lettere

10 news karting

12 news estero

32 il prossimo Gp

50 news velocità

70 domenica sprint

71 notiziario csai

72 news rally

94 news prodotto

106 portobello

107 crucisprint

110 dove si corre

113 teleschermo

io, canaglia



Operazione mani pilote

GIORGIO FALETTI

Una nuova brillante operazione delle autorità inquirenti ha portato il subbuglio nel mondo dell'automobile, già abbondantemente scosso e debilitato da quello che, un po' dovunque, sta capitando nel nostro Paese. I fatti sono ormai noti ai più, ma per chi non fosse al corrente vediamo di riassumerli brevemente. Ai giardinetti pubblici di Desenzano del Garda, tutto era pronto per la grande sfida. Robertino Torolli detto «Bebe», di anni cinque e mezzo e Michele Barla, di anni cinque, entrambi su automobiline a pedali, stavano per affrontarsi nella seconda prova del Campionato Infantile Promozione Terra, da disputarsi nei vialetti del Parco. Il Torolli era Ufficiale Casa, nel senso che la macchina gliel'aveva preparata suo papà, mentre la fiammante vettura del Michelino Barla proveniva da un saldo per il clamoroso fallimento del negozio «Bellezze in bicicletta» di Salò. I due concorrenti si guardavano in cagnesco, ognuno valutando le possibilità dell'altro. Lo Starter Ufficiale e Direttore di Gara della manifestazione, il signor Poldo dell'omonimo chiosco «Da Poldo il re del gelato» stava esaminando le vetture per vedere che fossero conformi alle vigenti regole della FIA (Federazione Infantile Automobile). Il pubblico, composto da almeno dieci tifosi, fra cui Gianna Silvi, di anni sei, aumentava la tensione della gara. Era noto a tutti, difatti, che la Gianna era la causa diretta della sfida: col vincitore avrebbe diviso il suo cuore e la sua merendina. Proprio in quel momento scattavano le manette. Alla parola d'ordine «Hai voluto la bici, adesso pedala», le forze della Guardia di Finanza circondavano i concorrenti e traevano in arresto il Barla, contestandogli diversi capi d'accusa fra cui i rapporti con lo sponsor principale, la mamma. Pare infatti che la signora Barla abbia dichiarato a una vicina di dare al figlio tremila lire alla settimana come manetta, mentre invece è appurato che gliene dava solo mille. Al momento di andare in macchina, Michelino è ancora in stato di fermo: si attendono rivelazioni che potrebbero sconvolgere l'ambiente degli Asili Nido della zona. Una nota rosa in questo giallo: Gianna ha capito, infine, che il suo cuore appartiene a lui e lo sta aspettando, con le merendine in tasca. Quando tutto sarà finito, potranno dimenticare.

CLIC

Pilota a ore



Martin Brundle



W up	: 9H30
Briefing	: 11H00
Ouverture box	: 13H30
Fermeture box	: 13H45
Départ course	: 14H00
Nbre de tours	: 61
Observations	:
DEPART HOTEL : 6H45	

Quando la F1 non

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

■ ROBERTO BOCCAFOLGI

Nivelles, 12 maggio 1974. Il mondiale F.1 scende sul circuito vicino a Bruxelles per disputarvi il Gp del Belgio, quinta gara del mondiale. Un mondiale speciale, specialissimo: dopo anni di «pene» i tifosi ferraristi possono finalmente rivedere due Rosse in testa alla classifica. Dopo quattro gare, infatti, è Regazzoni a condurre la danza con 16 punti-iride. Uno in più del compagno: il neo-ferrarista Niki Lauda, portato a Maranello proprio da Clay e vincitore con la 312 B3 già alla quarta uscita, il Gp di Spagna disputatosi due domeniche prima e conquistato dalle due Ferrari in parata. Terzo con 13 punti è il temibilissimo Emerson Fittipaldi, iridato due stagioni prima e forte di una McLaren Ford che sembra la vettura più in forma del momento dopo le vittorie di Hulme al Gp inaugurale in Argentina e di «Fitti» in Brasile. Ma il Gp del Belgio potrebbe mettere definitivamente le ali ai piedi dei due ferraristi: in pole position parte infatti Regazzoni, più veloce di oltre un secondo (sulla effettiva validità del suo tempo esprime dubbi perfino la Ferrari che ipotizza un benevolo errore dei cronometristi...) della Tyrrell di Scheckter. Terzo tempo per Lauda, che nella sessione definitiva è riuscito a completare solo tre giri. Quarta, al suo fianco in seconda fila, la McLaren sponsorizzata Texaco di Fittipaldi.



PHOTOSPOT

Parte bene dalla pole Regazzoni, che prende decisamente la testa davanti a Fittipaldi, Scheckter e Peterson con la Lotus. Solo quinto Lauda, vittima di una indecisione in partenza. Lo segue la Brabham di un incredibile Watson partito come un missile dalla decima fila. Ma già al 15. passaggio Niki è terzo, preceduto dall'altra Ferrari di Regazzoni che sembra controllare senza problemi gli attacchi a Fittipaldi. Scheckter, quarto con la Tyrrell, chiude con la Lotus di Ronnie Peterson e la March-Hesketh di James

Hunt il gruppetto di sei monoposto che hanno preso nettamente le distanze dal resto degli inseguitori. Il ritmo di corsa è velocissimo: già alla 21. tornata Scheckter fa segnare un record di 1'12''49 che avvicina moltissimo il primato ufficiale del tracciato, datato 1972 e appartenente ad Amon su Matra-Simca. Tutte le prime sei vetture sembrano avere il «passo» necessario per giocarsi la vittoria negli ultimi giri, ma passaggio dopo passaggio Regazzoni e la sua Ferrari mostrano sempre più chiaramente di avere la gara in mano.

faceva dormire...



Ma arriva il trentanovesimo giro. In piena lotta con i doppiati, Regazzoni supera senza problemi la Lola di Graham Hill, ma quando arriva sotto la Brabham privata di Gérard Larrousse viene clamorosamente chiuso. Questione di un attimo, ma la frenata per la secca curva a destra che immette sul breve rettilo dietro i box «pianta» li Regazzoni. Non Fittipaldi, che trova uno spiraglio dalla parte opposta del tracciato e se ne va in testa senza problemi, seguito dall'altra Ferrari di Lauda. Così la gara ha cambiato faccia. Clay, riprendendo dopo il «blocco» di Larrousse, si fissa infatti in terza posizione, con il risultato anche di rallentare Scheckter e Hunt che arrivano alle sue spalle (Peterson è ora molto in ritardo dopo una sosta ai box per gomme fresche e per controllare i freni). Ma anche la Hesketh dell'inglese è destinata a non vedere la bandiera a scacchi: al 45. giro, qualcosa cede sulla sospensione posteriore e la monoposto parte così in un lungo testacoda che si conclude sull'erba per fortuna senza toccare niente.

A questo punto è chiaro che il Gp si concluderà con due volate: quella fra Fittipaldi e Lauda, quasi incollati in prima e seconda posizione, e quella fra Regazzoni e Scheckter, con il pilota della Tyrrell che a ogni giro sembra studiare come strappare il terzo posto alla Ferrari. Ma dalle tribune è impossibile sapere che Niki ha grossi problemi di vibrazioni che rendono sempre più difficoltoso il controllo della Ferrari numero 12. Lauda perde pochi metri, poi li riprende: sembra prepararsi alla stoccata da sferrare sul traguardo. All'80. passaggio (cinque alla fine) è proprio sotto gli scarichi della McLaren. Ma a fare più di così con un volante che ti vibra in mano è impossibile, e sotto la bandiera a scacchi l'austriaco non può che accontentarsi della seconda piazza, con soli 35 centesimi di ritardo su Fittipaldi che balza in testa al mondiale. Ma non è tutto. Si aspetta chi fra Regazzoni e Scheckter vincerà la battaglia per il terzo posto sul podio: Jody al penultimo passaggio ha fatto la prova generale di un sorpasso uscendo dalla scia proprio in vista della linea del traguardo. Ma all'85. e ultimo passaggio transita solo la Tyrrell: la Ferrari di Clay, attardato da problemi di pescaggio del carburante proprio nelle ultime curve, è staccato di 6" da Scheckter terzo in extremis.

5/SEGUE

PHOTO4

Sopra, il gruppone di F.1 subito dopo il via nel Gp del Belgio '74: la Ferrari di Regazzoni dalla pole precede Scheckter e Lauda, ma a vincere sarà Emerson Fittipaldi (a lato) con la McLaren



FERMO POSTA

Foto e cimeli degli assi F. 1 per i fans

Si ripete l'iniziativa di qualche mese fa: offro foto di Senna e altri piloti scattate nel box di Montecarlo, autografo di Senna, Prost, un guanto di Berger e un cappellino Ferrari firmato da Alessi. Tel. Claire 0543-744/909

LORIS GHIGI - Gubbio (Perugia). Accidenti, ce l'ha fatta: ha rintracciato il nuovo motorhome di Senna! Scherzi a parte, la ringraziamo per la segnalazione e per la simpatia dimostrata.

WALTER MARINI - Gorizia. Avrà letto, sui numeri di As pubblicati dopo l'invio della sua lettera, di come si stia evolvendo la situazione motori in casa McLaren. Ovvio che a questo punto della stagione le opzioni sono tutte aperte, ma teniamo a precisare che la scelta del Lamborghini comporterebbe una radicale revisione dei programmi, non una semplice «applicazione» del V12 attualmente alla Larrousse.

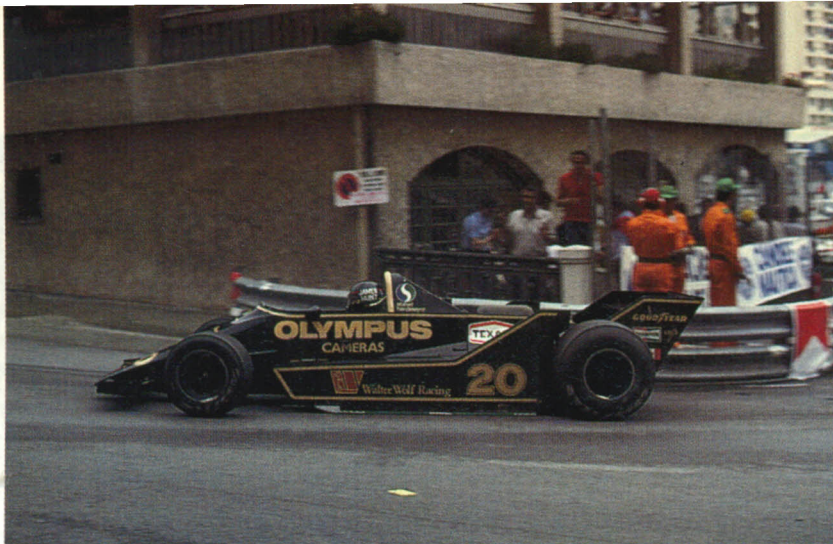
LUCA RIGAZZO - Torino. Sulla questione del semaforo ai Gran Premi, avrà letto la notizia pubblicata in occasione del Gp Canada. Finalmente l'autorità sportiva si è decisa ad affrontare il problema prendendo in considerazione un nuovo progetto che dovrebbe risolvere l'«equivoco» della luce gialla.

LEO IORIO - Roma. Se fossimo in lei, non ci fideremmo troppo dei sedicenti «procuratori» che promettono di trovare a un aspirante pilota un posto in una scuderia. L'unica maniera, purtroppo più difficile ma più sicura, di procurarsi un ingaggio è quella di auto-promuoversi personalmente. Almeno, finché si è alle prime armi. E in bocca al lupo.

MARIO MARTINOTTI - Vignate (Milano). Visto che le segnalazioni dei lettori fanno sempre comodo? A questo punto sarebbe il caso di parlare di una vera e propria... Vignandomania. Vi terremo informati.

GIUSEPPE CANTINI - Orvieto (Terni). Se abbiamo capito bene, il suo sistema si basa semplicemente sul conteggio dei punti che non tiene conto degli scarti. I risultati dei Gp li pubblichiamo sull'inserito di fine anno, ma basterebbe anche prendere la classifica del mondiale dopo l'ultimo Gp: i punti totali (cioè non «scartati») sono comunque indicati.

FEDERICO GALLI - Ghermese (Novara). Non è la prima volta che viene a galla il problema degli spot durante le telecronache. Ma non abbiamo certo il potere di intervenire direttamente...



AMADUZZI

James ha lasciato un segno

Il 15 giugno se n'è andato un pezzo della mia vita. James Hunt aveva riempito di sogni gli anni della mia adolescenza. Proprio pochi giorni fa avevo ritrovato fra i miei ricordi un tema scritto nel '78, quando avevo 14 anni, in cui sognavo di suonare alla porta della sua casa di Marbella, in Spagna, e di essere accolta gentilmente da lui che mi faceva provare la sua Wolf... Anche se Hunt è stato poco tempo nel Circus della F.1, la sua importanza è rimasta molto profonda, perchè era un pilota ed un personaggio diverso: si distingueva dai suoi colleghi ed ha lasciato un segno. Leggere di lui, dei suoi figli, era per me una gioia anche a distanza di tanti anni. Grazie per non esservi dimenticati di lui...

Anna Conti - Roma

Difficile dimenticarsi di un personaggio che ha lasciato un'impronta indelebile nel mondo della F.1. Con James Hunt se n'è andato un po' di storia del Circus; amato oppure odiato, James era un pilota, o meglio un uomo di quelli che lasciano il segno. Vogliamo ricordarlo proprio con la Wolf, l'ultima vettura di F.1 da lui pilotata, pubblicando un'immagine del Gp di Monaco che conclude la sua carriera.

Monti Savonesi: risponde la Meteco Corse

In risposta alla lettera inviata dalla Tre Torri Corse relativa al Giro dei Monti Savonesi, visto che siamo stati chiamati in causa, Vi pregheremo di pubblicare anche la nostra versione dei fatti.

1. Ci sembra che il tentativo da noi effettuato (peraltro senza successo) di far partire Vallino sia stato appena giusto nei confronti del nostro pilota.
2. La scuderia Meteco Corse non ha mai riconosciuto l'errore in quanto dalla documentazione a nostre mani nell'ultima raccomandata citata dalla Tre Torri Corse avrebbe dovuto esserci l'iscrizione di Vallino. Se poi il fatto di non aver insistito oltre il lecito è un'ammissione di colpa...
3. Riteniamo quindi che l'errore potrebbe essere stato fatto dall'addetto ai

protocolli della Tre Torri Corse e di questo chiediamo il beneficio del dubbio.

4. Il vostro collaboratore ha solo riportato fedelmente i fatti e secondo noi le parole «buona volontà» e «favoritismo» non hanno nulla a che vedere. E se gli organizzatori si sono sentiti attaccati è probabile che qualche dubbio sull'errore l'abbiano anche loro. Ringraziandovi per lo spazio concesso speriamo che sia così chiuso il «malinteso» che noi pensavamo risolto al momento in cui gli organizzatori hanno deciso di non far partire il nostro pilota.

Meteco Corse
Genova

Lo speriamo anche noi: con questo, avendo dato modo ad entrambe le parti di esprimere il proprio parere, riteniamo di aver fatto quanto era nostro dovere. E consideriamo l'argomento chiuso in maniera definitiva.



ORSI

De Cesaris un tributo alla grinta

Questa mia lettera scaturisce dalla gioia di vedere il mio pilota preferito ottenere dei risultati inaspettati, ma mi spiego meglio; il pilota in questione è Andrea De Cesaris e a questo punto forse qualcuno mi starà dando del pazzo, visto che il pilota romano, nel Gp di Monaco, si è classificato soltanto decimo e quint'ultimo ma questo non importa.

Andrea ha pilotato con la sua solita grinta e determinazione ottenendo in prova dei tempi formidabili se si tiene conto che era al volante di una deludente Tyrrell. Montecarlo è un circuito anomalo dove un pilota può accrescere le prestazioni della propria vettura mettendo qualcosa di proprio, figuriamoci se piove; solo chi ha «manico» ottiene; ed ecco che giovedì con la pista bagnata De Cesaris spicca il 12° tempo rifilando notevoli distacchi a quei piloti che in questa stagione in piste «normali» dividono le ultime file della griglia con Andrea e questa è la dimostrazione che «Mandingo» è un pilota molto forte che non deluderebbe al posto di diversi piloti che molti chiamano «top» solo perchè guidano monoposto competitive dato che a livello di immagine «tirano» di più. Andrea De Cesaris spende con passione ed umiltà tutte le sue energie in pista anche con vetture scadenti e questo oltre ad essere un comportamento molto professionale, deve essere il vero spirito di ogni pilota, che stia correndo con una Williams o con una Lola.

Luca Zerbini
Vigonovo - Venezia

Nel Gp del Canada, poi, Andrea si è dovuto ritirare per un testacoda subito dopo aver fatto segnare il suo giro più veloce in gara; ma questo poco importa. Il romano della Tyrrell, in quasi quattordici stagioni di militanza F.1, ha riscosso le simpatie di molti per la sua grinta e determinazione. Speriamo

per i suoi tifosi che la 021 gli regali quelle soddisfazioni che per tanto tempo gli sono mancate. Anche lui, nell'immagine che pubblichiamo, sembra consultare il proprio futuro...

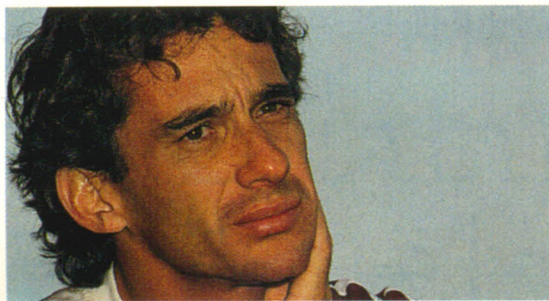
Tutto il mondo è paese per chi... paga

Sul N. 24 del 15 giugno 1993 nella vostra rubrica della posta leggo la lettera giustamente scandalizzata del famoso giornalista Franco Lini, il quale mette in evidenza che l'hotel Climate de France a Nevers in occasione del Gp di Francia di F.1 pretende un pagamento anticipato per un minimo di 6 notti per 5040 franchi. Se la memoria non mi inganna, il sig. Franco Lini è uno specialista del mondo americano e sarebbe altrettanto giusto che si sapesse che in occasione della 500 miglia di Indianapolis i termini e i costi sono i medesimi con la sola differenza che la prenotazione e l'equivalente pre-paid necessitano mesi antecedenti la gara, per non parlare dei biglietti della gara i quali sono venduti a partire dal doppio del valore e purtroppo il fenomeno l'ho conosciuto fin troppo bene quest'anno... In definitiva tutto il mondo è paese, forse l'unica differenza fra Indy e Gp de France sono i 500.000 spettatori di Indy!

Mauro Casadei
Cattolica (Forlì)

Un celebre detto popolare ci insegna che non è con una gobba sulla pancia che se ne corregge una sulla schiena; ma quel che è giusto è giusto, e se si specula a Indianapolis come a Magny-Cours la segnalazione è doverosa. Resta il fatto, come fa rilevare il nostro lettore, che la 500 Miglia attira sempre comunque spettatori al limite della capienza; anche se siamo portati a credere che la stragrande maggioranza del pubblico yankee sia perfettamente adattabile a situazioni e pernottamenti di fortuna. Una delle lamentele rivolte a Magny-Cours, infatti, è quella di sorgere in una località isolata, obbligando gli addetti ai lavori a servirsi di certe attrezzature.

ORSI



Con Senna c'è chi vede... rosso

Sono stufo, arcistufa di ascoltare le dichiarazioni di Senna e di vedere come la stampa regolarmente «abocchi». Confesso che nutro da sempre una notevole antipatia nei confronti del brasiliano e che già in diverse occasioni mi ero ripromessa di non prestare più attenzione alle sue parole, ma il costante interessamento della stampa mi porta ad alzare ancora una volta la voce per inveire contro questo personaggio della F.1. Non voglio assolutamente mettere in dubbio le sue capacità di guida ma il suo comportamento in pista e al di fuori ha raggiunto un livello di indecenza inaccettabile per chi, come me, ama così tanto questo sport. Come può un personaggio che deve tutto alla F.1 pretendere di fare il bello e brutto tempo: dichiarazioni sibilline, ambigue che intenzionalmente si prestano ad interpretazioni più o meno coerenti che il brasiliano utilizza a seconda della convenienza; prese di posizione che non competono alla sua persona e che contribuiscono a creare farse che la F.1 non è più in grado di sostenere; comportamento in pista del tutto irresponsabile con nessuna esitazione nel mettere a repentaglio anche la vita altrui, atteggiamento che verrebbe immediatamente punito se ad averlo non fosse Senna. Credo che a questo brasiliano sia già stato concesso anche troppo, è ora di finirlo e di «riumanizzarlo», a cominciare dagli ingaggi. Da vera ferrarista dichiaro che il suo arrivo nel team di Maranello mi costringerebbe a rivedere tutte le mie positive valutazioni sugli uomini che lo dirigono. Di Ayrton ce n'è uno, tutti gli altri son nessuno. Per fortuna!

Maria Cristina Martelli - Fontanelice (Bologna)

La nostra affezionata lettrice si tirerà addosso un mare di polemiche. E probabilmente altrettanti consensi: del resto, è il bello della democrazia. Quanto a noi, la posizione della nostra rivista in merito alle dichiarazioni di Senna verso la Ferrari è quella espressa nel «Domenica Notte» all'indomani del Gp Canada: non è il caso di aggiungere altro.



COCKPIT

STORIE DI IERI

Vorrei sottoporvi alcune domande circa il Gr.C: 1. Che fine ha fatto il campionato giapponese? 2. Mi pare che la presenza della Lancia a Le Mans non abbia riscosso molto successo. È vero? 3. Desidererei sapere gli equipaggi e le vetture secondi classificati alla 24 Ore degli anni '82, '83, '88, '89 e '90 e terzi classificati nell'81, '82, '83, '84, '85 e '89.

Giulio Gamberini - Casalecchio di Reno (Bologna)

Il campionato Sport Prototipi giapponese è stato, per alcuni anni, un autentico baluardo per le vetture della categoria. Mentre in Europa, infatti, l'interesse per le biposto a ruote coperte già languiva — anche a causa di scelte dissenate da parte dell'autorità sportiva — nel paese del Sol Levante la serie poteva contare sulla partecipazione delle grandi Case nazionali come Toyota e Nissan. Alla fine, però, anche le Sport giapponesi sono rimaste coinvolte nel declino generale della categoria; e ciò ha portato, quest'anno, alla cancellazione del campionato. Attualmente — a parte la recentissima 24 Ore di Le Mans — l'unica occasione per vedere in gara i prototipi resta la Imsa americana, che comunque già dal prossimo anno ha in programma sostanziali cambiamenti. Il grande sogno della

Lancia, l'edizione nella quale le vetture della Casa torinese apparvero in grado di puntare alla vittoria, è datato 1984. Quell'anno, le Lc2 di Nannini-Wolleck e di Barilla-Baldi-Heyer partivano in prima fila. Era stato proprio il toscano a segnare il miglior tempo sul giro in prova con 3'17"11. In gara, però, le Lc2 accusarono una serie di problemi e alla fine la Porsche ebbe la meglio andando a vincere con Ludwig e Pescarolo. L'unica soddisfazione per i lancisti fu il giro più veloce di Nannini in 3'28"9; alla fine la biposto torinese si piazzò settima a 34 giri dal vincitore. L'anno dopo, le Lancia lamentarono problemi di consumo, dopo la riduzione del 15 per cento della quantità di carburante. Ecco l'elenco completo dei piazzamenti che ha richiesto; nell'81 il terzo concorrente classificato fu la Rondeau di Migault-Spice; nell'82 arrivarono secondi Mass-Schuppan e terzi Haywood-Holbert-Barth (entrambi su Porsche 956); nell'84 terzo posto per Hobbs-Streff-van de Merwe e la loro 956; terzi nell'85 Bell-Stuck-Ickx (Porsche 962); piazza d'onore nell'88 per Stuck-Bell-Ludwig (Porsche 962); nell'89 secondi Baldi-Acheson-Brancaelli (Sauber Mercedes C9) davanti alla 962C di Stuck-Wolleck; e infine nel '90 secondo posto per Lammers-Wallace-Konrad a bordo della Jaguar Xjr12 aspirata.

Il mondo dei Prototipi: dal Giappone a Le Mans passando per l'avventura della Lancia

LE GARE

PISTA LE SIRENE

Cavaglià (Vc), 20 giugno 1993

Classe 60 Minikart: 1. Abrate (Kali-Comer) 8 giri in 8'50"81; 2. Pianta (Pcr-Comer) 9'00"84; 3. Galleano (Dap-Comer) 9'00"88; 4. Missaglia (Dap-Comer) 9'05"21; 5. Vedani (Tibikart-Comer) 9'08"28.

Classe 100 Junior: 1. Laudani (Kali-Parilla) 20 giri in 17'51"14; 2. Miotto (Haase-Parilla) 18'01"83; 3. Bobbi (Pcr-Pcr) 18'19"58; 4. Cornale (Tony-Parilla) 18'30"94; 5. Fotia (Tony-Comer) 18'50"51.

Classe 100 Nazionale: 1. Russo (Tecno-Atomik) 20 giri in 17'31"64; 2. Boulet (Mrc-Atomik) 17'38"94; 3. Fralgoni (Tony-Italsistem) 17'41"09; 4. Viganò (Tecno-Atomik) 17'41"58; 5. Costamagna (Mari-Italsistem) 17'47"16.

Classe 100 Internazionale: 1. Baldissoni (Pcr-Pcr) 20 giri in 17'28"20; 2. Scaramelli (Tony-Parilla) 17'29"28; 3. Cuccirelli (Mari-Rotax) 17'30"60; 4. Oris (Tony-Atomik) 17'49"34; 5. Bozzo (Tony-Italsistem) 17'52"38.

Classe 125 Europa: 1. Bianchi 20 giri in 17'48"75; 2. Distrotti 17'52"47; 3. Fotia 17'56"07; 4. Pescape 17'57"34; 5. Barcetto 17'57"91. Tutti su Italia Motori-Gilera.

Classe 125 Nazionale: 1. Bozzoni (Tony-Tm) 20 giri in 17'07"58; 2. Cavalieri (Tony-Pavesi) 17'08"74; 3. Furbatto (Tony-Tm) 17'19"29; 4. Tommasoni (Haase-Tm) 17'19"49; 5. Belluschi (Tibikart-Tm) 17'28"13.

Classe 125 Internazionale: 1. Suraci (Tony-Pavesi) 20 giri in 16'58"44; 2. Galdini (Kali-Tm) 17'10"40; 3. Tassisto (Mari-Pavesi) 17'11"37; 4. Staffieri (Dap-Pavesi) 17'12"77; 5. Burello (Tony-Tm) 17'16"77.

Classe 100 Amatori: 1. Alfieri (Pcr-Pcr) 20 giri in 18'24"58; 2. Puppo (Pcr-Parilla) 18'37"14; 3. Gallo (Dap-Parilla) 18'37"63; 4. Binello (Pcr-Parilla) 19'03"73; 5. Marelli (Tony-Pcr) a 1 giro.

CIRCUITO DI CASTELGUGLIELMO

Castelguglielmo (Ro), 20 giugno 1993

Classe 60 Minikart: 1. Balzan (Dap-Comer) 15 giri in 6'09"38; 2. Zumella (Kali-Comer) 6'11"25; 3. Stella (Kali-Comer) 6'21"18; 4. Broglio (Dap-Comer) 6'54"31.

Classe 100 Junior: 1. Zangirolami (Kali-lame) 20 giri in 7'12"31.

Classe 100 Nazionale: 1. Balzan (Kali-Italsistem) 20 giri in 6'25"18.

Classe 100 Internazionale: 1. Gregolin (Tony-Mrg) 20 giri in 6'31"45; 2. Brigo (Tony-Italsistem) 6'36"11; 3. Papaleo (Tony-Mrg) 6'42"28; 4. Montagnani (Birel-Pcr) 6'57"51.

Classe 125 Internazionale: 1. Rossi (Kali-Tm) 25 giri in 7'18"31; 2. Maistrello (Pcr-Tm) 7'45"51; 3. Tassarà (Kali-Tm) 8'02"12.

Classe 100 Amatori: 1. Crepaldi (Crg-Parilla) 20 giri in 6'48"30; 2. Rodella (Crg-Parilla) 6'53"14; 3. Maresi (Crg-Dab) 7'32"36; 4. Massimiliano Fede (Crg-Parilla) 7'40"11; 5. Giorgio Fede (Crg-Parilla) 7'51"34.

Classe 125 Amatori (aspirato): 1. Graziano Maron (Best-Tm) 25 giri in 8'01"43; 2. Renesto (Ciamba-Cagiva) 8'21"37; 3. Fontana (Kali-Tm) 8'35"41; 4. Franco Maron (Best-Tm) 8'45"10; 5. Palma (Kali-Tm) 8'58"43.

Classe 125 Amatori (valvola): 1. Thiene (Kali-Pavesi) 25 giri in 7'59"04; 2. Gambalunga (Kali-Tm) 8'02"32; 3. Benazzi (Mac Minarelli-Tm) 8'09"43; 4. Giannini (Kali-Power) 8'28"32.

NELLA F. S-A EUROPEA A MARIEMBOURG

Gianniberti re del Belgio

MARIEMBOURG - Nicola Gianniberti e il belga Guy De Nies hanno occupato i gradini più alti dei podi, rispettivamente nella Formula SuperA e nella Formula A, della terza prova del campionato europeo. Nella Formula SuperA, Gianniberti dominatore nelle manche trova nel francese Vassort, autore del miglior tempo con 58"477, un difficile rivale; un contatto durante la prima manche relega però il francese dopo questa fase al 20. posto della griglia di partenza, con la pole occupata da Gianniberti affiancato da Manetti. Via perfetto, ottimo controllo degli avversari quindi intelligente gestione della gara. Con queste poche parole si può sintetizzare la corsa di Gianniberti che mai ha mostrato di poter perdere la prima gara belga della Formula SuperA. L'agonismo non manca: per la seconda piazza la lotta è fra Fisichella, Antonelli e Manetti. Sotto la bandiera a scacchi, alle spalle del piacentino giungono nell'ordine Antonelli, Manetti, Fisichella e un rinato Balistreri. Velocissimo è Antonelli a prendere il comando della 2. gara, e lo mantiene nei primi tre giri tallonato da Gianniberti e Fisichella pressato a propria volta dal portoghese Barbosa. A metà corsa esce di scena Daniele Parrilla, in rimonta, coinvolto dal danese Munkholm in un'uscita di pista. Gianniberti passato al comando allunga distanziano Antonelli, Barbosa, Manetti, Balistreri e Fisichella. Sul traguardo, alle spalle di Gianniberti, Antonelli precede Manetti e un costante Bar-

bosa, alla sua seconda gara nel 1993. Nel week-end belga era in programma anche la prova riservata alla Formula A. È lo spagnolo Surrelles a spiccare il miglior tempo con 59"044, precedendo il francese Terrien di 117 millesimi e il belga De Nies di 135. Dopo le manche, la pole nella prima corsa è occupata da Terrien affiancato da De Nies. Velocissima è la partenza che vede il belga prendere il comando. Subito fuori Balocco, che per accedere alla finale era passato dai recuperi. Al terzo passaggio, alle spalle di De Nies, Terrien, Redon, De Pace all'esordio nel team Rambo, Enjolras e Fiorucci partito dall'ottavo posto in griglia per un problema in una manche. Se la gara non

mostra emozioni per la vittoria, queste vengono dalla lotta per la seconda posizione: l'outsider De Pace duella con il più esperto Fiorucci. All'arrivo De Nies precede Fiorucci, De Pace e più distanziato Terrien. Subito al via della seconda corsa esce di scena Fiorucci toccato dal connazionale Terrien. Il comando della gara viene preso perentoriamente da De Pace seguito da Casio, De Nies, Wolf e Enjolras. Per i primi 15 giri la gara vive le sue emozioni solo nella rincorsa del francese Terrien verso le posizioni di testa, poi si assiste al sorpasso di De Nies ai danni di De Pace che concluderà al secondo posto contendendo nel finale la pressione di Terrien.

Alessandro Collina

CAMPIONATO EUROPEO

Mariembourg (B), 20 Giugno 1993

3. prova

Formula SuperA

Classifica finale: 1. Gianniberti (I) (Haase-Rotax-Dunlop) punti 0; 2. Antonelli (I) (Pcr-Pcr-Dunlop) 4; 3. Manetti (I) (Crg-Rotax-Bridgestone) 6; 4. Fisichella (I) (Pcr-Pcr-Bridgestone) e Balistreri (I); 6. Barbosa (P) (Merlin-Atomik-Bridgestone) 11; 7. Bellicchi (I) (Tony-Italsistem-Bridgestone) 16; 8. Orsini (I) (Tony-Rotax-Bridgestone) 18; 9. Ryttrabris (B) (Birel-Parilla-Vega) 23; 10. Buslinger (Ch) (Birel-Sirio-Vega) 29.

Corsa 1: 1. Gianniberti (I) punti 0; 2. Antonelli (I) 2; 3. Manetti (I) 3; 4. Fisichella (I) 4; Balistreri (I) 5; 6. Game (Gb) 6; 7. Barbosa (P) 7; 8. Bellicchi (I) 8; 9. Munkholm (Dk) (Pcr-Pcr-Bridgestone) 9; 10. Daniele Parrilla (I) (Mari-Italsistem-Bridgestone) 10.

Corsa 2: 1. Gianniberti (I) punti 0; 2. Antonelli (I) 2; 3. Manetti (I) 3; 4. Barbosa (P) 4; 5. Orsini (I) 5; 6. Balistreri (I) 6; 7. Fisichella (I) 7; 8. Bellicchi (I) 8; 9. Ryttrabris (B) 9; 10. Serjala (Sf) (Kali-Atomik-Vega) 10.

La classifica di campionato: 1. Gianniberti punti 59; 2. Fisichella 57; 3. Antonelli e Manetti 53; 5. Beggio 38; 6. Bellicchi 33; 7. Orsini 25; 8. Trulli 24; 9. Serjala 23; 10. Daniele Parrilla 20.

Formula A

Classifica finale: 1. De Nies (B) (Tecno-Rotax-Vega) punti 0; 2. De Pace (I) (Birel-Italsistem-Dunlop) 5; 3. Terrien (F) (Sodikart-Rotax-Vega) 7; 4. Enjolras (F) (Tecno-Rotax-Bridgestone) 11; 5. Cesetti (I) (Birel-Parilla-Bridgestone) 14; 6. Maggio (I) (Tony-Rotax-Bridgestone) 16; 7. Surrelles (E) (Kali-Parilla-Vega) e Muhl (D) (Birel-Italsistem-Vega) 18; 9. Lunardi (F) (Mike1-Sirio-Dunlop) 24; 10. Virtanen (Sf) (Tony-Rotax-Vega) 26.

Corsa 1: 1. De Nies (B) punti 0; 2. Fiorucci (F) (Merlin-Atomik-Vega) 2; 3. De Pace (I) 3; 4. Terrien (F) 4; 5. Casio (I) (Biesse-Fox-Vega) 5; 6. Wolf (D) (Mike1-Sirio-Vega) 6; 7. Enjolras (F) 7; 8. Cesetti (I) 8; 9. Maggio (I) 9; 10. Muhl (D) 10.

Corsa 2: 1. De Nies (B) punti 0; 2. De Pace (I) 2; 3. Terrien (F) 3; 4. Enjolras (F) 4; 5. Surrelles (E) 5; 6. Cesetti (I) 6; 7. Maggio (I) 7; 8. Muhl (D) (Birel-Italsistem-Vega) 8; 9. Lunardi (F) 9; 10. Virtanen (Sf) 10.

La classifica campionato: 1. De Nies (B) punti 69; 2. Terrien (F) 50; 3. Fiorucci (F) 39; 4. De Pace (I) 30; 5. Maggio (I) 26; 6. Davies (Gb) (Pcr-Pcr-Vega) 24; 7. Casio (I) 23; 8. Moro (I) (Kali-Rotax-Vega) 21; 9. Enjolras (F) e Van Der Ende (Nl) 20.



De Pace, a lato, sempre sul podio nella F.A vinta da De Nies, in alto



NON HA CORSO ALL'EUROPEO

Targett infortunato



Era presente solo come spettatore alla gara Belga John Targett, vistosamente bendato all'occhio sinistro (nella foto a lato) perché nell'impossibilità di correre. Il pilota australiano aveva subito l'infortunio in officina e quindi per non affrontare inutili rischi ha preferito rinunciare alla gara belga come protagonista. Targett lo scorso anno sul tracciato di Mariembourg aveva vinto la prova continentale della Formula K.

NEI GIORNI 5,7 E 9 LUGLIO

Corso a Forlì per ufficiali

Nelle giornate del 5, 7 e 9 luglio prossime si svolgerà a Forlì un corso per ufficiali di gara Fik-Csai. L'iniziativa è stata varata dall'associazione ufficiale di gara di Forlì. Chi fosse interessato, o desiderasse ricevere maggiori informazioni, può prendere contatto con Franco Gioiello presso l'ufficio sportivo dell'Automobile club di Forlì al numero telefonico 0543/32313/4.

SPOSTATA L'APERTURA

Un rinvio alla pista Tibi

CALENDARIO

3 luglio

— Pista S. Pancrazio
Fraore (Pr)
60, 100, 125 Amatori

4 luglio

— Pista S. Pancrazio
Fraore (Pr)
60, 100, 125, Amatori

— Pista Verde
Caselle di Altivole (Tv)
60, 100, 125, Amatori

— Pista Sport Club
Fasano (Br)
60, 100, 125, Amatori

— Circuito di Telesse terme
Telesse terme (Bn)
60, 100, 125, Amatori

— Pista dell'Adriatico
Montesilvano (Pe)
60, 100, 125, Amatori

— Pista Paradiso
S. Maria del Molise (Cb)
60, 125, Amatori

Il maltempo ha giocato un brutto scherzo alla pista Tibi-kart. L'impianto di Gordona, in provincia di Sondrio, ancora in fase di ultimazione avrebbe infatti dovuto essere aperto il prossimo 3 luglio, ma le avversità atmosferiche non hanno permesso il completamento dei lavori. La nuova pista della val Chiavenna sarà così agibile dal 10 luglio.

MIKUNI

CARBURATORI 2 TEMPI
TMX 38 POWER JET - NOVITÀ!!!
TMX 38 - 35 - 30 - TM* 38
POMPE BENZINA 2 - 3 USCITE
RICAMBI - TARATURE
KIT POWER JET

DISTRIBUTORE PER L'ITALIA
SPEED CENTER BMC Srl
VIA LAMBERTI 154/C MEDICINA
TEL. 051-851203-857316
FAX 852659

A TUTTO GAS

Al primo anno di presenza ufficiale, la piccola Casa fondata da **Jorn Haase** va a gonfie vele nella F. SuperA. L'ex campione del mondo spiega come sono state fatte tutte le scelte

■ **ALESSANDRO COLLINA**

Tra la comitiva italiana a Mariembourg, c'è un costruttore rientrato visibilmente soddisfatto: **Jorn Haase** che dopo la prova belga, vinta con Gianniberti, commenta anche gli aspetti del ruolo di costruttore che ormai veste da tre anni, abbandonato quello di pilota che lo ha visto laurearsi campione del Mondo F.K nel 1984. Perché solo dopo tre anni dall'omologazione dei suoi telai ha deciso di affrontare l'avventura di una squadra ufficiale?

«L'impegno economico di una squadra ufficiale è molto gravoso, l'anno scorso ho aiutato Luglio e alcuni altri piloti sporadicamente durante la stagione. Quest'anno ho pensato che fosse giusto presentarsi in pista ufficialmente».

— **Nella scelta del pilota ha rischiato molto prendendo Gianniberti campione del mondo in carica della F.A. ...**

«Non l'ho valutato come un rischio, lo ritenevo un pilota valido, che comunque doveva imparare ancora passando dalla F.A alla F.S.-A e quindi era motivato. Io cercavo un buon collaudatore in vista della nuova omologazione, lui era libero da altri impegni e siamo riusciti a trovare un accordo».

— **Nel preparare la squadra come è avvenuta la scelta del preparatore.**

«Io ho sempre ritenuto Mauro Villa un tecnico capace, e in alcune occasioni avevo anche corso con i suoi motori, inoltre è ancora giovane, ha molta voglia di fare e per una squadra corse appena nata, come la mia, è la base fondamentale per crescere. Inoltre l'esperienza che ha accumulato in tanti anni di gare lo hanno portato a preparare motori oltre che veloci anche molto affidabili: quest'anno non abbiamo mai rotto un motore in gara».

— **Pensavate di fare tutte**

queste scelte vincenti?

«Quando a gennaio ci siamo seduti attorno a un tavolo e abbiamo stabilito i ruoli, non speravamo in questi risultati, volevamo solo, ben figurare in Giappone e al mondiale. Ora sembriamo dei profeti. Diciamo che tutto è andato bene e che tutta la squadra ha lavorato nella stessa direzione. Sicuramente quello che più mi soddisfa è che il nuovo telaio, completamente differente dal precedente, portato in gara per la prima volta a Jesolo va molto bene e la conferma è che Game, che ha potuto utilizzarlo solo qui in Belgio, era in lotta con i migliori fino a quando è rimasto in gara».

— **Pensa di ingaggiare un pilota ufficiale per il mondiale di F.A?**

«Sì, mi sto guardando attorno per trovare un pilota da iscrive-

re in F.A al mondiale. So bene che un pilota preso adesso dovrà fare molte prove in pista prima di settembre, ma è un impegno che penso ci serva».

— **Come vede questa nuova generazione di piloti che corrono in kart e contemporaneamente con le auto?**

«Per me come costruttore non è un bene: i piloti oggi vedono il kart come un trampolino verso l'automobilismo. Per me un pilota è un investimento molto consistente: lo prendi verso i 16 anni e quando comincia a essere bravino passa alle auto. Anche se resta legato al kart non effettua più collaudi arriva in pista con il casco, solo per correre, può fare il risultato ma non fa crescere il prodotto».

— **I suoi telai sono molto diffusi all'estero ma quasi sconosciuti in Italia, è frutto di una scelta precisa?**

«È stata una nostra decisione. Tutti i costruttori sono in Italia. Per una Casa giovane il mercato estero è accessibile tramite le strutture degli importatori, mentre, quello italiano deve essere sostenuto costantemente dalla Casa. Noi siamo nati solo tre anni fa, quindi non potevamo pensare a investimenti in Italia. Abbiamo preferito rivolgerci ai mercati esteri, però non è da escludere che in un futuro non lontano guarderemo attentamente anche al mercato nazionale, sempre nell'ottica industriale di crearci una rete di vendita seria, noi crediamo nel nostro prodotto e non vogliamo svenderlo».

«A gennaio, non speravamo in simili risultati, volevamo solo ben figurare»

Nicola Gianniberti ha portato la Haase al successo in entrambe le gare europee di Mariembourg, e ora è in testa al campionato



CLASSIFICHE

È Sharp il leader Trans-Am

MOSPORT PARK - Ancora una vittoria per il campione '91 Scott Sharp, con la Chevrolet Camaro, sempre più saldamente in testa alla classifica generale davanti al campione '92, Jack Baldwin, anche lui su Chevrolet Camaro, autore a Mosport di una bellissima lotta per il 2. posto con i fratelli Archer sulle Dodge Daytona ufficiali. Il leader di inizio stagione, Ron Fellows, si è invece ritirato per noie al motore.

TRANS-AM

Mosport Park (CDN), 20 giugno
4. prova del campionato

La classifica: 1. Sharp (Chevrolet Camaro), 40 giri in 59'18"900, media 161,61 kmh; 2. T. Archer (Dodge Daytona) a 6"574; 3. Baldwin (Chevrolet Camaro); 4. B. Archer (Dodge Daytona); 5. Wright (Dodge Daytona) a 1 giro; 6. Pickett (Chevrolet Camaro) a 2 giri; 7. Robinson (Chevrolet Camaro) a 2 giri; 8. Purner (Chevrolet Camaro) a 3 giri; 9. Ruhlman (Chevrolet Camaro) a 3 giri; 10. Smith (Chevrolet Camaro) a 3 giri.

□ **Giro più veloce:** Sharp (Chevrolet Camaro), 1'22"192, 173,41
La classifica del campionato: 1. Sharp punti 112; 2. Baldwin 91; 3. Fellows 89; 4. B. Archer 83; 5. Pickett 73; 6. Smith 60.

RALLY

Mount Gambier (AUS), 20 giugno
12. prova del campionato australiano

La classifica: 1. Alexander-Stewart (Mitsubishi Galant Vr4) in 1'24"29; 2. Lovell-Ortepp (Mazda 323 Gtx) in 1'26"48; 3. McDonough-Lawson (Mitsubishi Galant Vr4) in 1'28"25; 4. Evans-Beeckman (Nissan Pulsar Gti-R) in 1'30"08; 5. Rodgers-Haddon (Subaru Rx Turbo) in 1'33"17; 6. Winwood-Browne (Ford Falcon Eb Xr8) in 1'34"16; 7. Gehan-Rudham (Ford Laser Tx3).

F. TOYOTA ATLANTIC

Mosport Park (CDN), 20 giugno
6. prova del campionato

La classifica: 1. Bourbonnais (Ralt Rt40), 30 giri in 41'17"167, media 172,52 kmh; 2. Villeneuve (Ralt Rt40) a 11"33; 3. Empringham (Ralt Rt40); 4. Carpentier (Reynard 93H) a 1 giro; 5. Hart (Ralt Rt40) a 1 giro; 6. Seibert (Swift Db-4) a 1 giro; 7. Galles (Ralt Rt40) a 1 giro; 8. Trueman (Ralt Rt40) a 1 giro; 9. Dismore (Swift Db-4) a 1 giro; 10. Barker (Ralt Rt40) a 2 giri.

□ **Giro più veloce:** Empringham (Ralt Rt40), 1'18"66, 182,66 kmh.
La classifica del campionato: 1. Empringham punti 81; 2. Bourbonnais e Villeneuve 74; 4. Trueman e O'Hara 53; 6. Seibert 48.

ha collaborato:
Carlo Irlitti



Ancora una vittoria per Hauser (a lato) nella 1. delle due gare a Spa. Lo svizzero continua ad avanzare nell'europeo di F.Opel

F. OPEL EUROSERIES □ PENALIZZATO A SPA...

Crinelli fa discutere

SPA — Senza togliere nulla alla 19enne rivelazione Jan Magnussen, che continua a rafforzare gara dopo gara, a piccoli passi ma regolari, la sua leadership in campionato, il 5. appuntamento (con due gare in programma) della F. Opel Euroseries ha ulteriormente messo in evidenza le potenzialità future anche di altre due giovani promesse: Johnny Hauser e Patrick Crinelli. Lo svizzero, in fase di crescita, si è aggiudicato la gara vincendo un bel duello con il belga Radermecker. Il romano avrebbe vinto la 2a se non fosse stato penalizzato di 30" per un involontario taglio di chicane in seguito a una frenata troppo lunga; penalizzazione decisa solo dopo 4 ore dal termine della gara e dai relativi festeggiamenti su reclamo di Radermecker, il pilota di casa, che in pista aveva perso ancora il duello per il 1. posto con l'alfiere della Draco Racing (la quale contro la penalizzazione è subito ricorsa in appello). Nella gara, dopo un avvio molto veloce di Radermecker,

seguito da Hauser, Kanaan, Couceiro, Crinelli, Giau e Magnussen, lo svizzero ha portato subito il suo attacco vincente al belga, più tardi ritiratosi per problemi elettrici, mentre Crinelli dopo aver guadagnato la seconda posizione ha dovuto nuovamente cedere a Couceiro per noie alla centralina. Magnussen si è invece eliminato in un contatto iniziale con Giau, mentre cercava di attaccarlo. Al 4. e 5. posto si sono quindi piazzati con una buona gara Martini e Spoladore, della Practice Racing. Nella 2a gara si è subito portato al comando ancora il poleman Radermecker. Crinelli, saltato dal 5. al 2. posto con il taglio di chicane nella bagarre del 1. giro, si è quindi subito impossessato del comando mentre Magnussen, seguito da un ottimo Kanaan, si è portato in 3a posizione superando Couceiro, Giau e Spoladore autori di un bel duello. Poi, dopo 4 ore dal termine della gara, la doccia fredda per Crinelli.

John Elwin

F. OPEL EUROSERIES

Spa (B), 19-20 giugno

8. e 9. prova del campionato

La classifica

1a gara: 1. Hauser, 9 giri in 22'29"67, media 167,417 kmh; 2. Giau a 6"48; 3. Crinelli a 7"47; 4. Martini a 8"30; 5. Spoladore a 11"92; 6. Couceiro a 31"01; 7. Kanaan a 32"27; 8. Shaw a 48"68; 9. Siffert a 1'20"96; 10. Pilve a 2'36"52.

□ **Giro più veloce:** Hauser, 2'28"31, media 169,283 kmh.

2a gara: 1. Radermecker, 9 giri in 22'28"91, media 167,511 kmh; 2. Magnussen a 0"66; 3. Kanaan a 3"02; 4. Spoladore a 3"90; 5. Giau a 5"41; 6. Couceiro a 9"94; 7. Martini a 13"79; 8. Hauser a 13"99; 9. Eyckmans a 15"08; 10. Crinelli a 29"45.

□ **Giro più veloce:** Magnussen, 2'28"63, media 168,919 kmh.

La classifica del campionato: 1. Magnussen punti 97; 2. Crinelli 84; 3. Radermecker 80; 4. Hauser 69; 5. Morelli 60; 6. Spoladore 51; 7. Martini 47.

FORMULA 2 □ ASSENTE ADAMS

Spunta Spiga dietro Van Hool

OULTON PARK — C'è voluta l'assenza forzata di Adams, fermato da problemi di sponsorizzazione, per consentire a uno dei suoi avversari, per l'occasione Van Hool, di catturare una vittoria, la prima sfuggita appunto ad Adams che sino ad ora si era infatti aggiudicato tutti i quattro precedenti appuntamenti. Van Hool, con una Reynard 92D è riuscito ad ottenere il successo nonostante sia stato penalizzato con uno «stop and go» per partenza anticipata. Al 2. posto si è quindi piazzato Marco Spiga che, sebbene disponesse solo di una Reynard 91D, dopo aver lottato a lungo con Van Hool avrebbe potuto puntare anche alla vittoria se a 7 giri dal termine non fosse incappato in una sbandata per problemi di gomme. Di Palma, partito dalla pole e portatosi subito al comando della corsa, ha concluso la sua corsa già al 1. giro per un'uscita di pista.

Alex Hill

A sorpresa Ricky Rudd

MICHIGAN — Nella sessione di prove, nonostante un incidente che aveva costretto i meccanici a ricostruirgli la vettura, Mark Martin aveva dimostrato di avere la Ford Thunderbird più competitiva e di essere il favorito per la vittoria ma questa è invece andata a sorpresa a Rudd, con la Chevrolet Lumina, che ha colto così il suo primo successo di stagione e ha anche portato a 7 il numero dei diversi vincitori che sino ad ora si sono alternati sul gradino più alto del podio. A soli 9 giri dal termine, quando si trovava al comando della corsa, Martin è stato infatti costretto ad un'ulteriore imprevista sosta ai box per il rifornimento che lo ha fatto scivolare in sesta posizione e ha permesso a Rudd di tagliare per primo il traguardo davanti alla giovane rivelazione Jeff Gordon, al suo debutto quest'anno nella serie e già messi più volte in luce nelle precedenti gare. Dopo essere scattato al comando nella prime fasi della gara, per problemi meccanici il pluricampione Earnhardt è invece scivolato al 14. posto ma resta comunque ampiamente al comando della classifica generale; mentre Wallace ha colto solo un 5. posto; ancora troppo poco per riaggianciare il leader.

Jeremy Shaw

STOCK CAR

Michigan (USA), 20 giugno

14. prova della Winston Cup

La classifica: 1. Rudd (Chevrolet Lumina), 200 giri in 2.41'38"00, media 238,96 kmh; 2. Cordon (Chevrolet Lumina) a 1"1; 3. Irvan (Chevrolet Lumina); 4. Jarrett (Chevrolet Lumina); 5. Wallace

(Pontic Grand Prix); 6. Martin (Ford Thunderbird); 7. Shepherd (Ford Thunderbird); 8. Marlin (Ford Thunderbird); 9. Elliott (Ford Thunderbird); 10. Gant (Chevrolet Lumina).

La classifica del campionato: 1. Earnhardt punti 2157; 2. Jarrett 1944; 3. Wallace 1888; 4. Petty 1877; 5. Shepherd 1870; 6. Allison 1864.

COCKPIT



PEUGEOT 905 SPYDER

Il preludio di Eric Helary

LE MANS — Grande week end di Helary a Le Mans. Negli annali della storia verrà ricordato come il vincitore della classica 24 Ore, insieme a Geoff Brabham e Bouchut, sulla Peugeot 905 Gr. C. Il suo momento magico era però cominciato già alla vigilia. Sua è stata infatti la vittoria anche nella gara di contorno del Campionato Francese Peugeot 905 Spider, categoria per 'barchette' con motore monomarca della Casa francese e telai liberi. Helary si è imposto con un vantaggio di 11"67 su Trevisol, mentre 8. è giunto anche l'italiano Debenedetti, autore di una bella gara.

PEUGEOT 905 SPIDER

Le Mans (F), 20 giugno

5. prova del campionato

La classifica: 1. Helary, 6 giri in 25'07"52, media 194,863 kmh; 2. Trevisol a 11"67; 3. Gonin a 13"74; 4. Ortelli a 24"25; 5. Cayrolle a 25"05; 6. Frequelein a 25"52; 7. Muller a 43"57; 8. Debenedetti a 48"89; 9. Roy a 1'58"56; 10. Delon a 3'41"22.

□ **Giro più veloce:** Ortelli, 4'07"54, media 197,786 kmh.



PHOTO 4

F.3 SUDAMERICANA

Che sorpresa i giovanissimi
La rivelazione è Neves
che con Marques e Matsubara
sta insidiando i veterani

LITO CAVALCANTI

GOIANA — Vive da sempre nella grande sfida, di interesse prevalentemente «locale», fra i piloti argentini e brasiliani ma quest'anno ha qualcosa in più il Campionato sudamericano di F.3, un qualcosa che lo rende maggiormente vivace e meritevole di attenzione anche agli sguardi europei. Dopo tre anni di digiuno gli argentini hanno ripreso il comando delle operazioni, complice anche la migrazione all'estero dei brasiliani Gueiros, il campione in carica approdato prima nella F.3 italiana e poi in quella inglese, Constantino Junior, impegnato nella F.3000 europea, e Giaffone, il campione '91 intenzionato a entrare nel Campionato di Formula Indy Light.

Ma non è questo il punto. Il motivo trainante è una inattesa e avvincente sfida fra gli esperti e «attentati» protagonisti delle più recenti stagioni, come il 33enne argentino Fernando Croceri, leader attuale con 19 punti, il 29enne Gabriele Furlan e il veterano Cezar Pegoraro, e le giovanissime e agguerrite leve brasiliane, tutte debuttanti e già distinte in precedenti formule promozionali, come Tarso Marques, Helio Castro Neves, Norio Matsubara e Ruben Fontes. Con i suoi soli 17 anni Marques, «ragazzo prodigio» seguito con particolare attenzione dalla Chevrolet-Opel, dopo una bellissima vittoria conquistata con grande grinta nella 3a prova, a Interlagos, è ora già 2. in campionato, con un solo punto di distacco da Croceri. Il 18enne Neves, rivelazione '92 della Formula Chevrolet (versione sudamericana della nostra Formula Opel), è considerato il

pilota più preparato e la miglior promessa dopo Rubens Barrichello e segue Marques in classifica generale con soli 2 punti di differenza. Dopo le prime due gare era già salito in testa al Campionato; ma poi è scivolato di due posizioni dopo aver perso a Interlagos il grintoso duello per la vittoria proprio con il baby Marques e aver accusato problemi alla frizione in questo 4. appuntamento sul circuito di Goiana. Ha un solo «piccolo» problema: un budget di stagione piuttosto limitato. Il 22enne Matsubara, con alle spalle il titolo '92 di Formula Ford e attualmente 4. in campionato, è esploso proprio in quest'ultima gara, aggiudicandosi la gara dopo averla condotta sin dal via, stabilendo anche il nuovo primato sul giro in 1'26"173. Infine il 20enne Fontes. In classifica generale è piuttosto indietro, ma sul circuito di Goiana ha attaccato lo stesso Matsubara e avrebbe potuto lottare con lui per la vittoria se una foratura non lo avesse relegato in 3a posizione.

FORMULA 3

Goiana (BR), 20 giugno

4. prova del campionato Sudam

La classifica: 1. Matsubara (Ralt Rt34-Mugen), 29 giri in 42'18"020, media 157,835 kmh; 2. Croceri (Ralt Rt33-Mugen) in 42'25"978; 3. Fontes (Ralt Rt34-Mugen) in 42'29"160; 4. Marques (Ralt Rt34-Mugen) in 42'36"127; 5. Malta (Ralt Rt34-Mugen) in 42'37"011; 6. Muffato (Ralt Rt34-Mugen) in 42'38"839.

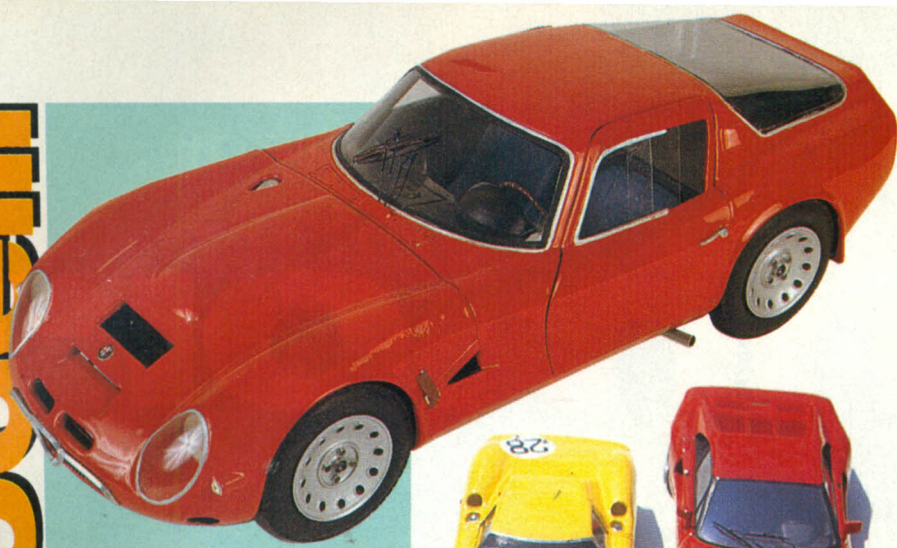
□ **Giro più veloce:** Matsubara (Ralt Rt34-Mugen), 1'26"173, media 160,213 kmh.

La classifica del campionato: 1. Croceri punti 19; 2. Marques 18; 3. Neves 16; 4. Matsubara 12; 5. Furlan 11; 6. Pegoraro 6.

MF2



Neves davanti a Croceri e Marques



DALLA MG MODEL

Un'Alfa davvero super

Dieci e... lode a Marcello Giorgetti. Il decimo modello della serie in scala 1/14 dell'artigianato fiorentino merita davvero molti elogi, sia per la qualità che per l'interesse del soggetto scelto. Si tratta dell'Alfa Romeo Tz2, un pezzo di storia dell'automobilismo da corsa. La vettura è realizzata in resina, con molti particolari in fotoincisione, vari elementi in metallo bianco, pneumatici in gomma. Perfetta nelle linee, la Tz2 di Giorgetti è caratterizzata dall'aver il cofano e le portiere apribili. In questo modo è possibile ammirare la riproduzione del motore, delle sospensioni anteriori, dell'abitacolo, tutti elementi dettagliatissimi e accuratamente realizzati. Il modello, che avrà un prezzo indicativo di 1.600.000 lire e sarà venduto solo già montato e dotato di apposito cofanetto, sarà disponibile in tre differenti colori: rosso Alfa, arancione, grigio metallizzato. Di questa Alfa Romeo Tz2 Giorgetti intende produrre una piccola serie, non oltre i 400 pezzi, numerati e firmati.

Mg Model: Via dei Pratonì 3, 50018 Borgo ai Fossi, Scandicci (Firenze). Telefono 055-7310995.



Bbr: è proprio Ferrari... mania!

L'attivissima Bbr, prossima a immettere sul mercato una nutrita serie di kit in scala 1/43 relativi alle F. 1 della stagione in corso, ha pronte due Ferrari molto interessanti. Quella a sinistra nella foto sopra è la 250 LeMans che ha gareggiato a... Le Mans nel 1966. Particolare la colorazione, con base gialla. Quella a destra è una 288 Gto dell'84, una supercar attesissima da tutti gli appassionati e ottimamente riprodotta dagli uomini della Bbr. Entrambi i modelli, inseriti nella serie Bbr Promotion, sono disponibili solo già montati, al prezzo di 270.000 lire l'uno.

Bbr: Quattroruotone, Via Volta 18, 21047 Saronno (Varese). Telefono 02-96700360.

Best ha pronte altre due Porsche

La Best ha recentemente immesso sul mercato altre due versioni del modello che riproduce la Porsche 908/2, velocissima spider schierata dalla Casa di Stoccarda nelle corse di durata di fine anni '70. Dopo le vetture ufficiali della stagione 1969 arrivano ora due versioni che hanno corso nel '70 a Zeltweg (vettura numero 36 nella foto sotto) con Masten Gregory e nel '72 a Watkins Glen (vettura numero 68 nella foto) con Dean e Brown. Il modello è molto ben realizzato e queste due versioni piaceranno sicuramente ai «porschisti». Costano 25.500 lire l'una.

Best: Via Toscana 85, 61100 Pesaro. Telefono 0721-452413.



I PRIMI

GRANDI EMOZIONI



OGNI MESE CINQUEMILA REGALI SICURI A CHI ARRIVA PRIMA.

CINQUEMILA

Per partecipare basta inviare la parte superiore di due tappi del tuo Martini preferito a: Grandi Emozioni Martini - Casella Postale C/137 - 20192 CUSAGO (MI). Un Orologio Martini Rally in regalo ai primi



NON HANNO

5000 partecipanti di ogni mese, da luglio al 31 dicembre 1993. O, a scelta, un esclusivo **Set da Cocktail**. E in più ogni



mese, tra tutte le buste pervenute, verrà estratta

BISOGNO

un'Alfa 155 Twin Spark 2000. Cerca il regolamento sulle confezioni. E ricorda: Grandi Emozioni Martini premia i più veloci.



DI FORTUNA.

UN PIACERE IN PIU' AL PIACERE DI MARTINI.



SPECIALE

I 30 ANNI DELLA PORSCHE 911

L'immortale

Da tre decenni è il simbolo della Casa di Stoccarda e un mito delle corse in pista e su strada. Ecco l'affascinante storia di questo straordinario modello che sembra aver sconfitto il tempo

MAURIZIO RAVAGLIA

Quattro anni fa l'istituto Lander Associates di New York diffuse l'esito di un'interessante indagine effettuata per individuare il livello di notorietà dei principali marchi mondiali, di qualsiasi settore merceologico. Al primo posto della lista risultò la Coca Cola seguita dai colossi dell'informatica IBM e dell'elettronica Sony. Ma quarta nelle preferenze, e prima tra i prodotti automobilistici, la ricerca della attenta società americana segnalò la Porsche. Lo studio indicò nel «glamour» della già leggendaria 911 il risultato ottenuto dalla Casa tedesca nel sondaggio. Dunque, lo smalzato pubblico degli anni 80 continuava a identificare l'immagine stessa della Porsche con la 911, una formidabile idea nata un quarto di secolo prima. Già destinata a diventare un oggetto immortale quando fu presentata al Salone di Francoforte del 1963, con ancora la sigla 901, e attraverso varie versioni e migliaia di affermazioni sulle strade e sulle piste di

A 30 anni esatti dalla sua apparizione, continua l'avventura della Porsche 911 nelle corse. Ecco la più recente evoluzione sportiva di questo straordinario modello, la Turbo S GT schierata alla 24 Ore di Le Mans '93 con l'equipaggio Stuck, Haywood e Rohrl. La vettura utilizza il classico motore 6 cilindri «boxer» in versione 3.1 litri, doppio turbo; la potenza è di 480 cavalli



ale



tutto il mondo, la 911 taglia oggi lo storico traguardo del terzo decennio di vita. A 30 anni di distanza, la «novecentoundici» continua quindi a essere la più Porsche tra le Porsche; «la più autentica replica di se stessa» come ha riassunto, con una felice definizione, un'autorevole rivista americana. Le vicende di questo straordinario modello, la cui sigla fu rapidamente trasformata da 901 in 911 perché tutti i numeri di tre cifre con lo zero in mezzo erano già stati registrati dalla Peugeot, sono anche e soprattutto una affascinante avventura sportiva; nella storia delle grandi competizioni, l'«invenzione» degli eredi del professore Ferdinand Porsche occupa un posto da protagonista. Carrera Rs e Rsr Turbo, 935 «Baby» e «Moby Dick», 959 e 961 rappresentano le versioni certamente più seducenti e dal palmarés più importante della formidabile stirpe delle 911 da corsa. Il successo sia in campo commerciale, con oltre 350 mila esemplari prodotti fino a oggi, sia nell'attività sportiva, è dovuto a una circostanza probabilmente irripetibile. Il progetto iniziale, sviluppato sulla base della 356 realizzata da Ferdinand Porsche nel '48 in Austria, prevedeva un modello a 4 posti: lo studio della carrozzeria era stato eseguito da Komenda. Tuttavia le soluzioni proposte dal tecnico non soddisfarono «Butzi» Porsche, nipote di Ferdinand, il quale ottenne dal padre Ferry l'autorizzazione per creare un centro stile e per proseguire, da solo, lo studio di un prototipo, siglato T7, completamente nuovo. Nella progettazione della 911 «Butzi» poté quindi riversare tutte le sue geniali intuizioni. Successivamente fu presa la decisione di produrre una coupé «due più due». Ma fu la felice concezione generale del progetto e la straordinaria versatilità del motore 6 cilindri «boxer» che hanno permesso alla 911 una evoluzione ancora oggi in corso. Paradossalmente, essa non era stata pensata per le competizioni; nelle intenzioni della Porsche la 911 doveva essere solamente un'eccellente vettura sportiva stradale. Per le corse la Casa di Stoccarda aveva allestito modelli specifici, quale la coupé biposto 904 per la categoria Sport. Tuttavia, già qualche mese dopo l'inizio della sua produzione la 911 cominciò la sua formidabile avventura agonistica. Nel gennaio del '65 due uomini della Porsche, Herbert Linge e l'ingegnere Peter Falk, che diventerà poi il responsabile del reparto corse, parteciparono al rally di Montecarlo con una 911S conquistando la vittoria nella propria classe e un significativo quinto posto assoluto. Due anni più tardi un'altra «novecentoundici», equipaggiata però con il nuovo cambio Sportmatic — un sistema di trasmissione semiautomatica a 4 rapporti con convertitore di coppia a liquido e frizione a comando elettromeccanico — ottenne l'importante affermazione nella massacrante 84 Ore del Nürburgring, con l'equipaggio composto dall'eclettico britannico Vic Elford, indubbiamente uno tra i più rappresentativi piloti Porsche di ieri e di oggi, e dai tedeschi Hans Hermann e Jochen Neerpasch. Ma ancora più sensazio-

Arriva la Rsr

Omologata nel '73 nella categoria Gran Turismo (Gruppo 4) la 911 Carrera Rsr è stata il modello con cui la Porsche è tornata alle competizioni in veste ufficiale, dopo lo stop del '72 deciso in segno di protesta contro la Csi che aveva vietato le biposto 5 litri nelle gare del mondiale Sport. Equipaggiata inizialmente col motore 6 cilindri da 2.8 litri (300 cv), la vettura ha poi subito nel corso della stagione '73 un sensibile aumento della cilindrata, elevata a 3 litri, che ha permesso un incremento di potenza di una decina di cavalli. La 911 Carrera Rsr è stata tra i mezzi più versatili per piloti e scuderie private nella storia delle corse



KRAILING

GIA' OLTRE QUOTA 350 MILA ESEMPLARI

Presentata nell'autunno del 1963 al Salone dell'automobile di Francoforte ancora con la sigla 901, la 911 entrò in produzione nello stesso periodo dell'anno successivo; del primo modello furono comunque rea-

lizzati 13 esemplari. Costruita fino a oggi in oltre 350 mila unità spartite in decine di versioni, la 911 ha conosciuto il primo grande progetto di rinnovamento all'inizio del '70, quando la cilindrata originaria del

leggendario 6 cilindri «boxer» (a cilindri contrapposti) fu portata da 2 a 2.2 litri. Tre anni dopo fu superato il tetto dei 200 cavalli mentre nel '74 apparve la prima versione turbo, allora conosciuta anche come 930.

ANNO	MODELLO	ESEMPLARI PRODOTTI
1963	901	13
1964-67	911 2.0	10.723
1965-1969	912	32.867
1967-1969	911S 2.0	5.056
1968-1969	911T 2.0	6.318
1968	911L 2.0	11.610
1969	911E 2.0	2.826
1970-71	911T 2.2	15.082
1970-71	911E 2.2	4.927
1970-71	911S 2.2	4.691
1972-1973	911T 2.4	16.933
1972-1973	911E 2.4	4.406
1972-1973	911S 2.4	5.094
1973	911 Carrera Rs 2.7	1.590
1974	911 Carrera Rs 3.0	109
1974-1977	911 2.7	17.260
1974-1977	911S 2.7	17.124

ANNO	MODELLO	ESEMPLARI PRODOTTI
1974-1975	911 Carrera 2.7	3.353
1974-1975	911 Turbo 3.0	3.227
1975	911 E	2.092
1976-1977	911 Carrera 3.0	3.691
1978-1989	911 Turbo 3.3	17.425
1978-1980	911 Sc	57.972
1984-1989	911 Carrera	49.626
1984	911 Sc-Rs	20
1987-1988	959	283
1989-1992	911 Carrera 4	19.085
1990-1992	911 Carrera 2	32.141
1991-1992	911 Turbo	3.808
1991	911 Carrera Rs	2.398
1992	911 Turbo S	80
1993 (gennaio)	911 Turbo 3.6	75

□ Totale esemplari prodotti: 351.908



Nei rally la storia inizia dal Montecarlo

La prima partecipazione di una 911 a una competizione avvenne al rally di Montecarlo del '65; la vettura affidata a Linge e all'ingegnere Falk, due uomini della Porsche, si classificò al quinto posto assoluto e primo della propria classe. Nell'edizione del '70, col successo della 911 S 2.3 dello svedese Waldegaard (sopra, nella foto) la Casa tedesca realizzò un formidabile tris al «Monte» essendosi già aggiudicata la corsa del Principato nei due anni precedenti, sempre con una 911 S ma con motore 2 litri. L'aumento di cilindrata a 2247 cc consentì di incrementare la potenza a 240 cavalli



Per i privati la Carrera

Nel 1972, con la Carrera Rs (Rennsport, letteralmente competizione) la Porsche diede il via a una fortunatissima generazione di 911 destinate soprattutto ai piloti privati. Realizzata inizialmente con motore 2.7 litri da 210 cavalli, la Carrera Rs adottò nel '74 un propulsore 3 litri da 230 cv; in questa versione, certamente la più conosciuta, fu prodotta in piccola serie e venduta al prezzo di 65 mila marchi di allora. La 911 Carrera Rs 3.0 ha ottenuto, nella sua lunga carriera, una formidabile sequenza di successi, sia in pista sia nei rally. Il nome Carrera fu poi riutilizzato dalla Porsche un decennio dopo

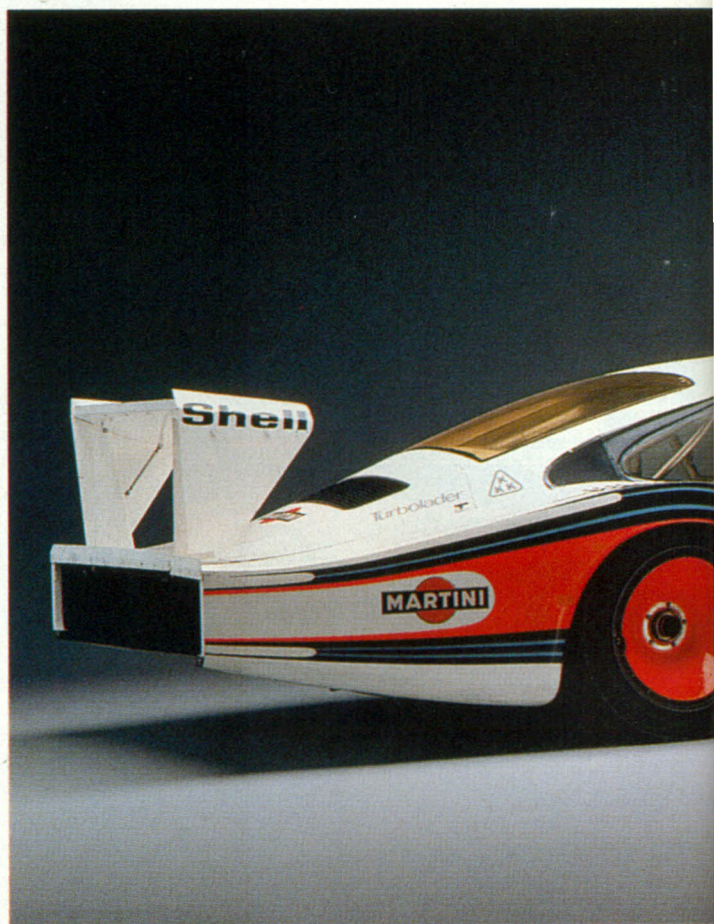


Col turbo la Rsr «monstre»

Derivata dalla Carrera Rsr del '73, la 911 Carrera Rsr Turbo del '74 anticipò il concetto di Silhouettes, quindi di vetture da competizione profondamente trasformate rispetto al modello originale. Spinta dal motore boxer di 2142 cc dotato di turbo Kkk, una tecnologia che la Porsche aveva già sviluppato con successo nella biposto 917 Can Am, poteva disporre di una potenza di 500 cavalli per un peso di 750 kg. Una delle sue caratteristiche principali erano i vistosi interventi alla carrozzeria, «gonfiata» per ospitare i larghi pneumatici, e dotata di un enorme alettone posteriore

Dakar missione compiuta

Nell'inverno '82 l'asso dei rally Röhrl compì una serie di prove in Austria con una 911 equipaggiata col sistema di trazione integrale, una soluzione su cui la Porsche lavorava già da anni. I risultati furono incoraggianti e, anche dietro il suggerimento del pilota Ickx, fu deciso di allestire una 911 4x4 per l'edizione '84 della Dakar. Nell'autunno '83 cominciarono i test di affidabilità in Africa. Alla corsa furono iscritti tre esemplari affidati a Ickx, a Metge e all'ingegnere Kussmaul, responsabile della preparazione della vettura, che utilizzava il motore 3,2 litri da 232 cavalli. La spedizione si concluse con la sensazionale affermazione della 911 4x4 di René Metge



«Moby Dick» il top della stirpe

Con la formidabile 935 «Moby Dick» del 1978 l'evoluzione corsa iola

della 911 raggiunse il punto culminante. Presentata il 6 giugno '78 alle verifiche della 24 Ore di Le Mans, la vettura utilizzava un telaio semi-tubolare e una profilatissima carrozzeria caratterizzata da una

◀ nale del primato nella maratona della Foresta Nera, ripetuta l'anno dopo, fu la vittoria della 911S di Elford al rally di Montecarlo del 1968; da lì in avanti per la berlinetta di Stoccarda è stato una lunga sequenza di successi sia nei grandi confronti su strada sia in circuito, dove essa ha costruito la sua leggenda sportiva. Alle migliaia di affermazioni nei campionati nazionali di velocità, nelle categorie Turismo prima e Gran Turismo poi, e alle vittorie di classe nelle gare di durata, la 911 e le sue discendenti hanno aggiunto i tre primati consecutivi alla 24 Ore di Spa-Francorchamps ('68, '69 e '70), i sette, di cui cinque di fila, alla 24 Ore di Daytona, quelli alla 12 Ore di Sebring, il primo posto alla 24 Ore di Le Mans del '78, con la spettacolosa 935, e il recentissimo trionfo alla 24 Ore del Nürburgring, a metà giugno. Nel palmarès sono finiti anche il campionato del mondo Endurance del '77, le vittorie in quella indimenticabile corsa a tappe che è stata il Tour de France, nel '69, e alla Targa Florio, quattro anni più tardi. Nei rally il palmarès della 911 comprende centinaia di primati sulle strade di tutto il mondo. La punta dell'iceberg di questa lunga sequenza

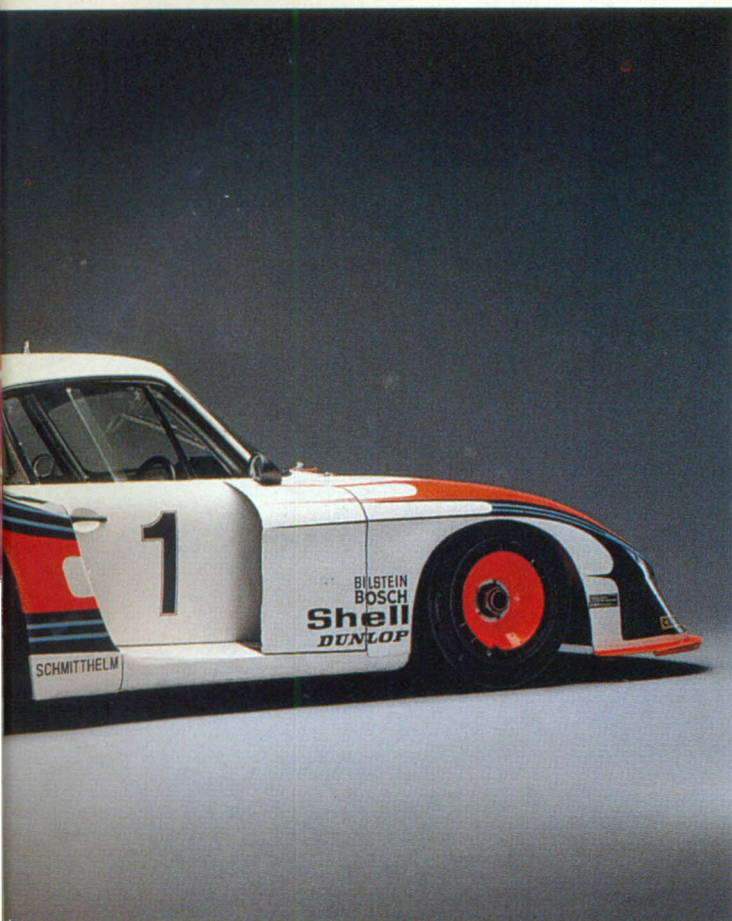
di affermazioni restano il poker al Montecarlo (nel '68, nel '69, nel '70 e poi ancora nel '78); i due Tour Corse, nel '69 e nell'80; il tris sulle nevi della Svezia ('68, '69 e '70); la conquista del campionato internazionale Marche nel 1970. Una speciale versione a trazione integrale della 911 ha poi vinto la sfida Dakar nell'84; due anni dopo, il raid africano ha visto ancora un trionfo di un modello della famiglia 911, la 959, un concentrato di soluzioni «high tech». Soprattutto, la stirpe «noventoundici» ha rappresentato il mezzo ideale per almeno tre generazioni di piloti privati desiderosi di svolgere un'attività sportiva ad alto livello con un nesso competitivo e non impegnativo nella messa a punto. La Porsche non poteva scegliere luogo migliore della 24 Ore di Le Mans '93 per celebrare il terzo decennale del «mito», schierando nella gara di durata più celebre del mondo la più recente e probabilmente nemmeno l'ultima interpretazione della 911, la Turbo S Gt. Un omaggio, soprattutto, alla genialità, alla fantasia, al coraggio degli uomini che 30 anni fa sfidarono tutti con un'idea originale sintetizzata in tre numeri: nove uno uno. ■

Dalla 959 la 961 da pista

Versione da pista della 959 vincitrice della Dakar '86, a sua volta speciale interpretazione della 911, la 961 a quattro ruote motrici fu schierata alla 24 Ore di Le Mans del 1986. Il motore 6 cilindri «boxer» di 2847 cc sovralimentato con due turbo Kkk sprigionava 680 cavalli al regime di 7800 giri/minuto; la potenza era spartita 15 per cento sull'asse anteriore e 85 sul posteriore. Conquistò il 7. posto assoluto



COCKPIT



coda di notevoli dimensioni; il peso del modello non superava, a vuoto, i 1050 kg. Il motore 6 cilindri «boxer» di 3211 cc era sovralimentato mediante due turbocompressori Kkk in grado di erogare una

potenza di 750 cavalli a 8200 giri/minuto. In varie versioni, la 935 ha gareggiato per molti anni conquistando, con scuderie private, numerosi successi nelle corse di durata e nel campionato americano Imsa



Una ricerca medica dice sì alla liquirizia

“Uno studio italiano smentisce assurdi preconcetti: il principale, che faccia salire la pressione arteriosa, anche in minime dosi.

a effetti clinici documentabili.”

...la liquirizia è da qualche tempo al centro di molte polemiche. Il motivo? Il suo consumo provocherebbe un innalzamento della pressione arteriosa.

Un'assoluzione con formula piena, dunque, con la sola avvertenza - peraltro valida per qualsiasi prodotto - di non abbandonarsi a eccessi. E con l'invito a non cadere nell'errore di confondere la liquirizia pura con la miriade di prodotti che, pur presentandosi in seducenti vesti nere, contengono solo il 2-3% di estratto della pianta, oltre a zucchero e altri ingredienti...

“È vero? Il quesito interessa, nel nostro paese, ben 13 milioni di consumatori più o meno abituali di liquirizia pura.

...l'allarme, dunque, sembra riguardare solo marginalmente la popolare “nera” e, cosa che più conta, non ne inficia le riconosciute qualità spasmolitiche, emollienti, espettoranti, antibatteriche, anoressizzanti solo per citarne qualcuna.

...la Società Italiana di nutrizione umana... ha cercato di rispondere con due studi scientifici presentati a Bologna in un recente convegno...

La liquirizia passa quindi l'esame della Simu, con sollievo dei suoi tantissimi estimatori che devono solo preoccuparsi di non abusarne. E di sincerarsi che si tratti di liquirizia pura, e non di qualcosa che si limita ad assomigliarle.”

...“La ricerca che abbiamo condotto su soggetti sani per approfondire gli effetti dell'assunzione prolungata di liquirizia - risponde il professor Giovanni Gasbarrini, ordinario di medicina interna nell'ateneo felsineo e autore di uno dei due studi - ha dimostrato con molta chiarezza che il consumo moderato del prodotto puro non dà luogo

da un articolo apparso su “Il Messaggero” del 19/12/1992.

SAILA

liquirizia purissima



GRAN TURISMO
ANALISI POST LE MANS

Gran Ton

Un esordio internazionale deludente, causato da un regolamento tecnico impreciso e lacunoso. Ma per il '94 si pensa già a una super serie...

CESARE MARIA MANNUCCI

fo

Di cose interessanti questa 24 ore di Le Mans ne ha mostrate tante. Dalla sorpresa dei debuttanti Helary e Boudhout, alla supremazia tecnica della Peugeot 905, alla prima volta del cambio sequenziale sull'impegnativa distanza delle 24 ore sulla Peugeot vincitrice, al successo della nuova formula ideata dall'Aco (Automobile Club de l'Ouest, organizzatore della gara) in risposta alla «cultura» monomotore voluta dalla Fisa nel 92. Ci sono state anche tante «bocciature», dalla Toyota sconfitta per l'ennesima e forse «ultima» volta, al rendimento in corsa delle Gt, quelle vetture che secondo molti avrebbero rappresentato il rimedio a tutti i mali nelle gare endurance e che invece, all'appuntamento più importante, hanno mostrato tutti i loro limiti e la loro preparazione sommaria, causata principalmente da un regolamento tecnico imprecisato e lacunoso. La Gt meglio classificata è stata la Jaguar Xj220 di Brabham-

Nielsen-Coulthard, quindicesima assoluta, a ben sessantanove giri dai vincitori. Un'enormità che, tradotta in chilometri, diventa 938. Sono decisamente lontani i tempi in cui la Porsche 911 riusciva a vincere la classifica assoluta con Peter Gregg a Daytona o Herbert Muller alla Targa Florio battendo le vetture Sport Prototipo dotate di motori di F.1. Le Gt attuali sono frutto del compromesso e dell'incompetenza di chi pensa che vetture il più simili possibile a quelle stradali possano essere la panacea di tutti i mali. I risultati sono davanti agli occhi di tutti. L'impianto di lubrificazione ha sollevato problemi enormi, proprio per la sua stretta relazione con l'uso stradale. Due Jaguar con il motore rotto, le due Lotus ritiratesi per lo stesso guasto. Le uniche a non avere avuto problemi sono state le Porsche, nelle differenti versioni Carrera II e Rs2, dalla meccanica ampiamente rodada nel corso della Porsche Cup; e comunque i piloti al volante di

A Le Mans le Gt hanno subito distacchi abissali dalle Gr. C e accusato molte rotture. Deludenti soprattutto le Venturi



◀ queste vetture, giravano su tempi esageratamente alti, anche per una Gt. Del tutto «folkloristica» la presenza delle Venturi. La partecipazione massiccia della vettura francese è nata più per cercare di salvare l'azienda da una profonda crisi economico-finanziaria. Le vetture rimaste invendute hanno ricevuto una preparazione sommaria e sono state affittate per l'occasione a miliardari in cerca di facili emozioni o a divi della televisione. Per tornare al confronto Gruppo C-Gt, impietosa è anche l'analisi dei giri più veloci in gara. Irvine con la Toyota ha ottenuto il tempo di 3'27"47; Brabham non ha fatto meglio di 4'12"93. Ancora: più spietato sarebbe il confronto con i tempi delle prove dove Alliot aveva ottenuto 3'24"94 mentre Stuck con la Porsche non aveva fatto meglio di 4'06"51; ma in quel frangente la Peugeot aveva fatto ricorso a un motore da qualifica. Appare così estremamente opportuna la decisione degli organizzatori di Le Mans di creare per il 1994 una super Gt, ossia una categoria, con ampi margini di elaborazione, in grado di lottare ad armi quasi pari con le attuali Gruppo C che verranno a loro volta «strozzate» all'aspirazione. Cosson, presidente dell'Aco, ha detto che questa nuova categoria dovrà girare con tempi di due secondi superiori a quelli delle Gruppo C, ma a questo punto è lecito chiedersi quanto saranno penalizzati i Prototipi e quanta libertà verrà data alle Gt per ridurre a due secondi una differenza che attualmente è di 45". Oltre alla strozzatura, le vetture di Gruppo C saranno penalizzate con un peso maggiore; ma è impensabile che delle vetture nate con 750 kg, siano gravate di un quintale o più di zavorra: ne risentirebbe terribilmente la stessa sicurezza strutturale del veicolo. Attualmente il motore dispone in gara di 630 cavalli; con la strozzatura potrà scendere a 580. Allora, immaginando una zavorra di non più di 30 kg, che cosa sarà consentito alle future super Gt? Sia i piloti della Porsche ufficiale che quelli della Jaguar si sono lamentati dell'impossibilità di scaricare al suolo la potenza, molto prossima ai 500 cv, a causa della ristretta sezione delle gomme. Per il futuro sono auspicabili pneumatici di almeno due pollici più larghi, con conseguente correttivo sulla carrozzeria della vettura e sull'architettura delle sospensioni. Sarebbe necessario consentire anche dei correttivi sull'aerodinamica attraverso alettoni e spoiler maggiorati, rispetto alla vettura omologata, sempre al fine di migliorare la trazione e la velocità di percorrenza nelle curve. Molti problemi sono venuti anche dall'impianto di alimentazione, dalle canalizzazioni della benzina e dal serbatoio, il cui posizionamento risentiva troppo del legame con le vetture di serie. Le Super Gt hanno trovato già pareri favorevoli come quelli di Oishi e Dieudonné, in visita a Le Mans per conto della Mazda: «È un'idea eccellente, — dice il manager giapponese, — l'ideale sarebbe una vettura esternamen-

te simile a un prototipo ma con gli elementi meccanici della Gt. Questo permetterebbe di utilizzare tutti gli elementi della vettura di serie, riposizionandoli però in un modo più proprio per una vettura da corsa». Non ci saranno più le assurde Silhouette degli anni settanta, ma una Gt decisamente più spinta dell'attuale, è certamente una cosa da auspicarsi. La competenza tecnica degli uomini di Le Mans è poi una garanzia di lavoro ben elaborato. Del resto tanto la formula consumo quanto la categoria, che diede poi vita al Gruppo C, venne ideata a Le Mans nel corso dei suoi numerosi dissidi con la Fia. Con queste Super Gt, anche Case come la Bugatti e la Porsche potrebbero trovare quelle motivazioni che l'attuale regolamento non dà, o solo in minima parte. Sarà poi interessante sapere quale normativa verrà adottata a Le Mans e anche dall'Imsa (che ha promesso di accordarsi con la classicissima francese in termini di regolamento tecnico) per la classe Gt. La Fia ha come al solito perso l'autobus, tirandosi fuori dai giochi quando ha comunicato che il suo regolamento tecnico verrà deliberato solo ad ottobre, quando cioè tutti i costruttori avranno già deciso i loro piani per il 94. Per quel mese sia l'Aco che l'Imsa avranno già reso noto il loro regolamento da molto tempo. Poi ci si meraviglia perché i campionati gestiti dalla Fia sono in crisi... At-

tualmente è guerra per il peso. I costruttori italiani e inglesi vogliono vetture dal peso minimo inferiore ai 1100 kg, i costruttori tedeschi sono a favore di un peso maggiore, attorno ai 1300 kg. Le Mans ha già dato ragione a Ferrari e Jaguar, dichiarando che il peso delle Gt per l'edizione del 94 sarà di 1000 kg, che è quindi una netta apertura all'incremento (quanto mai necessario) delle prestazioni velocistiche. La Fia inoltre si riserva il diritto durante l'anno di modificare le prestazioni delle singole vetture variando il peso, la capacità del serbatoio o il diametro della strozzatura. Le Mans è invece a favore di regole precise e immutabili durante l'anno. Quando parliamo di Le Mans è bene ricordare che non ci riferiamo solo alla 24 Ore ma anche a quelle altre gare che saranno disputate al Nürburgring, a Brands Hatch e forse a Daytona e Suzuka, in nome di quella nuova associazione nata tra i proprietari di questi circuiti, durante una riunione tenutasi in Germania nel mese di aprile. Il rischio comunque è quello di una grande spaccatura, di uno scisma di proporzioni luterane. C'è il pericolo che il prossimo anno ci siano Super Gt Le Mans, Gt Le Mans-Imsa, e Gt Fia. Una dispersione di forze enormi. Se fossimo alla Fia, accetteremo in blocco le decisioni che saranno prese dall'Aco. In fatto di corse hanno dimostrato di capirci di più... ■



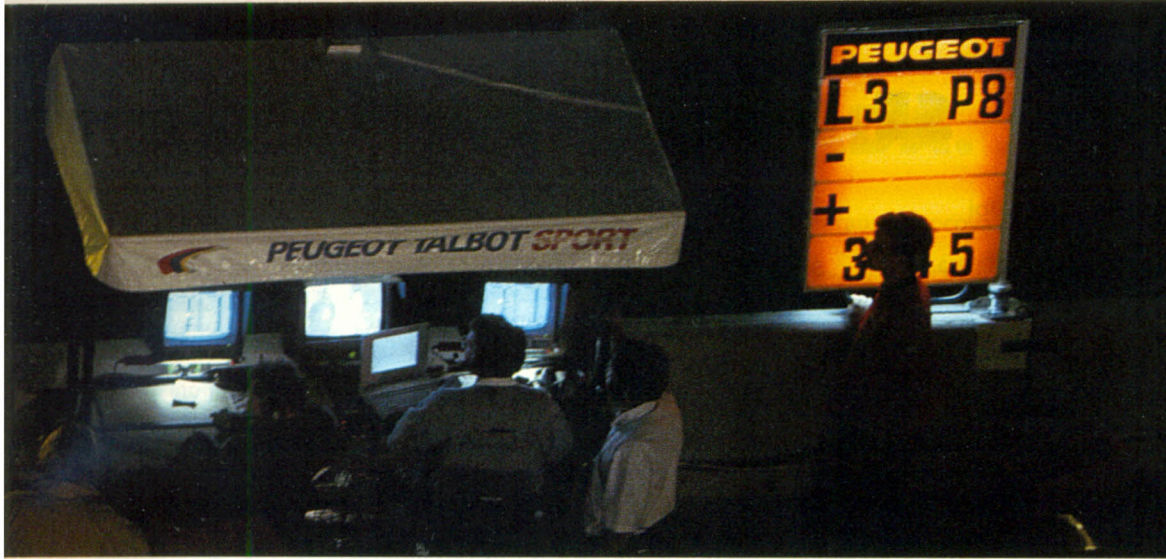


PHOTO4

fotografieCOCKPIT

La Peugeot a Le Mans ha dominato anche ai box (a sinistra) con una perfetta organizzazione. I tifosi inglesi (sotto, a sinistra) hanno portato fortuna solo alla Jaguar, 1. nella categoria Gt con Brabham, Nielsen e Coulthard (in basso); le uniche due Lotus (sotto) si sono infatti ritirate: le Gt non hanno rimediato delle belle figure...



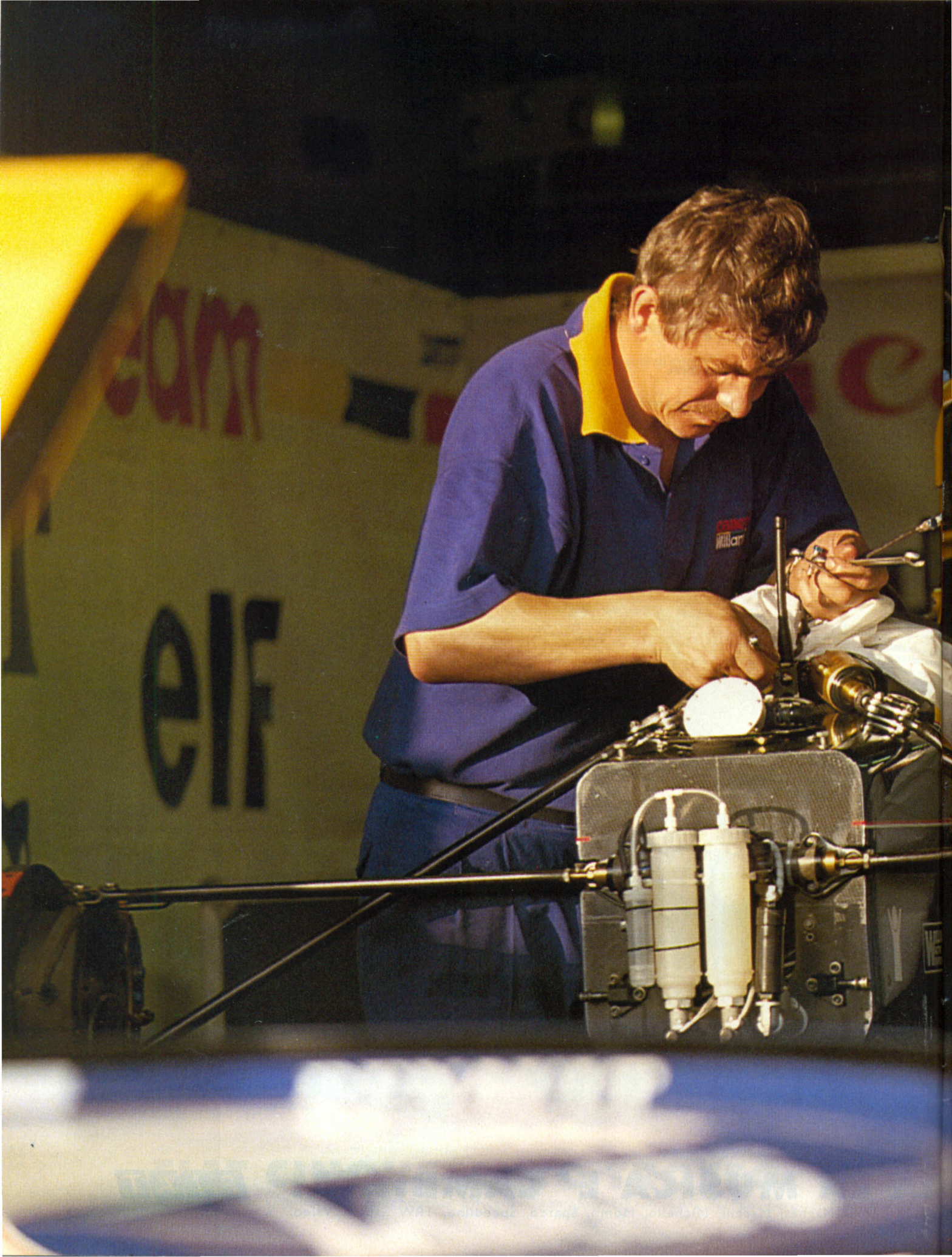
TECNICA □ MOTORI FLANGIATI

Strozzati al computer

Per limitare e livellare le potenze, a Le Mans quasi tutte le vetture avevano motori con la strozzatura. Il prossimo anno questo dispositivo sarà generalizzato. Ma con quali criteri è stato applicato nell'edizione 93? Le vetture della classe 2, ossia Gruppo C con il regolamento '90, avevano una strozzatura di 52,5 mm se monoturbo, o due da 37,2 mm se biturbo. Se la cilindrata del motore (come nel caso della Toyota e di alcune Porsche 962) era superiore a 3000 cc, la strozzatura era da 50,5 mm per il monoturbo o due da 35,7 mm per le biturbo. Per la categoria 3, le «barchette» senza limitazione di cilindrata, la strozzatura era da 42,5 mm in caso di

motori a due valvole, mentre per motori a quattro valvole la strozzatura era da 35,7 mm. Ancora più differenziata la situazione per le Gt della classe 4. I motori atmosferici con testata a due valvole avevano una strozzatura da 48 mm oppure due da 34mm. I motori atmosferici con più di due valvole avevano una strozzatura da 45 mm oppure due da 32 mm. I motori delle Gt sovralimentati avevano una strozzatura da 48 mm oppure due da 34mm se si trattava di motori a mono o biturbo a due valvole per cilindro. In caso di motori a quattro valvole, la strozzatura passava a 45 mm per il monoturbo e 32 mm per i biturbo. Tutti

questi valori sono stati ottenuti dopo approfonditi studi effettuati al computer. Per i motori sovralimentati la strozzatura veniva posta davanti alla turbina, riducendo così la portata d'aria, per i motori atmosferici invece agiva direttamente all'aspirazione. Un'equivalenza tutto sommato giusta, anche se qualche motorista ha dichiarato di essere più svantaggiato rispetto ad altri. Da ricordare che l'Aco non ha mai preso in considerazione la possibilità di utilizzare valvole limitatrici, come in F1 nel 1988, per l'impossibilità di garantire un funzionamento equivalente per l'alto numero di valvole che una gara del genere richiederebbe. ■



Treno motore

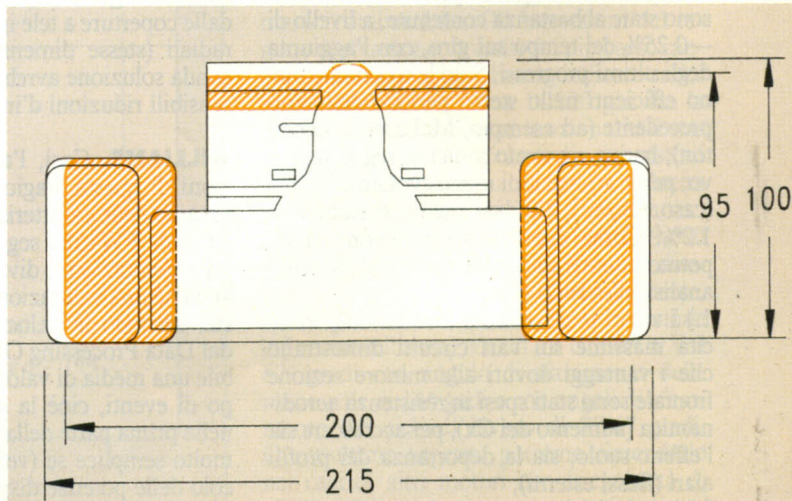
Cambiano i regolamenti ma non le prestazioni: sono i propulsori gli artefici del «miracolo». Il computer svela i misteri del Renault...

ENRICO BENZING

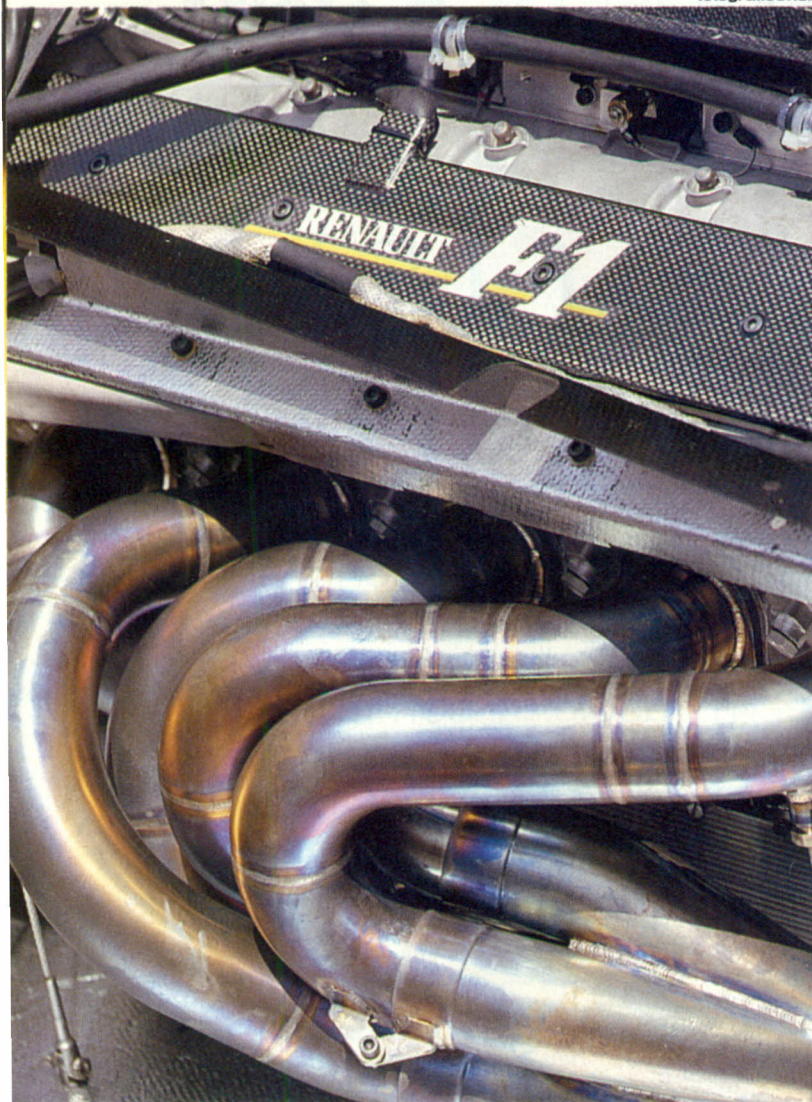
Per principio, l'analista non s'inventa nulla; al massimo, può fare delle ipotesi, enunciandole in tutta chiarezza, attraverso i valori delle variabili. Di conseguenza, i supercritici della Formula 1, dinanzi a teorie che dovrebbero ben conoscere, avrebbe almeno il dovere di valutare attentamente il quadro dei valori proposti, con quel poco di dati ufficialmente dichiarati dai costruttori, prima di lanciarsi in giudizi avventati. Tanto più che le semplici sensazioni non valgono in fisica o in analisi matematica e che l'automobilismo è sempre uno sport ad alto contenuto tecnico. Fatte queste premesse, possiamo iniziare un rapido viaggio nella tecnica della Formula Uno 1993 (ci serviamo dell'aerodinamica per definire l'efficienza degli autotelai e la resa dei motori), partendo dalla constatazione che la sezione

frontale di queste monoposto è stata diminuita del 7% circa (vedi illustrazione), secondo il nuovo regolamento, che riduce la larghezza-vettura da 215 a 200 cm, l'altezza dell'ala posteriore da 100 a 95 cm (se oltre l'asse-ruote) e la larghezza delle ruote da 18" (45.7 cm) a 15" (38.1 cm). E ciò significa che una macchina, nella stessa, identica configurazione del 1992, troverebbe nel 1993 un incremento della velocità massima di 10-14 km/h (a seconda delle piste) soltanto per effetto di tali variazioni. Una seconda constatazione si riferisce alle norme sul carburante: dopo la svolta di Budapest 1992, che ha causato riduzioni di potenza da 25 a 40 Cv in motori di vario tipo, il regolamento 1993 riaggiusta solo in parte i cali di resa. E la terza realtà è che le ruote posteriori, per la riduzione della sezione massima, avrebbero

Relegati in secondo piano dall'avvento delle sospensioni attive, a sinistra, e dalle limitazioni regolamentari, a destra, i motori F.1 hanno però compensato subito i cali di rendimento ipotizzati dopo l'abolizione delle super-benzine nel '92



fotografieORSI



La Williams-Renault Fw 15 rappresenta un «mix» ideale fra telaio, aerodinamica, elettronica e prestazioni. Ma se le gomme strette hanno imposto la revisione di molti parametri sulla vettura che aveva girato per la prima volta a settembre '92, anche i motoristi hanno lavorato sodo, modificando i rapporti fra alesaggio e corsa per i carburanti di tipo commerciale

◀ fatto calcolare una diminuzione di aderenza pari al 10% circa, con tutte le conseguenze ben definibili per la velocità di percorrenza delle curve.

PROGRESSI. Quindi, per la stagione 1993, il quadro delle prestazioni dovrebbe essere di sensibile regresso. Invece, le detrazioni avute nella prima parte del mondiale sono state abbastanza contenute, a livello di -0.25% del tempo sul giro, con l'aggiunta degli ultimi progressi. Solo le macchine meno efficienti nello stesso periodo dell'anno precedente (ad esempio, McLaren e Benetton), hanno mostrato indici di segno positivo; per le costruzioni meno evolute del 1993 (caso Ferrari), l'indice medio è stato di -1.2%. Come questa trasformazione abbia potuto attuarsi lo si può scoprire dalle varie analisi, rilevando che:

- 1.) I valori praticamente identici delle velocità massime sui vari circuiti dimostrano che i vantaggi dovuti alla minore sezione frontale sono stati spesi in resistenza aerodinamica (aumento dei C_x), per accrescere sia l'effetto-suolo, sia la deportanza dei profili alari (flussi esterni);
- 2.) le velocità istantanee nei punti di accele-

razione, cresciute solo in rari casi, attestano un recupero di resa dei motori, dopo le già accennate restrizioni relative ai carburanti; 3.) una certa equivalenza 1992-1993 nelle velocità di percorrenza delle curve si spiega con gli aumenti delle deportanze aerodinamiche e con il fatto che il costruttore di pneumatici non ha subito gravi perdite, perché aveva grandi margini fin dal passaggio dalle coperture a tele incrociate alle carcasse radiali (stesse dimensioni), quando la seconda soluzione avrebbe potuto comportare sensibili riduzioni d'impronta al suolo.

WILLIAMS. Così, l'approccio alle prestazioni di questa stagione può avvenire con l'esame delle caratteristiche della Williams-Renault FW15B, seguendo un metodo di rappresentazione diverso dai precedenti: anziché una valutazione singola per ogni pista, secondo le velocità istantanee fornite dal Data Processing Olivetti, appare preferibile una media di valori ricavati da un gruppo di eventi, cioè la serie dei Gran Premi nella prima parte della stagione. Ciò diviene molto semplice se (vedi diagramma) il calcolo delle potenze disponibili e delle potenze resistenti viene fatto con riferimento al

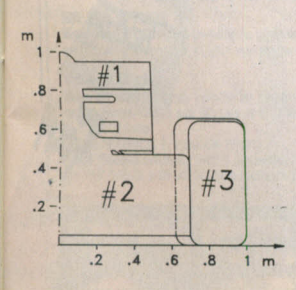
regime di rotazione del motore, con il rapporto di trasmissione più lungo (valore in ascisse), anziché con la velocità massima della vettura, che varia dall'una all'altra pista. Inoltre, questo valore può essere indicato in forma adimensionale, facendo un rapporto tra il numero di giri corrispondente alle potenze e il regime massimo di rotazione (per quest'ultimo, i mutamenti sono trascurabili nel campo di queste valutazioni): $14.000/14.000 = 1$; $12.600/14.000 = 0.9$; eccetera. Ed è chiaro che, con questa rappresentazione, si potranno mettere a confronto anche vetture con motori diversi e con ogni possibile differenza di velocità di punta.

BENZINE. Nel caso particolare del V10 Renault, va rammentato che le migliori espressioni del 1992 hanno fatto calcolare potenze massime (versione Rs3C per la gara e versione Rs4 per le qualificazioni) di 747 e di 762 Cv in occasione del Gp di Germania, ultima corsa con le cosiddette benzine chimiche. La media delle calcolazioni del primo periodo '93, nelle due configurazioni, colloca l'edizione Rs5 alle quote di 744 e di 756 Cv, ciò che appare molto sorprendente, in seguito alle citate variazioni

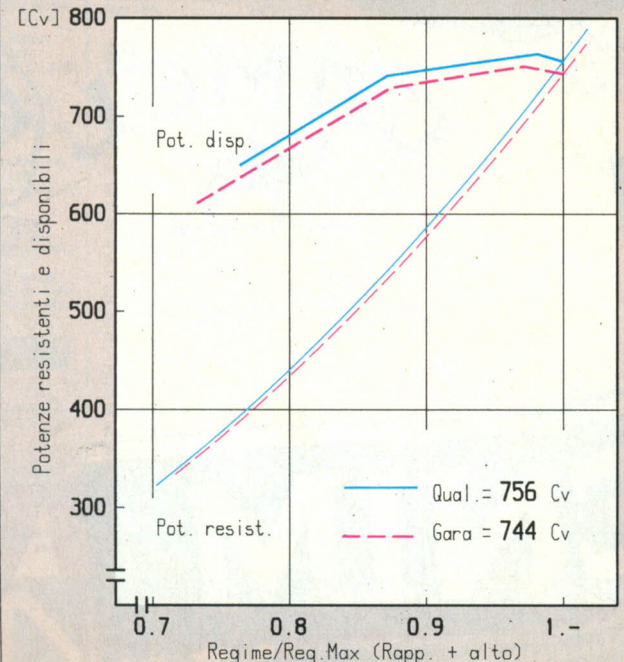


Configurazioni e risultati

	Qual.	Gara	
#1 SCx =	.210	.215	m ²
#2 SCx =	.395	.397	m ²
#3 SCx =	.518	.518	m ²
SCx =	1.123	1.130	m ²
-SCz =	2.919	3.057	m ²
Carbur. =	20	180	lt
Peso tot. =	611	733	kg
Res. Aer. =	624	613	Cv
Res. Rot. =	78	79	Cv
Pot. disp. =	756	744	Cv



Williams-Renault FW15B - 1°/'93



di carburante, specialmente in termini di minor velocità di fiamma. Infatti, il passaggio dal tipo Rs3 ai tipi Rs4/Rs5 ha comportato una riduzione del rapporto corsa/alesaggio, per diametri da 93 a 95 mm. Si comprende, perciò, il ridisegno della camera di combustione dell'evoluzione Rs5, giacché i grandi alesaggi male sopportano la riduzione della velocità di fiamma del nuovo combustibile. Gli incrementi del regime di rotazione, favoriti dal più basso rapporto corsa/alesaggio, hanno indicato salite progressive da 13.700 a 14.200 giri fra le edizioni Rs3 e Rs5, la cui funzionalità è stata così scandita: velocità media dei pistoni da 23,5 a 24,4 metri al secondo; velocità massima dei pistoni da 37,8 a 39,2 m/sec; accelerazione massima da 64.800 a 69.600 metri al secondo per secondo. L'intero disegno del motore è mutato profondamente, specie per l'alimentazione, la distribuzione e il manovellismo, per un 10 cilindri a V d 67° gradi con angolo di sfasamento delle manovelle di 144 gadi e con angoli di sfasamento dei cicli di lavoro di 77/67 gradi. Quest'ultimo aspetto, potremo riprenderlo nei casi di altri motori con irregolarità di sfasamento.

(continua)

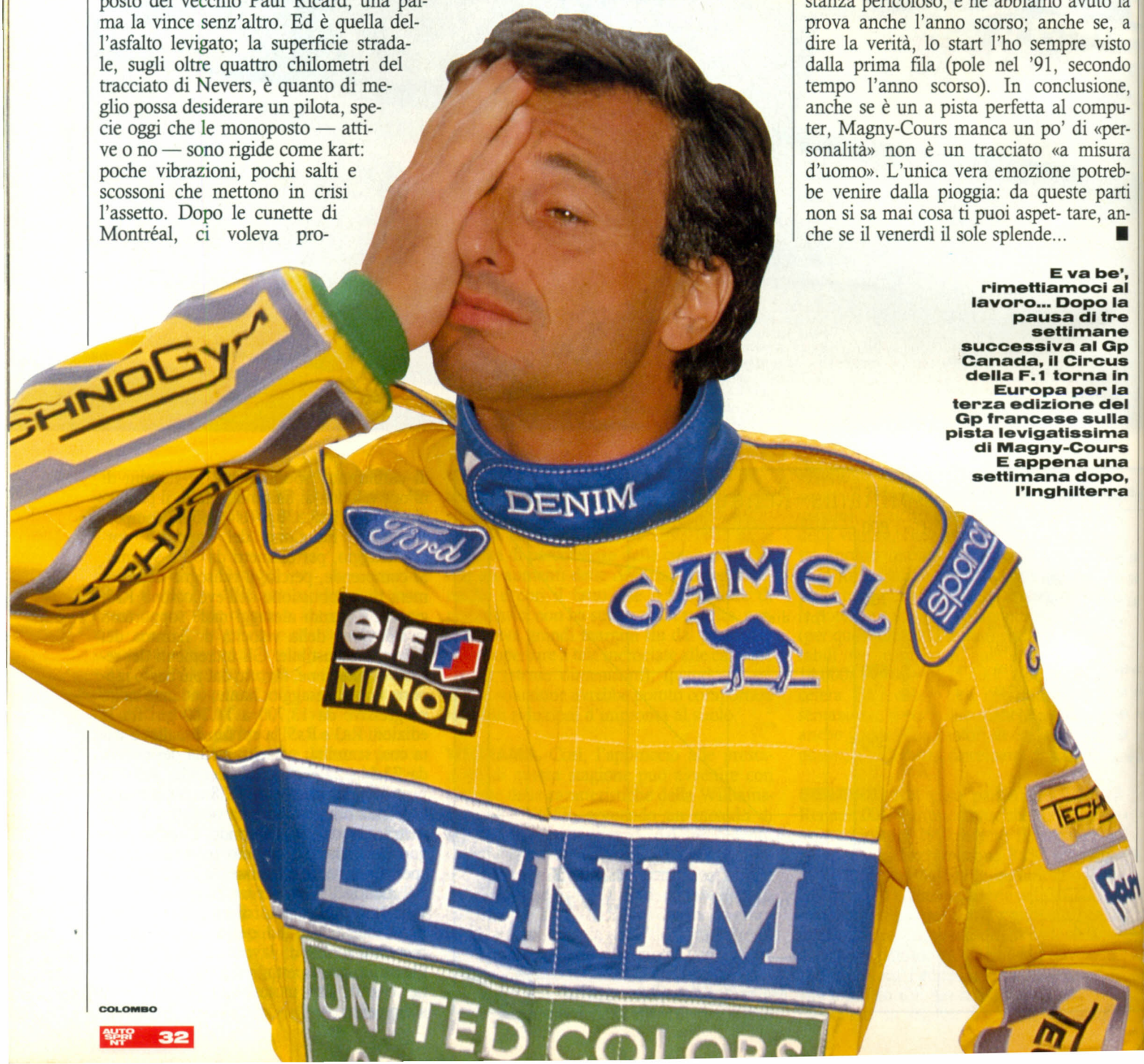
Vai col liscio

Eccoci di nuovo qui, a respirare l'aria della vecchia Europa, dopo la trasferta canadese. Con i test di Silverstone ormai alle spalle, a Magny-Cours andrà tutto... liscio come l'olio. Sì, perché comunque vadano le cose in prova e in gara, questo circuito, completamente rifatto e inaugurato due anni fa per ospitare il Gp di Francia al posto del vecchio Paul Ricard, una palma la vince senz'altro. Ed è quella dell'asfalto levigato; la superficie stradale, sugli oltre quattro chilometri del tracciato di Nevers, è quanto di meglio possa desiderare un pilota, specie oggi che le monoposto — attive o no — sono rigide come kart: poche vibrazioni, pochi salti e scossoni che mettono in crisi l'assetto. Dopo le cunette di Montréal, ci voleva pro-

prio... In compenso, Magny-Cours ha in comune con tante altre piste del mondiale, in particolare quelle di nuovo disegno, la spiacevole caratteristica della difficoltà nei sorpassi. In pratica, sul misto-veloce francese (la pole dell'anno scorso fu a oltre 208 orari di media) esiste un solo punto in cui è possibile passare un altro concorrente; il tornantino Adelaide,

un gomito secco da prima-seconda che si trova al termine di un rettilineo che in realtà è una lunghissima «piega» a destra appena accennata. Per il resto, niente da fare o quasi. Anche perché subito dopo la partenza non c'è un vero e proprio allungo con la staccata finale, ma un sinistra-destra dove le vetture si ingolfano senza che il gruppo riesca a sgranarsi. È abbastanza pericoloso, e ne abbiamo avuto la prova anche l'anno scorso; anche se, a dire la verità, lo start l'ho sempre visto dalla prima fila (pole nel '91, secondo tempo l'anno scorso). In conclusione, anche se è un a pista perfetta al computer, Magny-Cours manca un po' di «personalità» non è un tracciato «a misura d'uomo». L'unica vera emozione potrebbe venire dalla pioggia: da queste parti non si sa mai cosa ti puoi aspettare, anche se il venerdì il sole splende... ■

E va be', rimettiamoci al lavoro... Dopo la pausa di tre settimane successiva al Gp Canada, il Circus della F.1 torna in Europa per la terza edizione del Gp francese sulla pista levigatissima di Magny-Cours. E appena una settimana dopo, l'Inghilterra





AMADUZZI

Così finì nel 1992

IN 26 AL VIA

(fra parentesi la media)

5	Nigel Mansell (Williams Fw14B) 1'13"864 (208,161)	6	Riccardo Patrese (Williams Fw14B) 1'14"332 (208,850)
1	Ayrton Senna (McLaren Mp4/7) 1'15"199 (204,485)	2	Berhard Berger (McLaren Mp4/7) 1'15"318 (204,148)
19	Michael Schumacher (Benetton B192) 1'15"569 (203,464)	27	Jean Alesi (Ferrari F92A) 1'16"118 (201,907)
20	Martin Brundle (Benetton B192) 1'16"151 (201,909)	28	Ivan Capelli (Ferrari F92A) 1'16"443 (201,138)
25	Thierry Boutsan (Ligier Js37) 1'16"808 (200,187)	26	Erik Comas (Ligier Js37) 1'16"838 (199,844)
11	 Mika Hakkinen (Lotus 107) 1'16"999 (199,888)	12	Johnny Herbert (Lotus 107) 1'17"257 (199,019)
29	Bertrand Gachet (Larousse Lc92) 1'17"442 (198,543)	9	Michele Alboreto (Footwork Fa13) 1'17"508 (198,374)
10	Aguri Suzuki (Footwork Fa13) 1'17"548 (198,272)	24	Gianni Morbidelli (Minardi M192) 1'17"867 (197,988)
21	J.J. Lehto (Bms Dallara 192) 1'17"877 (197,943)	30	Ukyo Katayama (Larousse Lc92) 1'17"709 (197,861)
4	Andrea De Cesaris (Tyrrell 020B) 1'17"888 (197,457)	32	Stefano Modena (Jordan 192) 1'17"901 (197,374)
16	Karl Wendlinger (March 911B) 1'17"937 (197,282)	3	Olivier Grouillard (Tyrrell 020B) 1'17"989 (197,151)
15	Gabriele Tarquini (Fondmetal Gr02) 1'17"993 (197,141)	33	Mauricio Gugelmin (Jordan 192) 1'18"337 (196,275)
22	Pierluigi Martini (Bms Dallara 192) 1'17"993 (197,653)	14	Andrea Chiesa (Fondmetal Gr01) 1'18"701 (195,387)

NON QUALIFICATI Paul Belmondo (March 911B) 1'19"354; Christian Fittipaldi (Minardi M192) 1'20"062; Eric Van de Poel (Brahm Bt608) 1'20"139; Damon Hill (Brahm Bt608) 1'21"412

I PRIMATI

SUL GIRO IN PROVA

Nigel Mansell (Williams Fw14B) ha stabilito il nuovo record con il tempo di 1'13"864 alla media di 208,161 kmh

SUL GIRO IN GARA

Nigel Mansell (Williams Fw14B) ha stabilito il nuovo record percorrendo il suo 37. giro in 1'17"070 alla media di 199,502 kmh

SULLA DISTANZA È imbattuto (1991)

Nigel Mansell (Williams Fw14) percorse i 72 giri pari a km 307,512 in 1.38'00"56 alla media di 188, 271 kmh

IN 11 AL TRAGUARDO

PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Nigel Mansell	Williams Fw14B	69	1.38'08"459	179.283	—
2. Riccardo Patrese	Williams Fw14B	69	1.38'54"906	177.880	46"447
3. Martin Brundle	Benetton B192	69	1.39'21"038	177.100	1'12"579
4. Mika Hakkinen	Lotus 107	68	1.38'53"992	175.329	-1 giro
5. Erik Comas	Ligier Js37	68	1.38'57"596	175.222	1 giro
6. Johnny Herbert	Lotus 107	68	1.38'59"666	175.161	1 giro
7. Michele Alboreto	Footwork Fa13	68	1.39'28"457	174.316	1 giro
8. Gianni Morbidelli	Minardi M192	68	1.40'19"263	172.845	1 giro
9. J.J. Lehto	Bms Dallara 192	67	1.40'01"842	170.798	2 giri
10. Pierluigi Martini	Bms Dallara 192	67	1.40'49"760	169.445	2 giri
11. Olivier Grouillard	Tyrrell 020B	66	1.39'09"141	169.739	3 giri

15 I RITIRATI

PILOTA	VEETTURA	GIRI	CAUSA	POSIZIONE
Ayrton Senna	McLaren Mp4/7	0	Incidente	3.
Mauricio Gugelmin	Jordan 192	0	Incidente	24.
Andrea Chiesa	Fondmetal Gr01	0	Incidente	26.
Bertrand Gachet	Larousse Lc92	0	Incidente	15.
Gabriele Tarquini	Fondmetal Gr02	6	Acceleratore	14.
Berhard Berger	McLaren Mp4/7	10	Motore	3.
Michael Schumacher	Benetton B192	17	Incidente	20.
Aguri Suzuki	Footwork Fa13	20	Incidente	11.
Stefano Modena	Jordan 192	25	Motore	16.
Karl Wendlinger	March 911B	33	Cambio	17.
Ivan Capelli	Ferrari F92A	38	Centralina	11.
Thierry Boutsan	Ligier Js37	46	Frizione	6.
Ukyo Katayama	Larousse Lc92	49	Motore	10.
Andrea De Cesaris	Tyrrell 020B	51	Uscita di strada	10.
Jean Alesi	Ferrari F92A	61	Motore	4.

I GIRI PIU' VELOCI

PILOTA (VEETTURA)	GIRO	TEMPO	MEDIA
Mansell (Williams Fw14B)	37	1'17"070	199.502
Patrese (Williams Fw14B)	38	1'18"006	197.108
Alesi (Ferrari F92A)	44	1'18"431	196.040
Hakkinen (Lotus 107)	36	1'18"526	195.803
Brundle (Benetton B192)	34	1'18"636	195.529
Comas (Ligier Js37)	41	1'18"660	195.469
Katayama (Larousse Lc92)	43	1'18"714	195.335
Boutsan (Ligier Js37)	43	1'19"139	194.286
Herbert (Lotus 107)	41	1'19"252	194.009
Capelli (Ferrari F92A)	36	1'19"324	193.833
De Cesaris (Tyrrell 020B)	43	1'19"525	193.343
Alboreto (Footwork Fa13)	36	1'19"542	193.302
Martini (Bms Dallara 192)	41	1'19"742	192.817
Schumacher (Benetton B192)	6	1'19"939	192.342
Morbidelli (Minardi M192)	43	1'19"944	192.330
Lehto (Bms Dallara 192)	42	1'20"133	191.876
Berger (McLaren Mp4/7)	10	1'20"213	191.685
Grouillard (Tyrrell 020B)	40	1'20"222	191.663
Suzuki (Footwork Fa13)	13	1'20"965	189.904
Modena (Jordan 192)	24	1'21"070	189.658
Wendlinger (March 911B)	31	1'21"074	189.649
Tarquini (Fondmetal Gr02)	6	1'23"438	184.276

NOTA: Senna, Gachet, Gugelmin e Chiesa non hanno completato il 1. giro.

DENIM

GUIDA AL

Gp Francia

GLI ORARI (ora italiana)

Prove non valide: venerdì 2 e sabato 3 dalle 9.30 alle 11

Qualificazioni: venerdì e sabato dalle 13 alle 14

Warm-up: domenica 4 dalle 9.30 alle 10

LA DISTANZA

Lunghezza circuito: 4,250 km

Lunghezza Gp: 72 giri (effettivi) pari a 306 km

LA GARA IN TV



QUALIFICAZIONI

Venerdì e sabato: telecronaca diretta ore 13.00



WARM-UP

Domenica: telecronaca diretta alle 9.30



GARA

Domenica: collegamento a partire dalle 13.30

N.B. Qualifiche, warm-up e gara saranno trasmesse in diretta con gli stessi orari anche dal Canale Tv via satellite Eurosport.

DENIM



Questi gli appuntamenti radiofonici sul Gp diffusi da Radio 105 Network con commenti di Riccardo Patrese ed Ercole Colombo: GIOVEDÌ ore 19.00 - VENERDÌ e SABATO ore 14.00 e 19.00 - DOMENICA ore 17.45



DENIM



domenica notte

■ CARLO CAVICCHI

Campionato punto e a capo? In F.1 sembra proprio di sì e non tanto perché arriva con l'estate il Gran Premio di Francia, bensì per due fatti, uno certo e uno probabilissimo, che possono modificare sostanzialmente le realtà sin qui viste sui campi di gara. Cominciamo dal fatto certo: giovedì prossimo il francese Jean Todt entra ufficialmente sul ponte di comando della Scuderia Ferrari. Ovviamente il presidente Montezemolo veglierà su di lui, ma è già sicuro che il nuovo venuto godrà di carta bianca per mettere a frutto nel più breve tempo possibile tutta la sua esperienza e tutte le sue qualità. La Ferrari viene da un periodo nerissimo dopo la grande illusione del 1990. Da qualche settimana la sensazione è che il trend sia sensibilmente cambiato e molti segnali lasciano intendere che sia il reparto motori che quello telai stanno finalmente progredendo sul piano della competitività oltre che su quello dell'affidabilità. A Todt viene chiesto allora un passo avanti nell'organizzazione del lavoro, nel coordinamento dei vari reparti, nella strategia globale di squadra e quindi anche in sede Fia oltre che nel ristretto consesso dei costruttori. Dopo John Barnard, quello di Jean Todt è il secondo colpaccio della gestione Montezemolo e se questa accoppiata fallirà, allora proprio non si saprà a che cosa pensare per risollevare le sorti della più gloriosa squadra-corse del mondo intero. Una Ferrari che ritrova appieno la sua autorevolezza può quindi essere il fatto nuovo sulla

scena iridata, ma l'altro fattore che può incidere sensibilmente sulla stagione è quello riguardante Senna. L'asso brasiliano, che in virtù della sua classe innata è riuscito da solo a tenere aperta una lotta di per sé impossibile, vive momenti nerissimi. Con il suo team i rapporti si sono raffreddati in maniera forse irreparabile. Senna vuole tanti soldi e Dennis (che probabilmente in questo momento non li ha) non glieli vuole dare. Dopo una lunga tiritera che si trascina gara per gara, adesso tutti i bene informati vicini al team biancorosso danno per certo che si sia arrivati al capolinea. Inutile tentare di dare delle interpretazioni e soprattutto cercare dei colpevoli in questa vicenda perché se è chiaro che il brasiliano, per il suo valore, si merita tutti i soldi che pretende, è anche vero che se il latte è finito la mucca non si può mungere più. Quello che da esterni alla vicenda si può sottolineare è che se davvero si arriverà a una interruzione del rapporto, se Senna non sarà al via del Gp di Francia a difendere il suo campionato, per tutti, Prost e suoi tifosi a parte, questa sarà una perdita enorme. Dove la lotta continua invece a non mancare mai è in F. Indy. Chi ha visto la gara di Portland avrà notato che, anche senza la presenza della pace car (intervenuta una volta sola a pochi giri dalla fine e senza modificare nulla) le gare riescono a essere sempre vivaci, combattute fino all'ultimo giro, e quindi divertenti. Su una pista vera, poi, di quelle care alla F.1, si è visto inoltre che Emerson Fittipaldi è sempre lui e il suo duello con Mansell, sia sull'asciutto che sul bagnato, ne è stato la riprova più bella. Il Leone le ha provate tutte per difendersi dagli attacchi del brasiliano, arrivando a sfoderare tutte le malizie, tutto il coraggio e quant'altro ancora poteva. Ma il vecchio Fitti è ancora il bicampione del mondo che molti ricordano e non si è mai tirato indietro fino ad arrivare lui a tirare una trappola fatale a Nigel costringendolo a un errore che poteva essergli fatale non solo per la vittoria, ma anche per arrivare in fondo alla gara. Nigel, in America, se la sta cavando benissimo, ma non passeggia mai. Il suo titolo, se vuole vincerlo, se lo deve sudare molto di più che in F.1 l'anno passato. E chi cocciutamente credeva ancora che i brocchi fossero tutti al di qua o al di là dell'Oceano adesso è servito. Gli yankee per primi, che pensavano di essere i soli capaci di camminare forte negli ovali, gli altri che credevano che a parità di macchina su piste tradizionali un pilota della F.1 avrebbe fatto polpette della concorrenza Usa.





TOP SECRET
TEST A BARCELLONA

La nuova Rossa

Ecco le prime immagini della F93A modificata nel muso e nelle sospensioni che ha girato in gran segreto con Berger. Scopriamone tutte le novità...

FRANCO NUGNES

BARCELLONA — La Ferrari ora alza il... tiro. Con l'arrivo di Jean Todt a Maranello parte la «fase due» del programma di rilancio stilato dal presidente Luca di Montezemolo, che ha fissato nel Gp di Germania l'appuntamento dal quale i tifosi della rossa potranno tornare a sperare. Nelle tre settimane che hanno separato il Gp del Canada dalla trasferta di Magny-Cours, al reparto corse il lavoro è stato febbrile: in questo lasso di tempo in passato si sono cambiati solo piccoli dettagli. Ora, invece, la Ferrari sta subendo una vera e propria mutazione. Riuscirà a trasformarsi da crisalide della F.1 in far-

falla? Lo vedremo presto. Intanto cambia il vertice del team con l'inserimento di un uomo duro come Jean Todt, cambia la F93A con una nuova veste aerodinamica, cambia il motore V12 che riceve costanti aggiornamenti. A Maranello stanno producendo il massimo sforzo nella convinzione che è iniziata una inversione di tendenza. Di crisi nessuno vuole più parlare, l'obiettivo è avvicinarsi a piccoli passi alla Williams che a inizio stagione sembrava imprendibile. Scopriamo come avviene questo inseguimento...

TEST. La Ferrari aveva toccato il fondo nel Gp di Spagna, dove le sospensioni

attive erano andate totalmente in crisi. E così le rosse sono tornate a Barcellona per verificare, proprio nel posto rivelatosi il più critico, quali passi sono stati fatti sulla F93A. Gerhard Berger ha effettuato tre giornate di test (da giovedì a sabato) traendo utili indicazioni per il futuro. L'austriaco disponeva della scocca laboratorio (si tratta di quella incidentata dallo stesso Berger in Brasile) che è stata notevolmente modificata per ospitare le nuove sospensioni progettate da John Barnard. Il tecnico inglese ha buttato via il sistema full-active, reintroducendo molle e ammortizzatori controllati elettronicamente. Un ritorno al-



L'antico (sarebbe infatti più proprio chiamarlo semplicemente correttore d'assetto), che facilita la messa a punto della monoposto. Va ricordato, infatti, che per risolvere i problemi di messa a punto delle attive a Maranello avevano deciso di... inchiodare le sospensioni, come su un kart. Ora si può iniziare uno sviluppo fine, curando aspetti che sino a oggi non erano stati nemmeno indagati. Berger il giovedì ha trovato la monoposto molto nervosa, tanto che nel primo pomeriggio ha dovuto interrompere le prove dopo una paurosa uscita di pista. Le cose sono migliorate nei due giorni a venire (nonostante il cedimento di un

Gerhard Berger sorpreso durante i test a porte chiuse svolti la scorsa settimana a Barcellona con la F93A modificata: l'austriaco ha migliorato i tempi del Gp di Spagna, sebbene abbia girato sempre con 100 litri di benzina...

fotoPHOTO4

motore fresco al venerdì): girando sempre con 100 litri di benzina la F93A è arrivata a spiccare un tempo di 1'25"2 che è migliore di quanto è stato ottenuto nel Gp di Spagna con i serbatoi mezzi vuoti. La nuova sospensione si riconosce facilmente dall'esterno perché è caratterizzata da due grosse bocce all'altezza del puntone anteriore. Gerhard a fine lavoro ha espresso giudizi lusinghieri sul nuovo sistema: la monoposto si è rivelata molto sensibile alle regolazioni, dimostrandosi alquanto progredita. Ma i test spagnoli sono serviti anche a verificare la validità del nuovo musetto tipo Benetton. Ora è più alto e leggermente più piccolo di quello visto fino a oggi perché dispone di due pinne che tengono i baffi laterali, che sono stati profondamente modificati. Gli spoiler hanno una maggiore incidenza: la galleria del vento che è sorta nelle vicinanze della Ferrari Fdd in Gran Bretagna ha rivelato che con questo muso è possibile migliorare l'andamento dei flussi sotto la vettura. È per questo che dal Gp di Germania vedremo anche un nuovo profilo estrattore, che consentirà di utilizzare un alettone posteriore con minore carico aerodinamico. Anche sulle pance si sono visti dei cambiamenti di dettaglio, che fanno presagire novità più importanti (pance più lunghe per evitare i surriscaldamenti troppo frequenti del motore). A Barcellona le prese avevano una portata d'aria maggiore, mentre gli sfoghi nel posteriore erano allargati per favorire una più rapida estrazione dell'aria calda. La Ferrari affronterà in questa configurazione il Gp di Francia: a Maranello, infatti, esistono due scocche nuove della F93A che sono state realizzate proprio in funzione delle sospensioni modificate. Berger delibererà le monoposto mentre Autosprint va in edicola: girerà a Fiorano, mentre contemporaneamente Larini sarà impegnato al Mugello.

MOTORE. I ferraristi avrebbero voluto andare tre giorni a Imola ma i vincoli ambientalistici hanno costretto i tecnici a cambiare i programmi. In Toscana ci sono scarsi parametri di raffronto per cui avrà poco senso la prova di durata a cui verrà sottoposto il V12 con la testa a quattro valvole. Sarà importante nella ricerca dell'affidabilità (dopo il botto del primo esemplare a Fiorano). Parallelamente sarà portato avanti lo sviluppo del motore con i tromboncini variabili. A Magny-Cours debutterà una versione ancora più spinta: la corsa dei cornetti arriverà a 13 cm e il loro controllo non sarà limitato solo al numero dei giri, ma anche dalla marcia utilizzata. I questo modo dovrebbe migliorare ulteriormente il rendimento ai bassi regimi. Jean Todt può sperare... ■

Ecco, a lato, la F93A modificata: si tratta della scocca che Berger ha danneggiato in Brasile e che è diventata laboratorio. È stata cambiata nell'avantreno per ospitare le nuove sospensioni studiate da Barnard. Come si può notare rispetto alla F93A che ha corso fino a oggi, sotto a destra, ha due bocce evidenti all'altezza del puntone anteriore: gli attuatori hanno lasciato il posto a molle e ammortizzatori controllati elettronicamente. Ora tutto è più semplice. Ma la novità più eclatante è stato il debutto del nuovo musetto tanto atteso: ora è più alto e leggermente più piccolo del precedente. I piloni che sostengono le ali adesso somigliano a quelli della Benetton, mentre gli spoiler hanno aumentato notevolmente la loro superficie e la loro incidenza. Stando ai primi risultati in galleria è aumentato il carico sull'avantreno. Dalla Germania si vedranno anche nuove pance e un diverso profilo estrattore posteriore

Jean Todt si presenta

Ufficialmente prenderà servizio dal 1. luglio: Jean Todt verrà presentato nei nuovi panni ferraristi giovedì a Magny-Cours. Il nuovo responsabile del reparto corse del Cavallino si metterà subito al timone della barca ferrarista. Sono molti ad aspettare con ansia la sua conferenza stampa, per capire cosa cambierà a Maranello con il suo arrivo. In realtà il francese sta lavorando sodo da oltre un mese. Per non perdere tempo prezioso, infatti, ha allacciato contatti con i responsabili di tutti i reparti della Gestione Sportiva, onde accelerare l'inevitabile fase conoscitiva. È intervenuto nella pianificazione del lavoro e nello stimolare gli uomini sottoposti in questa fase a ritmi massacranti. Ma soprattutto si sta ponendo come uomo determinante nella fase di collegamento fra le varie fasi di un progetto: accettando la responsabilità in prima persona svaniscono le possibilità di raccontare ciascuno la propria... verità Ferrari. E ne vedremo presto i risultati... ■

PHOTO4



PHOTO4



ORSI

KO IL NUOVO FERRARI

Quattro ... senza

FIORANO — Il primo vagito del motore 12 cilindri dotato della testa a quattro valvole per cilindro è finito con una... esplosione dopo pochi giri di collaudo a Fiorano. Sebbene il botto sia stato tremendo (si sono danneggiati anche il fondo piatto e lo snorkel della vettura...), la rottura non è stata presa come una mazzata dagli uomini del Cavallino. È bastato smontare il propulsore nel reparto corse per scoprire che la causa del cedimento era dovuta a un errore in fase di montaggio e non a un cedimento strutturale del propulsore. La conferma, purtroppo, è arrivata qualche giorno dopo i test di Barcellona: al venerdì, dopo soli quattro giri, Berger ha rotto una versione «Tb» del 12 cilindri. E pare che l'origine sia stata la stessa del quattro valvole. Un rischio che a Maranello hanno accettato di correre per far progredire in fretta i diversi progetti che si stanno accavallando in tempi ristrettissimi: i motori test, insomma, non passano attraverso gli inflessibili controlli ai quali vengono sottoposti quelli che saranno utilizzati in prova o in gara. Non dimentichiamoci che si stanno assemblando ben 35 dodici cilindri per i prossimi tre Gp, alcuni dei quali saranno i quattro valvole per il Gp di Germania. ■



IN COPERTINA

GIALLO McLAREN

Senna salta M

Il team e gli sponsor sono stufi di accordi a gettone; Hakkinen è in preallarme mentre per Ayrton tutte le porte sembrano chiudersi...

ROBERTO BOCCAFUOGLI

Quella che stiamo vivendo rischia di essere la stagione più nera della storia di Ayrton Senna in Formula 1. Almeno fino a questo punto. Non bastassero infatti l'impossibilità politica di guidare l'imbattibile Williams-Renault e quella tecnica di combattere ad armi pari, adesso il brasiliano rischia anche di restare a piedi. Non è uno scherzo: Senna potrebbe interrompere il suo rapporto con la McLaren. E non a fine stagione: subito, tanto da non correre il Gp di Francia in programma domenica prossima a Magny-Cours. La notizia, tenuta segretissima dal team e dal pilota, è trapelata alla fine della scorsa settimana. In sintesi le cose stanno così. Il tanto sospirato accordo per il contratto pare definitivamente tramontato: una marea di dollari divide le pretese del pilota dall'offerta del team. E ora né la McLaren, né lo sponsor Marlboro hanno più intenzione di tirare avanti con singoli accordi gara per gara, anche a costo di lasciare libero sul mercato un campione del calibro di Ayrton. Lo scorso venerdì Senna è arrivato a San Paolo del Brasile con un volo da New York: i suoi piani di partenza per l'Europa erano per martedì di questa

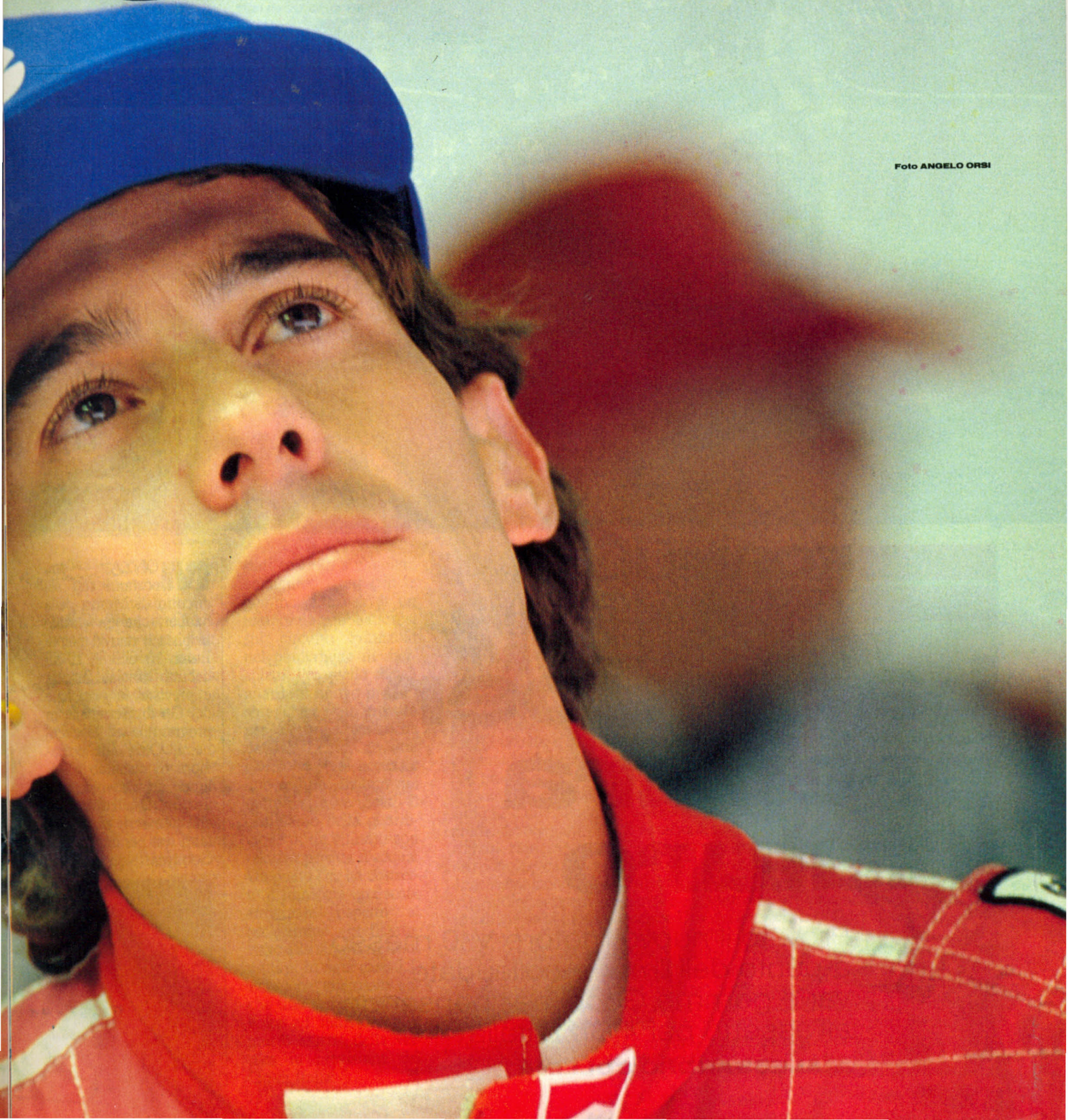
settimana, in tempo per essere regolarmente in pista giovedì a Magny-Cours. Ma contrariamente al solito, le prenotazioni aeree non erano ancora state confermate. Per quanto riguarda la McLaren, nessun commento ufficiale. Ma tante le ammissioni a denti stretti che «... si: Ayrton potrebbe non correre con noi in Francia. L'ultimo limite di tempo per trovare un accordo è mercoledì 30 giugno, ovviamente. Ma niente fa pensare che questo accordo sia lì lì per arrivare». Fin qui le parole della squadra, ma qualcuno si è anche spinto più in là, spiegando che Ron Dennis è molto seccato dall'intransigenza economica del suo pilota nonostante l'attuale momento di recessione, e per questo motivo non ha alcuna voglia di cercare soldi a destra e a manca per accontentarlo. E Senna, d'altra parte, nell'imminenza dei Gp superveloci di metà estate, non ha più neppure la minima speranza di sconfiggere con qualche miracolo lo strapotere Prost-Williams. E soprattutto cercando di scavalcare i muri di silenzio abbiamo saputo che la scorsa settimana sarebbe stato messo in preallarme Mika Hakkinen, che farebbe così in Francia il tanto sospirato debutto in McLaren.

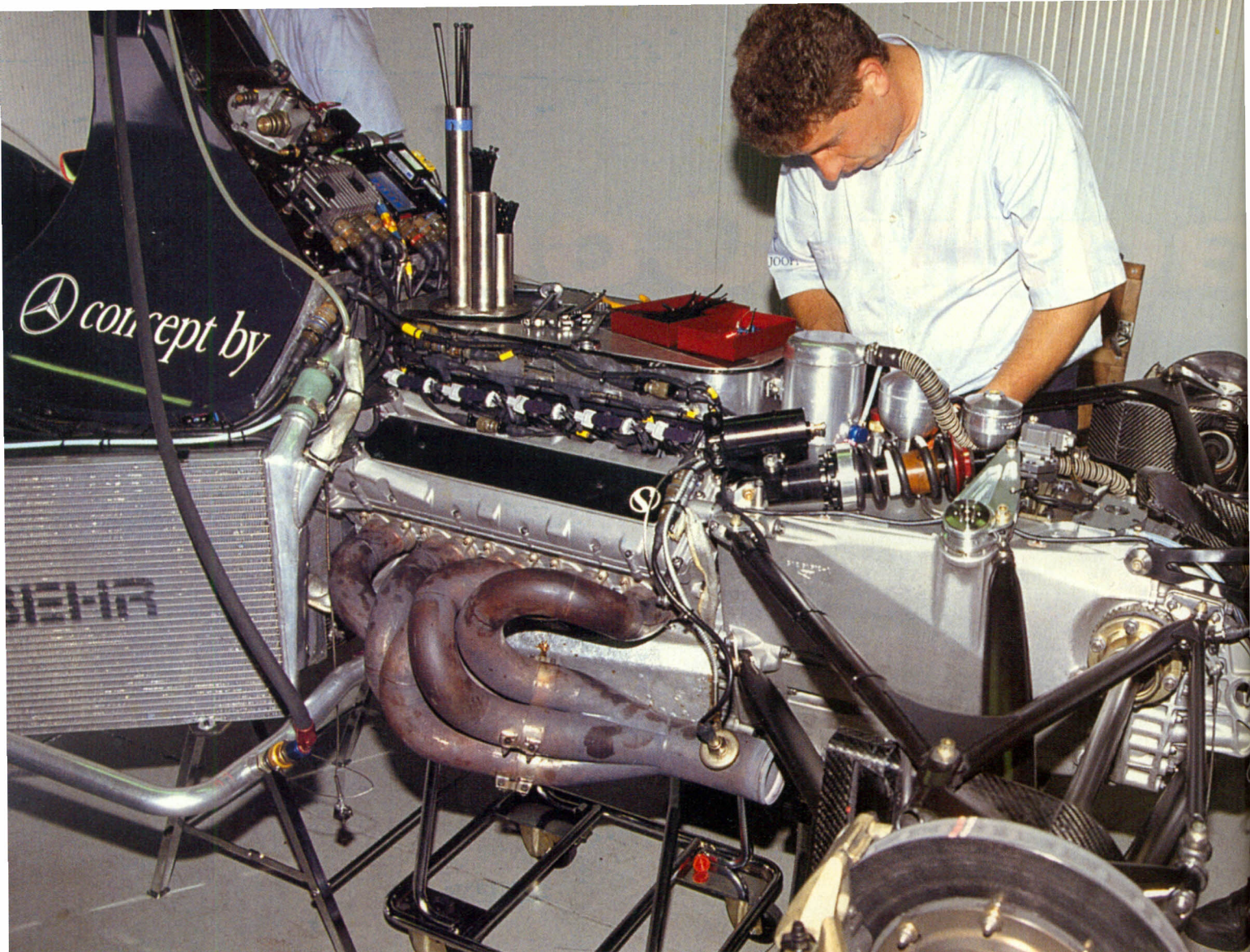
FUTURO. E ora cosa succederà a Senna? Dopo tre titoli iridati conquistati, dopo essersi costruito una solida fama di numero uno del Circus, il rischio che non trovi un nuovo ingaggio alla sua altezza — almeno non subito — è molto alto. Se Ron Dennis non ha i soldi (o la voglia) di pagarlo, non si vede chi voglia o possa farlo, se non la Ferrari; ma anche lì si giura che i tempi dei budget illimitati sono storie di ieri. E, soprattutto, esiste già un contratto di ferro con Berger per il 1994, mentre Alesi è in dirittura d'arrivo per un rinnovo che potrebbe essere ufficializzato a giorni. E poi le recenti sparate di Senna non sono piaciute a Maranello. Il suo sbandierare a tutto il mondo che è in contatto continuo con la squadra e con John Barnard è stato smentito energicamente ed è stato interpretato come il desiderio di destabilizzare l'ambiente con il peso politico del suo possibile arrivo. Resta aperto per Ayrton il dubbio Williams, ma recentemente lo stesso Frank ha ammesso che anche per il '94 resterà valido il «veto» espresso da Prost nei confronti del brasiliano al suo fianco. Veto che a inizio stagione si diceva limitato al campionato in corso. ■



agny-Cours?

Foto ANGELO ORSI





FORMULA 1
TEST A MONZA

La Sauber prepara il futuro

Provato il nuovo motore V10 messo a punto dall'Ilmor e collaudate varie gomme Goodyear pensando all'assetto per il Gp d'Italia

ALESSANDRO COLLINA

MONZA — Importanti test sul circuito di Monza della Sauber, che ha portato in pista il nuovo motore Ilmor 10 cilindri il cui debutto ufficiale in gara è previsto in occasione del Gp di Germania, in programma ad Hockenheim. Oltre alle operazioni di collaudo e sviluppo del nuovo motore il team ha effettuato anche una serie di importanti test per conto della Goodyear su alcune



PROVE DI ALBORETO CON L'ANTISPIN

Anche la Scuderia lavora a Fiorano

A fianco, il nuovo motore realizzato dalla Ilmor in esclusiva per la Sauber che a Monza è stato testato anche da J.J. Lehto dopo un primo assaggio effettuato a Imola da Wendlinger. Karl, in basso, a sua volta è risultato velocissimo sul circuito brianzolo, dove ha migliorato il record in gara di Mansell. Sotto, Alboreto impegnato a Fiorano con la sua Lola

FIORANO — Due giorni di prove per la Scuderia Italia a Fiorano, obiettivo principale: la messa a punto del sistema di antipattinamento della Marelli. Già utilizzato su una vettura nelle prove del Gp del Canada, l'antispin montato dalle monoposto della Scuderia Italia, risultava a corto di messa a punto, visto che in precedenza non erano stati svolti dei test metodici, indispensabili alla definizione del sof-

ware di gestione. Con Alboreto questi test sono stati effettuati e il sistema di antipattinamento si è rivelato molto utile, soprattutto in caso di pista bagnata, una condizione che, abbastanza fortunatamente, un improvviso acquazzone abbattutosi su Fiorano ha generato. L'antispin adottato sulle Lola funziona in maniera analoga a quello delle Ferrari, anche se queste ultime si avvalgono di un software di rilevamento

diverso stante la presenza del cambio automatico. Sono stati anche comparati i tracciati telemetrici di alcuni giri di Alboreto, con quelli di Larini con la Ferrari in modo da avere un riscontro sulla validità del software messo a punto. Provate infine nuove sospensioni, con i centri di rollio modificati. Un ennesimo esperimento voluto dai tecnici della Lola che sembrano ancora lontani dalla determinazione della meccanica ottimale per la loro monoposto. Nel corso della prossima settimana verrà provato in galleria del vento un nuovo fondo estrattore disegnato da Rinland. Se sul modellino darà i risultati di carico sperati, non è escluso venga realizzato, assieme ad un cambio di ridotte dimensioni, in tempo per la parte finale della stagione. ■



COLOMBO

nuove mescole. Stando a quanto comunicato dai responsabili del team con pneumatici del tipo A, ovvero duri, Karl Wendlinger ha ottenuto al volante della vettura standard, vale a dire equipaggiata con il vecchio motore, un positivo 1'24"88. Un tempo di 1"2 più veloce del miglior giro in gara di Mansell lo scorso anno. Unico rammarico dei responsabili del team svizzero quello di essere

stati costretti a chiudere anzitempo i test con le gomme, a causa di un temporale abbattutosi sul circuito brianzolo nel pomeriggio di mercoledì. Per quello che riguarda il nuovo propulsore, che è stato provato per la prima volta anche da J.J. Lehto, da dire che sono state accusate due rotture. In uno dei motori si è verificato il cedimento della guarnizione di un cilindro con relativa perdita d'acqua. Un guaio che ha costretto il finnico a una sosta anticipata rispetto al programma prefissato, volto alla simulazione di un Gp. In ogni caso J.J. Lehto ha effettuato anche una serie di tornate volte ad individuare il giusto assetto della vettura in previsione del Gp di Italia. ■

COLOMBO



SI DISCUTE SUI SERBATOI PICCOLI

Cento litri ok, ma solo per gli 8V

Sta generando molte perplessità la proposta portata avanti anche da Ecclestone di avere nel 1995 vetture dotate di serbatoi di capacità limitata a 100 litri. Se questo provvedimento dovesse passare sarebbero in pratica tagliati fuori dalla lotta i motori 12 cilindri e quasi sicuramente anche i V 10. Infatti, le vetture equipaggiate con motori di questo tipo sarebbero costrette ad una sosta in più rispetto a quelle con propulsori V8, meno assetati anche se meno potenti. Se, invece, i serbatoi avessero una capacità massima di 120 litri la situazione risulterebbe ribaltata. Infatti i 12 e i 10 cilindri potrebbero portare a termine anche i Gp più severi sotto il profilo dei consumi, con un numero di soste per rifornirsi analogo a quello degli 8 cilindri. Non solo, ma le scuderie che utilizzano dei plurifrazionati (10 o 12 cilindri) potrebbero realizzare delle monoposto più compatte grazie ad un serbatoio di dimensioni molto ridotte rispetto a quelli attuali (che arrivano a sfiorare i 240 litri). Addirittura potrebbero mettere in pista delle vetture molto più efficienti delle attuali già nella prossima stagione, ovviamente nel caso l'idea di consentire il rifornimento già dal 1994, anche senza limiti regolamentari relativi alla dimensione dei serbatoi, diventasse operativa. In ogni caso, appare chiaro che se la Foca dovesse insistere per una capacità massima di 100 litri (anziché di 120) si decreterebbe, di fatto, un grave handicap nei confronti dei motori con 12 e 10 cilindri, a tutto vantaggio degli 8 cilindri e delle squadre che utilizzano propulsori con questo frazionamento. Più che giustificata l'apprensione da parte dei motoristi che non appartengono all'area Ford, unica Casa oggi in campo con degli 8 cilindri, indubbiamente molto competitivi. ■

FORMULA UNO

ULTIME NOVITÀ

Le Mans punta al Gp di Francia

Per la prossima edizione
il circuito de La Sarthe potrebbe
essere preferito a Magny-Cours

PAOLO BOMBARA

PARIGI — Ad una settimana dallo svolgimento del Gran Premio di Francia, la sua continuità a Magny-Cours sembra in pericolo. Il circuito della Nièvre possiede, in effetti, la garanzia di un contratto di cinque anni con la Foca, che scadrà nel '95, ma le condizioni iniziali sono profondamente mutate. Se la prima edizione, nel '91, ha permesso agli organizzatori di trarre dei benefici, l'affluenza di pubblico è stata per via del famoso blocco dei camionisti ben minore lo scorso anno e la prevendita risulta in crisi anche quest'anno, nonostante Prost sia il favorito per la vittoria e per il titolo. In queste condizioni l'organizzazione è deficitaria e a ciò si aggiunge il fatto che il progetto «F1 a Magny-Cours» così, come la creazione della sua «Tecnopole», era stato fortemente appoggiato dall'ex-primo ministro e sindaco di Nevers, Pierre Bérégovoy, suicidatosi ai primi di maggio. Rimane il sostegno del presidente François Mitterrand, il cui mandato scade però tra un anno. Ben difficilmente, quindi, il contratto con la Foca, ammesso che sia totalmente rispettato, verrà rinnovato alla sua scadenza. In questo caso, non è detto che sia il circuito di Le Castellet ad approfittarne. Per adeguarsi al livello della F.1, la pista del Paul Ricard dovrebbe in effetti effettuare lavori troppo onerosi, a fronte della tradizionale scarsa affluenza di pubblico. In particolare, dovrebbe ricostruire la maggior parte delle tribune, realizzate in strutture mobili tipo impalcature, nell'occhio del ciclone in Francia dopo la tragedia dello stadio Furiani a Bastia, in Corsica, l'anno scorso. La migliore alternativa è, perciò, un circuito prestigioso, noto nel mondo che goda del vantaggio di trovarsi ad un'ora di treno da Parigi, enorme bacino di potenziali spettatori: Le Mans il cui cir-

cuito Bugatti, che ha spesso ospitato la F3000, è da due anni omologato per la F.1 e vanta modernissime installazioni per quello che riguarda sala stampa, box e paddock. Infrastrutture, che sono costate care all'Aco e alla comunità locale, e che la 24 Ore da sola ha qualche difficoltà ad ammortizzare. Il Gp di F.1 potrebbe allora diventare la moneta di scambio da parte della Fisa per riportare sotto la sua influenza un'Automobile Club dell'Ovest, che si allontana sempre più, al punto da porsi quasi come alternativa alla Fisa stessa. All'indomani dell'edizione appena conclusasi della 24 Ore, l'Aco non ha infatti celato i suoi piani di guerra. Assieme ai circuiti del Nürburgring e di Brands Hatch, Le Mans ha creato un'associazione denominata Ema (European Motorsport Association) e non nasconde contatti con organizzatori giapponesi e con quelli dell'Imsa, i cui rappresentanti sono venuti nelle scorse settimane in visita nella regione di Le Mans. L'intenzione è quella di mantenere in vita (con limitazioni di potenza) le vetture del Gruppo C e soprattutto, di dar vita ad un vero regolamento per la Csa Turismo. La Fisa dovrebbe varare un campionato del mondo Gt ed un regolamento della specialità ad ottobre, ma potrebbero essere presi in contropiede da Le Mans e dall'Ema che intendono pubblicare la loro normativa entro luglio. «È nostra intenzione — ha dichiarato Jean-Pierre Moreau, direttore dell'Aco — creare un'associazione internazionale per armonizzare i nostri sforzi. Giapponesi ed americani sono interessati alla salvaguardia delle corse di durata. Bisognerebbe poter organizzare una serie di cinque o sei gare». Il primo passo verso un'associazione alternativa alla stessa Fisa, che sicuramente non farà piacere ai vertici della Federazione. ■



COCKPIT



Un'ordinanza del pretore di Imola ha stabilito che sul circuito del Santerno sono vietate le prove alle vetture sprovviste di silenziatore

TEST SOLO CON SISTEMA ANTIRUMORE

A Imola silenziatore obbligatorio

IMOLA — Con un'ordinanza del pretore di Imola Ezio Roi, sono state vietate le prove libere sul circuito del Santerno a tutte le auto non silenziate, in omaggio alla normativa europea che pone dei limiti all'inquinamento acustico. In pratica, accogliendo le richieste del gruppo con-

siliare Verde, il magistrato ha dichiarato vietati i test delle vetture da corsa sul circuito «Enzo e Dino Ferrari». L'ordinanza del pretore è comunque stata impugnata dalla giunta comunale di Imola. Il ricorso, stilato dagli avvocati chiede testualmente che: «...sia revocata l'ordinanza del 18

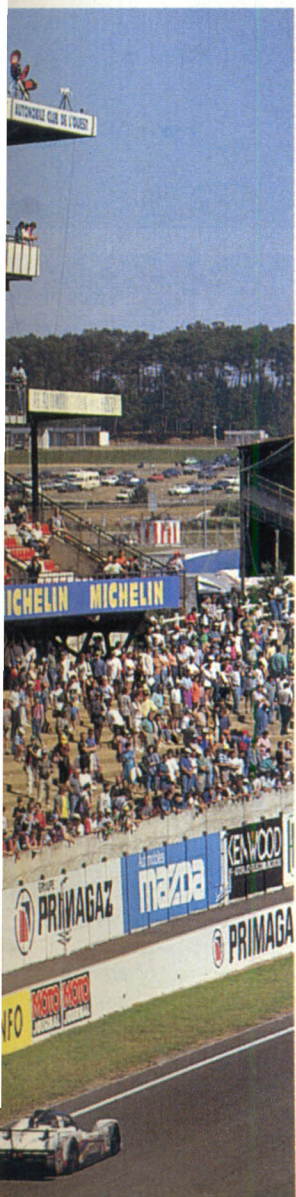
giugno 1993 del pretore di Imola (quella relativa al divieto di girare sul circuito con vetture non silenziate) e sia disposta la sospensione della esecutività della stessa in considerazione del pregiudizio che può derivarne». A suffragio della richiesta, gli avvocati della giunta comunale hanno sottolineato che il Gp di San Marino viene regolarmente disputato da più di 10 anni senza che si possa sostenere che si sia verificata alcuna situazione di pericolo per la popolazione di Imola. Insomma, non ci sarebbe nessun pericolo legato alla rumorosità delle vetture da corsa che provano all'interno della pista. Tra l'altro, la giunta comunale già nell'aprile del 1992 ha riservato alle gare e alle prove di F.1 solo 25 giorni all'anno sui 32 totali di utilizzo per auto e moto. In più la legge consente al sindaco delle deroghe per quello che riguarda l'inquinamento da rumore in caso di manifestazioni in luogo pubblico o aperto al pubblico. Gravissimo sarebbe, in ogni caso, il danno (sia economico e sia d'immagine) che il comune di Imola dovrebbe sopportare se, in conseguenza dei limiti imposti dall'ordinanza pretoriale, dovesse saltare il Gp di F.1. Un rischio concreto se i test continueranno ad essere vietati.

MENTRE C'È SEMPRE L'IPOTESI McLAREN

Sì Lamborghini al nuovo motore

MODENA — Alla Lamborghini Engineering è stato varato un programma che prevede la realizzazione e lo sviluppo di un nuovo motore da utilizzare nella prossima stagione di F.1. Peculiarità di questo propulsore la distribuzione con il richiamo pneumatico delle valvole. L'input decisivo è arrivato dai vertici della Chrysler e lascia ben sperare per il futuro dell'Engineering. Questo anche se non è ancora stato comunicato l'esito degli incontri svoltisi a Detroit fra i responsabili Chrysler-Lamborghini e gli uomini della McLaren per un accordo in chiave 1994. Ovviamente la posizione di stallo, legata anche alla non stabilizzata situazione regolamentare, stava creando qualche apprensione tra gli uomini della Lamborghini, tentati dalla possibilità di seguire l'ingegnere Forghieri alla Bugatti o, in alternativa, di trasferirsi alla Maserati che vuole a tutti i costi rilanciarsi. Il fatto che sia stato rilanciato un nuovo programma quanto meno ha rinvigorito l'entusiasmo dei tecnici Lamborghini, che temevano di veder vanificato il buon lavoro messo in mostra quest'anno. L'ultima versione dei 12 cilindri Lamborghini scesa in pista viene accreditata di una potenza di 740 cavalli. Un tetto che all'interno dell'Engineering modenese ritengono, con orgoglio, molto vicino a quello degli attuali propulsori di Maranello.

La versione più recente del motore 12 cilindri realizzata dalla Lamborghini è accreditata di una potenza di 740 cavalli. Il nuovo propulsore avrà il richiamo pneumatico delle valvole





FORMULA UNO TEST A SILVERSTONE

Attività frenetica

Sospensioni elettroniche fuori legge?
I team inglesi tirano dritto
E McLaren ha il nuovo Ford, ma...

ALEX HILL

SILVERSTONE — La McLaren monta tranquillamente le sue sospensioni attive; la Benetton fa altrettanto, anzi lavora per perfezionare il software di funzionamento e Juan

Villadelprat sogghigna: «Finché ce le fanno usare»; la Footwork collauda il sistema «intelligente» di derivazione Tag-McLaren, e spera di poterlo presto utilizzare in pianta stabile durante le

gare... E così via. E le minacce di Max Mosley, lo spauracchio del divieto immediato alle diavolerie elettroniche che doveva mettere tutti sull'avviso già a Magny-Cours? A Silverstone,

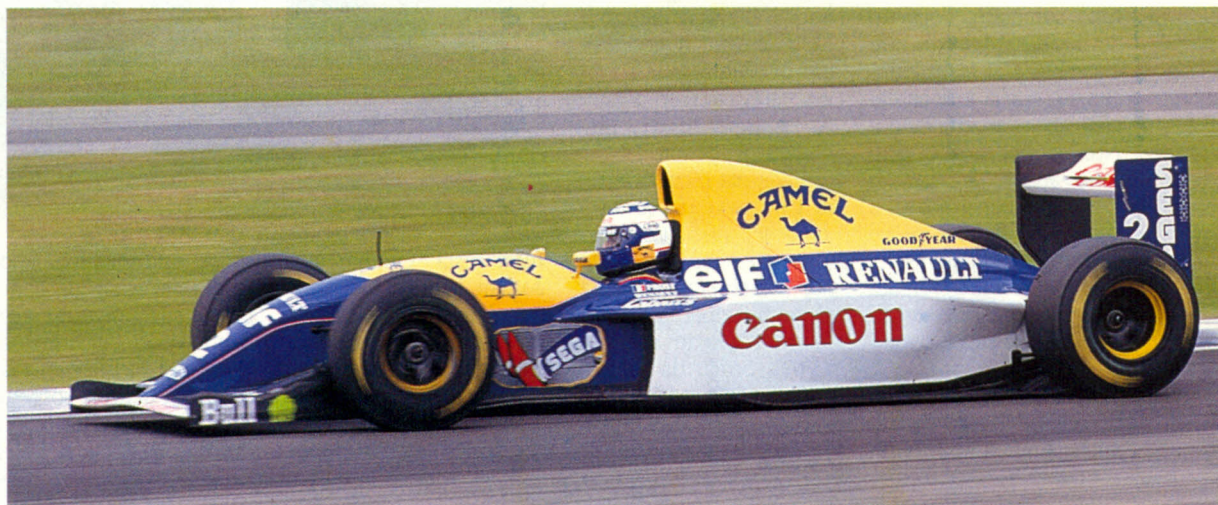
nel corso dei test programmati da Goodyear e ai quali hanno preso parte tutti i team britannici, non se ne parlava proprio. O meglio, l'argomento veniva affrontato con tranquillità assoluta.

«Max Mosley dice — spiegava Patrick Head, il «cervello elettronico» del team Williams — «che le irregolarità riscontrate a Montréal sulla stragrande maggioranza delle monoposto vengono descritte solo in un rapporto dei commissari. Nessuna decisione ufficiale fino al Consiglio Mondiale del prossimo ottobre. A questo punto, noi sosteniamo questo: abbiamo già usato le sospensioni attive, nell'87 e lo scorso anno. In pratica, il regolamento, le definizioni generali sono sempre le stesse. Perché dovremmo essere irregolari oggi, se non lo eravamo in passato?». Tutto qui: e di una Fw15C «manuale» neanche a parlarne. «Abbiamo lavorato ancora sulle sospensioni — spiega Head — ma senza novità di rilievo, solo qualche affinamento. E contemporaneamente abbiamo

A sinistra, una panoramica del box inglesi dove ferve un'attività da... Gp. E infatti alla Williams, qui a destra, si prova addirittura il cambio gomme per Hill, mentre Prost, sotto, continua tranquillo a collaudare sospensioni attive e sistema Abs



foto grafie SUTTON



A sinistra, Naspetti torna in F1: l'anconetano ha debuttato nel ruolo di collaudatore con la Jordan. Sotto, l'avantreno della Footwork Fa 14 mostra il sistema di sospensioni «intelligenti» collaudato la settimana scorsa anche da Hakkinen che poi ha provato, a destra, la McLaren col Ford «step7»



portato avanti lo sviluppo del nostro Abs, con entrambi i piloti titolari. Le vetture, in questa configurazione, gareggeranno al Gp di Francia». Prost e Hill — ma specialmente il secondo —

sono stati come sempre velocissimi; ma ancora una volta la Benetton di Schumacher è stata la loro ombra...

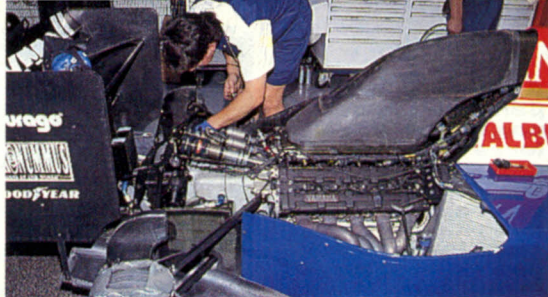
MOTORI. A Silverstone, dunque, in tre giorni in-

solitamente estivi per il traballante giugno inglese, il tema dominante è stato ancora l'elettronica. Ma c'era dell'altro, ovviamente: come le prove condotte dalla McLaren che finalmente

ha potuto usare in tutta tranquillità il motore otto cilindri Ford Hb evoluzione 7; quello, dotato di valvole a richiamo pneumatico che nelle prime gare dell'anno era stato oggetto della contesa con la Benetton. Assente come al solito Senna (di cui leggete a parte) ormai ai ferri corti con la squadra, il lavoro è toccato a Mika e Mike, ovvero Hakkinen e Andretti. Quest'ultimo ha eguagliato il martedì il tempo di Alain Prost. Ma tutto sommato, l'oggetto dei desideri McLaren non è sembrato al team biancorosso quella manna dal cielo che si aspettavano... Non molto meglio però sono andate le cose ai Ford della Benetton: sulla vettura di Patrese se ne sono rotti due, uno inspiegabilmente il martedì, dopo appena tre giri, e un altro il giorno successivo.

ITALIANI E... Sul circuito inglese hanno girato anche Andrea Montermi-

ni, Alessandro Zanardi ed Emanuele Naspetti. Il primo alla prima, breve presa di contatto come collaudatore della Benetton attiva, il secondo con la Lotus e il terzo con la Jordan. L'anconetano, che debuttava nel ruolo di tester per la vettura della squadra irlandese, si è ormai lasciato alle spalle la poco fortunata avventura della F.3000 giapponese per concentrarsi sul nuovo incarico. A completare la pattuglia degli italiani c'erano Patrese e De Cesaris. Quest'ultimo, assieme a Katayama, ha collaudato la nuova monoposto 021, presentata già prima del Gp Canada ma il cui debutto in gara avverrà, se tutto va bene, solo a Magny-Cours. Anche qui, tanto per cambiare, nessuna preoccupazione per i correttori d'assetto usati in Tyrrell ormai da un anno; ma non tutto è andato per il verso giusto, a causa di qualche escursione



Fotografie SUTTON



Nella foto a sinistra, un dettaglio del retrotreno della nuova Tyrrell 021-Yamaha che ha dato qualche delusione a De Cesaris, insabbiatosi

fuori pista. Quanto alla Jordan, le prove hanno riguardato ancora una volta le sospensioni, non solo in chiave di attive ma anche con il doppio ammortizzatore sull'anteriore in luogo del sistema mono-

shock: una soluzione allo studio del team già dalle prove successive al Gp San Marino. Per finire, la Footwork Fa14 sfoggiava come già detto le sospensioni Tag. In vista di un impiego in corsa si è ba-

dato a verificarne l'affidabilità e i piloti, soprattutto Warwick, hanno girato a lungo senza particolari problemi, dopo che la monoposto era stata provata da Hakkinen la settimana prima.



Cornetto
Cuore di Panna
ALGIDA

CACCIA ALLA FACCIA.

Ti stiamo cercando. Per mare e per monti. Perché sospettiamo che proprio tu sia perfetto per la Campagna Pubblicitaria di Cornetto Algida 1994. Se sei pronto a collaborare, scegli la tua foto migliore e spediscila a:

LA MIA FOTO CON CORNETTO

L'importante è che, oltre al tuo irresistibile sorriso, al cielo, al mare, ai monti, ai laghi, agli amici e ai parenti, nella foto ci sia lui: il "Cuore di Panna" in tutto il suo splendore. Se invece sei molto pigro, o negato per la fotografia, non fare assolutamente niente, tranne mangiare tonnellate di Cornetto. In tutta Italia, sguinzagliati nei punti strategici, ci sono fotografi in agguato per riprenderti non appena addenti il tuo "Cornetto Algida". Auguri!

Occhio! La foto deve essere una diapositiva. Inoltre devi comunicare nome, cognome, età e indirizzo sia del "fotografo" che del "modello" (o dei modelli). Spedisci subito il tutto in busta chiusa a: "La mia foto con Cornetto" C/O CEMIT, Casella Postale 1140 CA - 10100 Torino. Se la tua foto verrà selezionata, sarai contattato al più presto. Le foto inviate non saranno restituite.



La Ralt prepara una nuova Formula 3

Alla Ralt si sta lavorando a ritmi serrati per arrivare a mettere in pista nel corso dell'estate la nuova monoposto di F.3. La decisione di realizzare questa vettura è stata presa dopo che sia Edenbridgese che Alan Docking hanno abbandonato la Rt37, in questo modo la Ralt si è venuta a trovare senza nemmeno una monoposto '93 in gara in tutto il mondo. La *débauché* è stata imputata dallo stesso Andrew Fitton, direttore della Casa, a un errore nel progetto della Rt37.

■ **DRUGA.** In Spagna è partito recentemente nel mondo del motorismo sportivo un programma di sensibilizzazione sui rischi connessi all'uso di sostanze stupefacenti. Al timone di questa iniziativa c'è l'ex pilota di F.1 Emilio de Villota.

Alla Galleria Ferrari mostra di Sassi

«Dalla pittura al design» è il titolo della mostra personale del disegnatore Antonio Sassi che rimarrà esposta alla Galleria Ferrari di Maranello dal 3 al 16 luglio prossimi. Sassi, che ha alle spalle esperienze alla Minardi come designer e grafico pubblicitario, con i suoi disegni ha più volte illustrato importanti anticipazioni sia di F.1 che tra le auto di serie sul nostro giornale e sul mensile Auto. La mostra esposta alla Galleria Ferrari propone una collezione di tele ad olio dedicata ai piloti di F.1, con un'attenzione particolare per i ferraristi; inoltre vi sarà una sezione dedicata al car design con modelli in scala e bozzetti. L'orario di apertura della Galleria Ferrari va dalle 9.30 alle 12.30 e dalle 15.00 alle 18.00, ad eccezione della giornata di chiusura del lunedì.

■ **ADAMS.** Il divorzio tra Philippe Adams e team Madgwich nella F.2 britannica pare davvero insanabile. Tutto è iniziato quando, dopo le prime quattro gare tutte vinte dal pilota belga, per un problema di sponsor la squadra ha deciso di appiadarlo. Ora le parti sembrano intenzionate a risolvere la vicenda per vie legali, intanto la quinta gara della F.2 britannica ha registrato il successo dell'altro pilota della Madgwich, Mikke Van Hool.

SONO DICIASSETTE LE VETTURE INTERESSATE

Approvati nel Turismo i nuovi pesi

Come anticipato dal Presidente Marco Piccinini a Imola, la Csa ha finalmente ratificato i correttivi in peso per il Civt, sia pur con minime variazioni rispetto alle proposte esaminate. I nuovi pesi, riportati nella tabella, verranno applicati in occasione della 7. prova del Civt, a Varano il 17 e 18 luglio. L'unico correttivo in Gruppo A riguarda la 75 Turbo di Danilo Mozzi; con 30 kg in più si spera che le sue prestazioni diventino alla portata delle Opel. In N1 c'è stato il previsto alleggerimento per le Ford, ma l'abbuono di 35 kg proposto per la Escort Cosworth è stato ridotto a 15. In N2 l'appesantimento per la Deltona è stato di 30 kg invece dei 40 previsti, con l'obiettivo di ridurre il gap prestazionale che ha finora impedito alle Bmw M3 di lottare per la vittoria. Sono state penalizzate le Alfa 155 Q4 (20 kg) e le Mazda 323 GTr (30 kg) in N3, a tutto vantaggio della

Volvo 480 Turbo che scende di 20 kg (la proposta della Salerno Corse era di 40). Stesso dimagrimento per la

Peugeot 309 Gti 16V in N4, oggi incapace di competere con le Opel Astra. In N5 sono 30 i kg in più che Andrea

Pullè, dominatore della classe, dovrà portare sulla propria Honda Civic. Con lui la Csa è stata generosa: la proposta originaria era di affibbiargli mezzo quintale. Nella stessa classe anche le Alfa 33 16V ingrassano di 20 kg. La lista dei correttivi è chiusa dal terremoto della N6; 30 kg appesantiscono in egual misura l'Alfa 33 Permanent 4 di Giancarlo Nadeo e le Toyota Corolla del Team Cioè, che hanno fatto il bello e il cattivo tempo nella prima parte della stagione. Anche tutte le loro avversarie indistintamente (Fiat Uno Turbo, Fiat Ritmo 130, Fiat Tipo 16V, Peugeot 309 Gti e Peugeot 205 Gti) beneficiano di un alleggerimento di 20 kg.

Fabio Ravaoli

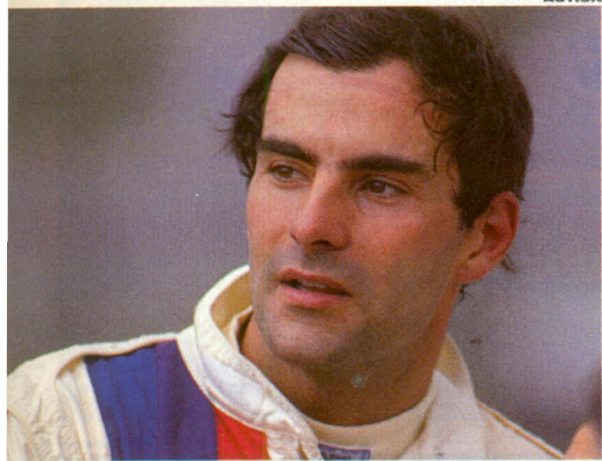
COSI' SULLA BILANCIA

CLASSE	VETTURA	VECCHIO PESO	CORRETTIVO	NUOVO PESO
A2	Alfa Romeo 75 Turbo	1000	+ 30 kg	1030
N1	Ford Sierra Cosworth 4x4	1140	-40 kg	1100
N1	Ford Escort Rs Cosworth	1185	-15 kg	1170
N2	Lancia Delta Hf integrale	1170	+ 30 kg	1200
N3	Alfa Romeo 155 Q4	1170	+ 20 kg	1190
N3	Mazda 323 Gtr 4Wd	1170	+ 30 kg	1190
N3	Volvo 480 Turbo	920	-20 kg	1200
N4	Peugeot 309 Gti 16V	910	-20 kg	900
N5	Alfa Romeo 33 16V	830	+ 20 kg	850
N5	Honda Civic	890	+ 30 kg	920
N6	Alfa Romeo 33 Permanent	880	+ 30 kg	910
N6	Fiat Ritmo 130 Tc Abarth	860	-20 kg	840
N6	Fiat Uno Turbo le	820	-20 kg	800
N6	Fiat Tipo 1,8 16V	900	-20 kg	880
N6	Peugeot 205 Gti 1.6	770	-20 kg	750
N6	Peugeot 309 Gti	890	-20 kg	870
N6	Toyota Corolla	890	+ 30 kg	920

L'Honda Civic di Pullè, ora in testa al Civt, ingrassa di 30 kg

ACTION





NELLA DIFFICILE 24 ORE

Bmw a Spa con tre 318i

L'esordio al Nürburgring della BMW 318i nelle gare di 24 Ore per le turismo non è stato felicissimo, ma a Monaco è già stato varato il programma per la 24 Ore di Spa, che si svolgerà il 31 luglio e il 1. agosto. Saranno quattro le vetture ufficiali in pista nella classica belga: due con i colori di Schnitzer e due con quelli della Stessa Bmw Motorsport. Aldo Bigazzi è stato dunque dispensato dall'impegno e Johnny Cecotto potrà difendere le proprie chance nel tricolore Super Turismo a Misano. Le due 318i Schnitzer, gomme

te Yokoama, saranno affidate a Steve Soper-Emanuele Pirro (nella foto sopra)-Marc Duez e Thierry Tassin-Joachim Winkelhock-Altfrid Heger. Più eterogenei gli equipaggi delle due auto Motorsport (con pneumatici Michelin). Sulla prima Laurent Aiello sarà affiancato da Jean-Michel Martin (che vinse la 24 Ore nel '92 con la M3 di Bigazzi assieme a Soper e Danner) e dall'australiano Tony Longhurst. Sulla seconda ci sarà il nostro Bruno Giacomelli, assieme a Jean-Pierre Malcher e allo specialista belga.

BRYAN



POSITIVO TEST A SNETTERTON

Gardner sulla Lotus

L'ex campione del mondo della classe 500 del motociclismo Wayne Gardner ha sostenuto un test la scorsa settimana a Snetterton alla guida di una Lotus F. 1 (sopra nella foto). L'australiano che lo scorso anno ha gareggiato nel Turismo tedesco, quest'anno è invece impegnato nel Turismo australiano con una Holden Commodore e, al di là dei risultati, finora si è fatto notare soprattutto per la grande grinta. Dopo questa presa di contatto molto positiva con la Lotus, Wayne Gardner ha fatto capire di volere disputare una gara della massima formula, magari proprio il Gp di Australia.

PROSPETTIVE

Tra nuovi box, appena inaugurati, e allungamento del tracciato Misano investe dieci miliardi in un momento di crisi. Il direttore del circuito **Maurizio Damerini** ha fiducia perché...

ARTURO RIZZOLI

Lo scorso week-end, in occasione della prova mondiale di motociclismo delle Superbike, a Misano hanno debuttato i nuovi box: è un ulteriore passo avanti in quel piano di miglioramento delle strutture del circuito Santamonica, che all'inizio di quest'anno ha inaugurato il tracciato allungato. Quanto costano tutti questi lavori?

«Abbiamo stanziato dieci miliardi, ma è molto probabile che quando avremo finito tutte le opere: mi riferisco a cose ben visibili come i box e le salette poste al piano superiore di questo nuovo edificio, ma anche a cose meno appariscenti come i parcheggi, ugualmente importanti in un impianto di alto livello, potremo anche essere andati oltre la soglia di spesa prevista».

— **In una fase di doppia crisi, su un lato la recessione mondiale colpisce gli investimenti nelle corse e sull'altro si registra un calo di interesse verso le gare motoristiche, vi avventurate in spese tanto ingenti...**

«Premesso che non si può smettere di costruire auto e moto, crediamo che la ripresa economica arriverà in tempi brevi, muovendo da questa considerazione occorre quindi essere in grado di proporre una struttura moderna ed efficiente per svolgere un'attività di alto livello. Non dobbiamo infatti dimenticare che questo autodromo si trova in una zona turistica molto importante, seppur colpita pesantemente dalla difficile congiuntura economica del momento. Noi offri-

remo quindi, un ottimo impianto, ma riteniamo, al tempo stesso, assolutamente necessario un nuovo approccio con le corse che non si possono più gestire muovendosi come dinosauri. Il pubblico viene infatti in pista per sentirsi partecipe dell'evento, vuole potere avere un contatto più diretto con i partecipanti della corsa che deve offrire un mix di competizione pura e di spettacolo. Chi arriva in pista deve potere visitare in modo controllato an-

quel che riguarda l'interesse del pubblico sulle piste. Ridurre i costi potrebbe servire ad indirizzare le risorse risparmiate verso un'operazione di rilancio. Ad ogni modo la posizione del Santamonica per la F.3 è chiara: se le gare non si fanno in un giorno solo non ospiteremo più la F.3».

— **A proposito di crisi, il calo di pubblico è più preoccupante per le due o per le quattro ruote?**

«Sono le auto a stare peggio, ma limitatamente ad alcune categorie e tutto, in larga parte, è da mettere in relazione alle scelte organizzative che vengono fatte. Faccio due esempi di gare da noi ospitate quest'anno. La corsa riservata ai camion ha richiamato circa 12.000 spettatori e li ha visti andare via tutti soddisfatti. Il motivo è semplice: si crea quel circuito "spettacolo-pubblico-contatto" con gli spettatori che accedono al paddock, che si calano maggiormente nella realtà dell'evento; poi in pista i piloti si esibiscono in veri "numeri". Una cosa analoga è accaduta con il Trofeo per le Gt della Venturi».

— **Ma, dopo simili investimenti volete arrivare alla F.1?**

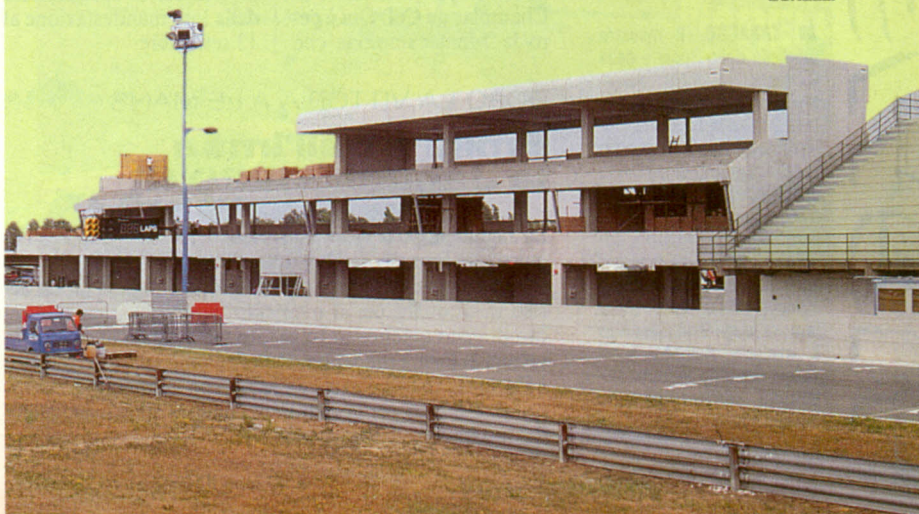
«Vogliamo essere in grado di accogliere qualsiasi corsa, magari adeguando la ricettività del pubblico con tribune montabili. Il nostro obiettivo è potere rispondere istantaneamente se ci viene offerta, ad esempio, una gara del Turismo tedesco. E per la F.1 la procedura di omologazione è diventata più semplice: basta in pratica l'ok di Ecclestone...».

«Il pubblico deve essere coinvolto con visite controllate al paddock e più show»

che il cuore della manifestazione: vedendo il paddock, si viene a creare un maggiore coinvolgimento emotivo dello spettatore facendo aumentare la sua tendenza all'assiduità. In più le autorità sportive devono varare regolamenti basati sulla logica del contenimento dei costi».

— **Come la F.3 tricolore, da disputare in un giorno solo...**
«Questa categoria sta attraversando una crisi gravissima per

BONELLI



Presca d'aria tipo Dallara sulla Reynard

È stata provata la scorsa settimana a Donington una modifica alle prese d'aria della Reynard 933 che rende la monoposto britannica molto simile alla Dallara 393. Sia il West Surrey che il Paul Stewart si sono presentati in pista con le panche modificate e una presa d'aria sotto il pavimento della vettura. Il leader del campionato Kelvin Burt, che corre per il Paul Stewart Racing, ha provato questa nuova soluzione senza comunque ottenere grossi risultati. È così in preparazione un'altra evoluzione.

■ **AVIS.** La sezione di Mo-mo, in provincia di Novara, dell'associazione donatori sangue patrocina la gimkana in programma domenica 11 luglio nell'omonima località. Ogni informazione può essere richiesta, dopo le 21, al seguente numero telefonico 0321 - 926387.

Crinelli al supertest della Bmw

Un primo riconoscimento per gli ottimi risultati che sta ottenendo in F. Opel Patrick Crinelli lo ha ricevuto dalla Bmw. La Casa bavarese ha infatti invitato il pilota romano ai test organizzati dalla Bmw Motorsport, diretti da Marc Surer, in programma il 28 e 29 luglio al Nürburgring per valutare i giovani più promettenti.

■ **TODT.** In seguito al suo trasferimento alla Ferrari, Jean Todt ha dovuto lasciare la sua carica di rappresentante dei costruttori in seno alla Federazione francese. Gli succede Christian Contzen, direttore generale della Renault Sport mentre Todt diviene membro d'onore della Ffsa.

■ **TABACCO.** Il ministro francese dello Sport e della Gioventù, Michèle Alliot-Marie ha annunciato, durante la 24 Ore di Le Mans, l'intenzione di rinnovare nel '94 lo stanziamento di un fondo speciale di 450 milioni di franchi (pari a circa 120 miliardi di lire) destinato a sostituire l'apporto della sponsorizzazione delle marche di tabacco, ormai vietato dalla famosa legge Evin. Secondo il ministro Alliot-Marie il nuovo Governo intende addirittura rendere perenne questo stanziamento.



COLOMBO

DOPO IL POSITIVO TEST CRYPTON A MONZA

Lamy punta sulla Lola '92

Nel ricco panorama dei test di F. 3000, la scorsa settimana la Crypton ha provato a Monza. Attraverso il manager di Lamy, Domingos Piedade, la formazione di Cantù ha ottenuto dalla Sauber, che aveva in esclusiva la pista, la possibilità di percorrere alcuni giri giovedì scorso. Il portoghese della Crypton ha impiegato una Reynard '92 dotata di cambio sequenziale segnando un 1'44"87. Dopo questo test, che ha dimostrato che la vettura dell'anno precedente continua ad essere molto performante, alla Crypton stanno pensando molto seriamente di fare correre Lamy a Pergusa con la Reynard 92. In terra di Francia hanno invece provato Forti e Dams. Al Castellet, in condizioni poco favorevoli a causa del gran caldo e del vento, Beretta con la Reynard-Cosworth di Forti ha girato in 1'13"5, mentre Diniz, con l'altra Reynard della formazione di Alessandria, è arrivato ad un 1'15". Con le Reynard-Cosworth di Lagorce e Panis la Dams si è attestata sull'1'14".

ton stanno pensando molto seriamente di fare correre Lamy a Pergusa con la Reynard 92. In terra di Francia hanno invece provato Forti e Dams. Al Castellet, in condizioni poco favorevoli a causa del gran caldo e del vento, Beretta con la Reynard-Cosworth di Forti ha girato in 1'13"5, mentre Diniz, con l'altra Reynard della formazione di Alessandria, è arrivato ad un 1'15". Con le Reynard-Cosworth di Lagorce e Panis la Dams si è attestata sull'1'14".

PER L'EUROPEO SALTA CESANA

Si candida Montecampione

È proprio un momento nero per le gare in salita: dopo l'annullamento della Susa-Moncenisio, è saltata anche la Cesana-Sestriere (18 luglio). La cronoscalata piemontese è stata cancellata a causa di uno smottamento della sede stradale, poco dopo l'abitato di Champlas du Col. Ora è però la Montecampione che

tenta di raccogliere l'eredità e ottenere la validità europea. Lo scoglio da superare è la sua concomitanza, il 22 agosto, con la prova svizzera valevole per l'europeo. Per questo gli organizzatori della Montecampione stanno cercando di ottenere lo spostamento della loro manifestazione al 12 settembre.

DOPO LA VITTORIA A LE MANS

Emigra nell'Imsa la Jaguar Xj220 Gt

La Jaguar, dopo la vittoria di classe della sua Xj220 con l'equipaggio formato da David Brabham-Nielsen-Coulthard, in mancanza di un efficiente campionato inglese Gt ha deciso di dirottare per il momento il proprio impegno nel campionato americano Imsa Gtp per il quale in origine la vettura era stata preparata. Per ora l'unico pilota designato è Cochran, che ha corso a Le Mans con Belmondo e Fuchs, ritirandosi però per la rottura del motore dopo aver siglato il 24. tempo in prova.

COMUNICATO SINDACALE

SABATO 26 giugno non c'è stata informazione in Italia. Non sono usciti i giornali, non sono stati trasmessi i notiziari radiotelevisivi, né sulle reti pubbliche né sulle private, nazionali e locali.

Una giornata di silenzio, una protesta clamorosa, decisa dai giornalisti italiani e dalla Fnsi, che è il loro Sindacato unitario, per affrontare una situazione grave, che li vede oggetto di attacchi pesantissimi.

Attacchi che provengono da vari fronti, ma ai quali si è recentemente aggiunta anche l'iniziativa del Governo, il quale è intenzionato a varare un provvedimento legislativo che toglierebbe di fatto ogni autonomia gestionale all'Inpgi (Istituto Nazionale di Previdenza dei Giornalisti Italiani).

Si tratta di un istituto che i giornalisti hanno creato con il loro lavoro, con i loro risparmi, con pesantissime trattenute sulle loro buste paga, e che hanno saputo far crescere, ottenendo bilanci in attivo, perché hanno potuto gestirlo in piena autonomia. Di questi attivi l'Inpgi ha sempre fatto partecipe anche il Fondo di solidarietà generale, tanto che nel solo 1992 ha versato nelle casse del Fondo quasi 11 miliardi.

Ora il Governo, con una manovra che ha tutta l'aria di un gravissimo esproprio, ha deciso di appropriarsi del 25% delle entrate contributive dell'Inpgi, di «congelare» questa quota per cinque anni. Questi provvedimenti potrebbero costare alla categoria oltre 700 miliardi e prefigurare un pericoloso accorpamento delle

VIP A SCUOLA DA MORROGH

Anche Frizzi sale in F. Ford

Un altro personaggio del mondo dello spettacolo approda in pista: Fabrizio Frizzi. Il conduttore televisivo ha partecipato la scorsa settimana a un corso di pilotaggio con le F. Ford della scuola di Henry Morrogh a Magione, il risultato è stato giudicato positivamente dall'i-

struttore irlandese. Frizzi in giovane età ha disputato alcune gare di kart, poi si è dedicato al mondo dello spettacolo. Alla domanda circa una sua possibile partecipazione ad una gara di F. Ford, Frizzi ha risposto: «Con un po' più di esperienza, perché no?».

CAPELLANI



DOPO I SUCCESSI IN F. ATLANTIC

Jacques Villeneuve nel '94 in F. IndyCar

I positivi risultati ottenuti da Jacques Villeneuve in questo inizio di stagione nella F. Atlantic, dove ha sinora vinto due gare, hanno spianato al canadese la strada verso la F. Indy. Nei giorni scorsi lo sponsor del figlio dell'indimenticabile Gilles, la Players Ltee, ha raggiunto un accordo con il team Forsythe-Greene per fare correre il prossimo anno Jacques Villeneuve nella F. Indy.

forme di previdenza, proprio quando lo stesso Governo dichiara di voler agevolare la nascita di nuove forme di previdenza integrativa.

Ma i motivi di protesta sono anche altri.

Protesta contro gli attacchi ai posti di lavoro, falcidiati da una crisi occupazionale i cui effetti sono inaspriti dal tentativo — in troppe aziende editoriali — di annullare in modo strisciante norme contrattuali e di legge.

Protesta per le rappresaglie compiute contro le rappresentanze sindacali, per intimidire e togliere autonomia ai Corpi redazionali.

Protesta contro la carenza, più volte denunciata, di norme legislative, che superino quelle ormai vecchie e inefficaci, e che consentano a tutto il settore dell'informazione — quotidiani, periodici ed emittenti pubbliche e private — uno sviluppo equilibrato, fermando la crisi che sono ormai nell'immediato futuro di troppi Corpi redazionali.

PER LA REYNARD

Ashmore lascia la Lola

Aveva lasciato due settimane fa la Lola, dopo una permanenza di 15 anni, e lo scorso week-end durante la gara di F. Indy di Portland Bruce Ashmore ha annunciato ufficialmente il proprio passaggio alla Reynard. Il progettista che negli ultimi sei anni ha firmato le Lola protagoniste della serie americana (e vincitrici degli ultimi 3 titoli) assumerà il ruolo di direttore tecnico della neonata Reynard North America. Intanto nella sede di Bicester Malcom Oalster, il papà delle Reynard dominatrici della F. 3000, sta lavorando sulla monoposto di F. Indy che è in uno stato già molto avanzato e farà i primi test ad ottobre. A portare in pista la Reynard F. Indy per primo sarà il team di Chip Ganassi che la impiegherà dotandola di un motore Ford.

A TU PER TU

Del brutto incidente a Imola Tamara Vidali non ricorda né il duro impatto contro il muro né le fiamme sprigionatesi dalla sua Alfa 155. Così ora pensa già al suo rientro a Varano

ARTURO RIZZOLI

Le spaventose immagini dell'incidente accaduto a Tamara Vidali, a Imola con l'Alfa 155, hanno dato alla ragazza trevigiana un'improvvisa notorietà anche tra coloro che non seguono il SuperTurismo. Ma Tamara esattamente cosa ricorda?

«Ho sentito alla curva Villeneuve che la mia vettura era stata tamponata, poi è iniziato il testacoda, ho avuto il tempo di pensare: «qui c'è il rischio di farsi male davvero», poi ho avuto la tentazione di sterzare, ma ho ritenuto più opportuno aggrapparmi perché temevo che sarebbe successo qualche cosa di spiacevole. Lì finiscono i miei ricordi: nella mia mente non c'è memoria alcuna né dell'impatto contro il muro, né del fuoco. So solo di essermi risvegliata tra medici e infermieri che mi dicevano di stare ferma e che mi avrebbero portato subito all'ospedale di Bologna in elicottero. Allora la mia prima reazione è stata di protestare perché ho paura di viaggiare in elicottero».

— A giudicare da come parli dell'incidente, la ripresa psicologica è stata molto buona...

«Non ricordare nulla mi ha sicuramente aiutato: la maggiore impressione l'ho provata rivedendo a posteriori il filmato: mi avevano parlato di un fuocherello, ma non immaginavo quanto fossero state alte le fiamme che si sono levate dal-



ORSI

«Nel Turismo vi sono alcuni eccessi di combattività: è la sicurezza di queste auto che fa osare...»

l'auto...»

— Una volta passato il grande spavento, nell'ambiente si è dato per certo il tuo rientro nella prossima gara di Varano, il 17 luglio; hai in programma qualche test prima di questo appuntamento?

«Premetto che correrò solo se mi sentirò bene. Prima di Varano farò un test che mi servirà

per decidere se sono già pronta per il rientro: si tratta comunque di una seduta in pista già prevista indipendentemente dall'accaduto, ma la pista sulla quale andremo non è stata ancora decisa».

— Questo incidente ti ha fatto pensare che nel SuperTurismo vi sia un agonismo che è andato oltre i limiti del lecito?

«Le toccate in queste corse sono normali. Quello che è accaduto a Imola è anche frutto della fatalità: Amato Ferrari mi ha detto che non era sua intenzione tamponarmi; del resto è una curva dove guidi come se fossi sulle uova. Però vi sono degli eccessi di combattività: ciò è determinato dalla sensazione di protezione che offre questo tipo di auto. Comunque va bene dare anche spettacolo con le sportellate, ma è meglio che ci diamo una regolata: non può andare sempre bene...».

— Cosa ti è rimasto più impresso di questa «avventura»?

«La velocità con cui sono stata soccorsa dai commissari di Imola e dagli uomini della Cea cui sono molto riconoscente, poi mi ha fatto tanto piacere vedere quanto affetto mi è stato dimostrato da tutto l'ambiente automobilistico, in particolare ho tanto apprezzato come i miei colleghi-avversari sono stati vicini ai miei genitori in pista a Imola quando della mia sorte non si sapeva niente».

ACTION



Ecco un'immagine dell'incidente a Imola della Vidali

FORMULA INDY

GARA A PORTLAND

Il giorno del veterano

Fittipaldi vince contro Mansell un duello durato per tutto il week-end e reso ancora più emozionante dalla pioggia caduta a metà gara. Terzo è Paul Tracy

ALBERTO ANTONINI

PORTLAND — Fittipaldi contro Mansell. Penske contro Lola. Chevy contro Ford. E come se non bastasse, la prima gara bagnata della stagione, con un violento acquazzone a metà corsa; e una sola bandiera gialla a una manciata di giri dalla fine. La noia non abita qui, nel pianeta IndyCar. Sull'incredibile circuito di Portland, in condizioni meteo perennemente mutevoli, Emerson Fittipaldi ha ottenuto la seconda vittoria della stagione (dopo la 500 Miglia di Indianapolis) e l'ha ottenuta a pieno merito, guidando da campione qual è anche con la pista bagnata. È il suo successo ha ribadito che al momento attuale la supremazia della Penske-Chevrolet non si discute, dopo gli sbandamenti delle prime gare. Ma anche così, la corsa di Portland non ha avuto un solo momento senza emozioni. E a mettere in forse fino all'ultimo un risultato che il vantaggio tecnico sembrava garantire dall'inizio ci ha pensato, come al solito, lui, Nigel Mansell. I due campioni ultraquarantenni, l'iridato F.1 del '92 e quello degli anni '70, hanno monopolizzato il week-end dell'Oregon. Hanno iniziato battagliando tra loro per la pole position in prova (e l'ha spuntata ancora Nigel), hanno proseguito con un duello ravvicinato nelle prime fasi di gara, sotto il sole. E hanno concluso quasi in volata, con Nigel che, dopo l'unica bandiera gialla, si è lanciato in un disperato assalto fra i doppiati tentando di recuperare lo svantaggio in sei giri. E ha concluso a poco più di quattro secondi dal vincitore, infliggendone sei all'altra Penske di Paul Tracy. Il giovane canadese ha riscattato in pieno i troppi incidenti che lo avevano messo in crisi con



PHOTO 4

il team. E, lui 24enne fra due veterani, ha concluso il terzetto dei piloti a pieni giri...

JOHANSSON. C'è un altro ex della F.1 che avrebbe meritato di più, ed è Stefan Johansson. Lo svedese del team di Tony Bettenhausen si era qualificato subito a ridosso dei «big» con la sua Penske-Chevy, e nelle prime battute di gara è sembrato pienamente in grado di reggere il ritmo, finché in un pasticcio al pit-stop prima (con la ruota anteriore destra che non voleva saperne di uscire dal cerchio) e la rottura della trasmissione poi non lo hanno tolto di scena. Degli altri, Bobby Rahal ha fatto la solita gara da volpone; il passaggio al telaio Lola non ha migliorato molto la situazione in qualifica, ma in gara il campione '92 ha scelto di proseguire a lungo con le slick anche con la pista allagata, e alla fine si è portato a casa un quarto posto. Tutto l'opposto di Teo Fabi,

molto veloce in prova ma fermato in gara dalla rottura del motore Chevy.

LA CRONACA. Dopo la pioggia del mattino, al via splende un bel sole sul circuito permanente di Portland. Quando la pace-car si fa da parte Mansell scatta bene dalla pole, mentre Johansson si incolla alle calcagna di Fittipaldi; in scia c'è Tracy. Sembra andare molto bene anche il giovane Mark Smith, ma dopo appena sei giri il cambio lo tradisce. Mansell ha poco più di mezzo secondo su Fittipaldi; seguono Tracy, Mario Andretti e Robby Gordon, che si è liberato di Sullivan. Dopo dieci giri iniziano i doppiaggi: per passare Greco, che procede a rilento, Mansell ha qualche difficoltà ed Emerson ne approfitta per sferrare un primo attacco, rintuzzato. Dopo 14 giri Nigel gira sul piede delle 111 miglia orarie; Luyendyk fa un testa-coda, ma riprende. E



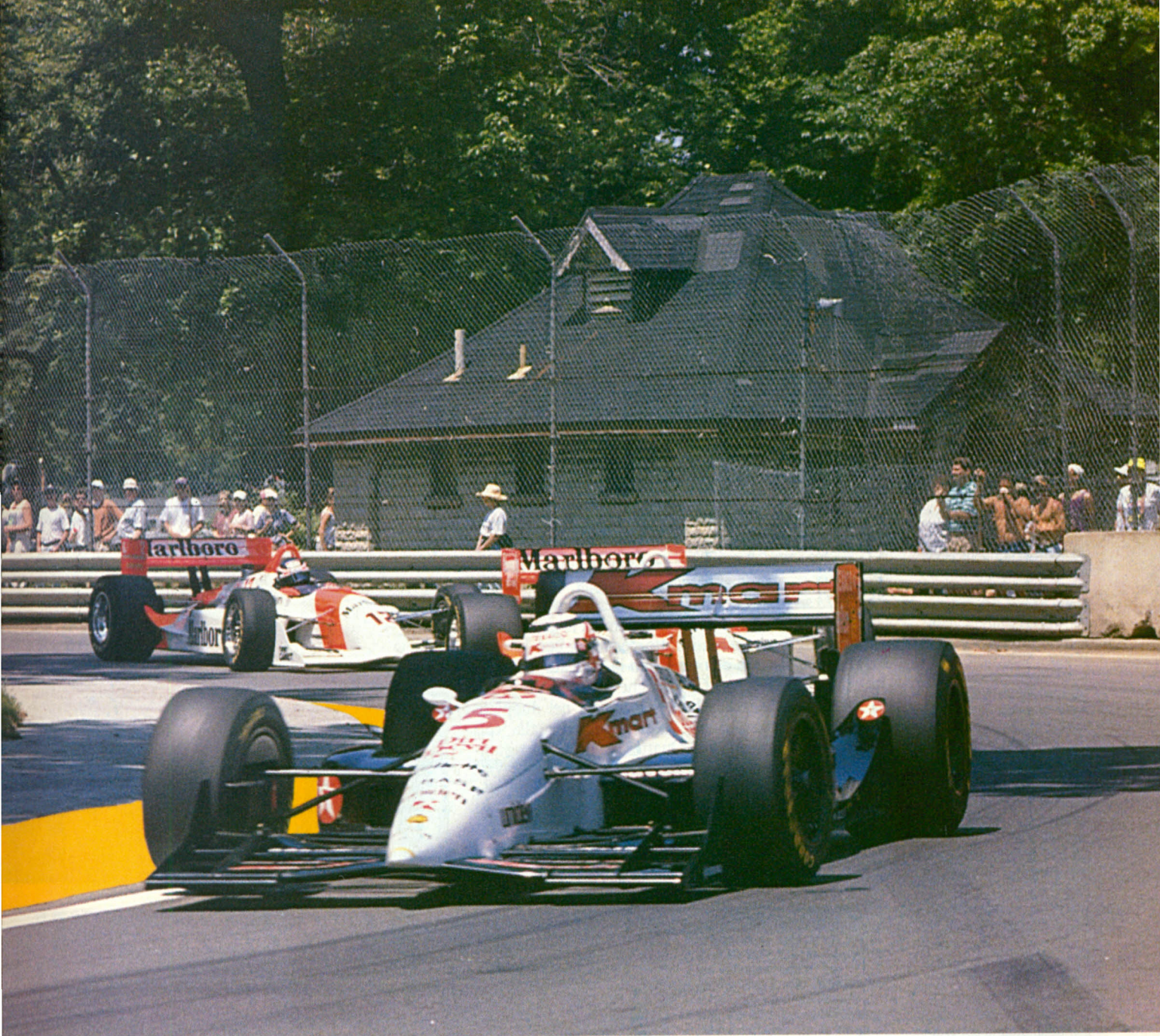


foto RUCH



Mansell, Fittipaldi, Tracy e (seminascosto) Johansson: nelle prime fasi di gara, questo quartetto ha dato spettacolo con colpi di scena continui. Tre di loro si sono ritrovati sul podio, davanti a Rahal che, nella pagina a fianco, sembra attendere sornione gli esiti di una gara imprevedibile... Sotto, Mario Andretti, sesto all'arrivo ma con un giro di distacco dai primi

box

Eddie Cheever divorzia dal team Turley

A Portland era assente Eddie Cheever, che ha rotto definitivamente con il team Norman Turley Motorsport. La separazione è stata... traumatica, visto che in seguito a inadempienze contrattuali si è arrivati a un'ingiunzione che ha provocato il sequestro temporaneo dei beni della squadra (camion e vetture). Successivamente Eddie e Turley hanno raggiunto un accordo. Il posto di Cheever è stato preso da Brian Till.

■ **MERCATO.** I primi scossoni li sta dando Al Unser junior, che potrebbe lasciare presto il team di Rick Galles portandosi dietro lo sponsor Valvoline, per approdare alla Walker Motorsport. Quest'ultima rinunciarebbe al deludente Hiro Matsushita, ma anche ai dollari della Panasonic...

■ **JOHANSSON.** Anche lo svedese è un pezzo forte del mercato: il team di Galles lo vorrebbe per rimpiazzare Al Unser jr., mentre Roger Penske lo vede come una possibile alternativa al discusso Paul Tracy, che è molto veloce ma sbatte un po' troppo. Anche Chip Ganassi ha qualche problema con Luyendyk e con l'arrivo dal '94 del telaio Reynard (di cui legete in altra parte del giornale) vorrebbe Johansson come pilota e collaudatore.

■ **FIRESTONE.** La Casa giapponese sembra intenzionata ad accordarsi con il Tasman Team di Steve Horne (ex Truesport) per lo sviluppo delle gomme '94; altre squadre interessate sono Euromotorsport e Rahal Hogan (per il programma congiunto con il V8 Honda) oltre a Walker.

■ **DANNER.** Il tedesco torna all'IndyCar con la Lola-Chevy di Antonio Ferrari, rimpiazzerà Montermini impegnato in Canada con la F3000. Andrea rientrerà a Toronto, sempre con l'Euromotorsport di Ferrari e la vettura con cui ha terminato 4. a Detroit.

Fitti si avvicina ancora a Nigel e alla staccata della prima curva tenta ancora il sorpasso. Una volta... due... alla terza addirittura all'esterno! Ma il Leone tiene duro. Intanto Tracy preme su Johansson e alla fine riesce a passare. Poco dopo Mansell, sotto pressione, arriva alla staccata del rettilineo e la sua Lola sbanda, con le ruote fumanti. È il colpo di scena: Fittipaldi se ne va, ma Nigel riprende rabbioso ed è subito terzo dietro a Tracy. Poi Gordon, Sullivan, Unser Junior, Boesel, Rahal e Groff. Tracy apre la serie dei pit-stop, seguito da Johansson che perde tempo per una ruota. Si fermano tutti e per un giro va in testa Andretti. Un altro giro e si ritira Johansson. Verso il 40. giro il cielo si rannuvola e tutti preparano le gomme da pioggia, mentre Mario, Gordon e Unser jr danno spettacolo. Cadono le prime gocce... e sparisce Fabi, col motore ko, mentre Guerrero si pianta contro le recinzioni dopo un «dritto» nell'erba. Nel gioco delle soste, Mansell si ritrova al comando davanti a Fittipaldi, Tracy, Rahal, Luyendyk e Unser jr; poi deve rientrare per il pit-stop. Gli incidenti riempiono la pista di rottami, Willy R. Tibbs viene rispedito fuori dai pit col musetto a pezzi! Forano quasi contemporaneamente Goodyear e Luyendyk. Dopo 60 giri Fitti conduce su Tracy, Mansell, Unser jr, Rahal e Mario. Si ritira Sullivan e Gordon scivola nell'erba. Fittipaldi guadagna anche con la pioggia, dopo 70 giri ha 33"73 su Mansell. Smette di piovere, la traiettoria si asciuga; Tracy va ai box ma non cambia le gomme. Le cambia Nigel, che tenta il tutto per tutto, con la pista ancora allagata alla chicane dopo la staccata; poi tutti lo imitano. Brivido per Gordon che si ritrova un pezzo di carta sulla visiera. Mansell pasticcia nel doppiare Vasser e nello stesso istante esce la bandiera gialla, con Matsushita fermo in pista. Quattro dei dieci giri restanti vengono coperti con la pace-car; fra Mansell, secondo, e il leader Fittipaldi ci sono ben 11 doppiati... alla bandiera verde il Leone si scatena (e altrettanto fa il doppiato Luyendyk) ma otto secondi a due giri dal termine sono troppi anche per lui, che può solo avvicinarsi al dominatore Fittipaldi.

Grande «Emmo», in alto a destra, ma anche grande Penske: la Pc 93 è al momento la vettura da battere. Qui accanto, tre protagonisti della gara di Portland; Unser junior, sempre all'attacco e quinto all'arrivo, sopra; Johansson, sotto a sinistra, che avrebbe meritato molto di più ma è stato fermato definitivamente da un guasto alla trasmissione; e Boesel, sotto a destra, settimo e ormai proiettato nell'olimpo dei «grandi», data la costanza del suo rendimento. Il brasiliano è stato molto seguito dai media anche per le recriminazioni sulla mancata vittoria a Indy



G.I. JOE'S 200

 Portland (Oregon-USA) 27 giugno 1993
 7. prova del campionato IndyCar

COSÌ (IN 29) AL VIA E (IN 20) AL TRAGUARDO

Nigel Mansell (Lola 93-Ford) 1'00"902	Emerson Fittipaldi (Penske 93-Chevy C) 1'01"007
Stefan Johansson (Penske 93-Chevy C) 1'01"449	Paul Tracy (Penske 93-Chevy C) 1'01"575
Mario Andretti (Lola 93-Ford) 1'01"916	Mark Smith (Penske 92-Chevy B) 1'02"139
Yeo Fabi (Lola 93-Chevy C) 1'02"165	Danny Sullivan (Lola 93-Chevy C) 1'02"239
Al Unser Jr (Lola 93-Chevy C) 1'02"243	Robby Gordon (Lola 93-Ford) 1'02"246
Haul Boesel (Lola 93-Ford) 1'02"408	Mike Groff (Rh-001-Chevy C) 1'02"549
Willy T. Ribbs (Lola 93-Ford) 1'02"750	Arie Luyendyk (Lola 93-Ford) 1'02"754
Bobby Rahal (Lola 93-Chevy C) 1'02"804	Scott Goodyear (Lola 93-Ford) 1'02"892
Roberto Guerrero (Lola 93-Chevy C) 1'03"039	Brian Till (Penske 92-Chevy B) 1'03"395
Scott Brayton (Lola 93-Ford) 1'03"469	Hiro Matsushita (Lola 93-Ford) 1'03"522
Olivier Grouillard (Lola 92-Chevy A) 1'03"570	Jimmy Vasser (Lola 92-Chevy A) 1'03"628
Dave Kudrave (Lola 92-Chevy A) 1'03"812	Kevin Cogan (Lola 93-Chevy C) 1'04"616
Lyn St. James (Lola 92-Ford) 1'04"928	Ross Bentley (Lola 92-Chevy A) 1'05"013
Marco Greco (Lola 92-Chevy A) 1'05"116	Johnny Unser (Lola 92-Chevy A) 1'06"675
Jeff Wood (Lola 91-Cosworth Dfs) 1'06"840	

1. **Fittipaldi** (Penske-Chevy) 102 giri
2. **Mansell** (Lola-Ford) a 4"36
3. **Tracy** (Penske-Chevy) a 10"27
4. **Rahal** (Lola-Chevy) a 1 giro
5. **Unser Jr** (Lola-Chevy) a 1 giro
6. **Andretti** (Lola-Ford) a 1 giro
7. **Boesel** (Lola-Ford) a 2 giri
8. **Gordon** (Lola-Ford) a 2 giri
9. **Groff** (Rh-Chevy) a 3 giri
10. **Luyendyk** (Lola-Ford) a 3 giri
11. **Vasser** (Lola-Chevy) a 3 giri
12. **Goodyear** (Lola-Chevy) a 4 giri
13. **Grouillard** (Lola-Chevy) a 4 giri
14. **Sullivan** (Lola-Chevy) a 5 giri
15. **Bentley** (Lola-Chevy) a 5 giri
16. **Ribbs** (Lola-Ford) a 7 giri
17. **Brayton** (Lola-Ford) a 7 giri
18. **J. Unser** (Lola-Chevy) a 9 giri
19. **Greco** (Lola-Chevy) a 9 giri
20. **St. James** (Lola-Ford) a 10 giri

PROVE □ ANCORA MANSELL IN POLE

Un Leone da... strada

PORTLAND — Quattro stradali, quattro pole position: ormai il giro più veloce di Mansell in prova non fa più notizia nel campionato IndyCar. Dopo Surfers Paradise, Long Beach e Detroit, il Leone ha fatto poker sul sinuoso tracciato (che misura poco meno di due miglia, cioè 3,137 km) dell'Oregon, girando a 185,462 kmh di media. Con un giro da favola, Nigel ha strappato a Fittipaldi, che era stato il più veloce il venerdì, il primo posto in griglia. L'inglese è stato l'unico a scendere sotto il muro dell'1'01" e ha preceduto una muta di Penske-Chevy — Fittipaldi, l'ottimo Johansson e Paul Tracy — ribadendo ancora una volta che è soprattutto lui, e non la Lola motorizzata Ford Xb, a fare la differenza. In questo momento della stagione, infatti, la combinazione del telaio Penske e dell'evoluzione C del V8 Chevrolet appare senz'altro la più competitiva. È andato comunque benissimo anche il «rookie» Mark Smith, con vettura e motore dell'anno scorso, subito dietro i migliori; in evidenza anche Mike Groff che con il telaio Rh-001 è stato più veloce del suo compagno di squadra, Bobby Rahal, passato alla Lola. La rottura del differenziale ha impedito a Kudrave, dell'Euromotorsport di Antonio Ferrari di girare il sabato, mentre Jimmy Vasser ha rotto due motori in qualifica. Piuttosto buona la prestazione di Fabi, in quarta fila con una «ritrovata» Lola di Jim Hall.

LA CLASSIFICA DOPO LA 7. GARA

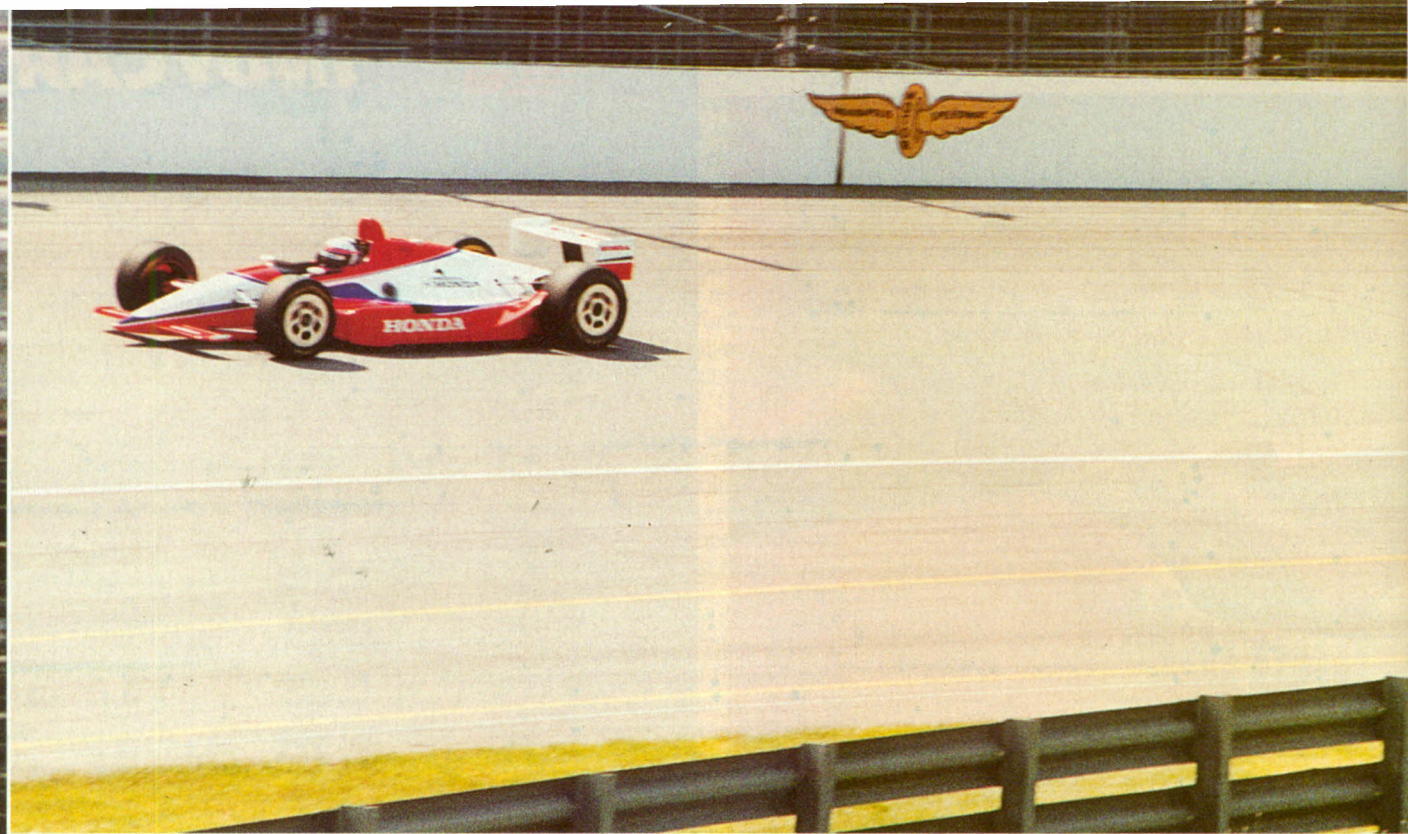
FORMULA INDY	S. PARADISE 21/3	PHOENIX 4/4	LONG BEACH 18/4	INDIANAPOLIS 30/5	MILWAUKEE 6/6	DETROIT 13/6	PORTLAND 27/6	CLEVELAND 11/7	TORONTO 18/7	MICHIGAN 500 1/8	NEW ENGLAND 8/8	ELKHART LAKE 22/8	VANCOUVER 29/8	MID OHIO 12/9	NAZARETH 19/9	LAGUNA SECA 3/10	TOTALE PUNTI
1. Mansell	21	—	15	14	20	1	17										88
2. Boesel	5	16	1	12	18	16	6										74
3. Fittipaldi	17	—	—	20	14	—	21										72
4. Andretti	12	20	—	11	—	14	8										65
5. Rahal	8	—	16	—	12	10	12										58
6. Unser Jr.	—	12	—	5	10	8	10										45
7. Luyendyk	10	8	2	17	—	—	3										40
8. Tracy	—	1	21	—	—	4	14										40
9. Fabi	4	10	12	4	4	—	—										34
10. Gordon	14	—	—	—	3	5	5										27
11. Sullivan	—	—	5	—	—	—	21										26
12. Vasser	—	14	—	—	5	—	2										21

13. Guerrero, Brayton 16; 15. Goodyear 14; 16. Monttermi, Pruett 12; 18. Cheever 10; 19. Buhl 8; 20. Smith 7; 21. Fernandez, Groff 6; 23. Kudrave, Matsushita 5; 24. Jeff Andretti, Johansson, Ribbs 3; 27. Greco 3; 28. Bentley, Grouillard 1.

FIAMM
batterie-trombe

LA TECNOLOGIA ITALIANA NEGLI STATI UNITI





ESCLUSIVO
LE PRIME FOTO

Ecco l'Honda a Indianapolis!

La Lola spinta dal rivoluzionario otto cilindri giapponese ha girato sull'ovale della 500 Miglia: a una velocità media sul giro di oltre 351 all'ora. Queste le immagini rubate al segretissimo test.

ALBERTO ANTONINI

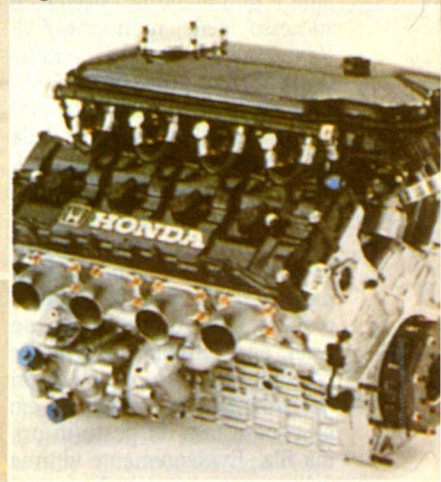


Lustratevi gli occhi: quella che vedete, nell'inconfondibile scenario del catino di Indianapolis, è proprio la monoposto Lola con i colori e il motore della Honda. Dopo aver dato notizia del super-test (vedi As n. 25, pag. 54) siamo ora in grado di mostrarvi le foto della prova, condotta a porte rigorosamente chiuse dal pilota Mike Groff, che ha in carico lo sviluppo. Ma andiamo con ordine; il telaio, verniciato nei colori tradizionali della Honda bianco-rosso-blu, è quello che era stato usato per la presentazione statica del programma Honda in F. Indy, nello scorso inverno. Si tratta di una Lola modello T92, che del campionato scorso conserva la configurazione aerodinamica: alettone posteriore di corda maggiore rispetto a quello imposto quest'anno e deviatori di flusso (i famosi «splitters» oggi aboliti).

Dalle immagini appare anche che la valvola pop-off — quella che limita la pressione di alimentazione del turbo — non è sempre stata montata durante il test. Ma, chiaramente, non è a una valutazione comparativa con la concorrenza prossima ventura che pensavano gli uomini della Honda, quanto a una verifica dell'affidabilità e del potenziale del nuovo propulsore. Il V8 «giallo» (il programma è curato dalla Honda Usa per ragioni di immagine, ma i giapponesi in pista c'erano, eccome) presenta caratteristiche tali a livello della testata da far pensare alle cinque valvole per cilindro. Gli ingombri, invece, non sono stati ancora ottimizzati: il propulsore è estremamente piatto, ma buona parte della componentistica (pompe acqua e olio ecc.) è ancora largamente provvisoria nella disposizione. Anche per questo il telaio della Lola T92,

più «comodo» rispetto al modello di quest'anno, si presta meglio alle prove. Prove che hanno già fatto rizzare le orecchie a Ford e Chevrolet: la velocità più alta fatta segnare da Groff sul giro è stata di 218,6 miglia orarie (pari a 351,727 kmh); ma i pochissimi presenti avvertivano distintamente che il pilota, in rettilineo, alleggeriva il piede sul gas! Per dare un'idea della serietà con la quale la Honda si prepara all'impegno, basti dire che Mike si è già trasferito per essere più vicino al quartier generale della Casa, in California. Ma perché provare proprio a Indy? Magari perché nel '94 la 500 miglia potrebbe essere l'unica gara in cui correrà la Lola-Honda, visti i regolamenti più «protezionistici» dell'IndyCar. Ma anche qui molte cose stanno cambiando, e molto in fretta; per cui la possibilità di fare tutto il campionato rimane aperta... ■

foto grafie B. STANTON



Fanno più effetto le tribune totalmente deserte a Indianapolis o la scritta Honda sulle fiancate della vettura? Dopotutto, era dall'epoca McLaren che il logo mancava da una monoposto...

MONZA — Il risultato del 34. Gp Lotteria è di quelli senza precedenti: tre vetture dello stesso preparatore sul podio. Ravarotto, che oltre alle proprie gestisce anche le monoposto dell'Astofor, ha colto questo risultato maturato con un'escalation costante di prestazioni in questa prima metà della stagione. La vittoria di Fisichella in certo qual modo rappresenta anche una svolta nel campionato: il romano è il primo a bissare un successo in una serie che aveva visto nelle gare precedenti un vincitore diverso per ogni corsa. La candidatura che il romano pone sul campionato, al di là del fatto di essere anche in possesso della leadership provvisoria, è basata su alcuni dati di fatto precisi. In primo luogo sulle potenzialità del team non vi sono dubbi. Secondariamente Fisichella ha dato una prova di carattere di quelle di cui sono capaci solo i piloti di razza: malgrado le condizioni fisiche imperfette, per un attacco influenzale che lo ha costretto a scendere in pista febbricitante, non solo ha saputo stringere i denti, ma ha mantenuto sempre la lucidità necessaria per evitare ogni errore e non si è mai fatto prendere da tensioni particolari. Non è poco. Ventre, secondo classificato, è secondo anche nel Tricolore. Si è confermato pilota veloce anche se non ha ancora mostrato una sufficiente determinazione: ma ha solo 21 anni e può metterla assieme. Il successo delle monoposto di Ravarotto è stato poi completato dal terzo posto di Boldrini. La sorte ha indubbiamente dato una mano all'ex-campione della F. Europa Boxer, ma il pilota di Rho è sempre stato all'altezza della situazione e sulle piste veloci si trova decisamente a proprio agio. De Simone, alla vigilia in testa alla classifica di campionato, ha invece avuto un week end difficile: nelle prove era finito fuori dopo soli 5 giri nel turno buono e malgrado ciò ha conquistato un posto in prima fila. Evidentemente vittima della pressione psicologica, il romano è andato ancora fuori nel warm-up; in gara non è riuscito a tirare fuori il meglio dalla propria vettura e quando ha cercato di andare oltre è anche finito nella sabbia concludendo poi in 8. posizione. Con il 4. posto



di Monza Gemmo si è portato al 5. posto nel campionato alle spalle di Pescatori che qui ha dovuto fare i conti con una vettura dall'assetto poco scorrevole.

CRONACA. I colpi di scena iniziano prima del via: durante il giro di formazione a un pilota davanti a Rossi si stacca la protezione della visiera e questa finisce sulla presa d'aria del motore del romano. La Dallara di Rossi si blocca col motore spento e deve prendere il via dai box. Allo start Ventre dalla pole «cura» De Simone portandolo verso l'estremità destra. Coloni, che è scattato dalla 2. fila, alla Roggia supera Pacchioni (in 3.

posizione) per infilare poi anche Fisichella e portarsi alle spalle del battistrada Ventre. Al passaggio iniziale primi dieci transitano in quest'ordine: Ventre, Coloni, De Simone, Fisichella, Pacchioni, Rangoni, Boldrini, Mediani, Galli e Gasbarri. Coloni scalpita alle spalle di Ventre e supera il brasiliano al 2. giro alla Roggia. Ventre però sopporta di vedere Coloni davanti solo per pochi chilometri e lo supera in prima variante nella tornata seguente. A Ventre e Coloni si accoda, al 3. giro, Fisichella, che ha superato De Simone, e i tre formano il trenino di testa; alle loro spalle un De Simone che non riesce a tirare fuori il 100% dalla vettura fa da

fotografie OLIVER



FORMULA 3

GP LOTTERIA DI MONZA

Fisichella regala miliardi

Il romano ha siglato il primo bis stagionale e passa così in testa al campionato. Il suo preparatore Ravarotto ha fatto tris piazzando sul podio anche Ventre e Boldrini

■ ARTURO RIZZOLI



Il successo di Fisichella (in alto, a sinistra) è stato il primo bis di questa stagione di F.3 che nelle 5 gare precedenti aveva visto altrettanti diversi vincitori. De Simone (sopra) è finito nella sabbia mentre lottava con Rangoni. Contatto «duro» per Paglicci (a sinistra) con Stefani

tappo a Rangoni, Boldrini e Galli. Al 4. passaggio Pacchioni si ferma ai box a cambiare la gomma posteriore destra che ha perso pressione, poi riparte dal 29. posto. Mentre i primi tre ad ogni staccata si aprono a ventaglio al 6. giro Boldrini, in 1. variante, e Rangoni, alla Ascari, superano De Simone. Nella tornata seguente Fisichella infila Ventre al 2. posto, più dietro Rangoni resiste a un attacco di De Simone che passa nella sabbia in 1. variante. Al termine del 9. giro, Fisichella supera Coloni e va al comando in parabolica, l'umbro ritorna in testa alla 1. variante, poi Fisichella riprende il 1. posto. A De Simone intanto viene data una ban-

diera bianconera per un sorpasso con bandiere gialle. Al 7. giro si ritira Campana e due tornate dopo è la volta di Pescatori, che aveva un baffo piegato fin dall'inizio. Le posizioni dei primi tre restano stabili fino al 14. giro, ma la battaglia è acciaccata ad ogni staccata, anche alle loro spalle, con Rangoni che al 12. giro supera Boldrini al 4. posto. Al 14. giro Coloni prende il comando, ma Fisichella lo risupera alla Ascari, nella 15. tornata, riprendendo però la leadership per poco: alla 1. variante nel passaggio successivo, Coloni torna 1. per essere poi risuperato. Intanto un contatto manda fuori Rossi e Serrantino che riescono però a

box

La Forestale ha mutato un commissario

Il rigore delle guardie forestali durante il Gp Lotteria ha colpito perfino un commissario di percorso e un paio di fotografi, tutti colpevoli di avere violato la legge regionale che vieta il parcheggio delle auto all'interno del parco di Monza. In realtà esiste però un accordo tra l'autodromo e l'ente per la salvaguardia della valle del Lambro per consentire agli addetti ai lavori muniti di pass di parcheggiare, durante le manifestazioni, nelle strade di accesso alle postazioni. Le guardie forestali non sono però nuove ad «eccessi di zelo» a Monza: durante il Gp d'Italia del '92 arrivarono a multare una roulotte dell'autodromo adibita a biglietteria. A questo punto bisogna sperare che per il Gp di F.1 venga chiarito tutto.

■ **VW.** Il motore tedesco impiegato dalla Piemme Motors sulla Dallara di Paglicci è apparso in seria difficoltà non tanto per la pista molto veloce, ma per il grande caldo. A poco sono servite le modifiche apportate alla vettura che aveva buchi supplementari nelle pance.

■ **BVM.** La formazione romagnola, dopo avere perso il pilota Annoni, per fare quadrare i propri conti si è trovata nella necessità di vendere una delle proprie Dallara 393, la vettura è stata acquistata dal team britannico di Alan Docking, partito all'inizio del '93 nella serie di Oltremarica come squadra ufficiale Ralt. La formazione romagnola, secondo le norme che obbligano a partecipare a tutte le gare tricolori di F.3, si sarebbe trovata a dover pagare 40 milioni di penali; invece la Csa, con provvedimento d'urgenza, ha riconosciuto in questa situazione la causa di forza maggiore: una decisione che per il passato difficilmente sarebbe stata presa.

■ **ESTRAZIONE.** Per la prima volta l'estrazione dei numeri dei biglietti fortunati abbinati ai piloti del Gp Lotteria di Monza, è avvenuta nella vicina villa Reale, uno scenario decisamente più bello e accattivante della sede dell'Intendenza di Finanza dove si era svolta questa operazione negli anni precedenti. L'abbinamento dei biglietti ai piloti è stato poi effettuato, come al solito, nel palco posto tra il traguardo e la tribuna d'arrivo.

■ **CONTROLLI.** In quasi tutti gli altri circuiti la verifica della tenuta del cassoncino di aspirazione, attraverso il quale si limita la portata d'aria nei motori di F.3, avviene in una postazione collocata all'ingresso della corsia box. Ciò obbliga poi i meccanici a grandi corse lungo la pit-lane per andare a recuperare le vetture. A Monza i controlli vengono invece effettuati «a domicilio»: i commissari tecnici, armati dei loro strumenti, si recano nei vari garage svolgendo così verifiche più capillari e senza complicazioni per le squadre.

riprendere. Coloni non si rassegna comunque ad essere secondo: dopo un attacco fallito in parabola al 18. giro infila Fisichella alla 1. variante nella tornata seguente, ma alla 2. di Lesmo mette le ruote all'esterno sullo sporco, si gira e sbatte. A 2 giri dalla fine Paglicci, in lotta con Stefani, esce di pista. Ma il vero colpo di scena arriva all'ultima tornata. Galli, che era passato 3., è in lotta con Rangoni e Boldrini; i tre arrivano assieme alla 1. variante, c'è un contatto, Galli e Rangoni vanno fuori, Boldrini riesce a passare, mentre Gasbarri per evitarli sale su un cordolo dal quale non riesce più a scendere. Boldrini giunge così terzo dietro ai compagni di squadra Fisichella e Ventre. ■



DAI TEAM PROPOSTE «ALLA TEDESCA»

Per il rilancio due gare a week end

MONZA — La disputa di una doppia gara, un po' come succede in Germania, per ogni appuntamento del Tricolore. Questa è la proposta lanciata dall'Asso F.3 nella riunione tenuta nel week-end del Gp Lotteria. Lo scopo è di rilanciare la categoria. Al di là della reale attuabilità di una simile idea, che i team della terza formula intendono proporre al prossimo Consiglio Sportivo Nazionale, bisogna comunque annotare che è quantomeno curioso che tale idea proviene dalla stessa associazione che si era battuta contro qualsiasi ipotesi di disputare le batterie quando la F.3 tricolore aveva 50 piloti al via e tanti di loro correvano sistematicamente solo il repechage. Ad ogni modo la proposta avanzata rappresenta un chiaro segnale che l'idea di disputare prove e gara in un solo giorno non va a genio ai team. I team hanno inoltre avanzato l'ipotesi che sarebbe necessario elevare a quattro il numero massimo delle stagioni di permanenza dei piloti con l'innalzamento del limite d'età a 26 anni: tutto ciò perché altrimenti si impoverirebbe il campo dei partecipanti. Infine verrà chiesto di correre a Imola con la F.1. ■

TORINO MILIARDARIA

BIGLIETTO VENDUTO	ABBINAMENTO	LIRE (per mille)
C 59090 TORINO	Fisichella	2.000.000
R 14336 ROMA	Ventre	300.000
R 00885 AUTOGRILL MUGGIANO EST TANG. MI	Boldrini	200.000

Di seguito riportiamo i numeri e gli abbinamenti degli altri 29 biglietti vincitori dei premi da 40 milioni di lire

Z 49704	Roma	Annoni
S84212	Ancona	Antonelli
M 71073	Roma	Belluzzi
D 07568	Autogrill Somaglia Ovest Mi-Bo	Bertolucci
E 00216	Autogrill Magra Est Ge-Li Campana	
Z 26653	Roma	Coloni
S 75230	Roma	Costantini
R 74003	Autogrill Bisignano Ovest Na-Rc	De Cristofaro
C 53186	Genova	De Simone
I 25431	Vercelli	Figueiredo
R 05069	Autogrill Metauro Ovest Bo-Ba	Galli
U86622	Milano	Gasbarri
C 74200	Autogrill La Macchia Ovest	Gasparini
Q 11401	Roma	Gemmo

C 23123	Verona	Grieco
S 81380	Ascoli Piceno	Gulinelli
N 70852	Autogrill Peretola Nord Fi-Mare	Manfredini
Q 17447	Roma	Mediani
R 53953	Genova	Pacchioni
Q 89254	Treviso	Paglicci
U 76013	Milano	Pedemonte
Q 98773	Firenze	Pescatori
N 22284	Vicenza	Rangoni
F 21715	Brescia	Riccielli
O 01002	Autogrill Secchia Ovest Mi-Bo	Rossi
M 75862	Roma	Serrantino
Z 95938	Milano	Stefani
Q 06932	Autogrill Cantagallo Mi-Bo	Tibaldo
I 77980	Autogrill La Macchia Ovest Rm-Na	Trulli



fotografe OLIVER





LE PROVE □ DODICI IN 1 SECONDO

È Ventre il poleman

MONZA — Per via del gioco delle scie le qualifiche hanno sempre un valore relativo: ma al di là di ciò le vetture preparate da Ravarotto si sono una volta di più confermate molto a posto: tre vetture nei primi cinque posti della griglia e la pole con Ventre non hanno bisogno di commenti. Nelle prove di Monza la Tatuus ha completamente cancellato le difficoltà incontrate nella precedente gara di Vallelunga: Pacchioni si è guadagnato la 2. fila alle spalle di Ventre. De Simone ha dimostrato che, se anche concede (involontariamente) agli avversari un vantaggio la prima fila resta comunque una

cosa per lui normale. Il romano è infatti uscito di pista per un malinteso dopo una decina di minuti di prove nel primo turno (il più veloce) e malgrado ciò nessuno tra i numeri pari è riuscito a superarlo. Tra i top, Fisichella è riuscito a guadagnare la seconda fila malgrado abbia girato con 38 di febbre per un attacco influenzale. Sulla quarta fila di Luca Rangoni è doverosa una spiegazione: il bolognese, afflitto da problemi di sovrasterzo, ha tentato una soluzione d'emergenza che lo ha portato al sottosterzo e ha trovato il rimedio solo nel warm-up dove ha segnato un tempo da 2. fila. ■



La prima parte della gara è stata animata da una bellissima lotta fra Coloni e Ventre per la prima posizione (in alto). Il colpo di scena della gara è avvenuto all'ultimo giro quando Galli (sopra), Rangoni e Boldrini si sono toccati alla prima variante: ne hanno fatto le spese i primi due che hanno lasciato il 3. posto a Boldrini (a sinistra), campione in carica di F. Europa Boxer, che ha così raggiunto sul podio i compagni di squadra Fisichella e Ventre

GP LOTTERIA

Monza, 27 giugno 1993 — 6. prova del campionato italiano di F.3

COSÌ (IN 32) AL VIA E (IN 28) AL TRAGUARDO

Marcello Ventre (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'46"585	Fabrizio De Simone (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'47"291	1. Giancarlo Fisichella 21 giri in 38'09"229, media 191,540 kmh (Dallara 393-Fiat Abarth)
Gianantonio Pacchioni (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'46"983	Giancarlo Fisichella (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'47"488	2. Marcello Ventre a 1"184 (Dallara 393-Fiat Abarth)
Andrea Boldrini (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'46"902	Paolo Coloni (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'47"538	3. Andrea Boldrini a 1"1494 (Dallara 393-Fiat Abarth)
Luca Rangoni (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'47"182	Maurizio Mediani (Dallara 393-Mugen) 1'47"585	4. Federico Gemmo a 14"292 (Dallara 393-Fiat Abarth)
Rolando Galli (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'47"328	Luca Riccitelli (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'47"591	5. Maurizio Mediani a 14"362 (Dallara 393-Fiat Abarth)
Daniilo Rossi (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'47"338	Tom Stefani (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'47"617	6. Tom Stefani a 20"302 (Dallara 393-Fiat Abarth)
Christian Pescatori (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'47"353	Roberto Gasbarri (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'47"755	7. Giorgio Tibaldo a 22"226 (Dallara 393-Fiat Abarth)
Federico Gemmo (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'47"629	Michele Gasparini (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'47"821	8. Fabrizio De Simone a 24"956 (Dallara 393-Fiat Abarth)
Giorgio Tibaldo (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'48"000	Flavio Figueiredo (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'47"900	9. Daniilo Rossi a 37"406 (Dallara 393-Fiat Abarth)
Pietro Antonelli (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'48"213	Gianluca Paglicci (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'48"038	10. Carlo Serrantino a 42"920 (Dallara 392-Fiat Abarth)
Giancarlo Grieco (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'48"503	Giovanni Gullinelli (Dallara 392-Fiat Abarth) 1'48"042	11. Giancarlo Grieco 56"479 (Dallara 393-Fiat Abarth)
Michele Annoni (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'49"182	Alberto Pademonte (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'48"121	12. Michele Annoni a 1"10"346 (Dallara 393-Fiat Abarth)
Jarno Trulli (Dallara 392-Fiat Alloni) 1'49"185	Carlo Serrantino (Dallara 392-Fiat Abarth) 1'48"994	13. Roberto Gasbarri a 1'33"239 (Dallara 393-Fiat Abarth)
Paolo De Cristoforo (Fts 923-Mugen) 1'50"063	Andrea Belluzzi (Dallara 393-Mugen) 1'49"103	14. Gianantonio Pacchioni a 1"10"460 (Dallara 393-Fiat Abarth)
Nicola Bertolucci (Dallara 392-Mugen) 1'51"979	Davide Campana (Dallara 392-Mugen) 1'49"252	15. Paolo De Cristoforo a 1'16"147 (Fts 923-Mugen)
Valerio Costantini (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'50"580	Cesare Manfredini (Fts 933-Mugen) 1'52"186	16. Luca Riccitelli a 1'18"025 (Dallara 393-Fiat Abarth)
		17. Nicola Bertolucci a 1'23"033 (Dallara 392-Mugen)
		18. Flavio Figueiredo a 1'38"399 (Dallara 393-Fiat Abarth)
		19. Valerio Costantini a 1'39"092 (Dallara 393-Fiat Abarth)
		20. Luca Rangoni a 1 giro (Dallara 393-Fiat Abarth)
		21. Rolando Galli a 1 giro (Dallara 393-Fiat Abarth)
		22. Andrea Belluzzi a 1 giro (Dallara 393-Mugen)
		23. Cesare Manfredini a 1 giro (Fts 933-Mugen)
		24. Gianluca Paglicci a 2 giri (Dallara 393-Fiat Abarth)
		25. Paolo De Cristoforo a 3 giri (Dallara 393-Fiat Abarth)
		26. Michele Gasparini a 9 giri (Dallara 393-Fiat Abarth)
		27. Pietro Antonelli a 9 giri (Dallara 393-Fiat Abarth)
		28. Giovanni Gullinelli a 9 giri (Dallara 392-Fiat Abarth)

□ Giro più veloce: **Michele Gasparini** (Dallara 393-Fiat Abarth) in 1'47"679, media di 193,909 kmh

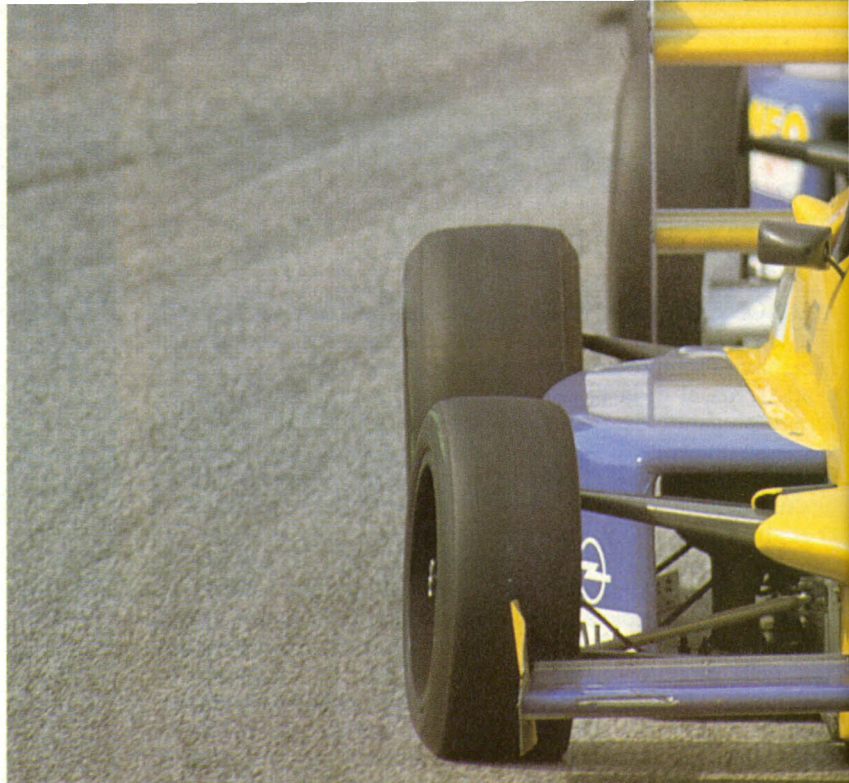
LA CLASSIFICA DOPO LA 6. GARA

	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. Fisichella	—	4	9	—	—	9							22
2. De Simone	6	—	3	—	9	—							18
Ventre	3	3	—	3	3	6							18
4. Pescatori	1	—	—	9	6	—							16
5. Gemmo	9	—	—	1	—	3							13
6. Boldrini	—	—	6	—	1	4							11
7. Pacchioni	—	6	—	4	—	—							10
Riccitelli	—	—	2	6	2	—							10
9. Rossi	—	9	—	—	—	—							9
10. Coloni	—	—	—	2	4	—							6

11. Figueiredo 5; 12. Rangoni 4; 13. Mediani, Antonelli e Guolros 2; 16. Gullinelli e Stefani 1.



A Donington la rivelazione è stata Magnussen (a destra), mentre a Imola ha fatto strike Crinelli (a sinistra), festeggiatissimo. A metà stagione sono emersi anche Radermecker e Hauser (in basso)



ACTION

FORMULA OPEL
AL GIRO DI BOA

Pochi ma buoni

La partecipazione è ridotta rispetto al passato ma la lotta fra Magnussen e Crinelli è ad alto livello. Ora sono in rimonta anche Hauser e Radermecker

ENRICO ROSI CAPPELLANI

Chi vincerà il campionato europeo di Formula Opel? Difficile dirlo dopo le prime 9 gare nelle quali si sono imposti 6 diversi piloti, nell'ordine Magnussen, Morelli, Crinelli, Radermecker, Hauser e Stromberger. Quanti credevano di annoiarsi, con soli 15 piloti fissi in campionato, si sono dovuti decisamente ricredere a forza di colpi di scena sia in pista che fuori... visti anche alcuni recenti provvedimenti disciplinari. Dopo le prime tre prove di Donington e Imola la lotta per il titolo sembrava ristretta al duo Magnussen-Crinelli.

PHOTO4



ACTION



TEAM ITALIANI IN POLE

Practice e Draco da podio

Draco e Practice Racing sono le squadre di punta rappresentanti dei nostri colori e complessivamente, non solo con team nazionali, otto sono i nostri piloti che fino a ora si sono cimentati in questa stagione dell'Euroseries. Se con la Draco Racing Patrick Crinelli è il nostro uomo di punta per la conquista del titolo, nelle

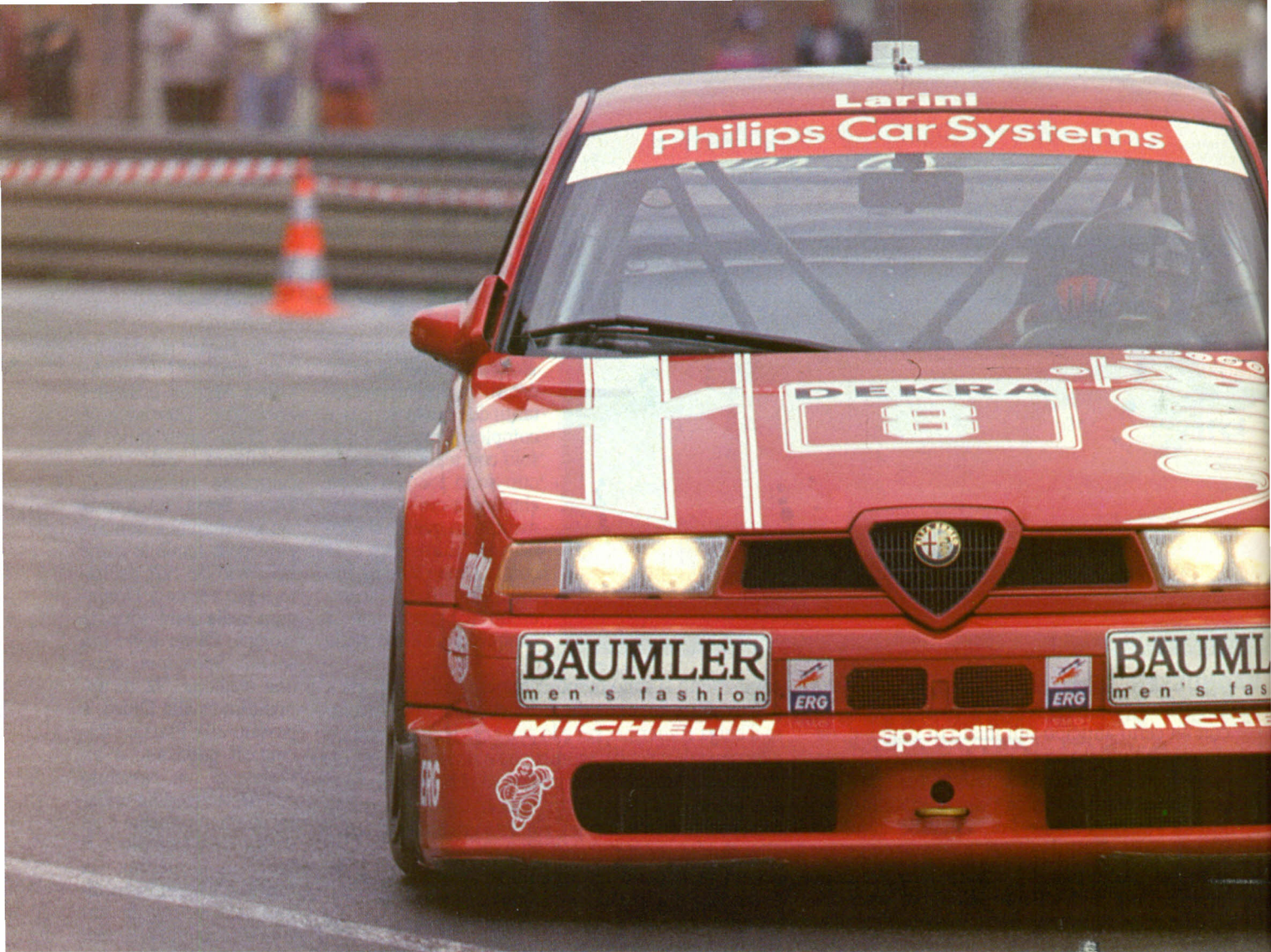
prime 9 gare si sono infatti messi in luce anche Oliver Martini e Sandro Spoladore. Martini jr. è emigrato quest'anno in Inghilterra nel team campione in carica di David Sears. La formazione britannica non appare però temibile come nel corso del '92: risultato il più veloce a Donington nella gara sotto la pioggia, Oliver è per ora solo 7. Spoladore, dopo una stagione '92 di apprendistato alla Draco, è passato alla Practice Racing. Il padovano è attualmente 6. assoluto con 51 punti ed ha brillato particolarmente ad Imola, dove è giunto 2. Il suo team, gestito da Moioli e De Bellis, ha dimostrato durante la stagione notevoli progressi: ne è riprova il fatto che Cazzago, prima dell'urto in Spagna con la vettura di Hauser, lottava per il primato e che nonostante lo shock provato a Barcellona, tutto il team ha saputo tenere i nervi saldi. A Zeltweg ed a Spa il rientrante Calestani ed il neo-acquisto Tony Kanaan si sono infatti subito messi in evidenza: il milanese è addirittura salito sul podio austriaco, mentre il brasiliano ha dimostrato al primo impatto con le gare europee notevole classe e grandi potenzialità. Alla Drago Racing, risolto dopo 5 gare il rapporto con Riccardo Moscatelli, in Austria è inoltre approdato Nicola Crocioni lanciato dalla F. Ford di Henry Morrogh. Il perugino si è subito ambientato positivamente nella categoria e conta di poter concludere con Morini l'intera stagione. ■

MAGNUSSEN. Il debuttante 19enne danese aveva infatti subito rivelato tutta la sua competitività anche con un certo anticipo sull'inizio di stagione, firmando già nell'ultimo week-end di marzo, a Silverstone, pole, vittoria e nuovo record del tracciato nella gara di apertura dell'analogo campionato inglese, il Formula Vauxhall Lotus. Poi, ad aprile, con l'avvio a Donington dell'Euroseries, aveva appunto subito affermato la propria supremazia, con una pole, un 1. e un 2. posto e un giro più veloce nel totale delle due gare in programma: davvero niente male per un esordiente che si appoggia a un Foundation Racing Team composto da tre persone in tutto, che girano l'Europa con un vecchio camion, assillati da problemi di budget. Ma soprattutto, ciò che aveva stupito erano state la grinta e l'abilità con cui Magnussen aveva ottenuto tutto questo. Per buona parte delle prove «bagnate» della seconda gara aveva continuato a girare con un vantaggio di quasi 2" sul primo degli inseguitori e mentre tutti gli altri sembravano quasi andare avanti a tentoni, il danese seguiva traiettorie perfette tanto che sembrava disponesse di un sistema antipattinamento per il controllo della trazione; mentre in gara aveva sorpreso per l'intuito e l'autorità nei sorpassi.

CRINELLI. E anche Crinelli, erede del volante di Barrichello e Lamy nel prestigioso Draco Racing Team, in quanto a immediata competitività non era stato affatto da meno. Anche lui a Donington aveva aperto le ostilità in modo eccellente, firmando sempre sotto la prima pole position della stagione, con un tempo di ben 1 secondo inferiore a quello di Magnussen, e lottando poi in gara con il danese come un leone. Poi era passato in testa al campionato già nell'appuntamento successivo di Imola con un bottino complessivo composto da una pole record, vittoria e giro più veloce, cioè tutto!

GLI ALTRI. Ma se Jan e Patrick sono stati i grandi protagonisti di inizio stagione, pur rimanendo questi saldamente al comando delle operazioni anche altri

combattenti si sono prepotentemente affacciati già a partire dalla doppia gara di Barcellona: in particolare il belga Radermecker e lo svizzero Hauser, con un alternarsi di vicende agonistiche e meno... Quest'ultimo ha cominciato a far parlare di sé proprio in Spagna per aver sbattuto fuori pista senza un plausibile motivo il nostro Cazzago, rimasto gravemente ferito alle gambe, ed aver così rimediato una meritata squalifica da parte dei commissari sportivi. A vincere il primo round catalano è stato così Radermecker, un debuttante anche se non più giovanissimo, in forza al team olandese Van Amersfoort, che ha saputo dimostrare ancora il suo valore anche nel secondo round, il giorno successivo, piazzandosi 2. dietro Magnussen. E Radermecker ha proseguito ancora nell'ultimo appuntamento di Spa, aggiudicandosi la seconda gara anche se solo dopo la discutibile penalizzazione di 30" del «materiale» vincitore Crinelli (ricorso in appello), contro il quale lo stesso pilota belga aveva sporto reclamo accusando l'italiano di un tagliato di chicane, peraltro involontario, scaturito (sembrirebbe) da un contatto con Giau. Il discorso Hauser è invece esploso di fatto a Zeltweg, vincendo la prima gara e fallendo una clamorosa doppietta per aver anticipato la partenza nella seconda. Sebbene in Austria abbia saputo sfruttare solo in parte la supremazia della sua macchina preparata da Eggenberger, il veloce, navigato e quantomai spregiudicato pilota elvetico ha quindi continuato ad andar forte anche nel successivo appuntamento in Belgio, a Spa, sebbene nella sola gara del sabato, imponendosi davanti ai piloti della Drago Racing, Giau e Crinelli, mentre nelle prove della gara della domenica è riuscito a farsi nuovamente squalificare per aver effettuato dei sorpassi con le bandiere gialle. Così ora la situazione vede i 4 irriducibili Magnussen, Crinelli, Radermecker e Hauser racchiusi nello spazio di meno di 30 punti, seguiti da Spoladore, della Practice Racing, e Martini, del Sears Team, ben piazzati e sempre pronti a dire la loro. Tutto, proprio tutto è dunque ancora in gioco in questo campionato. ■



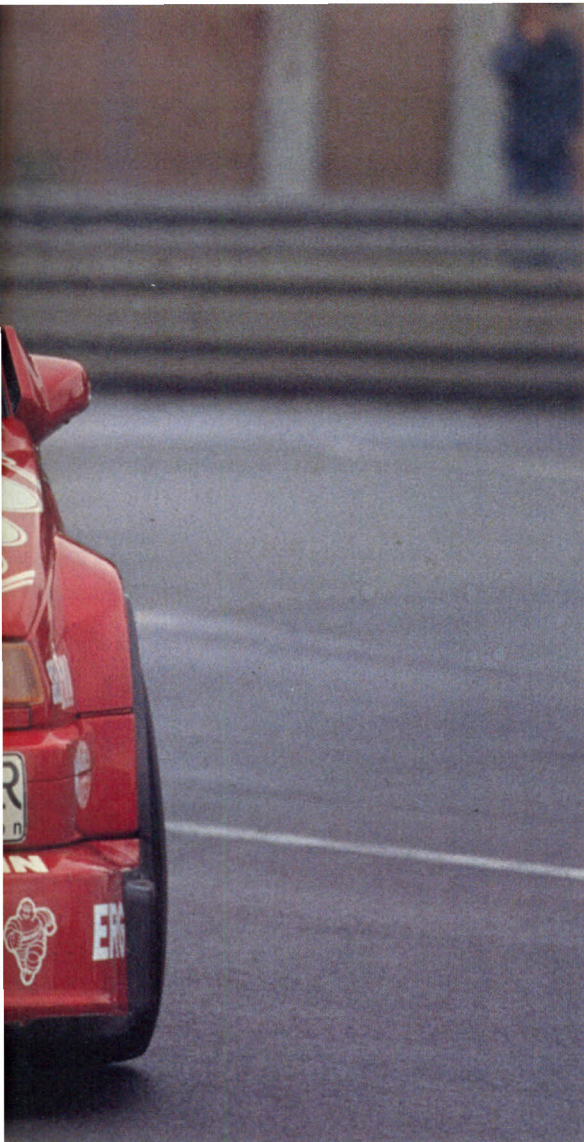
DTM
GARA A NORIMBERGA

Larini trascina l'Alfa

Partito dalle posizioni di centro il toscano rimonta tutti nella prima corsa ripetendo la vittoria nella successiva. La Casa milanese e il suo alfiere ipotecano il titolo

FABIO RAVAIOLI

NORIMBERGA - Ormai i tedeschi non sanno più che aggettivi usare per Nicola Larini. Era atteso al Norisring come un dominatore e, difatti, ha dominato, rifilando almeno mezzo secondo a tutti nei primi tre turni di prova, sul bagnato e sull'asciutto. Poi l'inconveniente nella sessione dei top-qualifying sembrava aver compromesso le sue chance. «Cercherò di risalire quante più posizioni possibili nella prima corsa — aveva detto sabato sera — senza prendere rischi. Attaccherò nella seconda gara». Ma quando la sua rimonta entusiasmante lo ha portato a fiutare l'odore del successo, la prudenza è finita nel dimenticatoio. Nicola ha attaccato a denti stretti, prendendo anche



fotografiePHOTO4



quei rischi che voleva risparmiarsi. La folla che gremiva le imponenti tribune è scattata in piedi per applaudire il trionfo del toscano. In questa pista arena Larini è salito sul tetto della sua Alfa, come un novello Ben-Hur, per rispondere alle ovazioni. Come al Nurburgring la seconda gara è stata per lui una semplice formalità, adempiuta in scioltezza per compiere un ulteriore e forse decisivo passo verso il titolo. I 64 punti che lo separano ora da Ludwig gli permettono di guardare alle restanti corse con una certa tranquillità. La supremazia Alfa Romeo è stata schiacciante anche in questa occasione. La semplicità del circuito avvantaggiava le vetture milanesi, superiori in accelerazione in uscita dai

tornantini. La Mercedes aveva l'arma dell'Abs, utilissimo nelle due staccate sull'asfalto sconnesso. Ma non bastava e i tedeschi hanno ancora ridotto al minimo l'incidenza delle ali per aumentare la velocità di punta. Niente di tutto ciò è servito, anche perché le 190 hanno accusato diversi problemi meccanici. Segno inequivocabile che per mantenerle competitive si sta raschiando

il fondo del barile a scapito dell'affidabilità. Impotenti a difendersi sul piano tecnico, i piloti Mercedes l'hanno fatto su quello del combattimento. I 3000 marchi inflitti ad Asch sono una punizione troppo lieve per quello che ha fatto a Danner. Il rigetto del reclamo di Francia contro Ludwig è scandaloso. E Giorgio Pianta, a fine gara, l'ha gridato a brutto muso sulla faccia del-

l'attonito Piedade, disse del team Amg. In attesa della trasferta di Donington (ma ancora non è sicuro che si faccia e che valga per il campionato), il Dtm trattiene il fiato. Nei prossimi giorni, infatti l'Ons deciderà se mantenere anche nel '94 i mostri della classe D1.

LA CRONACA. Dopo tanta pioggia spunta finalmente il sole quando le auto si schierano per la

prima gara. Sugli spalti ci sono 80 mila spettatori. Al via Thim va al comando inseguito da Van Ommen, Danner, da miss Lohr, Ludwig, Schneider e Francia. Ludwig inizia subito ad intimidire, tamponando la Lohr e superandola di forza poco dopo. Al 7. giro si ritira Nannini con il cambio bloccato mentre Larini rimonta furiosamente: dopo 15 giri è già quinto. Ludwig si ritira col differenziale ko. Lo imita Schneider, per problemi elettrici all'Abs. Thim è braccato da Van Ommen, su cui rinvengono velocemente Danner, Francia e Larini. Al 18. passaggio Larini supera Francia, al 26. Thim va in testacoda per il bloccaggio dei freni e scivola al 5. posto. Larini preme: al 35. passaggio supera Danner



Con i due successi al Norisring Larini, nella foto grande, ha raggiunto quota 8 vittorie: ha già battuto il record di 7 affermazioni stagionali che era di Stuck. In alto, Van Ommen e, sopra, Asch, i migliori della Mercedes. A lato, Danner

box

Ecologisti contro Norimberga

La popolarità del Dtm cresce all'estero, come testimonia la presenza di truppe giapponesi e quella di un commentatore della tv russa. I problemi vengono dall'interno. Ogni anno il Nurnberg Nachrichten (il quotidiano più venduto della regione) nel promuovere la gara si scontra con gli ambientalisti che chiedono l'abolizione della 200 Miglia, del Norisring ritenendola dannosa per l'ecosistema del parco, al cui interno è situata la pista, e disagiata per gli abitanti. Quanto siano fuoristrada, almeno su quest'ultimo punto, lo dimostra il fatto che nessuna protesta è stata elevata da una casa di riposo per anziani che si trova a poca distanza dalla pista. Anzi i suoi 600, arzilli, ospiti, hanno partecipato a un party degli organizzatori, seguendo con entusiasmo la corsa alla tv.

■ **NANNINI.** Reduce da un concerto a Vienna, Gianna Nannini ha raggiunto il Norisring per salutare suo fratello e per la gioia dei numerosi fans tedeschi. Per attuare questo gemellaggio musica-motori, l'Alfa Romeo ha organizzato per la popolare rock star un volo privato da Vienna a Norimberga, con trasferimento in elicottero al circuito.

■ **STORICHE.** Domenica la gara è stata preceduta dalla affascinante sfilata di storici modelli da corsa della Mercedes, come già l'anno scorso. Al volante alcuni piloti del Dtm, ma anche due di F.1 allevati all'ombra della «stella a tre punte» Michael Schumacher e Karl Wendlinger. «Schummy», acclamato dalla folla, ha guidato la W154 vincitrice di 9 Gran Premi e due campionati europei nel biennio '38/'39 con Caracciola, Lang, Seaman e Von Brauchitsch. Wendlinger si è invece esibito con la W196 che consentì a Fangio di laurearsi bicampione mondiale nel '54/'55. Asch, Ludwig e Schneider hanno guidato rispettivamente la 300 Slr con cui Moss vinse la 1000 Miglia '55, la 300 Si coupé dello stesso anno e la profilatissima W125 da record con cui Caracciola raggiunse nel 1938 i 432,7 kmh sull'autostrada Francoforte-Darmstadt.

DEBUTTA SULLA 155 DI NANNINI

Cambio quasi sequenziale

NORIMBERGA — Alessandro Nannini ha portato al debutto in gara il nuovo comando sequenziale del cambio, provato in precedenza da lui stesso a Balocco e da Tarquini al Mugello. La versione utilizzata al Norisring è quella con doppia leva, che permette al pilota di «salire» la marce con la più lunga e scalarle con la più corta, sempre spingendo in avanti. «Quando l'ho usato per la prima volta nelle libere di venerdì — ha raccontato Nannini — c'era un problema di selezione e, salendo, saltavo due marce. Poi non ha dato più problemi ed abbiamo deciso di utilizzarlo anche in gara per accelerarne lo sviluppo». Non si tratta di un vero e proprio cambio sequenziale (come lo Hewland che equipaggia la 155 Ts 2000) ma solo di un comando applicato al cambio tradizionale, il che permette una rapida riconversione, sostituendo le due leve spingenti con la solita leva con selettore ad «H». Riguardo il suo utilizzo (in versione monoleva) da parte degli altri piloti, l'ingegnere Limone dell'Alfa ha affermato: «Credo che per quest'anno l'esperimento sarà limitato alla sola vettura di Nannini. Danner, ad esempio, non lo vuole assolutamente e preferisce usare il cambio normale per essere libero di saltare due o tre marce in scalata».



fotografiePHOTO4



ma arriva lungo e deve appoggiarsi al doppiato Struwe per curvare. Danner lo ripassa, ma 6 tornate dopo deve cedergli definitivamente la strada. Ancora due giri e Larini infila Van Ommen. Per lui il pubblico è in delirio e la seconda piazza è decisa in volata, con Van Ommen che «brucia» Danner per 17 centesimi. Per la seconda gara partono col mulletto Nannini (con cambio tradizionale), Ludwig e la Lohr. Schneider si ferma nel giro di allineamento ancora per noie elettriche. Alcune defezioni permettono ai non qualificati J. Ruch, Engstler, Pagotto e Roth di schierarsi almeno nella seconda gara. Una prima partenza è annullata e la corsa è ridotta a

42 giri. Thiim è secondo alle spalle di Larini: il toscano saluta tutti e s'invola verso la vittoria. Si fermano subito Thiim (pompa della benzina), Nannini (strappo muscolare alla spalla destra) e la Lohr (trasmissione). Francia è secondo, in lotta con

Van Ommen, Danner e Asch. Ludwig rimonta, supera Manthey e Alzen e si accoda al quartetto che lotta per la piazza d'onore. Dopo il 27. passaggio l'Alfa Francia ha problemi al cambio e scivola indietro. Danner rileva il secondo posto, Asch lo pressa tampo-

nandolo più volte: al 34. giro la manovra gli riesce Danner si gira, ma mantiene la terza posizione. Al 41. giro Ludwig compie la stessa manovra ai danni di Francia e gli strappa il quinto posto. L'alfista si tocca anche con Alzen e finisce a muro.

Nella foto grande, la 155 di Francia: l'alfista ha ottenuto un quarto e un sesto posto. In alto, Manthey, nono e poi sesto con una Mercedes «privata». A lato, l'Alfa di Larini nelle prove di qualificazione: si noti il principio d'incendio innescato dalla rottura di un raccordo della benzina



DTM '93



200 MIGLIA DEL NORISRING

Norimberga (Germania), 27 giugno 1993 - 11. e 12. prova del campionato tedesco Turismo

COSÌ (IN 30) AL VIA

Kurt Thilm (Mercedes 190E) 53"07	Joerg Van Ommen (Mercedes 190E) 53"08
Christian Danner (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 53"17	Ellen Lohr (Mercedes 190E) 53"21
Bernd Schneider (Mercedes 190E) 53"27	Klaus Ludwig (Mercedes 190E) 53"40
Roland Asch (Mercedes 190E) 53"43	Giorgio Francia (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 53"72
Owe Alzen (Mercedes 190E) 53"87	Alessandro Nannini (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 53"88
Armin Hahne (Bmw M3 E36) 54"12	Olaf Manthey (Mercedes 190E) 54"66
Stig Amthor (Mercedes 190E) 54"71	Nicola Larini (Alfa Romeo 155 V6 Ti) (senza tempo)
Volker Strycek (Opel Omega 3000) (senza tempo)	Sandy Grau (Mercedes 190E) 54"11
Gerd Ruch (Ford Mustang Gt) 54"16	Jurgun Feucht (Ford Mustang Gt) 54"36
Kurt Koenig (Bmw M3) 54"37	Harald Becker (Bmw M3) 54"63
Georg Severich (Bmw M3) 54"66	German Tauber (Bmw M3) 54"81
Vaclav Bervid (Bmw M3) 55"03	Carstern Struwe (Bmw M3) 55"12
Marc Gindorf (Bmw M3) 55"15	Achille Voltolina (Bmw M3) 55"18
Josef Venc (Bmw M3) 55"47	Werner Lenk (Bmw M3) 55"51
Armin Bernhard (Mercedes 190E) 55"64	Wolfgang Lackinger (Bmw M3) 55"73

1. GARA

- Larini (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 44 giri in 39'55"25 alla media di 152,101 kmh
 - Van Ommen (Mercedes 190 E) a 1"76
 - Danner (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 1"99
 - Francia (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 7"00
 - Asch (Mercedes 190 E) a 19"20
 - Lohr (Mercedes 190 E) a 22"49
 - Alzen (Mercedes 190 E) a 28"40
 - Thilm (Mercedes 190 E) a 32"32
 - Manthey (Mercedes 190 E) a 33"60
 - G. Ruch (Ford Mustang Gt) a 1 giro
 - Becker (Bmw M3) a 1 giro
 - Tauber (Bmw M3) a 2 giri
 - Struwe (Bmw M3) a 2 giri
 - Lackinger (Bmw M3) a 2 giri
 - Voltolina (Bmw M3) a 2 giri
 - Amthor (Mercedes 190 E) a 15 giri
 - Hahne (Bmw M3 E36) a 18 giri
 - Grau (Mercedes 190 E) a 21 giri
- Giro più veloce: Larini in 53"65
media 154,333 kmh

2. GARA

- Larini (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 42 giri in 37'50"60 alla media di 153,157 kmh
 - Asch (Mercedes 190 E) a 7"56
 - Danner (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 12"67
 - Van Ommen (Mercedes 190 E) a 17"73
 - Ludwig (Mercedes 190 E) a 20"72
 - Manthey (Mercedes 190 E) a 28"28
 - Alzen (Mercedes 190 E) a 34"43
 - Francia (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 49"80
 - Becker (Bmw M3) a 1 giro
 - Amthor (Mercedes 190 E) a 1 giro
 - Strycek (Opel Omega 3000) 1 giro
 - G. Ruch (Ford Mustang Gt) a 1 giro
 - Venc (Bmw M3) a 1 giro
 - Tauber (Bmw M3) a 2 giri
 - Lackinger (Bmw M3) a 2 giri
 - Bervid (Bmw M3) a 2 giri
 - Voltolina (Bmw M3) a 2 giri
 - Engstler (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 4 giri
 - Roth (Opel Astra Gsi) a 5 giri
 - J. Ruch (Ford Mustang Gt) a 10 giri
 - Struwe (Bmw M3) a 12 giri
- Giro più veloce: Larini in 53"14
media 155,814 kmh

LE PROVE □ PRIMA FILA MERCEDES

E' Thilm il poleman

NORIMBERGA — A Larini il giro della «top qualifying», che assegna le migliori 15 posizioni sulla griglia di partenza, non è mai piaciuto. Dal Norisring il pilota dell'Alfa lo amerà ancor meno. Dopo essere stato il più veloce nelle due sessioni libere e in quella cronometrata di venerdì (il suo 52"62, nuovo record del tracciato, è rimasto imbattuto), Larini è stato fermato nel giro di lancio dalla rottura di un raccordo della benzina; la fuoriuscita di carburante ha innescato un principio d'incendio presto domato dal servizio di sicurezza, ma che ha lasciato il toscano senza un tempo valido. Disavventura anche per Strycek, fermato dalla bandiera nera per essere uscito in pista mentre c'era ancora Hahne. La prima fila l'ha quindi monopolizzata il team Zakspeed, con Thilm che ha bissato la pole del '92, battendo di un solo centesimo il compagno Van Ommen. Danner ha salvato l'onore Alfa, precedendo di poco la bravissima Ellen Lohr. L'alfista poteva fare meglio se un errore alla «Esse», che l'ha visto sfiorare un metro nel giro di lancio, non l'avesse indotto alla prudenza. Con sole 30 vetture ammesse al via non c'è stato scampo per le due Alfa e le due Opel della classe D2, ben lontane dalla qualificazione, con Giudici appiedato due volte da noie meccaniche. ■

	ZOLDER 4/4	HOCKENHEIM 18/4	NURBURGRING 2/5	WUNSTORF 16/5	NURBURGRING 10/6	NORISRING 27/6	DONINGTON 18/7	DIEPHOLZ 8/8	SINGEN 29/8	AVUS 12/9	HOCKENHEIM 19/9	TOTALE PUNTI	
1. Larini	1*	2*	1*	2*	1*	2*	1*	2*	1*	2*	1*	2*	177
2. Ludwig	10	4	—	12	12	20	8	12	15	12	—	8	113
3. Asch	12	10	15	10	10	12	6	10	4	—	8	15	112
4. Danner	15	15	3	6	6	—	10	8	6	15	12	12	108
5. Schneider	—	2	20	20	15	15	4	6	8	8	—	—	98
6. Thilm	3	6	12	8	8	8	12	20	2	—	3	—	82
7. Van Ommen	8	8	10	1	3	—	—	12	—	15	10	—	67
8. Nannini	—	12	—	3	1	10	15	—	10	10	—	—	61
9. Francia	4	—	6	—	2	—	—	15	3	6	10	3	49
10. Lohr	6	3	—	4	4	—	—	—	—	—	6	—	23

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

SUPERCAR GT

Brand dominatore

PERGUSA — Senza troppi problemi Marco Brand ha vinto anche la 6. prova del tricolore Supercar Gt precedendo con la sua Ferrari F40 la Jaguar XJ 220 di Paolo Cutrera. Dietro quest'ultimo hanno chiuso Colombo e Larrauri solitario dominatore del 2. raggruppamento.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Pergusa (En), 27 giugno 1993
Classifica assoluta: 1. Brand (Ferrari F40); 2. Cutrera (Jaguar XJ 220) a 12"695; 3. Colombo (Ferrari F40) a 58"933; 4. Larrauri (Ferrari 348 Gt) a 1'17"894; 5. Schenetti (Porsche 911 Turbo S) a 1'27"036.

PROTOTIPI

Mancini il migliore

PERGUSA — La regolarità ed una guida molto pulita hanno premiato Mancini e la sua Osella Pa18. Il toscano ha preceduto Merzario e Francisci. Ottimo il 4. posto di Cavallaro. Poca fortuna per Canni Ferrari costretto al ritiro e per Martinello protagonista di una testa coda subito dopo il via.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Pergusa (En), 27 giugno 1993
Classifica assoluta: 1. Mancini (Osella Pa18); 2. Merzario (Osella Pa16) a 0"592; 3. Francisci a 8"027; 4. Cavallaro (Lucchini Sn89) a 1 giro; 5. Martinello (Lucchini P3/93) a 1 giro.

FORMULA 2000

Famà sul lago

PERGUSA — Seconda vittoria stagionale di Nino Famà nel Trofeo F. 2000, dopo una bella lotta con Pagani, uscito di pista a metà gara. Ritirati entrambi i fratelli Merendino, ma Michele resta leader della classifica. Secondo posto per Mastronardi, davanti a Meloni.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Pergusa (En), 27 giugno 1993
Classifica assoluta: 1. Famà (Dallara 391 A.R.) 37"07"432; 2. Mastronardi (Dallara 391 A.R.) 37"24"551; 3. Meloni (Dallara 392 Vw) 37"46"769; 4. Ferrarese (Dallara 392 A.R.) 37"59"628; 5. Stremmenos (Dallara 392 A.R.) 38"01"898.

SALITA

Egozque con record

RIETI — Vittoria e record (inferiore di oltre 3" per il precedente di Irlanda) per lo spagnolo Egozque nella 29. edizione della Coppa Carrotti. Al 2. posto un altro pilota iberico, Dabad, davanti a Mauro Nesti. Solo 6. Irlanda con l'Alfa 155 ufficiale, mentre si è ritirato Vilariño.

SALITA

Rieti, 27 giugno 1993
Classifica assoluta: 1. Egozque (Osella Pa 9) 5'52"61; 2. Dabad (Osella Bmw) a 7"59; 3. Nesti (Lucchini Bmw) a 15"60; 4. Danti (Lucchini Alfa Romeo) a 29"26; 5. Pacini (Osella Pa9) a 32"41.

SALITA

Caliceti nel Friuli

CIVIDALE — Finale di gara sulla bilancia alla 16. cronoscalata Cividale-Castel-monte. A farne le spese, anche qualche vittima illustre come il goriziano Aguzzoni (era secondo) che ha preannunciato appello. La vittoria è andata al bolognese Caliceti, autore di un'ottima gara.

SALITA

Cividale del Friuli (Ud), 27 giugno 1993
Classifica assoluta: 1. Caliceti (Osella Pa 9) in 3'26"57; 2. Biasioli (Lucchini S2 80) a 17"82; 3. Hermann (Ara Prc M91) a 21"20; 4. Rossetto (Lola 594) a 24"82; 5. Prossliner (Symbol Sn) a 24"90.

SALITA

A Satta l'assoluto

CUGLIERI — Marco Satta su Osella Pa9 ha dominato la Cuglieri-La Madonnina precedendo di quasi 12" Magliona (Osella Pa9/90) e di quasi 26 il bresciano Zanini (Osella Pa9/90). Orfana di Baribbi, la gara di Cuglieri ha visto al via solo quarantasei piloti; il Gr. N è andato a Mezzasalma e il Gruppo A a Bologna.

SALITA

Cuglieri (Or), 27 giugno 1993
Classifica assoluta: 1. Satta (Osella Pa9) 4'03"18; 2. Magliona (Osella Pa9/90) 4'14"95; 3. Zanini (Osella Pa9/90) 4'28"87; 4. Sechi I. (Osella Pa9/90) 4'32"90; 5. Giorico (Lucchini Alfa Romeo) 4'33"06.

RALLY 1. SERIE

Uzzeni a quota sei

CRODO — L'equipaggio novarese Uzzeni-Bondesan, su Lancia Delta Hf, ha vinto per la 6. volta il Rally delle Valli Ossolane primeggiando su un Zonca debuttante sulla Ford Escort Cosworth, e Zucchetti monopolio di Muller (Ford Escort) fra le vetture produzione.

RALLY 1. SERIE

Crodo (No), 26/27 giugno 1993
Classifica assoluta: 1. Uzzeni-Bondesan (Lancia Delta Hf) in 54'20"; 2. Zonca-Martini (Ford Escort Cosworth) a 10"; 3. Zucchetti-Dellachà (Lancia Delta Integrale) a 50"; 4. Disegna-Paganelli (Lancia Delta Integrale) a 1'13"; 5. Bettanin-Succi (Lancia Delta 16V) a 2'04".

F. EUROPA BOXER

Baldrighi in casa

MONZA — Alberto Baldrighi ha vinto la sua prima gara in F. Europa Boxer, dominando la gara monzese fin dal primo giro. Sulla pista di casa Baldrighi (ora 2. in campionato) ha preceduto Danilo Tomassini, Luca Pirri e Fabrizio Gollin tutti su Ermolli.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Monza (Mi), 27 giugno 1993
Classifica assoluta: 1. Baldrighi (Ermolli) 12 giri in 23'33"796 alla media di 177,225 kmh; 2. Tomassini D. (Ermolli) a 15"306; 3. Pirri (Ermolli) a 9"694; 4. Gollin (Ermolli) a 11"791; 5. Ruberti (Ermolli) a 15"486; 6. Pampado (Ermolli) a 16"045; 7. Bortignon (Tatuus) a 19"288; 8. Giacomini (Ermolli) a 32"670; 9. Pulcini (Ermolli) a 44"864; 10. Zardo (Tatuus) a 45"233.

TROFEO CADETTI

La prima di Alain

MONZA — La sesta prova del Trofeo Cadetti ha visto il successo di Alain Magro Malosso, che è riuscito a conquistare la 1. vittoria della stagione e salire al 2. posto della classifica. Alle spalle di Magro Malosso, De Luca, Scialpi e Barbieri, giunti nell'ordine sono stati protagonisti della gara fin dall'inizio.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Monza (Mi), 27 giugno 1993
Classifica assoluta: 1. Magro Malosso (Reggiani) in 23'20"262 alla media di 149,114 kmh; 2. De Luca (Corsini) a 0"141; 3. Scialpi (Cavallini) a 0"274; 4. Barbieri (Dywa) a 0"455; 5. Valentino (Reggiani) a 14"877.

RALLY 1. SERIE

Riconferma di Pelloni

SASSUOLO — Pelloni e Casari si sono aggiudicati a mani basse il Rally dell'Appennino Modenese per la seconda volta consecutiva e si sono posti all'inseguimento del record di Sassi, a 5 vittorie. Alle loro spalle Medici-Borelli e Ciresola-Vedovato.

RALLY 1. SERIE

Sassuolo (Mo), 27 giugno 1993
Classifica assoluta: 1. Pelloni-Casari (Opel Kadett Gsi) in 16'41"; 2. Medici-Borelli (Opel Kadett Gsi) a 14"; 3. Ciresola-Vedovato (Opel Kadett Gsi) a 18"; 4. Zanni-Vaccari (Renault R5 GTT) a 27"; 5. Zanotti-Baldelli (Ritmo 130 Abarth) a 47".

RALLY 1. SERIE

I Cascone al Gargano

MANFREDONIA — I coniugi campani Cascone-Leone, su Lancia Delta 16V, si sono aggiudicati il 14. Rally del Gargano, confermando la leadership nella Coppa Italia della 6. zona. Staccati di un 1" Isolani-Mari seguiti da Aquilano-Picariello, entrambi su Ford Sierra Cosworth 4 x 4.

RALLY 1. SERIE

Manfredonia (Fg), 27 giugno 1993
Classifica assoluta: 1. Cascone-Leone (Lancia Delta 16V) in 49"; 2. Isolani-Mari (Ford Sierra Cosworth 4 x 4) a 1"; 3. Aquilano-Picariello (Ford Sierra Cosworth 4 x 4) a 1'28"; 4. Ciardiello-Purini (Ford Escort Cosworth) a 2'04"; 5. Vettore-Marchetti (Ford Escort Cosworth) a 2'40".

RALLY 1. SERIE

Di Miceli a tavolino

CEFALÙ — Un finale convulso ha assegnato la vittoria a Renato Di Miceli, in coppia con Pai Riggio su Ford Escort Cosworth, dopo la squalifica del compagno di squadra Di Benedetto. Al 2. posto e 1. di gruppo A «Lucignolo».

RALLY 1. SERIE

Cefalù (Pa), 27 giugno 1993
Classifica assoluta: 1. Di Miceli-Riggio (Ford Escort Cosworth) in 1.02'10"; 2. «Lucignolo»-Di Dio (Opel Kadett Gsi) a 2'07"; 3. Marsala-Lo Gioco (Renault 5 Gt Turbo) a 2'09"; 4. Parisi-Mauro (Opel Astra Gsi) a 2'49"; 5. Rindone-Virzi (Lancia Delta Integrale) a 3'41".

MASERATI

Nielsen raddoppia

MONZA — Seconda vittoria per John Nielsen nel Grantrifoglio Barchetta Maserati; il leader del campionato si è imposto senza problemi precedendo Thomas Bscher.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Monza (Mi), 27 giugno 1993
Classifica assoluta: 1. Jean Nielsen 12 giri in 25'36"449 alla media di 163,077 kmh; 2. Bscher a 1'21"481; 3. Pterdemenges a 1'22"728; 4. Andersen a 2'09"053; 5. Appels a 1 giro.

VST NEL VENETO

Il re è Susan

CAMPODORO — Sul nuovo circuito di Campodoro si è disputata la 6. prova del campionato italiano di velocità su terra. Netta affermazione del padovano Luigi Susan su prototipo Yamaha.

VELOCITÀ SU TERRA

Campodoro (Pd), 27 giugno 1993
Prototipi 4 x 4: 1. Susan (Prototipo Yamaha) 11'19"45. **Junior:** 1. Casaloni (Lancia 1600) 13'03"01. **Vettura 4 x 4:** 1. Gallotta (Lancia Delta Integrale) 12'20"02. **Classe 1800:** 1. Benvenuti (Fiat Ritmo 130) 11'58"97. **Turismo:** 1. Errani (Lancia Delta Integrale) 12'53"11.

SLALOM

Rossi piemontese

GARESSIO — Il ligure Erberto Rossi, su Erbert R2 Sport, ha vinto la 22. edizione della gara in salita Garesio-Colle S. Bernardo, a cui hanno preso parte 100 piloti.

SLALOM

Garesio (Cn), 27 giugno 1993
Classifica assoluta: 1. Rossi (Erbert R2) 170,65; 2. Torterolo (Renault Alpine) 117,14; 3. Marengo (Fiat X1/9) 177,23; 4. Patete (Abarth) 178,31; 5. Pennazio (Fiat X1/9) 181,11.

SLALOM

Ancora Insigne

CERCEMAGGIORE — Ancora un successo per Vittorio Insigne, su Fiat X1/9, nel 6. Slalom Città di Ceremaggiore, valido per la Coppa Csaì 4. zona.

SLALOM

Ceremaggiore (Cb), 27 giugno 1993
Classifica assoluta: 1. Insigne (Fiat X1/9) 160,00; 2. Bandino (Fiat X1/9) 160,00; 3. Testa (Fiat X1/9) 200,00; 4. Vinaccia (Fiat X1/9) 200,00; 5. Pepe (Fiat X1/9) 160,00; 6. Pepe (Fiat X1/9) 170,61.

CALENDARIO SPORTIVO NAZIONALE E INTERNAZIONALE 1994

Per raggiungere l'obiettivo di un Calendario il più possibile aderente alle esigenze dell'utenza sportiva, si trascrivono qui di seguito le procedure che portano alla sua approvazione.

1. MODALITÀ E PROCEDURE D'ISCRIZIONE

Le procedure si sviluppano in tre fasi: iscrizione, esame preliminare, approvazione.

1. fase - iscrizione

Calendario Nazionale

Le domande di iscrizione delle competizioni al Calendario 1994 devono pervenire, redatte esclusivamente sugli appositi moduli, **ENTRO IL 31 AGOSTO 1993**. I moduli, che sono allegati alla presente circolare, devono essere compilati integralmente, sottoscritti dal legale rappresentante dell'Organizzatore, vistati per nulla-osta dall'Automobile Club competente per territorio ed inviati agli uffici CSAI di Roma e di Milano secondo le indicazioni del successivo punto 2. In questa prima fase non è richiesto l'invio della tassa di iscrizione e delle domande di licenza di Organizzazione e di Pista.

L'Organizzatore che desidera l'assegnazione di competizioni titolate deve indicare, alla voce f) del modulo, il titolo richiesto. Le domande di iscrizione che perverranno entro il **31 AGOSTO 1993** saranno trasferite, senza elaborazione, in un progetto (per settori di attività) che sarà inviato ai Delegati Regionali CSAI ed agli Organizzatori che hanno presentato le domande.

Calendario Internazionale - Gare non titolate FIA

Le iscrizioni a calendario Internazionale 1994 delle competizioni non titolate FIA dovranno pervenire **ENTRO IL 24 LUGLIO 1993** con le modalità descritte per il Calendario Nazionale. Gli Organizzatori che intendono rinunciare alla classificazione internazionale della loro gara dovranno far pervenire alla CSAI la rinuncia, **entro il termine tassativo del 10 ottobre 1993**. Dopo tale data sarà comunque dovuta la tassa FIA.

Analogamente, successive variazioni di data di gare internazionali non saranno accettate e trasmesse alla FIA se non **previo** pagamento delle sovrattasse relative.

2. fase - esame preliminare

I Delegati Regionali, di concerto con i Delegati Sportivi di Automobile Club e con gli Organizzatori interessati, discuteranno preliminarmente il progetto che sarà stato loro inviato e lo modificheranno, ove necessario, tenendo presenti le disposizioni che regolano le concomitanze e, se previsti, gli intervalli minimi tra due competizioni consecutive.

Fa eccezione il progetto del Calendario delle competizioni di Velocità in Circuito, che sarà discusso direttamente con l'A.I.C.A.. Per i settori di attività che prevedono la suddivisione del territorio nazionale in zone geografiche e per le Regioni che appartengono alla medesima zona, la discussione del progetto deve coinvolgere tutte le Regioni interessate.

I Delegati Regionali **dovranno far pervenire alla CSAI**, indirizzando come indicato al successivo punto 2., una copia corretta, per le

competizioni di competenza, del progetto del calendario **ENTRO E NON OLTRE IL 2 OTTOBRE 1993**.

Le eventuali domande che perverranno dopo tale data potranno essere accolte ed inserite nel progetto definitivo, da approvare nella terza fase, soltanto se munite dei visti dei Delegati Regionali e dei nulla-osta degli Automobile Clubs, ferma restando la compatibilità delle date con quelle delle competizioni già iscritte. In ogni caso, alle competizioni iscritte **dopo il 2 ottobre 1993** non sarà assegnata alcuna validità nazionale.

3. fase approvazione

Il progetto definitivo del calendario, redatto tenendo conto delle indicazioni dei Delegati Regionali, sarà discusso definitivamente ed approvato nel corso dell'apposita riunione nazionale, **che avrà luogo entro la fine di ottobre 1993 a Roma**. La sede ed il programma di questa riunione saranno successivamente comunicati mediante la loro pubblicazione sul Notiziario CSAI - Pagina Autosprint. In quella sede non saranno accettate domande di iscrizione di nuove competizioni.

2. COMPETIZIONI

Possono essere iscritti a calendario i seguenti tipi di competizione:

- Velocità in Circuito
- Velocità in Salita
- Accelerazione
- Fuoristrada Velocità 4 x 4
- Trial 4 x 4
- Endurance 4 x 4
- Rally Tout Terrain
- Rally Internazionali propriamente detti
- Rally Nazionali
- Rally sprint
- Velocità su Terra - Autocross
- Formula Rally
- Rallycross
- Slalom singolo
- Slalom parallelo
- Velocità su ghiaccio
- Autostoriche (circuito, salita, rallies, regolarità)
- Elettrosolari
- Competizioni miste di Velocità e Regolarità
- Regolarità

Le domande di iscrizione delle competizioni indicate alle lettere a), b), c), d), e), f), g), u) devono essere inviate alla CSAI - Milano (Via Pola 9, cap. 20124). Quella indicate alle lettere h), i), j), m), n), o), p), q), r), s), t), v) debbono invece essere inviate alla CSAI - Roma (Via Solferino 32, cap 00185).

3. ORGANIZZATORI

Possono iscrivere competizioni a Calendario gli Automobile Clubs e gli Enti ed Associazioni con o senza personalità giuridica, già titolari della licenza CSAI di Organizzatore. Gli Enti ed Associazioni che non hanno mai organizzato, non possono iscrivere in proprio competizioni, né tanto meno organizzarle.

Possono tuttavia affidarne l'Organizzazione, con l'autorizzazione della CSAI, ad un Organizzatore titolare di licenza (con cui collaboreranno in affiancamento), che assume la titolarità delle iscrizioni al Calendario e dell'Or-

ganizzazione della competizione, nonché l'impegno a relazionare, a competizione effettuata, sulle capacità tecnico-organizzative dell'Ente o Associazione che hanno collaborato in affiancamento. A questi ultimi la licenza di Organizzatore sarà rilasciata se la relazione sarà favorevole.

4. TASSE - LICENZE - ATTI COSTITUTIVI - COMITATI ORGANIZZATORI

Gli organizzatori delle competizioni la cui iscrizione a Calendario è stata approvata, dovranno far pervenire alla CSAI di Roma o di Milano, secondo i settori di attività come indicato al precedente punto 2., **ENTRO E NON OLTRE IL 31 DICEMBRE 1993**, quanto segue:

- le tasse di iscrizione a calendario (il prospetto sarà comunicato successivamente);
- le domande di licenza di Organizzatore 1994;
- le domande di licenza di pista (se richiesta);
- la copia notarile dell'atto costitutivo e l'elenco delle cariche sociali in atto (Associazioni con o senza personalità giuridica);
- l'atto di costituzione del Comitato Organizzatore secondo le disposizioni della N.S. 7 (Associazioni senza personalità giuridica, in aggiunta alle documentazioni richieste alla precedente lettera d);
- la delibera dei propri organi competenti che autorizzi gli Enti e le Associazioni, che non hanno specifiche attribuzioni in campo sportivo automobilistico, ad iscrivere competizioni e ad organizzarle.

AGGIORNAMENTI AL CALENDARIO CSAI

RALLY

4 luglio: Ac Siracusa - 9. Rally Mare-Monti - rinviato al 26 settembre

4. 5 settembre: Ac Lecce - 27. Rally del Salento - Campionato italiano assoluto Rally - rinviato al 17. 19 settembre

VELOCITÀ SU TERRA

5 settembre: Tim Cross - Gara su Pista Reggio Emilia - annullata

19 settembre: Autocorse Agugliano - Gara Autocross su Pista la Chiusa - nuova iscrizione

FORMULA RALLY

11 luglio: Varese corse rally racing - 2. formula rally Busto Arsizio - annullato

CAMPIONATO PROMOZIONE RALLY 1993

In relazione al diritto per ogni concorrente di dichiarare in sede di verifiche pre-gara un solo mezzo di assistenza, si precisa che ciò non vincola il concorrente stesso a ricevere assistenza esclusivamente dal mezzo dichiarato. Ogni concorrente può ricevere indifferentemente assistenza da uno qualsiasi dei mezzi indicati in sede di verifiche pre-gara, purché dotato di regolare targa assistenza, indipendentemente dal concorrente che ha effettuato materialmente la segnalazione.

Anche Aghini al Madeira per l'uropeo

Al rally di Madeira, una tra le prove a massimo coefficiente del campionato d'Europa più attese, parteciperà anche Andrea Aghini, con una Lancia Delta del Jolly Club. L'italiano, vincitore della passata edizione della gara nell'isola portoghese, avrà così il modo di tenersi in «allenamento» nella pausa del suo programma nel mondiale. Al rally di Madeira (5-7 agosto) hanno già dato la loro adesione anche Baroni (Delta-Astra), Yves Loubet (Toyota Celica), Béguin (Ford Escort), il Belga Snijers (Escort-Ras) e il peruviano Ferreyros, con una Delta-Grifone.

■ **BENZINE.** La Fisa ha comunicato l'esito delle analisi effettuate sui campioni di benzina prelevati durante il rally dell'Acropoli: nessuna irregolarità è stata riscontrata. Interessati al controllo erano Biasion (Ford), Sainz (Lancia), Kankkunen (Toyota), Schwarz (Mitsubishi) e Vatanen (Subaru).

■ **WEBER.** Il tedesco, campione europeo in carica, si è fatto il regalo di compleanno vincendo il rally Hessen valido quale terza prova del campionato nazionale. Weber, impegnato quest'anno in un programma di rally-raid con il team Mitsubishi ufficiale, ha partecipato al rally tedesco al volante della Mitsubishi Galant Vr4 con la quale ha conquistato nel '92 la corona continentale. Il 34enne tedesco non ha tuttavia avuto vita facile a causa di una foratura e per la rottura del cambio. Secondo posto per Dieter Depping, campione tedesco '92, giunto a 29" da Weber. Terza si è classificata Isolde Holdried, mentre al quarto posto ha concluso Harald Demuth con una Mercedes 190.

■ **PROVE.** Giunge la eco che, contravvenendo alle disposizioni Fisa che concedono undici giorni per le ricognizioni dei rally del mondiale, l'uruguayiano Gustavo Trelles sarebbe stato sorpreso nei giorni 13, 14, 15 e 16 giugno mentre effettuava, col suo coequipier Del Buono, perlustrazioni su alcune prove speciali del rally di Argentina; dunque in anticipo sull'apertura ufficiale delle ricognizioni, fissata dal regolamento della gara sudamericana per il primo luglio. Trelles è iscritto con la seconda Lancia Delta del Jolly Club.



Dal rally di Argentina le Delta-Jolly saranno «curate» dalla Lamborghini Engineering

PATTO LAMBORGHINI ENGINEERING-JOLLY CLUB

Un Toro per la Delta

Un «coup de théâtre» che ridà ossigeno e ambizioni all'avventura del Jolly Club nel mondiale rally, dopo il disimpegno dell'Abarth dalle corse su strada: già dalla trasferta di metà luglio in Argentina le Delta della scuderia milanese, che quest'anno rappresenta la Lancia nel campionato Marche, saranno affidate alle cure della Lamborghini Engineering, società della americana Chrysler che già si occupa della costruzione dei motori 12 cilindri per il team Larrousse di Formula 1. Roberto Angiolini, l'abile patron del Jolly, è dunque riuscito a trovare un accordo di collaborazione e di consulenza tecnica con un partner capace di fornire il «know how» per mantenere competitiva la berlina torinese il cui sviluppo, da oltre un anno, è fermo e le uniche modifiche

hanno riguardato alcuni particolari della sospensione e del motore. L'operazione perfezionata la scorsa settimana tra Angiolini e Audetto della Lamborghini prevede quindi l'impegno della Engineering modenese a studiare e a sviluppare un pacchetto di interventi e di nuove soluzioni per la Delta Hf Gruppo A; il tecnico responsabile di questo progetto è l'ingegnere Franco Anto-

niazzi. Tuttavia l'accordo sembra nascondere uno scenario più ampio del mondiale rally '93: le basi per una partnership tra il Jolly Club e la Lamborghini anche per le competizioni della categoria Gran Turismo, specialità in cui il team milanese è già presente con le Ferrari F40 e 348 Gt schierate nel campionato italiano. Ma nei piani dell'organizzazione di Angiolini c'è anche l'ambiziosa

intenzione di disputare il mondiale rally '94 con una vettura già allestita per i regolamenti '95, quindi un modello più «libero» delle attuali Gruppo A, se la Federazione internazionale dovesse consentire a questa categoria di partecipare, fuori classifica, alle gare. L'intesa con la Lamborghini Engineering va dunque valutata anche in questa direzione.

(m. rav.)

GIÀ CRITICHE PER IL PERCORSO '94

Ecco il Montecarlo

È pronto il percorso del 62. rally di Montecarlo, che prevede parecchie novità ma che ha già sollevato più di una perplessità... Le sedi di partenza, sabato 22 gennaio, per la sempre più mal sopportata tappa di avvicinamento a Montecarlo saranno Bad Homburg, Barcellona, Losanna, Reims, Torino e Montecarlo con arrivo a Valence (nella regione dell'Ardeche). Quindi, lunedì 24 gennaio, via alla tappa di classificazione (6 prove, 184 km), Martedì 25 e mercoledì 26 si svolgerà la tappa comune (10 prove 282 km), mentre per i primi cento della classifica ci sarà la fase finale, nella notte tra mercoledì 26 e giovedì 27, con arrivo a Montecarlo a partire dalle ore 10 dopo le ultime sette speciali (154 km).

A LIMONE LANCIA-NOCENTINI PER «PIGI»

E Deila torna al vecchio amore

La presenza di Piergiorgio Deila è la grande novità del rally di Limone Piemonte, in programma questo fine settimana e valido quale quinta prova del campionato Promozione. Ma non basta. «Pigi» Deila, che in nessun modo intendeva rinunciare alla gara di casa, correrà con una Lancia Delta di Nocentini, il preparatore insieme al quale ha vinto il tricolore rally lo scorso anno! È già finito, dunque, il ritorno di Deila all'Astra. Come si ricorderà, infatti, «Pigi» era stato schierato dal team di Pregliasco, per il quale aveva corso sino all'91, a Piancavallo, con l'intento poi sfumato di partecipare alle restanti prove del Campionato Assoluto. E, in tema di ritorni, Deila farà nuovamente coppia con Scalvini, il suo vero e proprio «braccio destro». Tutti contro «Pigi» Deila, dunque. A cominciare da... Romeo Deila, per l'occasione al volante di una Lancia Delta Hf della scuderia Grifone. Tutte da seguire le prestazioni di Pasquali e Zenere con le Ford della Pro.Motor. Sport; di Orioli con la Lancia Delta della Raceline; del debuttante (sulla Lancia di Nocentini) Antonio Viale. L'impresa per Alessandro Battaglin, leader della classifica provvisoria del Campionato con due successi (Torino e Treviso), questa volta sarà davvero ardua... Di notevole interesse



PHOTO4

I TOP AL VIA

N.	EQUIPAGGIO	VEETTURA	GR.
1	«Pigi» Deila-Scalvini	Lancia Delta Hf	A
2	Romeo Deila-Giachino	Lancia Delta Hf	A
3	Pasquali-Tedeschini	Ford Escort	A
4	Orioli-Farfaglia	Lancia Delta Hf	A
5	Zenere-Cianci	Ford Escort	A
6	Gatti-Cerrai	Ford Escort	A
7	Grassini-Iacuzzi	Ford Escort	N
8	Battaglin-Chiesa	Lancia Delta Hf	A
9	Ogliari-Zoller	Lancia Delta Hf	A
10	Viale-Zanella	Lancia Delta Hf	A

anche il Gruppo N, dove il leader Ferrara dovrà vedersela contro un plotone di rivali agguerriti, a cominciare da Marco Gatti e Raul Marchisio, anche loro come Ferrara al volante della Ford Escort. **Cinquecento.** Valida anche per il Girone Centro-Nord, la gara piemontese ha visto un insospettato boom... demografico tra i partecipanti. Sono ben 48 gli iscritti, con il

debutto in Cinquecento di due dei protagonisti dello scorso campionato Fiat Uno Turbo: Alessandro Sottile e Andrea Dallavilla. **Gli orari.** Partenza sabato 3 luglio dalle ore 8.00 a Limone Piemonte, arrivo Fiat Cinquecento (9 prove speciali) dalle ore 19.00, arrivo rally Promozione (13 prove speciali) dalle ore 21.30 a Limone Piemonte.

debutto in Cinquecento di due dei protagonisti dello scorso campionato Fiat Uno Turbo: Alessandro Sottile e Andrea Dallavilla. **Gli orari.** Partenza sabato 3 luglio dalle ore 8.00 a Limone Piemonte, arrivo Fiat Cinquecento (9 prove speciali) dalle ore 19.00, arrivo rally Promozione (13 prove speciali) dalle ore 21.30 a Limone Piemonte.

Elisabetta Caracciolo



NELLA BAJA PORTOGHESE DI COPPA FIA RAID

Debutta la Seat Proto

C'è grande attesa per la Baja Nicola 1000, terza prova della Coppa Fia rally-raid, in programma questo fine settimana con partenza e arrivo a Lisbona. È infatti pronta per il debutto, a scanso di definizioni dell'ultima ora, la Seat Toledo Marathon, la vettura che segna l'ingresso ufficiale della casa spagnola nei raid. Si tratta di un prototipo della categoria T3, spinto da un 5 cilindri turbo «firmato» Audi e in grado di erogare 330 cv. Sarà affidato per l'esordio a José Maria Servia. Ma la presenza della Seat non è l'unico polo d'attrazione della Baja

portoghese (733 chilometri di percorso), che vedrà infatti al via lo squadrone Citroën: Lartique, Auriol e Salonen i piloti delle tre Zx schierate. Il team Sonauto-Mitsubishi, invece, non sarà presente con le Pajero T3, ma non ha rinunciato a presentarsi con Fonte-

may, leader provvisorio della Coppa Fia con la sua Pajero classe T2. Tra gli altri piloti e vetture da seguire anche Klaus Sepp, al rientro nei raid, con la MacMotor, spinta dal V6 di 3500 cc della Bmw M5.

Elisabetta Caracciolo

SPECIAL STAGE

Arrivando secondo a Pescara ha smentito chi non credeva nella Subaru. **Piero Liatti** adesso ci ha preso gusto...

■ SERGIO REMONDINO

Un test affrettato, per forza di cose. Il ritorno alle corse dopo sette mesi di inattività. E un secondo posto, a dieci secondi dal vincitore, ottenuto con una vettura ben lontana dall'essere al massimo delle possibilità. Decisamente il ritorno di Piero Liatti sui campi di gara, avvenuto a Pescara, nella sesta prova del campionato italiano più bello che si ricordi da molti anni, ha destato scalpore.

«Io e la squadra — dice Liatti — siamo molto contenti. Non tanto per il secondo posto, quanto per il fatto che l'automobile è andata subito benissimo. Soprattutto sull'asfalto, dove avevamo i maggiori timori e dove, invece, io mi sono trovato immediatamente a mio agio. Maggiormente difficile il discorso sulla terra, dove occorre più tempo per prendere le misure alla vettura: all'inizio, quando andava via, io correggevo subito perché avevo paura scappasse troppo. Invece la Legacy è fatta così, ha bisogno di essere accompagnata nelle sue lunghe derapate. Se la blocchi non fai i tempi.

— Un debutto affrettato, con l'auto arrivata pochi giorni prima della gara...

«Il problema è stato soprattutto quello di non disporre del cambio giusto per ogni tipo di fondo. Avevamo una scatola intermedia, non perfetta sull'asfalto e neppure sulla strada. Ci sono invece, scatole apposite per i due fondi; le riceveremo. Con quella che avevamo a Pescara si scaldavano troppo le gomme posteriori sull'asfalto, mentre si consumavano troppo in fretta quelle anteriori sulla terra».

— Considerando le particolari condizioni del debutto un secondo posto a dieci secondi da uno dei protagonisti della stagione non è un risultato da buttare...

«Abbiamo fatto il triplo salto mortale, dimostrando che la macchina e la squadra ci sono. Adesso abbiamo solo bisogno di fare dei test per adattare la Legacy ai percorsi delle gare italiane».



PHOTO4

La Subaru ha mostrato di essere già competitiva Adesso faremo altri test per migliorare

— Quali margini di miglioramento avete?

«Notevolissimi. Bisogna però irrigidire la vettura, abbassarla e montare ammortizzatori più rigidi, riuscendo poi a far lavorare bene le gomme. L'ingegnere della Prodrive venuto a seguirci a Pescara era molto soddisfatto. E noi anche: il motore è straordinario, la macchina crescerà molto, state certi».

— Al rally della Lana per vincere?

«Io conto di essere al via a Biella non tanto perché è la gara di casa, quanto perché ci servirebbe tantissimo in vista del Sanremo, che è tutto su asfalto...».

— Come giudichi i rivali del Campionato Assoluto? Cunico a parte, gli altri adesso sai come vanno...?

«Appunto, il più temibile è proprio Cunico e sono spiacente che non abbia potuto correre a Pescara. Le Lancia, invece, per quello che ho visto mi sono sembrate battibili».

IL NIDO DELL'AQUILA
3. EDIZIONE

Missile fin



andese

Pilotando con questa grinta il prototipo «Astra 3» costruito dalla squadra di Mauro Pregliasco, Tommi Makinen si è fatto un bel regalo di compleanno, sabato 26, vincendo la salita Il Nido dell'Aquila



fotoORSI

Record! Tommi Makinen domina la cronoscalata su sterrato di Nocera Umbra facendo «volare» il prototipo Lancia Astra 3 e abbassando di dieci secondi il precedente limite che era di Trelles, giunto secondo Alesi da... urlo in cinquecento

■ SERGIO REMONDINO

NOCERA UMBRA — La via per il record parte dalla Finlandia e arriva in cima al Monte Pennino, dopo essere passata per gli occhi azzurri e limpidissimi di un giovanotto tanto educato e taciturno quanto determinato e veloce al volante: Tommi Makinen. È lui che ha sbriciolato il precedente limite della cronoscalata su sterrato «Il Nido dell'Aquila» facendo fermare i cronometri sul tempo di 5'03"79, dunque «limando» addirittura quasi dieci secondi al 5'13"17 che Gustavo Trelles aveva fatto segnare nel 1991. Si è parlato il finlandese quest'anno in Umbria e sin dalle prove, quando senza aver mai provato con un'auto da gara, Makinen aveva fatto subito segnare un 5'25"76 davvero buono. Poi, in corsa, tornato alle Pirelli Sg 35 da 17" dopo aver provato e deciso di scartare quelle da 16", il giovanotto di Jyvaskyla ha ottenuto il primato già nella salita inaugurale. Un 5'08"60 che distruggeva il primato precedente. E questo nonostante un paio di errori nelle cambiate, come lo stesso Tommi candidamente ammetteva. A chi gli chiedeva se nella seconda salita avrebbe ancor migliorato il suo tempo, Makinen rispondeva senza esitazioni: «*ma certamente!*». E nella seconda salita, puntuale, abbassava il suo crono fino al 5'03"79 che gli valeva il successo, alla straordinaria media di 114,94 kmh, su un percorso con



ACTION

Ottimo 5. posto per P. DeMartini con la Lancia Raceline, sopra. È finita con un capotamento, a fianco, la gara di Faletti. Lo show man ha promesso che tornerà al «Nido»: ma Errani è pronto a rischiare un'altra vettura? Con le Cinquecento ha vinto Tarquini, sotto. Nell'altra pagina l'acclamatissimo Alesi



ORSI



◀ nove tornanti e quattro chicane. Tommi aveva un piccolo segreto, una ricorrenza che non ha rivelato a nessuno: sabato 26 era il suo compleanno. Trent'anni compiuti, vincendo, il modo più bello di festeggiarsi per un pilota. Ma nel successo di Makinen c'è molto, anzi moltissimo, di Mauro Pregliasco e della sua squadra, l'Astra. Hanno costruito in una settimana un prototipo, battezzato «Astra 3», al limite di tutto, con carrozzeria in carbonio, con un motore super, con la passione che solo gli uomini di Pregliasco sanno mettere nel loro lavoro. Un piccolo gruppo capitanato dal giovane ingegnere Pastorino ha lavorato per Makinen come meglio non si sarebbe potuto e il risultato si è visto. Così, per l'Astra, dopo la vittoria del '91 con Trelles è venuta quella del '93 con Makinen: due su due, bravi davvero.

TRELLES. È il grande deluso della gara, insieme al suo preparatore, Mauro Nocentini. Hanno fatto entrambi i salti mortali per esserci, ma evidentemente, quest'anno per loro doveva andare così e la gara hanno cominciato a per-

derla prima del via. Trelles ritrovandosi debilitato nel fisico, con febbre e uno stato generale di malessere dovuto probabilmente a una intossicazione alimentare. Nocentini non riuscendo a finire, per una incredibile serie di contrattempi, il suo prototipo. Così ha rimediato montando il suo nuovo super motore su una «normalissima» Delta Gruppo A (quella usata da Cerrato nel campionato italiano). Ma l'Astra 3 di Makinen pesava circa 120 kg in meno... Partiti con l'handicap, Trelles e Nocentini non si sono dati per vinti, ma hanno commesso un errore quando hanno deciso di fare la prima salita con le

Pirelli Asg, rivelatesi meno performanti delle Sg 35. Nonostante ciò il 5'13"22 dell'uruguayiano faceva ben sperare per la seconda prova. Poi, invece, dopo appena quattro chilometri, il super motore di Nocentini è andato in detonazione e Trelles si è fermato per evitare di romperlo del tutto. Erano abbattuti, alla fine, i due. Hanno promesso che torneranno...

GLI ALTRI. C'era Alesi, e la gente impazziva per lui, c'era Faletti, e la gente impazziva per lui. Simpatichi e disponibili, a loro modo stelle di prima grandezza, hanno infiammato gli animi. Ma nell'analisi del fatto sportivo non ci si può dimenticare di un super Liatti, primo di Gruppo A e quarto con la Subaru Legacy; di Calderola, quarto con il Buggy-Porsche che lo scorso anno aveva Tamburini; di Paola DeMartini, febbricitante ma straordinaria quinta con la Lancia Delta della Raceline. Anche loro hanno onorato nel migliore dei modi una corsa unica nel suo genere, che piace sempre di più e che merita molto per il futuro. ■

La Ford al Nido? Sì, no, non dico perché

Peccato. Peccato che la bellissima sfida fra le due Delta prototipo di Makinen e Trelles non abbia potuto coinvolgere anche un sicuro terzo incomodo: la Escort prototipo che era stata iscritta per Cunico. Questione di ritardo tecnico, secondo la Ford: colpa della triste vicenda giudiziaria di Franco al rally di Pescara, due settimane fa, che avrebbe paralizzato il lavoro di sviluppo sul prototipo (oltre 400 cv...) portato avanti nell'officina di Fabio Penariol. Comprensibile, comprensibilissimo. Peccato che non sia vero: la Escort prototipo era protissima e al Nido avrebbe corso per vincere. Probabilmente la Ford, dopo i fatti di Pescara, ha deciso di riflettere un po' sul futuro rallistico: suo e di Cunico. Comprensibile, comprensibilissimo. Ma allora perché non dirlo apertamente? Perché non evitare proclami di buona volontà che sembrano sempre più destinati a cadere nel vuoto?...

(r. b.)

CINQUE TOP DRIVER IN CINQUECENTO

Lo show si chiama Alesi

NOCERA UMBRA — Arriva all'aeroporto di Perugia alle nove in punto. Scende dal Lear Jet Executive che era partito un'ora prima dalla Francia e poi, dopo una breve corsa in automobile, è a Nocera Umbra, pronto per l'abbraccio dei tifosi. La star è lui, il papa di Avignone, Jean Alesi. Invitato dalla Fiat per una esibizione con le Cinquecento Trofeo insieme a Tarquini, Morbidelli, Zanardi e Badoer, il pilota della Ferrari ha accettato con entusiasmo, prestandosi volentieri a firmare autografi, a farsi fotografare a fianco della signora appassionata o del giovane tifoso. E poi è salito sulla Cinquecento per

una prova dimostrativa. Non gli verrà neppure preso il tempo, assicuravano, perché sarebbe svantaggiato nei confronti dei colleghi che il giorno precedente hanno fatto le prove. Alesi sale, parte, arriva in cima al Monte Pennino tutto sudato. Persino a 1600 metri d'altitudine sono parecchi quelli che lo vogliono guardare, toccare. E la Cinquecento? «È ottima — esordisce Alesi — per il suo rapporto prestazioni-costi, perché per un giovane che vuole iniziare è divertente e formativa. Mi sembra davvero una vettura da consigliare ai rallisti in erba». E il Nido dell'Aquila? «Favoloso. Mi sono divertito co-

me un matto. Il fondo è sterrato ma buono, non distrugge le vetture e consente di concentrarsi sul pilotaggio. Mi rincresce averla potuta fare una sola volta la salita. E mi piacerebbe, anzi, partecipare con un'auto da assoluto». Una promessa per il '94? Potrebbe essere. Sperando che la Ferrari lo presti un'altra volta...

LA GARA. I colleghi di Alesi, come detto, con le Cinquecento hanno partecipato a prove e gara, con una sfida nella sfida che è stata seguitissima. Le Fiat, schierate dalla Supergara, erano praticamente identiche. Due venivano direttamente dall'Abarth, due le aveva allestite la Rorally, una Lavazza. Ma loro, i quattro formulisti, erano dubbiosi. Badoer si è lamentato della sua vettura, che in effetti aveva bisogno di alcune regolazioni. Zanardi ha voluto fare la seconda salita con l'auto lasciata libera da Alesi. Niente da fare, comunque, contro Tarquini, alla terza presenza al «Nido». Per «Cinghios» un ottimo 7'43"57 che gli è servito per avere ragione di Gianni Morbidelli, bravissimo all'esordio assoluto (come Badoer) sulla terra. Terzo Badoer e quarto Zanardi, che non è riuscito ad andare oltre un tempo di 7'47"95, nonostante avesse ottenuto di usare la vettura di Alesi. Per tutti e quattro, comunque, una bella giornata di svago al volante delle Cinquecento, sulle quali si sono impegnati come fossero su una Formula Uno. E il pubblico ringrazia... ■

ACTION

ORSI





fotografie ORSI



Gustavo Trelles e la Lancia di Nocentini, a destra, hanno dato spettacolo, concludendo al secondo posto. Vittoria in Gruppo N 2x4 di Sandro Sottile, sopra. Nico Calderola ha portato al quarto posto il Buggy-Porsche, a sinistra, che lo scorso anno era condotto da Tamburini. Foto di gruppo per gli uomini del Club Italia. Sono, da sinistra nella foto sotto, Macaluso junior, Magnani, Durelli, Macaluso senior, Munari, Avandero, Veronesi e Sordi



LA CRONACA □ ALLA SUBARU IL GR.A

E Liatti «vola» in legacy

Il biellese è terzo assoluto. Rimarchevoli le prove di Calderola e della DeMartini a Manfrinato il Gruppo N, mentre Fiora vince tra le Gruppo A a due ruote motrici

NOCERA UMBRA — Se per l'assoluto si è lottato senza lesinare nulla, anche nei vari raggruppamenti molte sfide hanno tenuto tutti con il fiato sospeso. Vediamo come è andata.

GRUPPO N 2x4. Povero di mezzi e piloti, con la defezione dell'ultima ora di Michele Rayneri, questo raggruppamento ha visto Sandro Sottile in lotta contro... se stesso. Il giovanotto della Hawk Racing ha vinto bene con la Opel Astra Gsi 16V preparata dalla Abaco Motori, ma senza doversi assolutamente danneggiare l'ani-

ma per battere la simpatica Claudia Colò e Cristina Larini.

GRUPPO A 2x4. Gianni Fiora sta dominando la «Formula 2» nel Campionato Assoluto e la Renault Italia non voleva mancare l'appuntamento con il «Nido dell'Aquila»: il pilota trentino è andato subito fortissimo con la Clio Williams che aveva debuttato a Pescara la settimana precedente. Così forte da lasciare di sasso Fabrizio Giovanardi, protagonista del Super Turismo pista, venuto a scoprire i segreti della terra con la Peugeot 405 Mi16



schierata dalla Peugeot Italia. All'inizio lontanissimo da Fiora, Giovanardi ha fatto presto a scoprire come si doveva andare sullo sterrato. E nella seconda salita ha ottenuto un ottimo secondo tempo nonostante i 3/4 secondi persi per un'uscita. Quei secondi che gli sono poi mancati da Fiora... Alla fine il reggiano era soddisfatto, con una punta di rammarico. In questo raggruppamento il terzo posto è andato a Angelo Prestotto. Il pordenonese non correva da ben undici (!) anni ma ha subito dimostrato che i suoi cinque titoli italiani non li vinse

per caso: ha fatto rivoltare l'assetto della Bmw M3 che gli ha messo a disposizione la Raceline e, dopo un iniziale 6'51"31 lontanissimo da tutti, ha sempre migliorato. Sino ad arrivare non lontano da quel 5'50" che secondo lui era il limite della vettura (e anche della categoria...), cioè facendo segnare un buon 6'02"16. Niente male contro il 5'53"17 di Fiora e il 5'56"65 di Giovanardi.

PROTOTIPI 2x4. Il brindisino Gigi Tommasi se ne era andato, lo scorso anno, con qualche rammarico. È tornato e ha

3. salita «Il Nido dell'Aquila»

Nocera Umbra (Pg), 25-26 giugno 1993
Assoluta

1. Makinen	(Lancia Delta Astra 3)	5'03"79 alla media di 114,94 kmh
2. Trelles	(Lancia Delta Hf «Proto»)	5'13"22
3. Liatti	(Subaru Legacy Rs)	5'20"61
4. Caldarola	(Buggy Porsche)	5'24"91
5. De Martini	(Lancia Delta Hf)	5'28"68
6. Errani	(Lancia Delta Hf)	5'32"42
7. G. Manfrinato	(Ford Escort Cosworth)	5'36"08
8. Ottaviani	(Ford Sierra Cosworth)	5'38"53
9. Galleni	(Ford Escort Cosworth)	5'42"66
10. Colombi	(Ford Escort Cosworth)	5'44"73

I NUOVI RECORD...

GRUPPO A 2x4
Fiora: 5'53"17 (Travaglia 5'58"12; 1991)
GRUPPO N 4x4
Manfrinato: 5'36"08 (Pianezola 5'41"93; 1992)
PROTOTIPI 4x4
Makinen: 5'03"79 (Trelles 5'13"17; 1991)
(fra parentesi il pilota che ha stabilito il record precedente e l'anno)

E QUELLI IMBATTUTI...

GRUPPO N 2x4
Cusi: 6'07"71 (1992)
PROTOTIPI 2x4
Noherasco: 5'56"78 (1991)
GRUPPO A 4x4
Aghini: 5'16"22 (1992)

GRUPPO N 2x4

	PROVE		GARA	
	1. salita	2. salita	1. salita	2. salita
1. Sottile (Opel Astra Gsi 16V)	6'49"73	7'21"51	6'43"66	6'24"59
2. Colò (Renault 5 Gt Turbo)	7'48"56	7'38"20	7'19"53	6'57"37
3. Larini (Peugeot 106 Xn)	8'55"08	8'36"16	8'37"23	8'28"98

GRUPPO A 2x4

1. Fiora (Renault Clio Williams)	6'03"05	6'01"72	5'56"34	5'53"17
2. Giovanardi (Peugeot 405 Mi16)	6'28"95	6'07"52	6'00"09	5'56"65
3. Presotto (Bmw M3)	6'51"31	6'34"31	6'11"62	6'02"16
4. «Brik» (Peugeot 309 Gti)	6'53"93	6'29"86	6'23"49	6'17"87
5. Lupidi (Suzuki Swift Gti)	7'03"56	6'44"43	6'42"58	6'34"57
6. Speranza (Rover 114)	6'56"66	6'42"31	6'37"88	6'37"05
7. Bonardo (Peugeot 106 Xsi)	7'00"25	6'49"82	6'41"26	—

PROTOTIPI 2x4

1. Tommasi (Renault 5 Turbo)	6'42"36	6'31"17	6'11"68	6'10"76
2. Mirri (Ford Sierra Cosworth)	6'44"05	6'26"26	6'34"00	6'14"56
3. Sertori (Streit-Yamaha)	7'32"58	—	6'57"69	6'52"82
4. Tavoni (Go Pro-Honda)	—	—	7'06"54	7'40"22
5. Monti (Honda-Honda)	7'49"71	7'45"82	7'51"05	7'42"02
10. Bentivogli (Ford Sierra Cosworth)	—	6'11"51	—	—

GRUPPO N 4x4

1. G. Manfrinato (Ford Escort Cosworth)	5'52"15	5'43"00	5'49"35	5'36"08
2. Galleni (Ford Escort Cosworth)	6'01"16	5'55"41	5'50"20	5'42"66
3. A. Manfrinato (Ford Sierra Cosworth)	6'22"80	5'57"25	5'54"33	5'46"50
4. Agostini (Ford Sierra Cosworth)	6'17"94	6'00"58	5'50"10	5'46"70
5. Zumerle (Ford Sierra Cosworth)	6'26"00	—	5'59"13	5'55"08
6. Calabrin (Toyota Celica 4Wd)	6'23"86	6'09"52	6'04"64	5'55"59
7. Falleri (Lancia Delta Hf)	6'31"68	6'18"39	6'07"84	7'13"87
8. Urbani (Lancia Delta 16V)	6'23"68	6'05"93	—	6'09"58
9. Gai (Lancia Delta Hf)	6'54"98	6'35"41	6'23"23	6'14"99
10. Brezzi (Lancia Delta Hf)	6'40"09	6'33"92	6'23"19	6'18"85
11. Scarscelli (Ford Sierra Cosworth)	6'51"23	6'40"35	6'32"01	6'22"50
12. Scorcioni (Lancia Delta Hf)	6'58"93	6'39"02	6'31"46	—

GRUPPO A 4x4

1. Liatti (Subaru Legacy Rs)	5'41"02	5'27"24	5'24"33	5'20"61
2. DeMartini (Lancia Delta Hf)	5'54"02	5'42"11	5'32"66	5'28"68
3. Errani (Lancia Delta Hf)	5'52"11	5'45"77	5'41"18	5'32"42
4. Ottaviani (Ford Sierra Cosworth)	6'08"86	5'57"44	5'44"77	5'38"53
5. Tordi (Lancia Delta Hf)	6'04"32	5'56"48	5'50"71	5'49"74
6. Faletti (Lancia Delta 16V)	6'43"11	6'32"83	6'06"32	—

PROTOTIPI 4x4

1. Makinen (Lancia Delta Astra 3)	5'25"76	5'26"14	5'08"60	5'03"79
2. Trelles (Lancia Delta Hf)	5'26"80	5'19"25	5'13"22	—
3. Caldarola (Buggy-Porsche)	—	5'55"24	5'28"59	5'24"91
4. Colombi (Ford Escort Cosworth)	—	—	5'44"73	—
5. Licheni (Buggy-Bmw)	6'16"40	5'53"63	5'48"73	5'46"47
6. Benci (Lancia Delta 16V)	6'13"93	6'01"34	5'46"77	6'07"15
7. Traglio (Mercedes 600 Te Raid)	6'39"07	6'37"43	6'31"39	6'28"77
8. Noris (Lancia Delta Hf)	6'56"28	6'36"14	6'31"57	6'29"98
9. Rossi (Buggy-Porsche)	7'11"21	6'46"63	6'32"90	6'36"65

vinto il raggruppamento con la sua Renault 5 Turbo, anche se il record di Noberasco ha resistito. Una bella soddisfazione comunque per Tommasi, che ha battuto Pietro Mirri, nuovamente al volante della Ford Sierra Cosworth che i Manfrinato gli avevano già messo a disposizione nel '92. Dietro ai due, nell'ordine, Sertori, Tavoni e Monti con i simpaticissimi kart cross. Peccato davvero che Vareno Grassini abbia rotto il cambio della Ford Sierra Cosworth Gruppo A a trazione posteriore da lui utilizzato sino allo scorso anno. Contro di lui sarebbe stata davvero dura.

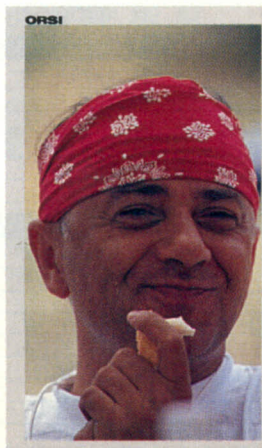
GRUPPO N 4 x 4. Un manicotto del turbo che si sfilava e di nuovo lo spettro di una defaillance al «Nido dell'Aquila». Dopo la prima salita Giovanni Manfrinato era davvero abbacchiato. «Non sono mai riuscito sinora a compiere in questa gara una salita senza problemi». Tornavano i fantasmi dello scorso anno, ma per «Manfri» questo 1993, evidentemente, è proprio l'anno buono e nella seconda frazione di gara ecco uno straordinario 5'36"08 che toglieva il record di categoria a Gilberto Pianezzola e gli consegnava il successo nel Gruppo N 4 x 4, collocandolo al 7. posto nell'assoluta. Deluso, ma non troppo avendo perso contro un simile avversario, un habitué nel «Nido»: Giovanni Galleni. Per il toscano sei secondi di distacco. A seguire un tris di Sierra quelle di Antonio Manfrinato, Agostini e Zumerle, e poi la Toyota Celica che Fren aveva affidato per l'occasione al vincitore del Rally game '92 di Autosprint, Aldo Calabrini.

GRUPPO A 4 x 4. Fresco reduce dello straordinario secondo posto a Pescara, Piero Liatti ha confermato tutto il valore suo e della Subaru Legacy della Art. Liatti ha sempre utilizzato le Pirelli Sg 35, le migliori sul fondo battuto e praticamente privo di ghiaia del «Nido» '93, migliorando

notevolmente dopo la prima salita di prova. Questa volta il cambio (quindi anche il ripartitore di coppia) appositamente studiato per lo sterrato era disponibile e Liatti lo ha sfruttato a dovere, spingendosi sino a un limite di 5'20"61 che se non migliora il 5'16"22 con cui Aghini vinse lo scorso anno, colloca il biellese al terzo posto. Ottimo risultato, che si spera sia di buon auspicio per le prossime gare che l'accoppiata Liatti-Subaru affronterà. Al secondo posto Paola De Martini, febbricitante ma super determinata, come sempre. Decisissima a migliorarsi prima del via della seconda salita, Paoletta non ha sbagliato nulla. Ogni cambiata a limitatore, con la sua solita «cattiveria», l'elbana ha spinto la Delta preparata dalla Raceday sino al limite di 5'28"68, ad appena 8 secondi da un super piede come Liatti. Brava davvero. Nel Gruppo A 4 x 4, assenti Grossi e Orioli, la parte del terzo incomodo è

toccata alla coppia Errani-Ottaviani. L'ha spuntata Errani. C'era Giorgio Faletti, che ha capotato nell'ultima curva della seconda salita, dovendo così dire addio ai suoi sogni di gloria...

PROTOTIPI 4 x 4. Certo, l'attenzione di tutti era focalizzata sul duello Makinen-Trelles, ma non ci si deve dimenticare di Nico Calderola. Il romano era all'esordio al «Nido» ma non è andato molto più forte di quanto aveva fatto lo scorso anno Luciano Tamburini con la stessa vettura, un Buggy a motore Porsche. Risolti i problemi (al filtro benzina prima e al cambio poi), Calderola si è spinto sino a un ottimo 5'24"91 che lo ha collocato in quarta posizione assoluta. Fra i Prototipi, da segnalare infine l'ottimo quarto posto di Colombi, il decimo assoluto, ottenuto con una sola salita effettuata, dopo non aver potuto nemmeno provare per rottura del motore. ■



FALETTI ENTUSIASTA DELLA GARA
Tornerò, lo prometto!

NOCERA UMBRA — A vederlo con la tuta impolverata, i capelli e gli occhiali da sole pieni di terra, l'espressione tra l'arrabbiato e il deluso, sembrerebbe proprio di avere di fronte un pilota «vero». E lui, pilota professionista, avrebbe sicuramente voluto diventarlo, ma la sua vita è andata diversamente. Giorgio Faletti, è del popolare comico e show man astigiano che stiamo parlando, è diventato un uomo di spettacolo e le corse le ha potute vivere solo come hobby. Al «Nido» aveva una Lancia Delta 16V messagli a disposizione dall'Errani Team. Si è dato da fare in ogni modo, riuscendo, dopo i primi tentennamenti, ad ottenere un tempo accettabile, anche se lontano dai migliori «Ma nella seconda salita scenderò sotto i cinque minuti» aveva promesso (Makinen ha poi vinto in 5'03"79 ndr...) E invece, proprio all'ultima curva della seconda salita, un capotone mandava Faletti a ruote all'aria. Peccato, perché un buon tempo Faletti lo avrebbe ottenuto. È stato comunque un piacere avere al «Nido» un vero appassionato di corse. ■



ORSI



Liatti e la Subaru, a fianco, terzi e primi del Gruppo A. Manfrinato con l'Escort, sopra, ha vinto il Gruppo N, ottenendo il 7. tempo. Vittoria tra le Gr.A 2x4 di Fiora sulla Renault, sotto. Gradito rientro per Presotto, in basso. Tommasi e la RS Turbo, in basso a sinistra, primi tra i «Proto» a due ruote motrici



ORSI ACTION

ACCLAMATE LE STORICHE DEL CLUB ITALIA

Museo viaggiante strappa applausi

NOCERA UMBRA — È stato un trionfo. La gente ha letteralmente avvolto le bellissime regine da rally di ieri che il Club Italia ha schierato al «Nido», partecipando per la prima volta a una manifestazione di questo tipo. Alfa Romeo Tzl, Lancia Aurelia B20, Flavia Coupé, Fulvia Hf, Stratos, 037, Fiat 124 e 131 Abarth, Ferrari 308 Gtb: nove magnifiche automobili, originali, in ogni vite e bullone. Addirittura, la Lancia Fulvia Hf con l'ormai mitico numero 14 della vittoria di Munari al rally di Montecarlo aveva ancora le gomme del '72! «Ho fatto tre testacoda — ha detto Sandro Munari — perché le gomme erano ormai durissime, quasi

di legno. Era la prima volta che tornavo a guidare per davvero la Fulvia e mi sono divertito moltissimo». E le «nonnine» hanno davvero fatto divertire lungo i 9600 metri del percorso, aggiungendo un pizzico di stile retrò a una manifestazione tutta all'insegna dell'agonismo e della tecnologia. Ma il suono dei sei cilindri della Stratos o quello dell'otto cilindri della Ferrari hanno sicuramente fatto venire i brividi agli appassionati, facendo rivivere (o vivere per la prima volta ai più giovani) momenti davvero intensi. Anche perché, contrariamente a quanto poteva pensare qualcuno, quelli del Club Italia non si sono per nulla risparmiati, «sle-

gando» senza paura i cavalli dei loro gioielli. Un successone, poi, è stato lo slalom in notturna (affrontato anche dai piloti invitati per l'esibizione con le Fiat Cinquecento) commentato in diretta da Giorgio Faletti. In un tracciato sterrato posto di fronte al Palazzetto dello Sport di Nocera Umbra, il venerdì sera prima della

gara, i piloti delle storiche si sono destreggiati lungo uno stretto e tortuoso percorso appositamente studiato. E le «nonnine», ancora una volta, se la sono cavata. Peccato che tutto sia finito presto, appena prima che Sandro Munari mettesse in moto il sei cilindri della Lancia Stratos nella quale si era già infilato... ■

ACTION



Bentivogli dal cuore grande così

È sempre il solito inguaribile, simpatico, appassionato di corse. Bruno Bentivogli si è trovato il giorno della gara senza vettura. Ma lui, a differenza di troppi altri, quando fa una promessa la vuol mantenere. Così ha tolto il telo alla Ford Sierra Cosworth a trazione posteriore con la quale aveva vinto il Gruppo N al «Nido» '91. Da allora non l'aveva più nemmeno messa in moto: lo ha fatto tre minuti prima che scadesse il tempo limite per le prove. È partito, è arrivato in cima facendo segnare praticamente lo stesso tempo di due anni prima. Peccato che poi un principio d'incendio gli abbia impedito di correre. Grazie lo stesso «Benti».

■ **EUROSUPER.** La Subaru Legacy con la quale corre Liatti funziona solo con benzina verde. La Prodrive non ha fatto in tempo ad inviare in Italia centraline tarate per altri carburanti e così Liatti ha utilizzato questo carburante a Pescara e anche al «Nido».

PICCOLINE. Bellissimo il duello tra Stefano Speranza e Livio Lupidi, una vera lotta nella lotta tra le Gruppo A a due ruote motrici. Senza alcuna chance contro i big Fiora, Giovanardi e Presotto, Speranza con la Rover 114 e Lupidi con la Suzuki Swift hanno davvero entusiasmato nel loro rincorrersi. E alla fine Lupidi ha piazzato la zampata vincente dopo che in tutte le altre salite Speranza gli era stato davanti.

CESARI. Protagonista con la Lancia Delta S4 nelle due precedenti edizioni, quest'anno Augusto Cesari aveva il nuovo prototipo tubolare basato su meccanica della Delta S4. Ma grossissimi problemi soprattutto al telaio, che torceva, hanno sconsigliato al campione piemontese di prendere il via. Una sola salita per lui, affrontata senza mai riuscire a mettere più della quarta, con l'anteriore che si sollevava quasi da terra...

FINNAIR. La partecipazione di Tommi Makinen al «Nido» è stata anche propiziata dalla Finnair, la compagnia aerea di bandiera finlandese che con questa operazione si è riavvicinata al mondo delle corse. Ora Makinen spera in un appoggio per i rally.

SPECIALE RALLY
SCUOLA OPEL-AUTOSPRINT

Ho fatto tredici!

Alla 13.esima edizione il successo non cala. Venti giovani hanno partecipato al corso più esclusivo con «Rudy», Travaglia e Cerrato fra gli istruttori e le Astra per... aula. Come aver vinto al Totocalcio...

ROBERTO BOCCAFUOGLI



SCUOLA RALLY

AUTO SPRI



Il controsterzo è un'arte e alla scuola rally Opel-Autosprint la si può imparare, anche se ci sono solo sette giorni di tempo. Ma come si vede da questa immagine sono stati più che sufficienti per uno dei prescelti...

Solo adesso capiscono cosa hanno vissuto. Solo adesso, smaltito il sogno di sette giorni trascorsi in uno dei luoghi più affascinanti della Sardegna, digerita l'indigestione di radar e controsterzi, di piani gomme e di regole base per l'alimentazione-in-gara, ma anche di mare, piscina e scherzi notturni, i 20 partecipanti alla 13esima edizione della Scuola Rally Opel-Autosprint possono apprezzare l'incredibile esperienza vissuta. Una esperienza sognata per chissà quanto tempo, inviando magari il tagliando

di partecipazione nella convinzione che mai sarebbero stati tanto fortunati da essere scelti (unica eccezione, il palermitano Fabrizio Romano: «*Ho sempre fortuna ai concorsi: sapevo che sarei stato chiamato*»...). Ma poi, una volta arrivati nel «paradiso» dell'hotel Baia di Conte sulla costa occidentale della Sardegna, i 20 aspiranti piloti e navigatori hanno messo da parte ogni emozione e hanno tirato fuori tutte le doti necessarie per non sprecare neppure un grammo dell'incredibile occasione. Perché se vista dal di fuori la Scuola Rally può anche

Baia di Conte

PHOTO4



sembrare una vacanza di lusso, in realtà anche quest'anno, come e più degli anni passati, si è trattata di una scuola vera e propria. Con un obiettivo primario: spiegare e insegnare a gente già «ammalata» di rally che gareggiare non significa solo andare forte, non basta avere il piede pesante e i riflessi più rapidi della media. Il risultato (e per risultato si intende essere vincenti in gara) è invece una perfetta macedonia di ingredienti che vanno dalla preparazione tecnica e teorica alla ottimale forma fisica e psichica, alla comprensione di tutti i problemi legati a un rally: tempi e distanze, assistenze e gomme, tattiche e piccoli trucchi.

GRUPPO. E per riuscire in questa impresa di informazione «mirata» e condensata nel tempo è stato necessario coalizzare un gruppo di lavoro che nei sette giorni del corso ha preso per mano i venti ragazzi (e ragazze) e li ha condotti passo dopo passo nei misteri della specialità. Ed ecco quindi che Rudy Dal Pozzo, responsabile dei programmi sportivi Opel e anima storica della Scuola Rally, si è affiancato di collaboratori d'eccezione: Dario Cerrato e Renato Travaglia in primis, affiancati dai rispettivi navigatori Lucio Guizzardi e Manuela Ruben (che Renato lo conosce bene essendo sua... moglie); ma anche specialisti come Ivaldo Barbolini, preparatore delle due Astra Gsi Gruppo N che sono state i banchi prova del corso, o come Mario Cravero che ha messo a disposizione la sua totale (e didatticamente perfetta) esperienza di pneumatici dall'alto della sua posizione di responsabile settore competizioni della Michelin. Gomito a gomito con questo gruppo ad altissimo coefficiente rallistico, i 20 allievi hanno trascorso mediamente sedici ore al giorno per sette giorni: footing e ginnastica di primo mattino; colazione a cappuccino e rally; tre ore di lezioni teoriche; pranzo a spaghetti e rally; tre ore di guida e navigazione al pomeriggio; cena a fritto misto (ma anche altro: il self-service del Baia di Conte lasciava solo l'imbarazzo della scelta) e rally; dopocena a discoteca e rally. Poi tutti a letto. E si può giurare che per i 20 ragazzi sarà stato sonno e rally, mentre per qualcuno è stato anche sonno e... rane (chiedere a Dario Cerrato per credere). Ma alla fine, scherzi o no, il risultato non è mancato. I giudizi per ciascuno dei partecipanti li dà proprio il «maestro» Rudy e li legge nelle pagine seguenti. Così come lo speciale diario sul corso spiegato dagli allievi più brillanti rispettivamente fra i piloti e co-piloti. Ma una cosa è certa: la Scuola Rally Opel-Autosprint ha colto ancora una volta nel segno. Per parecchi dei partecipanti l'appuntamento è per un prossimo (immediato? a lunga scadenza?) debutto nei rally. Per tanti altri, che quest'anno non sono arrivati a Baia di Conte, l'appuntamento potrebbe essere per il 1994. Ancora una volta il sogno, per 20 fortunati, si ripeterà... ■



fotografiePHOTO4

Finalmente il momento più atteso è arrivato: sopra, un passaggio di un allievo al volante della Opel Astra Gsi Gruppo N preparata da Barbolini. E Fabrizio Cravero, a sinistra, finisce di sistemarsi al posto di guida prima di iniziare una sessione di pilotaggio. Durante la Scuola Rally c'è sempre molto spazio per gli esercizi atletici. Sotto, due allievi intenti a vogare, a destra nell'altra pagina Renato Travaglia e Dario Cerrato mentre guidano il gruppo durante il footing





Una giornata ... particolare

Sette giorni: ognuno con 16 ore a pane-e-rally, dicevamo. Ma vediamo in dettaglio quale è stato il «menù» delle lezioni della Scuola Rally Opel-Autosprint tenutasi dal 5 al 12 giugno nella splendida cornice dell'Hotel Baia di Conte, in uno degli angoli più affascinanti della Sardegna.

ORE 8.30

Sveglia (telefonica: non si sgarra) alle 8. Mezz'ora dopo appuntamento in piscina per footing e ginnastica sotto le (implacabili) cure del «guru» Renato Travaglia. In totale, circa 10 minuti di corsa e mezz'oretta (abbondante) di flessioni, piegamenti, addominali, saltelli. Il tutto orientato a esercitare e sviluppare particolarmente quelle funzioni necessarie per pilota e co-pilota.

ORE 10

Mezz'ora dopo l'appuntamento per la prima colazione, inizio delle lezioni teoriche. Tantissimi gli argomenti trattati, con Rudy in cattedra e affiancato da piloti e navigatori spaziando dalla redazione-lettura delle note all'interpretazione del radar; dai segreti di una tabella tempi-distanze a tutte le pieghe del regolamento; dai piani gomme alle assistenze; dalla preparazione di una gara al suo svolgimento rivissuto con parole e testimonianze di chi le vive 12 mesi all'anno. Relatori aggiunti: Cravero della Michelin sul pianeta-gomme, il preparatore Barbolini sull'enorme campo della tecnica, il dottor Beppe Rossi con nozioni su preparazione psico-fisica e alimentazione.

ORE 13

Pranzo al self-service dell'hotel (sempre in una sala riservata alla Scuola Rally) e quindi tempo libero a disposizione.

ORE 16

Inizio delle lezioni pratiche individuali su percorso misto e fondo sterrato. Due Opel Astra Gsi Gr.N pronte corsa a disposizione degli allievi piloti e co-piloti: inizialmente affiancati dai piloti e navigatori «veri» e quindi appaiati in varie combinazioni per impraticarsi «in diretta» su guida e lettura delle note, i rudimenti del rallismo.

ORE 20

Cena in comune, tempo libero per la serata (sempre in compagnia di Cerrato, Travaglia Guizzardi e compagnia) e quindi tutti a letto.



Il presidente taglia la torta

Per lui la Scuola Rally era una novità e... gli è piaciuta moltissimo! Parliamo del nuovo presidente della Opel-General Motors Italia, Massimo Berni. Al centro della foto, il presidente è con il direttore di Autosprint Carlo Cavicchi, a sinistra, e con «Rudy». Berni taglia la torta che tradizionalmente conclude la settimana della scuola





ALBERTO ANTONELLI

Nato il 22 febbraio 1972 - vive a Castiglione dei Pepoli (Bo)
CORSO NAVIGATORI: ragazzo dal volto pulito, ha seguito con interesse le lezioni, imparando tantissimo e mettendo puntualmente a frutto gli insegnamenti ricevuti. Ha anche dimostrato, nelle prove pratiche, di aver recepito la teoria e di essere capace di mettere in pratica immediatamente quanto appreso alla Scuola Rally.

Giudizio: buono



CATIA CAPORALINI

Nata l'11 novembre 1971 - vive a Camerano (An)
CORSO PILOTI: ha iniziato in maniera tranquilla, progredendo quotidianamente. Considerata la «scatenata» del gruppo farebbe bene all'ambiente dei rally, dove potrebbe portare tutta la sua carica di simpatia e quel cameratismo che, purtroppo, vengono meno nella specialità con il passare degli anni.

Giudizio: discreto



MARCO DI LAURO

Nato il 28 febbraio 1972 - vive a Cremona
CORSO NAVIGATORI: completamente a digiuno di rally, note, regolamenti, radar, ha assolto bene il suo compito, dimostrando intuito, predisposizione, capacità nella lettura delle note al pilota. Ha, dunque, i fondamentali per essere un navigatore all'altezza. Potrà fare il «secondo» senza problemi.

Giudizio: buono



DARIO DI ROCCO

Nato il 6 agosto 1970 - vive a Penne (Pescara)
CORSO NAVIGATORI: ragazzo dal carattere serio, è un tipo che sa sempre quello che vuole. Ha seguito le lezioni con grande impegno, ponendo domande molto intelligenti e adeguate. A questo occorre aggiungere che ha una buona educazione e questa è sicuramente una dote importante per il ruolo che vorrebbe coprire.

Giudizio: buono



GAVINO MARRAS

Nato il 29 settembre 1972 - vive a Imperia
CORSO PILOTI: ha iniziato in maniera confusa, commettendo i classici errori di chi vuole dimostrare subito quello che vale, ignorando tutti i suggerimenti. Dopo frequenti ed accurati «lavaggi del cervello» si è finalmente adeguato, mettendo in evidenza le sue non indifferenti doti di guida.

Giudizio: buono



GIANUARIO MUGONI

Nato il 22 maggio 1972 - vive a Sassari
CORSO NAVIGATORI: apparentemente tranquillo, si scatenava invece in discoteca. Tanto da meritarsi il titolo di «John Travolta sardo». Questa sua predisposizione, comunque, non lo ha mai distolto dal suo compito di navigatore. Un compito che ha assolto con buoni risultati, dopo aver messo molto impegno durante la settimana.

Giudizio: buono



ROSSANA PELLICCIONI

Nata il 14 febbraio 1974 - vive a Ponte in Valtellina (So)
CORSO NAVIGATORI: anche lei discreta e simpatica, ha dimostrato grande interesse e ha fatto vedere di possedere tutti i numeri necessari per diventare una navigatrice di buon livello. Si è, in particolar modo, distinta nel delicato momento della lettura delle note, fase importantissima per un navigatore.

Giudizio: buono



ELENA PERINI

Nata il 25 novembre 1970 - vive a Baldissero Torinese (To)
CORSO PILOTI: partita a livelli discreti è migliorata durante lo svolgimento della Scuola Rally. Ha dimostrato in conclusione di possedere una buona dose di grinta, quella necessaria a un pilota da rally. Inoltre è particolarmente interessata alle competizioni, e non solo per passione...

Giudizio: buono



PAOLA RUFFOLI

Nata il 30 giugno 1971 - vive a Casarano (Le)
CORSO NAVIGATORI: brava, attenta, meticolosa e anche ordinata, era l'anima pazza del corso grazie alla disinvoltura con la quale affronta ogni impresa. Ha scritto un notes intero di appunti, dimostrando notevole interesse e grande cura, importante per chi vuol fare il navigatore.

Giudizio: buono



LAURA RUZZO

Nata il 3 febbraio 1970 - vive a Sassari
CORSO PILOTI: inizio molto tranquillo per lei e finale leggermente migliore. Bisogna riconoscere che ha interpretato il suo ruolo con impegno e applicazione. Anche se questa scuola, per lei, resterà un fatto isolato, una esperienza fine a se stessa. Ha dimostrato maturità di comportamento e grande interesse verso i rally.

Giudizio: discreto

LE FIRMATE «RUDY»



FABRIZIO CRAVERO

Nato il 19 marzo 1971 - vive a Genova (Cn)

CORSO PILOTI: con ottime basi di guida, ha seguito perfettamente tutti i suggerimenti che gli venivano impartiti giorno dopo giorno, ottenendo visibili miglioramenti. È stato, anche, uno degli animatori... notturni del corso, spinto da una simpatia e da una carica che hanno contagiato tutto il gruppo.

Giudizio: buono



LUIGI CROCE

Nato il 21 dicembre 1973 - vive ad Anzio (Roma)

CORSO NAVIGATORI: ragazzo molto sensibile e attento, ha accumulato esperienza di navigazione e di... karaoke la sera, in discoteca. Sicuramente, visto come ha eseguito i brani di Vasco Rossi, avrebbe più successo come navigatore che come cantante. Per lui potrebbe tranquillamente arrivare il debutto nei rally.

Giudizio: buono



MARCO FERRERO

Nato il 13 dicembre 1970 - vive a Roma

CORSO PILOTI: sempre molto attento, si è espresso su buoni livelli sin dalle prime guide, ottenendo poi un sostanziale miglioramento. Considerando inoltre il suo carattere, misurato e riflessivo, potrebbe mettere a frutto le sue caratteristiche e sviluppare una notevole intelligenza tattica.

Giudizio: buono



STEFANIA GRASSETTO

Nata il 17 luglio 1972 - vive a Padova

CORSO PILOTI: si è espressa su livelli molto elevati sin dall'inizio. Pur essendo molto giovane ha stupito per il modo sicuro e arrembante con il quale ha pilotato la vettura sullo sterrato. Molto attenta, discreta e educata, si è confermata tra i migliori del corso. Farebbe bene ad iniziare a correre.

Giudizio: ottimo



SIMONE NAVARI

Nato il 28 maggio 1974 - vive a Pietrasanta (Lu)

CORSO NAVIGATORI: è stato la rivelazione del corso, con una escalation insospettabile. Attento, intuitivo, deciso, bravo a leggere le note: sarebbe già in grado di «navigare» piloti affermati. Purtroppo per lui in questo corso vi era anche la Toscana, che l'ha spuntata di poco fra i navigatori...

Giudizio: ottimo



PAOLO OELLA

Nato il 23 ottobre 1971 - vive a Grignasco (No)

CORSO PILOTI: pur privo di qualsiasi esperienza nella guida su sterrato ha espresso sin dal primo momento uno stile di pilotaggio impeccabile. Veloce, «pulito», redditizio, senza sbavature: il suo modo di guidare è privo di rischi inutili. Bravo, tanto da meritarsi gli applausi di tutti a ogni esibizione.

Giudizio: eccezionale



FABIO ROERO

Nato il 16 giugno 1974 - vive ad Asti

CORSO PILOTI: ha dimostrato subito di possedere una notevole dose di grinta, facendo anche vedere una buona dimestichezza con l'uso del volante e nella guida con il piede sinistro. Possiede una grandissima determinazione, e questo è importante, ma la unisce anche a solide basi tecniche. Può iniziare a correre subito...

Giudizio: ottimo



FABRIZIO ROMANO

Nato il 16 settembre 1970 - vive a Palermo

CORSO PILOTI: non aveva la minima idea di come si guida sulla terra e ha cominciato «alla grande», come Marras ad esempio. Ha però imitato il suo collega anche negli eccessi. I «lavaggi» sono arrivati anche per lui, che finalmente, proprio all'ultimo giorno, ha messo in pratica le raccomandazioni, stupendo tutti per le sue doti.

Giudizio: buono



GIUSEPPINA TOSCANO

Nata il 10 giugno 1971 - vive a Palazzolo Acreide (Sr)

CORSO NAVIGATORI: avrebbe sicuramente un avvenire come navigatrice professionista. È pressoché perfetta nel ruolo. Durante la scuola ha aggiunto alle sue già ottime basi un ulteriore bagaglio di esperienza e di conoscenza stando al fianco di piloti professionisti.

Giudizio: eccezionale



NADIA VALLENARI

Nata il 28 marzo 1972 - vive a Sant'Anna d'Alfaedo (Vr)

CORSO NAVIGATORI: di carattere discreto, è stata particolarmente attenta, tanto è vero che i risultati non si sono fatti attendere. Possiede una notevole dose di sangue freddo, dote indispensabile per chi copre il ruolo del navigatore. In conclusione il giudizio non può essere che positivo.

Giudizio: buono

BARBOLINI E' GIA' AL LAVORO

Un 1994 da... Corsa

Ivaldo Barbolini nelle Opel ci crede. E dopo le Kadett e le Astra è già al lavoro sulla nuovissima Corsa Gsi 16V, la vettura per la Scuola Rally del prossimo anno. Non solo: oltre alla Gruppo N, Barbolini preparerà anche una versione Gruppo A della tutto avanti di 1600 cc. Quest'anno le vetture scelte per la Scuola Rally erano nuovamente le Astra Gsi 16V ma sviluppate rispetto a quelle del '92. Rispetto alla passata stagione, ad esempio, sulle vetture sono state apportate alcune modifiche tutt'altro che secondarie. A cominciare dal differenziale autobloccante, omologato alla fine del '92 e ora presente sulla vettura. Un bel passo avanti, ovviamente, a livello di motricità. La potenza, poi, è aumentata, grazie all'adozione di nuovi iniettori e di una nuova pompa della benzina. Adesso l'Astra di Barbolini è vicina ai 180 cv. Due gli esemplari presenti in Sardegna, le vetture utilizzate da Marcello Gaetti nel Campionato Assoluto e da Paolo Casadei nel Trofeo Tradizione Terra. Si tratta di modelli vicini al massimo delle possibilità in Gruppo N per questa automobile. E gli assetti li ha sviluppati una vecchia conoscenza del rallismo nostrano, Michele Rayneri...

È quasi un rito: foto di gruppo, a fianco, per tutti quanti hanno partecipato alla Scuola Rally. Paolo Osella è risultato il migliore tra gli allievi piloti. E quando scendeva dalla Astra, sotto a destra, tutti lo applaudivano. Saper leggere le note è una dote fondamentale per il navigatore... Prima di arrivare a salire in macchina ci sono state lunghe, ma fondamentali, ore di lezione, in basso. E la sera, finito il lavoro in aula o all'aperto con le automobili, ci si può svagare un po'. Arte nella quale Gandolfo di Telemontecarlo, Dario Cerrato e Lucio Guizzardi, nell'altra pagina, sono apparsi veramente preparati...



fotografiePHOTO4



PILOTI □ PARLA IL MIGLIORE: PAOLO OSELLA

I commenti di tutti per capire l'errore

Paolo Osella: un nome che — in ambito automobilistico — promette bene. E infatti questo ragazzo piemontese si è guadagnato un «eccezionale» come giudizio riassuntivo della sua performance alla Scuola Rally. Ecco il resoconto «da dentro» della sua prima esperienza sul sedile di pilota. Pilota nel vero senso della parola, perché in quanto ad andare forte in macchina non era proprio ai primi passi...

I rally per me sono sempre stati una grande passione — racconta — ma mi ero avvicinato all'ambiente solo da spettatore e da... emulatore. Qualche anno fa, infatti, sulle strade del rally della Lana che passa vicino a casa mia ho rischiato un po' troppo con la mia Peugeot 205 Gti e l'ho distrutta contro un albero. Dopo

quell'episodio, però, il mio approccio con le auto, con la velocità, è cambiato molto: ora so che per andare veloce è necessario capire la macchina, trovare un affiatamento per gradi. E così ho fatto alla Scuola Rally: non volevo rischiare errori stupidi. E poi non posso dimenticare l'emozione... La prima sera siamo andati tutti insieme a vedere le Astra Gsi. Erano su un carrel-

lo, lì, per noi: il mio primo pensiero è stato: "Sarò in grado di guidarle?". E infatti il mio primo approccio mi ha deluso moltissimo. Avevo al mio fianco, come navigatore, Travaglia, ma non ero in grado di far fare alla vettura ciò che volevo io: era l'Astra a decidere dove andare, come curvare. Poi, dopo il primo giro, le cose andavano un po' meglio, ma di poco.



«Il primo progresso è stato al secondo test, con a fianco Cerrato. Senza forzare, mi sono accorto che andavo un po' più forte, ero più sicuro. A un certo punto, al tornantino nella parte più lontana del circuito, ho seguito gli insegnamenti di Dario: un colpo al freno a mano, scalata in prima marcia, e la curva è venuta benissimo. Lì Cerrato mi ha detto "bravo", ma io sono rimasto concentrato, non mi sono compiaciuto di me stesso. Alla fine del giro, Rudy mi ha detto di stare calmo, di non strafare: ma io sentivo di essere andato in tutta sicurezza, non avevo rischiato niente. Penso che uno degli aspetti che mi ha più aiutato a imparare, a correggere i miei errori, sono stati i commenti fatti ogni volta da tutti i ragazzi appena scesi di macchina: i rilievi da parte dei piloti, di Rudy o dei navigatori hanno aggiunto ogni volta qualcosa di nuovo. Un esempio. Sapevo che sullo sterrato, con una vettura a trazione anteriore come l'Astra Gsi, spesso si usa frenare con il piede sinistro. Ma Travaglia e anche

Prima di tutto adattarsi al pilota



Giuseppina Toscano si è rivelata la migliore tra gli allievi del corso per navigatori. Ma la cosa non deve stupire perché la ragazza siciliana, pur non avendo mai gareggiato né in pista né nei rally, è comunque una esperta del settore: il fratello Livio guida infatti una Peugeot 205 Gti 1900, mentre il suo fidanzato Domenico è navigatore in parecchi rally siciliani validi per la 7. zona della Coppa Italia. «Solo adesso capisco che settimana fantastica sia stata quella in Sardegna — attacca Giuseppina — Finché eravamo lì tutto è stato bellissimo, stupendo, ma sembrava di essere in un sogno e non capivo che quella non

era la realtà. Una volta a casa ho capito quale possibilità eccezionale ho avuto: non solo per salire su una vettura da corsa, ma perché ho potuto respirare a lungo l'ambiente dei rally, ascoltare dalla voce dei protagonisti non solo le regole ma anche tanti aneddoti, i trucchi del mestiere, i consigli. Io sono un tipo molto ordinato, ma dalle lezioni teoriche di Rudy ho appreso soprattutto che l'aspetto più importante per l'attività del copilota è maturare un grande spirito di organizzazione. Per arrivarci è necessario avere padronanza assoluta di cose come la tabella oraria di una corsa, le regole su ritardi e anticipi e altri particolari di questo tipo. E la Scuola Rally mi ha fatto capire fino in fondo cosa siano queste cose, come fare ad apprendere alla perfezione.

«Ma l'aspetto più importante che ho imparato in questi sette giorni è un altro: l'aspetto numero uno del valore di un copilota è la sua capacità di dare vita a un grande rapporto con chi sta al volante. Nel senso che un navigatore deve prima di tutto sapersi adattare: mi è bastato fare un giro a fianco di Cerrato e uno insieme a Travaglia per capire, ad esempio, come desiderano sentirsi leggere le note in modo molto diverso. Dario preferisce avere una curva di anticipo rispetto a quella che sta per affrontare, Renato preferisce averne almeno due di anticipo. Questo è solo un esempio, ma spiega chiaramente come il copilota debba sapersi prima di tutto adattare. Rudy ci ha spiegato come il nostro compito dovrebbe

anche essere di «appoggio» al pilota: per saperlo spronare quando non è in forma, o calmare quando è troppo nervoso, o consolare quando le cose non vanno per il verso giusto. Dopo la capacità di instaurare un buon rapporto viene, secondo me, l'assoluta padronanza delle nozioni, come dicevo prima. E questo significa anche la capacità di scrivere le note nel modo giusto, di saperle correggere capendo esattamente le caratteristiche della gara che si sta per affrontare. Ma questo diventa anche questione di esperienza». «Al terzo punto della mia scala di importanza, secondo quanto ci hanno insegnato alla Scuola Rally, è la necessità di essere in perfetta forma, sempre. E questo non significa solo essere allenati, fare ginnastica e footing, ma soprattutto essere al meglio in quanto a forma psichica. Il rally è un'attività che si consuma in tempi ridottissimi, spesso dovendo superare difficoltà all'istante, senza nervosismo e con la massima lucidità. Per come sono io, penso che questo sia possibile solo se si è padroni di una serenità assoluta, per cui si riesce a mantenere un certo distacco, a guardare le cose dall'esterno senza venire coinvolti dai fatti negativi. Per riuscirci, è necessario organizzare bene i primi due aspetti: il rapporto con il proprio pilota e la padronanza assoluta dei meccanismi, delle regole. Spero di farcela: il mio progetto è ora prendere la licenza e debuttare in gara con mio fratello. Sarebbe bellissimo completare la "famiglia da corsa", non vi pare?». ■



Cerrato ci hanno sconsigliato a farlo: con quelle basse velocità non sarebbe servito a niente. Ho seguito il consiglio e presto mi sono accorto che per sbilanciare la vettura dietro, per farla girare all'interno della curva e quindi riprenderla, bastava rilasciare seccamente il gas in entrata: così l'Astra girava e anche con i solchi creati non si rischiava di capotare. Personalmente, ho cercato di capire presto cosa significa anticipare una curva: mi sono trovato bene a farlo sempre, a ogni curva, così da prendere bene la corda e quindi uscire magari correggendo un po'. Ma per capire tutto questo, per assimilarlo, è stato utilissimo il contatto continuo con i piloti. Anche a pranzo e a cena, alla sera e al pomeriggio in piscina: loro sono sempre stati estremamente disponibili. Ora spero di potere prendere la licenza e partecipare presto a un rally: il 111 Minuti che si corre dalle mie parti, a settembre. Ma so che sarà abbastanza difficile: fra poco dovrei partire per il servizio militare...» ■



LA PROVA PEUGEOT 306 XT DT

Il Leone fa un pieno di gasolio

La Casa francese completa la gamma della propria «media» con l'arrivo delle motorizzazioni diesel. La versione sovralimentata propone prestazioni decisamente brillanti sposate a consumi sempre molto contenuti

Prezzo: lire 26.000.000 (indicativo); **Cilindrata:** 1905 cc

Potenza max: 92 cv; **Velocità max:** 180 kmh;

PRO: guida piacevole, insonorizzazione, affidabilità

CONTRO: peso vettura

CARLO MASSAGRANDE

PARIGI — A poco più di tre mesi dal lancio, la Peugeot 306 amplia la propria gamma aggiungendo tre versioni, tutte a cinque porte, due diesel e una automatica a benzina. Fino a oggi i modelli commercializzati erano cinque, tutti a benzina, mentre la 306 Xrd (diesel aspirato) sarà disponibile dai prossimi giorni, per la Xt dt e per l'automatica si dovrà attendere l'autunno prossimo. La Peugeot, che può essere considerata quale primo costruttore di diesel del mondo, doveva proporre al più presto per l'ultima nata le motorizzazioni alimentate a gasolio perché in alcuni mercati europei, in Francia per esempio, il diesel non è penalizzato, anzi è favorito, quindi la domanda è alta. In Italia il mercato del diesel sta risalendo di qualche punto, ma è ancora a livelli bassi, proprio per la politica governativa attuata nei confronti di



È VELOCE ED ECONOMICA

**Con un litro
percorre
oltre 16 km**

Peugeot
306

Le motorizzazioni diesel aspirato e turbo presentano la stessa cilindrata di 1905 cc, ma il divario di potenza con o senza sovralimentazione è elevato: addirittura di 22 cavalli su un valore base di 70 cavalli, di conseguenza le prestazioni sono nettamente lontane.

Motore

Anteriore trasversale inclinato di 30 gradi indietro 4 cilindri; *cilindrata* 1905 cc; *alesaggio* × *corsa* 83 × 88 mm; *rapporto di compressione* 21,8:1; *alimentazione* a iniezione Bosch; *sovralimentazione* turbocompressore Garret 0 Kkk; *distribuzione* monoalbero a camme in testa; *potenza massima* 92 cv a 4000 giri; *coppia massima* 20,5 kgm a 2250 giri.

Trasmissione

Trazione anteriore; *cambio* manuale a cinque rapporti; *frizione* monodisco a secco.

Autotelaio

Scocca autoportante; *sospensioni* a ruote indipendenti, anteriormente di tipo Mc Pherson, posteriormente a bracci tirati con tamponi in gomma a durezza differenziata (autosterzanti); *freni* a comando idraulico servoassistito a disco anteriormente e a tamburo posteriormente con recupero automatico della tolleranza; *sterzo* a pignone e cremagliera; *ruote* in acciaio 5,5 × 14 pollici; *pneumatici* 175/65 × 14.

Dimensioni e peso

Lunghezza 3995 mm; *larghezza* 1692 mm; *altezza* 1380 mm; *passo* 2580 mm; *carreggiate* anteriori 1454 mm, posteriore 1429 mm; *volume bagagliaio* da 338 a 637 litri; *serbatoio carburante* 60 litri; *peso* 1120 kg.

Prestazioni e consumo

Velocità massima 180 kmh; *accelerazione* da 0 a 100 kmh 12"4; *consumo* a 120 kmh 16,13 km/litro.

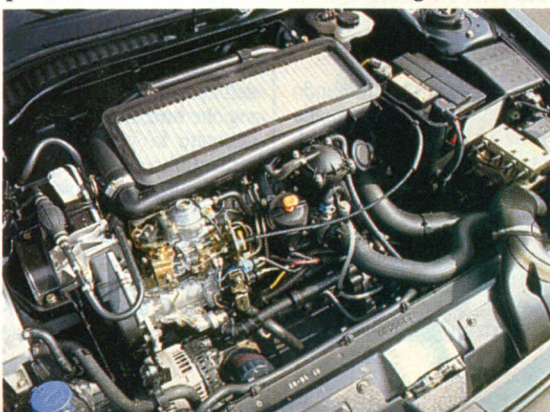
ESTERNO. La versione turbodiesel è distinguibile dall'aspirata per via delle ruote da 14 pollici invece che da 13, che portano ad impiegare gomme con ugual larghezza e profilo più basso.

MOTORE. È il Xud9te che nella gamma Peugeot viene usato anche sulla 405 anche in quel caso disponibile sia aspirato che turbo

questa motorizzazione che è senza dubbio fra le meno inquinanti. I motori delle 306 sono gli stessi che dal luglio 1992 equipaggiano le 405. La 306 Xt dt con la sigla Xt già denota un grado di allestimento superiore. La sua motorizzazione di 1905 cc, grazie al turbo, sviluppa 92 cavalli con una coppia di 20,5 kgm a 2250 giri; il peso è di 1120 kg e porta il rapporto peso-potenza a 12,17 kg/cv. La guida, nonostante il peso risulta piacevole, supportata da un assetto che offre un comportamento di tutta sicurezza. Buona è la frenata, piacevole l'accelerazione, ottima la visibilità, lo sterzo risulta preciso con diametro di sterzata che avremmo preferito però più contenuto, eccellente l'insonorizzazione il cui materiale fonoassorbente influisce però sul peso, che si sente soprattutto a pieno carico; ma a questo proposito vanno ricordati gli elementi

di sicurezza e la rigidità generale dovuta a una struttura molto solida. Il tetto è per esempio irrobustito con una traversa, la stessa operazione è stata compiuta sui longheroni con l'applicazione di fazzoletti di lamiera e nelle portiere sono inserite delle barre. Nel misto veloce la rigidità della vettura si avverte tangibilmente e ciò offre un senso di affidabilità. Il Cx è ora leggermente superiore per la maggiore resistenza creata dall'ampio radiatore. Le prestazioni denotano comunque brillantezza: per esempio si passa da 0 a 100 kmh in

12"4 e la velocità massima è di 180 kmh. Quanto al consumo, con un litro di gasolio si percorrono oltre 16 km a 120 kmh costanti. La versione turbodiesel, dispone di cerchi da 14 pollici (anziché da 13): è dotata di alzacristalli elettrici anteriori, chiusura centralizzata, sedile con regolazione anche lombare. Sono disponibili come optional il dispositivo antibloccaggio sul sistema frenante misto, il condizionatore d'aria con regolazione elettronica, il tettuccio apribile a comando elettrico, le ruote in lega ma non ancora l'airbag. ■



TRASMISSIONE A 4 MARCE

**Ora anche
automatica**

La versione 306 automatica doveva obbligatoriamente figurare in gamma anche se, per esempio, nel nostro Paese la trasmissione automatica non ha tanti consensi. Il cambio in questo caso è uno Zf Peugeot a quattro rapporti; il motore è quello già conosciuto di 1761 cc capace di 103 cavalli a 6000 giri, con questa potenza abbinata al cambio automatico si possono raggiungere i 175 kmh. La sua accelerazione, nonostante la potenza più elevata rispetto alla versione turbodiesel di 11 cavalli, risulta un po' meno brillante: per passare da 0 a 100 kmh impiega oltre un secondo in più. La gamma è poi completata dalla 306 con propulsore a gasolio aspirato che sviluppa 70 cavalli, che in verità non sono molti. In un mercato dell'auto in cui gli utenti hanno paura di spendere, più modelli della stessa vettura possono richiamare maggiormente l'attenzione dello svogliato automobilista-acquirente: così alla 306 S 3 porte 16 valvole da 155 cavalli, il top della gamma 306 vista al Salone di Ginevra, si affiancherà e la vedremo alla rassegna di Francoforte, la 306 cabriolet, senza roll-bar nata dalla collaborazione con la Pininfarina, che disporrà di varie motorizzazioni e sarà disponibile all'inizio dell'anno prossimo. ■

Centomila Peugeot 106 in 18 mesi

È trascorso poco più di un anno e mezzo da quando è arrivata sul mercato italiano la Peugeot 106 e già ne sono state vendute 100.000 unità. In questo arco di tempo la Peugeot 106 è cresciuta sia nell'interesse del pubblico sia nella gamma. Il modello che più ha contribuito al raggiungimento di questo successo è stata la «Xt» della Peugeot 106, con motore di 1124 cc, della quale in Italia ne sono state vendute oltre 25.000 unità.

■ **CARAVAN EUROPA.** Si terrà a Lingotto Fiere dal 18 al 26 settembre prossimi al 19. edizione di Caravan Tendeuropa. Organizzato da Expo 2000, società di Gestione del Lingotto, rispetto alla passata edizione quest'anno si presenta con una maggiore partecipazione dei principali costruttori, confermando così il ruolo di Caravan Europa come importante fiera del settore.

Giugiaro torinese dell'anno

Al Teatro Carignano di Torino è stato consegnato a Giorgetto Giugiaro il premio «torinese dell'anno», nell'ambito della premiazione della fedeltà al lavoro e del progresso economico. La premiazione si è conclusa con la presentazione di tre prototipi realizzati dalla Italdesign: Columbus, Nazca e Bugatti Eb 112. Giugiaro, 55enne, è entrato a soli 17 anni nel mondo del design automobilistico, lavorando inizialmente al Centro Stile Fiat per passare poi alla Bertone e alla Ghia. Nel 1968 ha fondato con Aldo Mantovani la Italdesign, azienda che attualmente occupa 400 dipendenti. Sono oltre 50 i modelli di vetture realizzati da Giugiaro, e a oltre 25 milioni ammontano le auto da lui firmate che circolano per il mondo.

■ **STATION WAGON.** Nonostante il mercato dell'auto tiri meno che l'anno scorso, l'interesse per le station-wagon continua a crescere. Nei primi 4 mesi del '93, infatti, questo settore ha rappresentato il 10,60% del mercato rispetto al 9,27% del medesimo periodo del '92. In questi primi 4 mesi la vettura più apprezzata è stata la Opel Astra con 21.444 esemplari venduti.



SARA' IN VENDITA ALLA FINE DELL'ANNO

Ecco la Fiat Coupé Avrà 190 cv!

In questo '93 ricco di novità per la Casa di Corso Marconi era attesa, dopo la Punto, erede della Uno, la Coupé. Presentarsi su di un mercato depresso come quello attuale con una vettura così particolare rappresenta un forte segnale di fiducia, sia verso l'interno che nei confronti dell'esterno. Nell'ambito del Gruppo ripresentarsi nel settore delle coupé, per anni dimenticato da un po' tutti i costruttori e ripartito solo negli ultimi anni, significa avere la volontà e le potenzialità per raccogliere una sfida difficile, su di un prodotto di alto livello. Quindi, al di là del fatto che la progettazione fosse partita tre anni fa, e questo è un tempo di realizzazione assai ridotto, affrontare il mercato con un coupé è un indice di quanto la Casa torinese creda in una ripresa che, seppur non immediata, non tarderà ad arrivare. Sul lancio della Fiat Coupé il settore marketing della Casa torinese ha ipotizzato uno scenario di mercato di questo genere: sarà una nicchia in grado di assorbire quote molto interessanti, ciò per un nuovo ap-

proccio nell'uso dell'auto: la coupé avrà spazi più ampi per la diversificazione dell'uso dell'auto nelle famiglie con la city-car nel ruolo di prima vettura, mentre la coupé è la seconda auto da usare nei week-end, mezzo che per le famiglie più numerose diventa ovviamente una station-wagon. Previsioni produttive esatte per la Coupé non ne sono state ancora fatte, ma la stima della capacità di assorbimento del mercato è attorno alle 30.000 unità annue. Si tratta quindi di una nicchia decisamente interessante nella quale la Casa torinese andrà a giocare le proprie carte, così come in altri settori particolari del mondo dell'auto. La Coupé sarà costruita nel ristrutturato stabilimento di Chivasso.

LA VETTURA. Partendo dal pianale della famiglia della 155 e della nuova Delta, i tecnici della Fiat hanno poi proceduto alla realizzazione di una vettura che adotta sospensioni modificate, fatto assolutamente necessario per le caratteristiche sportive dell'ultima nata. In un mondo dell'auto che da

anni si muove sulla logica delle economie di scala, ovvero l'utilizzo di pochi componenti sul maggiore numero di modelli possibile, anche la Fiat Coupé non è sfuggita a questa regola, pur con gli adattamenti del caso. I motori impiegati sono gli stessi 2 litri 16 valvole utilizzati dalla Delta in versione aspirata, con 140 cv, e turbo, con 190 cv. Vista la connotazione sportiva della vettura e il peso che sarà decisamente più contenuto rispetto alle berline che impiegano i medesimi propulsori, questi 2 litri, pur mantenendo i valori di potenza massima invariati, saranno dotati di differenti mappature della centralina di gestione del motore, ciò allo scopo di rendere la guida briosa e in linea con lo spirito sportivo dell'auto. La velocità massima che sarà in grado di raggiungere la versione turbo sarà attorno ai 230 kmh. I livelli di allestimento saranno due per ciascun tipo di motorizzazione.

LO STILE. La sportiva torinese è stata disegnata in collaborazione da Pininfarina e

dal Centro Stile Fiat. La vettura è lunga 4,25 metri, ha un'abitabilità studiata per accogliere quattro persone. Quanto alla scelta delle forme, prima di deliberare la versione finale della Coupé, la Fiat ha organizzato un articolato panel-test, una sorta di sondaggio su di un campione significativo di automobilisti, per verificare il grado di riconoscibilità che la nuova vettura può avere se posta a confronto con altre vetture simili attualmente in commercio e, a quanto si sa, a Corso Marconi sembrano molto soddisfatti delle indicazioni emerse. La sportiva torinese, ad esempio, per i fari ha optato per una scelta assai simile alla sagoma di quelli della F40, evitando la diffusissima forma stretta e lunga varata dai giapponesi e poi ripresa anche nel Vecchio Continente.

PREZZO. Le prime indicazioni trapelate parlano di una cifra decisamente interessante: si dovrebbe partire da 35 milioni di lire. Presentazione e commercializzazione sono previste per la fine dell'anno.

FAVORIT E FORMAN ESCLUSIVE

Due Skoda Silver Line

Già presenti sul mercato italiano le Skoda Favorit e Forman, dalla scorsa settimana sono disponibili anche in versione speciale realizzata in tiratura limitata, si chiameranno «Silver Line». Presso i concessionari Skoda saranno infatti a disposizione dei clienti solo 200 esemplari della linea «Silver Line». Rispetto agli stessi modelli già presenti sul mercato, queste due vetture si presentano particolarmente arricchite nell'equipaggiamento e in particolare si distinguono dal colore argento metallizzato saphir, per l'adozione dei cerchi in lega e per le decorazioni oltre che dalla scritta Silver Line sulle fiancate. Il motore è il collaudato Skoda di 1289 cc con iniezione elettronica Bosch Motronic che sviluppa una potenza di 54 cv, accessibile anche ai neopatentati. Fra gli accessori di serie le Skoda Favorit e Forman Glx «Silver Line» offrono fra gli altri la chiusura centralizzata, le cinture di sicurezza regolabili in altezza, la consolle centrale, l'accendisigari, i lavafari, le griglie di protezione dei fendinebbia e, solo per la Favorit, lo spoiler posteriore. Più che favorevole anche il rapporto, fra prezzo prodotto per questa serie speciale della Casa automobilistica Ceca. La Skoda Favorit Silver Line costa infatti 13.990.000 e la Forman Silver Line 15.390.000 lire, entrambe chiavi in mano.



LAUDA SWISS WATCH DIVE 50

Orologi da campione

Sono arrivati anche in Italia gli orologi da polso Lauda Swiss Watch della collezione «Dive 50». Firmati dal tre volte iridato di F. 1, sono stati ideati dal designer viennese Hannes Rauch (nella foto col pilota austriaco) che da 15 anni promuove l'immagine pubblica di Niki

Lauda e Lauda Air. Sono in materiale plastico, infrangibili e resistenti all'immersione fino a una profondità di 50 metri. Sono undici i modelli realizzati la cui produzione di ciascuno è limitata a 3.000 pezzi, numerati progressivamente, e di questi, nove modelli sono dedicati alle principali destinazioni di volo della Lauda-Air. I «Dive 50» Lauda Swiss Watch si possono acquistare per corrispondenza rivolgendosi a: Lauda-Air Spa, Strada Provinciale 52, 21010 Vizzola Ticino, tel. 0331/230444. e il loro prezzo è di lire 85.000. Sono inoltre reperibili nei Duty-Free di bordo Lauda-Air e da Grimoldi in Piazza Duomo a Milano.



PROSPETTIVE

L'organizzatore del Motor Show e del Salone dell'auto di Torino **Alfredo Cazzola**, propone un nuovo scenario e un approccio innovativo per i più attesi appuntamenti espositivi

■ **CARLO MASSAGRANDE**

PARIGI - In un alone futuristico, volando sul Concorde a velocità Mach II con un chiaro riferimento al 2000, il patron del Motorshow, Alfredo Cazzola, a Parigi ha presentato alla stampa europea e ai responsabili della Case italiane e ai rappresentanti italiani delle marche straniere, il programma per i saloni italiani dell'automobile, (Motor Show annuale e Salone Internazionale dell'automobile di Torino biennale), appunto fino all'anno 2000. Come si sa la Promotor, ha ricevuto dall'Anfia (l'Associazione Nazionale fra le Industrie Automobilistiche) l'incarico di organizzare il Salone dell'automobile di Torino per gli anni 1994, 1996, 1998 e 2000. Mentre il Motor Show da 17 anni è in continua ascesa (nel 1992 ha registrato 1.264.525 visitatori con un incremento del 6,55% rispetto al 1991, 44.491.000 contatti televisivi con poco meno di 18 ore di trasmissione, articoli su 316 testate, 37 gare con 429 piloti coinvolti), al contrario il salone di Torino ha perso via via quel lustro di cui godeva negli anni passati quale capitale dell'automobilismo. A cercare di salvare questo bastimento che è in cattive acque è stato chiamato quale nocchiero, chi ha dimostrato di avere capito che cosa vuole il pubblico, ma attenzione, Torino esige un diverso approccio, un differente modo di richiamare l'attenzione del pubblico, della stampa e delle Case e in questa direzione la Promotor si sta muovendo per cercare di cambiare e di aggiornare il ruolo della rassegna torinese nello scenario internazionale. Cercherà di recu-

perare prima di tutto quei costruttori che già nell'ultima edizione avevano dichiarato forfait. È già stato stabilito un indirizzo preciso che non verrà modificato negli anni a venire, che punterà sullo stile principalmente, sul futuro dei nuovi modelli, sulle tecnologie del domani (non solo su concept-car), ma non sarà solo uno stile casareccio, validissimo peraltro, ma verrà proposto un raffronto fra i centri stile delle varie potenze mondiali. Torino costruirà in altre parole il Salone delle idee, idee stile che potranno affiancarsi alla normale rassegna dei modelli di tutti i giorni, ma questi non dovranno rappresentare l'attrazione principale. Le Case automobilistiche, per via dell'elevato numero di novità che vengono in continuazione proposte sul mercato, sono costrette a presentarle fuori dai Saloni, anche perché gli spazi che possono dedicare stampa e televisione sono maggiori e non concen-

trati; e, comunque, preferiscono Ginevra, Francoforte Tokio o Parigi. Il primo tangibile apporto in tal senso dovrebbe invece arrivare proprio dal Gruppo Fiat. Al Salone di Torino, le giornate stampa saranno tre, a fianco dell'area espositiva (oltre 60.000 metri quadrati), verrà creata un'area esterna denominata Motor City che costituirà un vero e proprio quartiere di concessionarie. Poi verrà rimessa in funzione la pista che corre sopra lo stabilimento, ora fieristico, un tempo fabbrica del Lingotto. Si cercherà di offrire all'espositore tutte quelle possibilità tali da ripagarlo, alla chiusura, dei battenti, con un bilancio in attivo rispetto alle forti spese sostenute per una duplice presenza fieristica che in Europa esiste solo per l'Italia. Gli uomini capaci di salvare Torino ci sono: purtroppo il nemico maggiore è costituito dall'attuale situazione economica, non solo italiana, ma mondiale.



Il Lingotto emulerà il Motor Show riaprendo la pista sul tetto



L'INTERVISTA

Approdato per una gara dal campionato Promozione alla Coppa Italia, **Gianmarino Zenere** ci spiega il perché

MARISA IMBROGNO

Non è nato sotto il segno dei Gemelli, ma in giugno gli astri lo hanno sempre guardato con benevolenza. Lo scorso anno, infatti, ha vinto il rally di Pescara e quest'anno, sempre in giugno, ha trionfato a Schio. Stiamo parlando di Gianmarino Zenere, trentotto anni, di Vicenza. Il debutto per lui avviene nel '76 con una Simca Rally 2, nell'85 corre con la Lancia 037 vincendo per tre anni consecutivi il campionato Triveneto. Dall'89 gareggia con la Promotor Sport e lo stesso anno vince il Bmw Sportpokal. Nel '92 è 3. assoluto nel campionato italiano, vincendo a Pescara.

— Per quanto riguarda il Promozione, quest'anno lei ha partecipato solo al Rally di Treviso conquistando il 5. posto. Poi è passato alla Coppa Italia vincendo a Schio. È stata una retrocessione momentanea?

«Sì, perché tornerò al Promozione già dal Limone Piemonte, poi correrò a Reggio Emilia. In base ai risultati di tali gare deciderò se continuare, visto che a Treviso non ho avuto un risultato apprezzabile».

— Come giudica la Coppa Italia?

«Molto competitiva. Un discorso a parte lo meritano i rally veneti, dove sembra di correre per un mondiale. Nel Veneto, infatti e a Vicenza in particolare, c'è la più alta concentrazione di rallisti. Sono piloti molto preparati e vanno fortissimo. Se dovessi giudicare la Coppa da queste gare dovrei dire che il livello è altissimo».

— Vetture come la Ford

Escort Gr. A sono gestibili da un pilota privato?

«No, occorre necessariamente essere appoggiato da un team che fornisca una vettura ben preparata. Tutto questo è più facile con una Lancia Delta, essendo più numerose e senza problemi di ricambi».

— In occasione della gara di Schio sul cofano della sua vettura c'era un adesivo della Lega Italiana per la Lotta contro i Tumori. Com'è nata l'idea?

«Spontaneamente. Ho contato un mio amico, che è il presidente della Lega Tumori di Vicenza, e insieme abbiamo deciso di vendere lo spazio del cofano della mia vettura a chi fosse interessato a fare un'offerta a scopo benefico. Visto il numero di firme che c'erano sul cofano penso che l'iniziativa sia proprio ben riuscita». E dal mondo dell'automobilismo ci arriva un altro segno tangibile della sensibilità e della solidarietà per le iniziative umanitarie.

«Schio è stata una bella soddisfazione. La Coppa Italia nel Veneto è come un ...mondiale»



Gianmarino Zenere ha vinto il rally di Schio, valido per la Coppa Italia

foto:grafiePHOTO4



Penalizzato di 30" Corradin, sopra, è giunto solo 3. al Rally di Schio. Piazza d'onore per De Cecco, sopra. Sotto la vettura di Dalla Pozza, dopo un volo senza conseguenze per il pilota



RALLY 1. SERIE □ ZENERE A SCHIO

Corradin penalizzato

SCHIO — Le prime quattro prove speciali del 7. Rally di Schio sono state vinte da quattro piloti diversi. Quanto basta a far comprendere la lotta al vertice, dalla quale alla fine è uscito vincitore Gianmarino Zenere. Il pilota della Ford Escort allestita dalla Pro Motor ha vinto questa prova di Coppa Italia a massimo coefficiente grazie alla sua capacità, peraltro già nota, di viaggiare sempre nelle posizioni di alta classifica gestendo la gara con intelligenza tattica. Infatti Zenere ha saputo cogliere occasioni favorevoli se è vero come è vero che il rivale più temibile, ovvero Corradin, a conti fatti avrebbe vinto per un secondo, in pratica ne ha lasciati per strada 30. Questo a causa di una penalizzazione per aver spinto la Lancia Delta in zona vietata quando l'auto si è ammutolita. Franco Corradin ha chiuso al terzo posto, dietro al friulano Claudio De Cecco, vincitore a Belluno e desideroso di dimostrare che non si era trattato di un successo isolato. C'è da aggiungere che è stato pure penalizzato dal tempo imposto decretato nella prova speciale in cui Ciscato ha messo sul

fianco la sua Ford Escort. Quella non è stata l'unica vettura uscita malconca dal confronto. Ne sa qualcosa Dalla Pozza che dopo 100 metri di volo nella bosaglia si è ritrovato una scocca da buttare alla fine di una giornata da dimenticare. È andata un po' meglio a Gasparotto che si limitato a strappare una ruota alla Ford Sierra, abbandonando la compagnia quando era terzo assoluto. Subito a ridosso dei primi, troviamo poi il vincitore della passata edizione Sbalchiero, quindi Lovisetto, finalmente al traguardo seppur attardato da qualche testa coda di troppo. In Gruppo N il successo è andato a Cerato, su Ford Escort, vettura che anche

qui si è rivelata vincente e che ha fatto improvvisamente invecchiare la Lancia Delta. Ne è testimone Vanni Fusaro al quale rimane l'unica consolazione di essere stato il primo pilota Lancia di Gruppo N, comunque attardato anche rispetto a Riccardo Bianco che con Cerato si è giocato il successo tra le auto di serie. Ancora una gara d'attacco con bella prestazione finale per Rocca, non assoluto con la Opel Kadett, mentre chi recrimina e fa il bilancio più di un calvario che di una gara è il bellunese Bosco al quale è capitato proprio di tutto in tema di guai tecnici. Dei 143 piloti al via hanno fatto ritorno a Schio in 90.

Stefano Cossetti

SACCARDO





AGGIUDICANDOSI LA GARA MANTOVANA

Fassinelli come Nivola

MANTOVA — Missione compiuta. Fabrizio Fassinelli, al volante di una splendida e velocissima Lancia Delta Hf della Meteco Corse, ha vinto la dodicesima edizione del Rally Autoconsult-Mantova Corse, valida anche per il trofeo Tazio Nuvolari. Il pilota bergamasco cercava da tempo un'affermazione sulle strade dell'Alto Mantovano; l'anno scorso c'era andato vicinissimo, quest'anno ce l'ha fatta dominando sin dalle prime battute la competizione, vanamente inseguito dal conterraneo Paolo Moro e con tutti gli altri distanziati di uno o più minuti. Del resto i numeri della corsa parlano chiaro: delle otto prove speciali, tutte su asfalto, disputate, Fassinelli ne ha vinte sei, lasciandone solo due al rivale più diretto, che pure è stato bravissimo con la sua Lancia Hf a contenere il distacco in soli 33". Con il bergamasco a far da lepre davanti e con Moro all'inseguimento, per gli altri favoriti della vigilia c'è stato ben poco da fare: il vincitore della scorsa edizione del rally mantovano, Sottosanti, ha accusato guai tecnici nel corso della terza speciale, abbandonando subito dopo, e Orlando Redolfi, grande protagonista delle prime edizioni di questa

corsa, si è giocato ogni possibilità di lottare per le primissime piazze andando in testa-coda durante la sesta speciale, dove ha perso quasi un minuto. Bravissimo il bresciano Mora, terzo alla fine, che ha disputato una gara estremamente regolare con una Ford Escort Gruppo N, così come meritano una citazione anche Zanchi, Agostoni e Re. Al termine della corsa, partita a mezzanotte da piazza Sordello, uno degli angoli storicamente più belli d'Europa, la battuta più significativa — dopo quelle di prammatica del vincitore — l'ha espressa Moro, secondo al traguardo: «*Ho cercato di inseguire Fassinelli sin dal via, le ho provate tutte per riuscire ad avvicinarlo. Inutile, sembrava indemoniato. La sua vettura, poi, è un siluro!*». Flemmatico, nonostante il testa-coda che gli è costato diverse posizioni, Orlando Redolfi: «*Mi piace sempre moltissimo correre su queste strade — ha detto con il suo solito sorriso — e quest'anno avevo la macchina giusta per arrivare tra i primissimi. Purtroppo può capitare anche il testa-coda... Fassinelli? Fabrizio è bravissimo e ha una macchina super. La vittoria se l'è meritata ampiamente.*»

Umberto Tosi



L'equipaggio Moro-Pelliccioni, sopra su Lancia Delta Hf, è giunto 2. nel rally Mantova Corse, vinto da Fabrizio Fassinelli con le sette delle Meteco

RALLY 1. SERIE

7. Rally Città di Schio

Schio (Vi), 19 giugno 1993
gara valida per la Coppa Italia 4. zona
coefficiente 5.

Le classifiche

Absoluta: 1. Zenere-Cianci (Ford Escort Cosworth) in 1.04'21"; 2. De Cecco-Malisan (Lancia Delta Hf) a 29"; 3. Corradini-Gabriel (Lancia Delta Hf) a 29"; 4. Sbalchiero-Fabbris (Lancia Delta Hf) a 47"; 5. Lovisetto-Rebecca (Bmw M3) a 1'09"; 6. Errani-Casadio (Lancia Delta Hf) a 2'31"; 7. Cerato-Scaramuzza (Ford Escort Cosworth) a 2'33"; 8. Bianco-Bortoloso (Ford Sierra Cosworth) a 3'22"; 9. Rocca-Forina (Opel Kadett Gsi 16V) a 3'30"; 10. Soppa-Ursich (Ford Escort Cosworth) a 3'46".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. D'Abramo-Berno in 1.15'14"; 2. Zanon-Crivellaro a 8"; 3. Rigo-Marconi a 12"; 4. Freschi-De Nardi a 31"; 5. Rigoni Bottega a 52"; 6. Barco Bellinato a 1'10"; 7. Dalla Via Basso a 2'02"; 8. Cipriani-Padovani a 2'06"; 9. Carollo-Ronzani a 3'36"; 10. Maschera Palazzo (Citroen Ax Sport) a 4'38"; 11. De Rizzo Bellotto (Peugeot 106 Xsi) a 4'55"; 12. Conti-Dal Canto (Suzuki Swift) a 4'56" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Ghogin-Dal Ponte in 1.15'23"; 2. Visintini Visintini (Ford Fiesta Xr21) a 25"; 3. Giannatasio-Andrian a 1'; 4. Tanga Geno a 1'16"; 5. Pozza-Pernigotti a 2'12"; 6. Angi-Vianello a 3'13"; 7. Valentini-Cecchinato a 4'20". (Tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. De Barba-De Barba in 1.10'45"; 2. Pasa-Ongaro a 14"; 3. Bianco-Peron a 15"; 4. Casonato-Ruaro a 18"; 5. Mason-Ruaro a 18"; 6. Mason-Giacomini a 45"; 7. Tremonti-Meloni a 58"; 8. Zobebe-Biotti (Opel Astra Gsi) a 1'18"; 9. Alzetta Mereu (Opel Astra Gsi) a 1'24"; 10. Roncali Polo-Fabro a 1'25"; 11. Tamani-Morandi (Opel Astra Gsi) a 2'35"; 12. Danielli-Zecche (Peugeot 205 Gti) a 2'41"; 13. De Marco-Donnan (Renault Clio 16V) a 5'51"; 14. La Pietra-Cerin (Peugeot 205 Gti) a 7'14". (Gli altri su Peugeot 309 Gti).

Classe 2500: 1. Dal Santo-Pido (Bmw M3) in 1.11'50"; 2. Sacher-Bariquelli a 2"; 3. Cogo-Scortegagna a 36"; 4. Fioravanzo Mellini a 1'50"; 5. Savio-Perin a 2'06"; 6. Pietribiasi-Stefani a 2'25"; 7. Mosele-Scortegagna a 6'24"; 8. Moravi-

to-Zenobini a 16'44". (Tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Cerato-Scaramuzza in 1.06'54"; 2. Bianco-Bortoloso (Ford Sierra Cosworth) a 49"; 3. Soppa-Ursich a 1'13"; 4. Morato-Facco (Ford Sierra Cosworth) a 1'35"; 5. Fusaro-«Braccobaldo» (Lancia Delta Hf) a 2'19"; 6. Bosco-Tormen a 2'52"; 7. Dalla Costa Missaggia (Lancia Delta Hf) a 4'21"; 8. Meneghini Parise (Ford Sierra Cosworth) a 5'30"; 9. De Muri-D'Angelo (Lancia Delta Hf) a 9'14". (Tutti gli altri su Ford Escort Cosworth).

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Intilia-Borghese in 1.12'50"; 2. Sartori-Tartali a 31"; 3. Valente-Ferracin (Peugeot 106 Xsi) a 1'02"; 4. Turco-Pigozzo a 1'24"; 5. Pie-ropan-De Bernardini a 1'37"; 6. Bosetto-Bonifa a 2'20"; 7. Calvador-Marigonda a 3'42"; 8. Fantoni-Faggian a 5'15"; 9. Avesani-Canteri (Suzuki Swift) a 5'35"; 10. Andreoli Sartori (Fiat Uno 70 S) a 6'26"; 11. Ceccato-Ceccato (Fiat 500) a 7'42"; 12. Lovato-Lovato a 9'20"; 13. Garonzi-Marchi (Fiat 500) a 10'38". (Tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Caldart-Bortot (Toyota Corolla) in 1.12'29"; 2. De Menogo-Varago a 5"; 3. Boschetti-Schizarotto a 1'57"; 4. Amati-Bertazzolo a 2'05"; 5. D'Angelo-D'Angelo (Opel Corsa Gsi) a 6'48". (Tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe 2000: 1. Rocca-Forina in 1.07'51"; 2. Veneri-Dolfini a 2'09"; 3. Ciresola-Vedovato a 4'06"; 4. Kaswelder-Mongera (Fiat Ritmo 130) a 4'11"; 5. De Rossi-Pesavento a 4'12"; 6. Maroso-Pizzato (Peugeot 309 Gti) a 4'28"; 7. Contardi-Tommasini (Peugeot 309 Gti) a 6'21"; 8. Tempestini-Rossi (Opel Manta Gte) a 7'14"; 9. Manfrin-Sinigaglia (Fiat Ritmo 130) a 8'01". (Tutti gli altri su Opel Kadett Gsi 16V).

Classe 2500: 1. Lovisetto-Rebecca (Bmw M3) in 1.05'30"; 2. Talamini-Candoni a 6'35"; 3. Fiorese-Bavareasco a 9'07"; 4. Valentini-Magnabosco (Renault R11 Turbo) a 12'03"; 5. Pizzolla Vidalo a 16'58". (Tutti gli altri su Fiat Uno Turbo I.e.).

Classe oltre 2500: 1. Zenere-Cianci (Ford Escort Cosworth) in 1.04'21"; 2. De Cecco-Malisan a 29"; 3. Corradini-Gabriel a 29"; 4. Sbalchiero-Fabbris a 47"; 5. Errani-Casadio a 2'31"; 6. Zau-pa-Marchetti (Ford Escort Cosworth) a 3'49"; 7. Cagalli-Marsilli (Ford Escort Cosworth) a 6'42". (Tutti gli altri su Lancia Delta Hf).

Champagne per ... tutti

Nessun problema, per fortuna, si è registrato nella dodicesima edizione del rally mantovano. Un ferito, però, c'è stato, anche se è bastata una medicazione con tintura di iodio per rimetterlo in se-sto. Protagonisti il vice-presidente dell'organizzazione, Armando Bandera e il vincitore Fabrizio Fassitelli. Il pilota bergamasco, incontenibile in gara, ha rispettato il ruolo anche sulla passerella dell'arrivo, dove si è scatenato col bottiglione di spumante cercando di inaffiare chiunque gli fosse vicino. E come ha visto il vice-presidente si è messo al suo inseguimento per completare l'impresa: purtroppo quest'ultimo non è grande scattista e al primo ostacolo è volato sull'asfalto del piazzale d'arrivo, procurandosi qualche escoriazione mentre Fassitelli, scherzosamente, lo riempiva di spumante.

■ **CATENE.** È successo a Mantova prima della quinta speciale. Il valtellinese Ober-ti, undicesimo assoluto, si stava concentrando per affrontare la prova quando si è visto arrivare di corsa un altro concorrente che gli chiedeva in prestito i cavi per la batteria. E Ober-ti, da buon valtellinese, gli ha risposto: «I cavi non li ho, però se vuoi le catene...». Peccato che il rally si sia corso in pianura e in piena estate...

■ **INCIDENTE.** Brutta avventura nella Formula Rally a Padova per Lucio Lunardi, cugino e meccanico del pilota Moreno Lonardi: collaudando la Fiat 500 iscritta in terza classe nel vasto paddock si è rovinosamente capottato. Le conseguenze sono state aggravate dalla mancanza di casco e cinture: trauma cranico commotivo, trauma toracico e qualche giorno da passare per ulteriori accertamenti all'ospedale di Padova.

■ **NEVE E GHIACCIO.** Luigi Ruffato, presidente del Team Padova Cross, sta già pensando all'inverno ed al Trofeo neve e Ghiaccio: l'idea, cui non sembrano fraporsi troppi ostacoli, è di rendere la pista di Luisiana (Vi) permanente. Il progetto partirebbe dal tracciato provvisorio usato lo scorso inverno per una lunghezza di circa 800 metri ed una larghezza media di 10, sottoposto ad alcune modifiche.



RALLY 1. SERIE □ DOPO 16 ANNI DI CORSE

Scocca l'ora di Matteini

CASTELNUOVO VAL DI CECINA — Tutti sulle strade dell'Alta Val di Cecina si aspettavano il duello Cassinis-Caldani e invece a spuntarla è stato Giovanni Matteini che ha condotto brillantemente alla vittoria la sua Lancia Delta 16v (ex Kankkunen) precisa e impeccabile come un orologio svizzero. Così il trentacinquenne pilota fiorentino è riuscito dopo 16 anni di carriera agonistica a fare centro e a iscriverne il suo nome nell'ambo d'oro del Rally dell'Alta Val di Cecina giunto quest'anno alla sua 15. edizione. La gara, ridotta quasi ad un rally-sprint a causa dell'annullamento della ps Pomarance (tre passaggi) per motivi di ordine pubblico e per la sensibile riduzione di quella di Micciano (cinque chilometri in meno), è stata

ricca di colpi di scena fin dal primo tratto cronometrato quando il favoritissimo Franco Cassinis, su Ford Sierra, è stato costretto al ritiro per un'uscita di strada. Fuori il torinese, era Matteini a sorpresa a staccare il miglior tempo sulla ps «Sasso Pisano», prova d'apertura, con due secondi in meno rispetto a Nicola Caldani (Lancia Delta Hf) alle prese con problemi di assetto. Ma il giovanissimo driver della Marmemma Corse passava in testa al rally poco dopo, complice anche un testa-coda di Matteini. Quando la gara sembrava avviarsi secondo pronostico, la sfortuna tornava ad accanirsi contro Caldani, costretto a lasciare per la rottura del differenziale anteriore. A questo punto per il fiorentino Matteini, che correva in coppia con Re-

becca Lumachi, era un gioco da ragazzi amministrare il vantaggio su Guerrini (Lancia Delta 16v) fino all'arrivo dove, incredulo e felice, si sottoponeva volentieri al consueto bagno di champagne. La gioia per il portacolori del Team '86 non finiva qui. Il suo fedele navigatore Simone Cattani, che per la prima volta aveva lasciato il blocco delle note per stringere tra le mani un volante, vinceva a sorpresa il Gruppo N con una Ford Sierra Cosworth 4x4. Il fiorentino nelle vesti inedite di pilota stupiva tutti, compreso l'esperto navigatore pratese Alessandro Benelli che aveva accettato di «navigare» un navigatore. La coppia finiva terza assoluta davanti a Bensi-Vallini su Ford Sierra Cosworth.

Luciano Olivari

RALLY 1. SERIE

Castelnuovo Val Cecina (Pi), 20 giugno 1993

15. Rally Alta Val di Cecina
gara valida per la Coppa Italia 5. zona
Coefficiente 3.

Le classifiche

Absoluta: 1. Matteini-Lumachi (Lancia Delta 16 V) in 37'32"; 2. Guerrini-Serra (Lancia Delta 16v) a 13"; 3. Cattani-Benelli (Ford Sierra 4x4) a 1'07"; 4. Bensi-Vallini (Ford Sierra Cosworth) a 1'22"; 5. Macchi-Scarselli (Peugeot 309 Gt 16v) a 1'23"; 6. Burgassi-Pagliucci (Lancia Delta Integrale) a 1'47"; 7. Guarducci-Migliorati (Ford Sierra Cosworth) a 1'49"; 8. Maddi-Ortali (Ford Sierra Cosworth) a 1'49"; 9. Pucci-Vitelli (Renault 5 Gt Turbo) a 2'15"; 10. Tringali-Consorti (Renault Clio) a 2'35".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Tempesti-Manfrè in 42'43"; 2. Mazzuoli-Armini (Peugeot 205) a 8"; 3. Salvestrini-Vesce a 1'11"; 4. Gori-Del Rio a 2'47"; 5. Mosillo-Pizza a 3'36" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 2000: 1. Tringali-Consorti (Renault Clio) in 40'07"; 2. Gentini-Gentini a 2"; 3. Pineschi-Ribechini a 16"; 4. Pegni-Bazzani a 33"; 5. Plaia-Agostinelli (Renault Clio 16v) a 37"; 6. Lazzeri-Spi-nelli (Peugeot 309 Gt) a 1'04"; 7. Consigli-Baldacci a 1'15"; 8. Paperini-Tintorini (Opel Corsa Gsi) a 1'44"; 9. Sgadi-Pucci (Opel Kadett Gsi) a 1'45"; 10. Tesi-Scal-zini a 1'51"; 11. Sestino-Savi (Peugeot 205 Gt) a 3'03" (tutti gli altri su Peugeot 309 16v).

Classe 2500: 1. Pucci-Vitelli in 39'47"; 2. Marinal-Dal Monte a 1'09"; 3. Della Bartola-Gabrieli a 1'11"; 4. Bertacchini-Tosoni a 1'24"; 5. Torrente-Cammilli a 1'26"; 6. Franchi-Franchi a 1'35"; 7. Troysi-Salvucci a 1'52"; 8. Fani-Pilati a 2'18"; 9. Mazzinghi-Bogi (Renault 5) a 2'57"; 10. Pernice-Paoli a 3'08"; 11. Pe-

FORMULA RALLY NEL VENETO

Per Cesari nuovo look

PADOVA — Solo terzo in qualifica dietro Maroni e Pellizzari a causa di un pneumatico di protezione finitogli in traiettoria nel giro veloce, in gara Augusto Cesari ha come al solito dominato la sua classe e stabilito il miglior tempo assoluto. Da segnalare solo il «look» rinnovato del suo ormai celebre prototipo su meccanica Delta S4, dotato per la prima volta di vistosi alettoni, scenografici e, secondo il pilota, anche efficienti. Cesari a parte, la gara è stata emozionante, forse la più bella delle cinque fin qui organizzate dal Team Padova Cross. Peccato dunque che il pubblico fosse meno numeroso del solito, probabilmente a causa di un sole africano che ha oltretutto mandato in crisi vari propulsori. In prima classe dominio assoluto di Merzi, mentre in seconda Frigato prevaleva in uno scintillante

duello con Rizzoli; terzo il settantunenne Sandrini, che ha corso senza la tradizionale sigaretta spenta tra le labbra. Avvincente la terza classe, con una grande sfida tra Collicelli e Galiazzo. Si imponeva il primo grazie ad un giro conclusivo in cui recuperava quattro decimi al rivale. Nella quarta e quinta classe unificate show di Massola: il pilota della Biesse Corse si era risparmiato in batteria, finendo alle spalle di Benazzoli; ma in gara ha fatto il mattatore, superando già al terzo giro l'avversario. L'attesissima battaglia in classe sei tra Maroni e Pellizzari è finito purtroppo in poco tempo a causa di problemi al cambio che hanno costretto il portacolori del team organizzatore al ritiro. La Formula Rally del Padova Cross va ora in vacanza fino al 5 settembre.

Claudio Pavanello

ACTION



FORMULA RALLY

Padova, 20 giugno 1993

Formula Rally a Padova

gara valida per il Trofeo Csai F. Rally

PRIMO RAGGRUPPAMENTO:

Prima Classe: 1. Merzi (Peugeot 205 Rallye) in 3'38"82; 2. Maggio (Peugeot 205) a 19"07; 3. Rubini (Peugeot 205) a 36"70.

Seconda Classe: 1. Frigato (Opel Kadett Gsi) in 3'50"90; 2. Rizzoli (Fiat Ritmo) a 0"35; 3. Sandrini (Renault 5 Gt) a 9"27.

SECONDO RAGGRUPPAMENTO:

Terza Classe: 1. Collicelli (Fiat 127) in 3'39"13; 2. Galiazzo (A 112) a 0"29; 3. Ferrario (Alfasud) a 3"71; 4. Biasiolo (Mini) a 6"57.

Quarta e Quinta Classe: 1. Massola in 3'19"33; 2. Benazzoli a 3"85; 3. Pettenozzo a 15"13 (tutti su Fiat X 1/9).

Sesta Classe: 1. Maroni (Suzuki) in 3'14"44; 2. Balzarotti (Honda) a 10"11; 3. Bizzotto (Alfa Romeo) a 56"18.

TERZO RAGGRUPPAMENTO

Ottava Classe: 1. Cesari (Monoposto Delta S4) in 3'09"66; 2. Maccarinelli (Monoposto Renault) a 15"28.



foto:graficoPHOTO4

triella-Gostinelli a 3'34"; 12. Giulianetti-Ridi a 4'20"; 13. Capittini-Negri a 5'13" (Tutti su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Cattani-Benelli (Ford Sierra Cosworth 4x4) in 38'39"; 2. Bensi-Vallini (Ford Sierra Cosworth) a 15"; 3. Burgassi-Pagliuchi (Lancia Delta Integrale) a 40"; 4. Guarducci-Migliorati (Ford Sierra Cosworth) a 42"; 5. Maddi-Ortali (Ford Sierra Cosworth 4x4) a 42"; 6. Bini-Ferretti (Lancia Delta HF) a 1'49"; 7. Verdiani-Pacini (Lancia Delta Integrale) a 4'01".

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Lupi-Lupi (Fiat Uno 70 Sx) in 41'39"; 2. Gambicorti-Montesi a 2"; 3. Nardini-Bernacchi a 13"; 4. Benedetti-Paolini a 36"; 5. Mugnaini-Castellini a 4'20"; 6. Della Bidia-Di Marco (Fiat Uno 70 S) a 5'13" (Tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Tommi-Rosselli (Alfa 33 4x4) in 40'27"; 2. Miliani-Miliani a 2'15"; 3. Landi-Pellegrini a 2'25"; 4. Grechi-Taddei (Peugeot 205 Gti) a 4'46"; 5. Di Lazzaro-Gini a 8'11" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Macchi-Scarselli (Peugeot 309 Gt 16v) in 38'55"; 2. Toninelli-Mascherini (Peugeot 309 Gti) a 1'22"; 3. Benini-Liberato (Vw Golf 16v) a 1'54"; 4. Di Sante-Mencherini (Peugeot 205 Gti) a 2'26"; 5. Squarzialupi-Droandi (Peugeot 309 16v) a 2'52"; 6. Spadi-Tosi (Peugeot 309 Gti) a 3'31"; 7. Matti-Fedi (Peugeot 205 Gti) a 4'38"; 8. Rossi-Massa (Vw Golf Gti) a 4'50".

Classe oltre 2500: 1. Matteini-Lumachi in 37'32"; 2. Guerrini-Serra a 13"; 3. Ghilardi-Di Ricco (Ford Sierra Cosworth) a 4'50"; 4. Pierulivo-Miliani (Renault 11 Turbo) a 5'51"; 5. Sardelli-Marina (Ford Escort Rs) a 7'37"; 6. Cavallini-Morganti (Renault 5 Gt Turbo) a 8'43"; 7. Agnolucci-Sbrana a 12'17" (tutti gli altri su Lancia Delta 16v).



Matteini, in alto a sinistra, ha vinto il Rally di Cecina. Sopra Guerrini che ha concluso al posto d'onore, sotto Silvia Galleni, uscita di strada con Ford Sierra. Augusto Cesari, in alto a destra, ha dominato a Padova con il nuovo prototipo



SPEED
VEDRETE LA VELOCITA
In tre secondi da 0
a 350 km/h

POWER
VEDRETE LA POTENZA
Il suono profondo dei
motori americani V-8
2000 HP di POTENZA
Venite alla prima
GARA di DRAGSTER
per Auto e Moto
all'AUTODROMO di MONZA
★ 10-11 LUGLIO 93 ★
SARETE SBALORDITI!
I lettori troveranno sul N.27 di
Autosprint un coupon per assistere
alla gara a prezzi scontati!

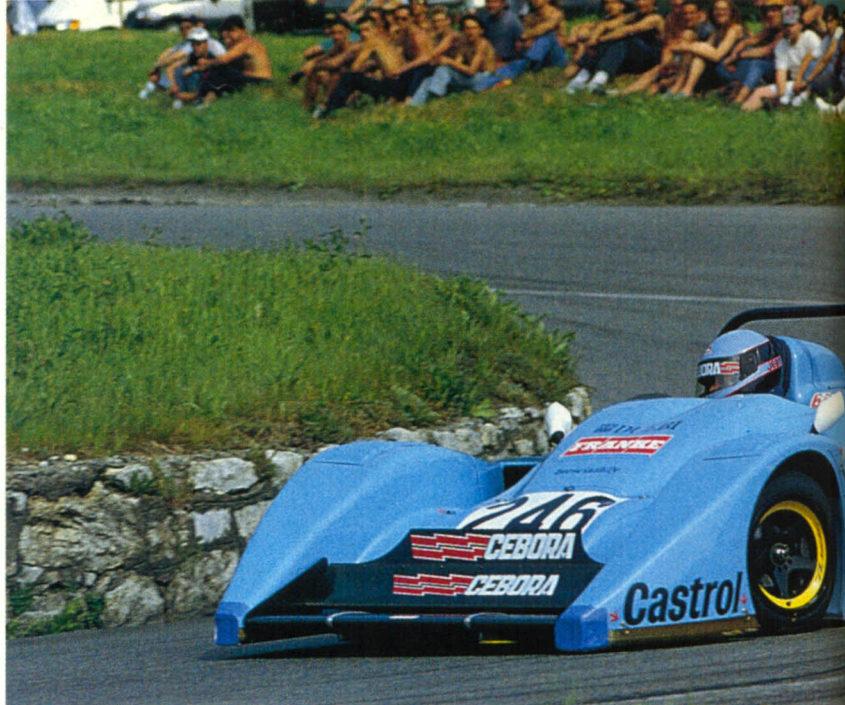
Appello di Crinelli in F. Opel

È all'esame della giustizia sportiva belga l'appello presentato dalla Draco Racing contro la penalizzazione di 30 secondi inflitta a Patrick Crinelli nella seconda gara di F. Opel Euroseries disputata a Spa. Il pilota romano, vincitore sul campo, ha subito un reclamo da parte del team olandese Van Amerfoort, classificatosi nella gara al 2. posto con il belga Radermecker il quale, grazie al provvedimento dei commissari, ha vinto la corsa. I motivi di appello, redatti dall'avvocato romano Causo, riguardano in particolare la genericità della contestazione mossa a Crinelli, reo di essere incorso in guida pericolosa. Il provvedimento sportivo non è infatti suffragato da alcun rapporto dei commissari, né risultano agli atti prove a carico del pilota italiano, tranne quanto affermato dallo stesso Radermecker. La Draco ritiene in sintesi di aver subito un torto ed è pronta a difendere il suo portacolori (che senza la penalizzazione era tornato in testa all'Euroseries) anche sino davanti all'autorità sportiva internazionale.

■ **TEST.** Il mini-circus del campionato europeo di F. Opel, subito dopo la prova di Spa, si è trasferito al Nürburgring per disputare una sessione collettiva di prove in vista della gara dell'Euroseries in programma alla fine di agosto. Sulla pista tedesca il migliore è risultato Patrick Crinelli, che ha girato in 1'42" netti. Il pilota della Draco ha preceduto lo svizzero Hauser (1'42"05) e il belga Eyckmans (1'42"54). Oliver Martini con la macchina di David Sears ha ottenuto il 4. tempo, davanti a Radermecker e Magnussen, leader provvisorio del campionato. Presenti anche i tre piloti della Practice Racing, dei quali il migliore è risultato Calestani 9. in 1'43"59.

■ **VENDESI.** Alla cronoscalata Malegno-Ossimo-Borno Luciano Fracassi sul finestrino della sua Renault 5 Gt Turbo di Gruppo N aveva esposto un vistoso cartello con la scritta «Vendesi». Durante le prove del sabato la macchina si è presentata sul rettilineo d'arrivo avvolta dalle fiamme. Il pronto intervento degli addetti ha limitato i danni, ma nessun acquirente si è fatto avanti.

Mauro Nesti, a destra su Lucchini-Bmw, si è aggiudicato con facilità la cronoscalata Malegno - Ossimo - Borno, staccando Pasquale Irlando su Alfa Romeo 155 Gta, sotto, di 10"65. In basso Fabio Danti, su Lucchini, terzo assoluto. Antonio Ritacca e la sua Osella, nell'altra pagina, hanno vinto con facilità la salita del Pollino, svoltasi in Calabria. Ritacca ha migliorato di due secondi il suo precedente record



SALITA □ A BORNO STACCATO NETTAMENTE IRLANDO

Sull'impero di Nesti il sole non tramonta

BORNO — Mauro Nesti non ha avuto alcuna difficoltà nell'aggiudicarsi la venticinquesima edizione della cronoscalata Malegno Ossimo Borno, organizzata dall'Ac, di Brescia. Il pilota toscano, con la sua Lucchini con motore Bmw di tre litri, infatti, ha inflitto al secondo classificato, Pasquale Irlando su Alfa Romeo 155 Gta, la bellezza di 10"65, mentre al terzo, il toscano Fabio Danti su Lucchini con motore Alfa Romeo 3000, addirittura 14"11. Sin dalle prove di sabato, quando si è avuta la certezza della defezione di Ezio Baribbi, è emerso evidente che Nesti non avrebbe avuto avversari, anzi la sua superiorità è stata tale e tanta, che i commissari hanno deciso di sottoporre la sua vettura a meticolose verifiche, unitamente a quella di Danti e alla Lucchini Alfa Romeo di Gian Maria Castelli, giunto quarto. Al termine delle verifiche tutto è risultato regolare. Subito dietro Tambone, su Pcr Bmw 2300, e Roasio, su Osella Pa16, si è piazzato «Susy» (pseudonimo di Alberto Nardari) su Ford Escort di Gruppo N, che si è permesso il lusso di sopravvivere anche tutti gli avversari di Gruppo A. Tuttavia a questo proposito bisogna precisare che Ennio Bisinelli,

su Bmw M3, probabilmente avrebbe potuto fare meglio di lui, ma è incorso in un brutto testa-coda, che gli ha impedito di difendersi anche dall'attacco di Luca Cappellari, su Lancia Delta Integrale, e di Luigino Odorizzi, su Bmw M3. Per quanto riguarda il Gruppo N si deve sottolineare come, ancora una volta, sia emersa evi-

dente la superiorità della Ford Escort. Basta dire che hanno completato il podio Santus e Botti con la vettura tedesca, mentre Mirko Savoldi, da quest'anno passato dalla pista alle salite, su Ford Sierra 464, si è dovuto accontentare della quarta piazza, mentre in prova aveva dato l'impressione di potere fare molto di più. Anche nel

Gruppo Fiat Cinquecento il pronostico scaturito dalle prove del sabato è stato completamente sovvertito. Infatti Sergio Vielmi e la sempre più convincente Maria Fracassi sono stati preceduti da Andrea Bacci, confermatosi al vertice della classifica provvisoria del campionato italiano.

Francesco Spampinato



fotografie BIONDO



Il punto dell'italiano slalom

Dopo la gara svoltasi a Sillano, di cui potete leggere il resoconto a fianco, ecco le classifiche del campionato italiano slalom assoluta e per gruppi.

Assoluta: 1. Salino (Peugeot 205 Rallye) punti; 2. Travagin (Renault 5 Gt Turbo) 95; 3. Cesari (Lancia Delta S4) 92; 4. Draghetti (Peugeot 205 Gti) 80; 5. Massola (Abarth) 66; 6. Bonvecchio (Renault 5 Gt Turbo) 56; 7. Catapano (Abarth) 53; 8. Alessandrini A. (Peugeot 309) 5. **Gruppo N:** 1. Travagin 95; 2. Bonvecchio 56; Lanteri 37 (tutti su Renault 5 Gt Turbo). **Gruppo A:** 1. Salino (Peugeot 205 Rallye) 100; 2. Draghetti (Peugeot 205 Gti) 80; 3. Alessandrini (Peugeot 309 Gti) 51. **Gruppo Speciale:** 1. Cesari (Lancia S4) 80. **Prototipi:** 1. Massola (Abarth 60); 2. Catapano (Abarth) 52; 3. Pandolfi 44. **Femminile:** Anna Fogliata (Fiat X 1/9) 95. **Trofeo Fiat Cinquecento:** 1. Filippi punti 54; 2. Saracco 24; 3. Assirati 8; 4. Villani 7; 5. Bacci, Cesari, Campus, Melluzzo M. 6; 9. Bettoschi, Cavallini 4; 11. Cassardo, Melluzzo C. 2; Belcasto 1.

■ **CORSI.** L'Automobile Club di Venezia e l'Associazione Ufficiali di gara organizzeranno dei corsi per l'ottenimento delle licenze di commissario di percorso, segretario di manifestazione e verificatore sportivo e tecnico. Tali corsi avranno una durata di cinque giorni e si terranno presso la sede dell'Ac Venezia, in Via Ca' Marcello, 67/a, dal 12 al 15 luglio. Coloro i quali sono interessati all'iniziativa possono telefonare alla segreteria sportiva dell'Ac Venezia dalle ore 9 alle ore 13 al numero 041/5310362, oppure dalle 20 alle 21.30 all'Associazione ufficiali di Gara, telefono 041/ 975357.

■ **AUTO ELETTRICHE.** Organizzare una gara per auto elettriche comporta degli obblighi particolari agli organizzatori, come ad esempio rispettare in modo ferreo i tempi. È accaduto a Trieste, durante lo slalom: c'era un concorrente che non poteva partire perché la sua auto era ancora... sotto carica. Tutto perché si era deciso di anticipare una partenza!

ZINI



ZINI



BIONDO

SLALOM □ E' DOMINIO NEL TRICOLORE A SILLANO

Li fa tutti... Rossi con l'Erberth Sport

SILLANO — La settimana prova del campionato italiano di slalom si è svolta nell'alta Garfagnana, dove la Sport e Motori ha organizzato l'ottava edizione dello Slalom di Sillano, valevole anche per il Trofeo Cinquecento e per l'Open Slalom '93, e ha visto il successo di Erberto Rossi. Al via un'ottantina di piloti, che si sono dati battaglia sui 3500 metri della panoramica che da Capanne di Sillano porta al Passo Pradarena. Come nella passata edizione Erberto Rossi si è imposto, al volante della sua vettura, nonostante l'abbattimento di alcuni birilli durante la seconda salita. Particolarmente avvincente è stata la battaglia per le restanti posizioni del podio fra Ezio Villani e Claudio Nerini. Nella prima parte della gara, infatti, Villani ha conquistato la seconda posizione grazie all'abbattimento di un birillo da parte di Vinaccia, che aveva fatto segnare un ottimo tempo, mentre Nerini ha concluso subito davanti a Cremonesi, con il quarto tempo. Nella seconda manche il pilota pratese della Sport e Motori si è migliorato di quasi tre se-

condi ipotizzando il secondo podio nonostante l'ottima prova di Nerini. Avvincente anche il duello fra l'attuale leader del campionato italiano Silvio Salino e il suo antagonista nella graduatoria del Gruppo A, Giovanni Draghetti, risolto a favore del primo grazie all'abbattimento di un birillo avvenuto durante la seconda manche da parte di Draghetti. Nella graduatoria riservata al Trofeo Cinquecento ancora una vittoria di Lorenzo Filippi che ha avuto ragione in entrambe le manche del giovane Federico Villani e del rallyista Assirati. Filippi con questo nuovo successo incrementa il suo nella classifica provvisoria del Trofeo Slalom per le Cinquecento.

Giannadrea Cherubini

SLALOM

Sillano (Lu), 20 giugno 1983

8. Slalom di Sillano

gara valevole per il Campionato Italiano Slalom

Le classifiche

Assoluta: 1. Rossi (Erberth R/2) 166.83; 2. Villani E. (Fiat X1/9) 172.76; 3. Nerini (Fiat X1/9) 174.06; 4. Cremonesi (Ferdar) 175.55; 5. Salino (Peugeot 205 Rallye) 180.33; 6. Draghetti (Peugeot 205 Gti) 182.06; 7. Morelli (Fiat X1/9)

182.77; 8. Travagin (Renault 5 Gt Turbo) 182.85; 9. Alessandrini (Peugeot 309 16 v.) 183.02; 10. Panaro (A/112) 184.61.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Vellani (Citroën Ax Sp) 190.89; 2. Cozzi 202.42; 3. Olivari 202.85; 4. Marchi 203.85; 5. Gaspari 204.45; 6. Moriconi 214.74 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe oltre 2000: 1. Travagin 182.85; 2. Roncoli 206.27 (entrambi su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Salino (Peugeot 205 Rallye) 180.33; 2. Federighi (Peugeot 205 Gti) 189.97; 3. Pellegrinetti (Opel Corsa Gt) 204.51; 4. Moroconi (Rover 114) 206.26; 5. Marlia (Peugeot 205 Rallye) 206.77.

Classe oltre 1600: 1. Draghetti (Peugeot 205 Gti) 182.06; 2. Alessandrini (Peugeot 309 16v.) 183.02; 3. Consani (Opel Kadett Gsi) 189.88; 4. Pacini (Fiat Uno Turbo) 199.73; 5. Donneddu (Renault 5 Gt Turbo) 203.06.

GRUPPO SPECIALE

Classe A112: 1. Mani 208.04; 2. Bertinelli 211.09; 3. Procopi 219.06.

Classe 700: 1. Denti M. 206.13; 2. Bisio 210.83; 3. D'Anna 212.14 (tutti su Fiat 500/700).

Classe 1000: 1. Ruggi 200.70; 2. Vanoni 210.83; 3. Attanasi 213.07; 4. Fontanini 214.06 (tutti su A/112).

Classe 1150: 1. Panaro 184.61; 2. Incerti 187.51; 3. Moggia (Fiat Uno 60) 192.62; 4. Bacci 195.80; 5. Arza 198.38; 6. Baldi 198.53; 7. Poggetti 199.15; 8. Carossa 200.05; 9. Gualmini 201.62; 10. Mannari 202.94; 11. Lorenzini 204.82; 12. Lenzi (Fiat Uno 60) 208.69; 13. Galleni 210.95 (tutti gli altri su A 112 Abarth).

Classe 1300: 1. Nerini 174.06; 2. Dal Santo 185.46; 3. Passatempo 185.46; 4. Casalini 193.29 (tutti su Fiat X1/9).

Classe 1600: 1. Villani 172.76; 2. Bettoschi (Fiat Ritmo 105) 195.56; 3. Fogliata 220.81 (gli altri su Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. Piliero (Ford Escort Rs) 187.68; 2. Buratti (Opel Kadett Gte) 195.64; 3. Ortolano (Opel Manta).

Trofeo Cinquecento: 1. Filippi 205.84; 2. Villani F. 208.27; 3. Assirati 209.86.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Pucci (Fiat 500/1000) 189.75.

Classe 1600: 1. Denti E. (Fiat 126/1600) 187.72.

Classe 2000: 1. Morelli 182.77; 2. Vinaccia 191.25; 3. Paoli (Fiat 126/B/1700) 197.64 (gli altri su Fiat X1/9).

SPORT

Classe 2000: 1. Rossi (Erberth R/2) 166.83; 2. Cremonesi (Ferdar) 175.55; 3. Mordenti (D.C. Montecarlo) 202.26.

ZINI





WALTER PAGLIARI SECONDO MA STACCATISSIMO Zandonà imprevedibile da Trieste a Opicina

TRIESTE - C'erano tre epoche diverse a confronto, domenica 20 giugno, lungo quei tornanti che in passato hanno visto sfilare eroi d'altri tempi verso il successo nella mitica cronoscalata che da Trieste conduceva a Villa Opicina. Oggi le cose si sono fatte terribilmente complicate e organizzare una gara di velocità in salita significa scontrarsi con severe norme di sicurezza. E allora che fare? Chiedetelo a Umberto Biasutti, presidente del Trieste Racing Club, che da alcuni anni a questa parte ha intrapreso la strada dello slalom. E, per non limitarsi alla singola specialità, ha inserito

vetture storiche e auto a propulsione elettrica nel contesto della gara valida per il campionato del Friuli Venezia Giulia e vinta da uno specialista degli slalom, ovvero Faustino Zandonà, forte di una Fiat 850 che quando è in gara conferma ogni volta tutto il suo potenziale e che di tradimenti non ne fa mai, se si esclude il peccato veniale di una leva del cambio che si è spezzata nella seconda manche. Quando ormai il tempo era stato fatto da Zandonà. Bella giornata di sport, dunque, a Trieste, con tanta curiosità per quelle auto elettriche da competizione capaci di prestazioni di tutto rispetto. Si è gareggiato sulla distanza delle due manche. Ancora una volta è stata ribadita l'importanza di tenere accesi i motori in quel di Trieste, in attesa di tempi migliori e ricercando soluzioni alternative ai territori, ormai proibiti dai costi di ripri-

stino, della vicina Slovenia. Lo slalom Trieste-Opicina è stato anche teatro di un ideale passaggio di consegne tra presidenti dell'Ac locale: Mauro Azzarita, chiamato al vertice degli industriali di Trieste, cede il testimone a Giorgio Cappel. Ed ora, dopo lo slalom, si spera nel ritorno di un rally.

Stefano Cossetti

SLALOM

Trieste, 20 giugno 1993

2. Slalom Trieste-Opicina gara nazionale

Le classifiche

Absoluta: 1. Zandonà (Fiat 850 Prototipo) 183,44; 2. Pagliari (Osella) 193,64; 3. Falezza (Fiat 127) 197,76; 4. Ghini (Fiat X 1/9) 199,90; 5. Bertin (Fiat X 1/9) 201,11; 6. Bonvecchio (Renault 5 Gt Turbo) 201,40; 7. Quintarelli (Fiat 127) 202,20; 8. Sabbatini (Dallara X 1/9) 205,52; 9. Altin (Fiat 600) 207,20; 10. Zonti (Fiat 127) 207,74.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Dapretto 214,47; 2. Pecchiari 218,01; 3. Turmolo 231,18; 4. Tonzo 231,26. (Tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Pezzicari (Opel Corsa

Gsi) 212,49; 2. Venturini 217,77; 3. Capok 217,83; 4. Agosti 219,46. (Gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe 2000: 1. Premuti (Peugeot 309 Gti 16V) 213,64; 2. Gottardelli 216,06 (Peugeot 205 Gti).

Classe 2500: 1. Bonvecchio 201,40; 2. Zanini (Fiat Uno Turbo) 214,98; 3. Vida 216,27; 4. Favento (Fiat Uno Turbo) 224,52. (Gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Bono (Opel Corsa Gt) 225,19.

GRUPPO SPECIALE

Classe A 112: 1. De Vecchi 219,42; 2. Lucian 227,77; 3. Pasianotto 243,14.

Classe 1150: 1. Falezza 197,76; 2. Quintarelli 202,20; 3. Zenti 207,74; 4. Antonucci 208,64; 5. Andreola (Fiat 127 Sport) 223,27; 6. Gallina (A 112) 262,75. (Tutti gli altri su Fiat 127).

Classe 1300: 1. Ghini (Fiat X 1/9) 199,90; 2. Sabbatini (Dallara X 1/9) 205,52; 3. Sikur (Simca Rally 2) 216,98; 4. Toll (Skoda 130 LR) 222,82.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Altin (Fiat 600) 207,20.

Classe 1600: 1. Gironda (Simca 1600) 223,43.

Classe 2000: 1. Zandonà (Fiat 850 Prot.) 183,44; 2. Bertin (Fiat X 1/9) 201,11.

SPORT PROTOTIPI

Classe 2000: 1. Pagliari (Osella) 193,64.

Vetture Elettriche: 1. Sassi (Sassi Megawatt) 193,40; 2. Masonadore (Colco Cpp) 207,97.

Successo senza problemi per Zandonà e la 850 Coupé, sopra a Trieste. Terzo posto per Falezza, sotto. Nella gara di campionato italiano a Sillano, Rossi e il suo prototipo Erberth, in basso, sono apparsi irraggiungibili. In Toscana al secondo posto è finito Villani, mentre al terzo si è classificato Nerini, nell'altra pagina



BIONDO



BMW 535 M5 2/92 BLU METALLIZZATO FULL OPTIONAL
BMW 850 9/91 AUTOMATICA BLU METALLIZZATA FULL OPTIONAL
FERRARI 348 TR 7/90 GRIGIO ARGENTO
FERRARI 330 GTC 6/68 ANTRACITE
FERRARI MONDIAL 3.4 CABRIO 3/90 ROSSO - 600 Km
FERRARI TESTAROSSA 12/80 ROSSO
LANCIA BETA MONTECARLO 6/83 GRIGIO ARGENTO
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 METALLIZZATO ARIA TETTO PELLE
PORSCHE 928 S.4 6/89 GRIGIO SCURO MET. FULL OPTIONAL
ROLLS CORNICHE 6/86 CONVERTIBILE GRIGIO ARGENTO
ROLLS SILVER CLOUD III* 6/62 BIANCA
SUMBEAM ALPINE SPIDER 6/66 ROSSO

**Al vertice del mondo automobilistico
c'è l'esclusività e l'esperienza della**

SA.MO.CAR. spa

ROMA - Via Salaria, 1268 - tel. 06/880911

Ferrari Club Medolla in mostra

In occasione del suo 10. anniversario, il Ferrari Club Medolla allestirà una esposizione sull'hobby dell'auto da collezione, sportiva e competizione. In particolare saranno in mostra dei modelli in scala 1/24 e, dulcis in fundo, una vera Ferrari di F.1, inviata dalla Casa di Maranello. L'esposizione a Medolla, nel modenese, aprirà i battenti il 2 luglio, per chiudere il 7 luglio. L'orario è solo serale, con esclusione per domenica 4, quando la mostra sarà aperta tutto il giorno. L'intero ricavato della manifestazione sarà devoluta in beneficenza, in particolare all'Unione Italiana per la Lotta alla Distrofia Muscolare, sezione Enzo e Dino Ferrari di Modena. Tutti coloro i quali sono interessati in qualsiasi modo all'inizio posso chiamare il Club, telefonando al numero 0535-52051.

Montagna: le classifiche aggiornate

Dopo la cronoscalata Malegno-Ossimo-Borno le classifiche provvisorie del campionato italiano della salita risultano così aggiornate.
Prototipi: 1. Nesti punti 38; 2. Irlando 37,2; 3. Danti 28,2; 4. Tambone 27,6; 5. Nataloni 9,6;

Gruppo A. 1. Bisinelli punti 42,6; 2. Cappellari 36,8; 3. Ferraiuolo 28,8;

Gruppo N. 1. Fattorini punti 43,2; 2. Giobbi 42; 3. Pichler 29 4. «Susy» 26. **Fiat Cinquecento:** 1. Bacci punti 44; 2. Spaguolo 31; 3. Vielmi 30.

■ **F.2.000** Nel Trofeo Formula 2000 saranno ammesse, nelle ultime 5 gare, anche partecipazioni saltuarie e l'iscrizione costerà notevolmente meno rispetto a quanto stabilito a inizio anno. Dalla quota fissa di 2,5 milioni di lire per entrare nel Trofeo, a partire dalla quint'ultima prova, la Fisa, la Federazione italiana scuderie automobilistiche organizzatrice del Trofeo, ha infatti ridotto la tassa di iscrizione a sole 500 mila lire per singola gara, favorendo in questo modo anche le «partecipazioni occasionali».

SLALOM □ BATTUTO BANDINO IN 5. ZONA
San Cipriano tutta... Insigne

SAN CIPRIANO PICENTINO — L'atteso duello tra Vittorio Insigne e Camillo Bandino nella gara di San Cipriano Picentino si è risolto nuovamente a favore del presidente-pilota dell'Autosport Sorrento. Insigne, con la Fiat X1/9 1600 appartenuta a Gianpasquale De Micheli, avvicinandosi da poco allo sport automobilistico, sta meravigliando tutti per l'entusiasmo, la grinta e il rapido apprendimento alla guida di una vettura con tanti cavalli. Infatti il pilota campano ha conquistato due vittorie e due piazze d'onore nelle ultime quattro domeniche. Sconfitto con onore Camillo Bandino, anch'egli su Fiat X1/9 1600 curata dalla Dalmazia, al quale problemi al cambio (ha completato buona parte delle due salite con la sola seconda) hanno negato la soddisfazione di una probabile vittoria. Il tempo finale di Bandino è stato anche, in ogni caso, inficiato dall'abbattimento di un birillo nella seconda frazione. Terza piazza per Gaetano Bruno con la sua Fiat 850 Coupé con motore Ford Cosworth, con la quale non era possibile fare di più su quel tipo di percorso. Ottima la prova del giovane Maurizio Angrisani, quarto assoluto e vincitore del Gruppo N su una Renault 5 Gt Turbo, davanti al napoletano Luigi Russo (Peugeot 205 Gti), un altro giovane pilota in bella evidenza in questa stagione, che ha preceduto di un soffio il catanese Michele Puglisi su Fiat X1/9 2000. Seguono in classifica Giuliano Paolino (R5 Gt Turbo), Tommaso Russo, vincitore del Gruppo A su Peugeot 205 Gti, Cataldo Esposito (Peugeot 205 Gti) e Giuseppe Noviello, vincitore della classe 1600 su Peugeot 205 Rallye. Nel Trofeo Cinquecento successo del cavese Antonio Masullo. Alla gara, organizzata dall'Automobile Club Salerno e valida per la Coppa Csai 5. zona, hanno partecipato trentasei piloti.

Rosario Moselli

SLALOM

San Cipriano Picentino (Sa), 20 giugno 1993

8. Coppa Città di San Cipriano Picentino

gara valida per la Coppa Csai 5. zona.

Le classifiche

Absoluta: 1. Insigne (Fiat X1/9 1600) 159,55; 2. Bandino (Fiat X1/9 1600) 164,73; 3. Bruno (Fiat 850 Coupé-Ford Cosworth) 165,38; 4. Angrisani (Renault 5 Gt Turbo) 166,22; 5. Russo L. (Peugeot 205 Gti) 168,16; 6. Puglisi (Fiat X1/9 2000) 168,18; 7. Paolino (Renault 5 Gt Turbo) 169,08; 8. Russo T. (Peugeot 205 Gti) 170,29; 9. Esposito (Peugeot 205 Gti) 175,31; 10. Noviello (Peugeot 205 Rallye) 176,52.

GRUPPO N

Classe 1600: 1. Marino (Peugeot 205 Gti) 194,99.

Classe 2000: 1. Russo L. 168,16; 2. Esposito 175,31; 3. Miccio 180,06; 4. Aprea 180,71; 5. Cappelli (Opel Kadett Gsi 16v) 189,36; 6. Urti (Peugeot 309 16v) 191,26 (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe oltre 2000: 1. Angrisani 166,22; 2. Paolino 169,08 (entrambi su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Noviello (Peugeot 205 Rallye) 176,52; 2. Acunzo (Peugeot 205 Rallye) 179,31; 3. Feo (Opel Corsa Gsi) 184,97.

Classe oltre 1600: 1. Russo T. 170,29; 2. Langella 181,25 (entrambi su Peugeot 205 Gti).

GRUPPO SPECIALE

Classe A 112 Abarth: 1. Zito 186,02.
Classe 700: 1. Pisacane (Fiat 500) 194,37; 2. D'Amario (Fiat 126) 220,88.
Classe 1000: 1. Cutolo (Fiat Panda) 206,01.

Classe 1150: 1. Del Giudice (Fiat 127) 179,81; 2. Salsano (Fiat 128 3p) 188,06; 3. Pettito (A112) 191,03.

Classe 1300: 1. Attanasio 177,81; 2. Cerbo 195,67 (entrambi su Fiat X1/9 1300).

Classe 1600: 1. Insigne 159,55; 2. Bandino 164,73 (entrambi su Fiat X1/9 1600).

Classe 2000: 1. Ammirati (Vw Golf Gti) 181,91; 2. Citro (Opel Kadett Gsi) 186,25.



Classe oltre 2000: 1. Cuomo (Vw Golf Gti) 180,27.

PROTOTIPI

Classe 2000: 1. Bruno (Fiat 850 coupé-Ford Cosworth) 165,38; 2. Puglisi (Fiat X1/9 2000) 168,18.

Trofeo Cinquecento: 1. Masullo 183,44; 2. Senatore 185,48; 3. Calce 186,98; 4. Attanasio 192,44.

NELLO SLALOM SARDO DI BOLOTANA
Con Lasia non c'è storia

BOLOTANA — Franco Lasia ha vinto il quarto Trofeo Marghine Corse, Trofeo Salvietti, disputato a Bolotana e organizzato dall'Ac. Nuoro in collaborazione con la Marghine Corse. Lascia con questo risultato continua ad essere protagonista degli slalom sardi; da quando ha raggiunto un buon feeling con il suo prototipo Mp 2000 ha infilato tre vittorie consecutive, a Alghero, Ittiri e Bolotana. Ottimo secondo posto di Franco Angioy, sulla Fiat 500 con motore Bmw 2000 16 valvole, che finalmente raggiunge il podio precedendo di appena trenta centesimi lo specialista di cronoscalate Ignazio Sechi, su Osella. Quarto un Salvatore Giagu su Beta Montecarlo non all'altezza dei suoi tempi migliori e quinto Gianni Perez (Renault 5 Gt Turbo) a tre secondi. La prova di Bolotana, con cinquantadue piloti al via, era valida per la prima volta per la Coppa Csai della specialità, ma nessun pilota della penisola, come già successo per il Trofeo Riviera del Coral-

lo ad Alghero, ha passato il mare per misurarsi con i piloti isolani. L'immane valzer dei reclami postgara, ormai diventato un'abitudine, ha visto il solo Giovanni Marroni, su Peugeot 205 Gruppo A, estromesso dalla classifica finale per irregolarità tecniche. Isauro Siddi su Renault R5 Gt Turbo, è primo nel Gruppo N mentre; il Gruppo A, estromesso Marroni, è andato a Ottavio Secchi (Peugeot 205 Gti). Gianni Perez, su Renault 5 Gt Turbo, si aggiudica il Gruppo Speciale.

Mario Lastretti

SLALOM

Bolotana (Nu) 20 giugno 1993

Trofeo Marghine Corse

gara valida per la Coppa Csai 3. zona

Le classifiche

Absoluta: 1. Lasia (Mp 2000) 147,617; 2. Angioy (Fiat 500/2000) 153,68; 3. Sechi I. (Osella) 153,97; 4. Giagu (Lancia Beta Montecarlo) 158,05; 5. Perez G. (Renault 5 Gt Turbo) 161,29; 6. Siddi 164,72; 7. Cuccheddu (Renault 5 Gt Turbo) 164,80; 8. Marrone (Fiat X1/9) 165,49; 9. Martinez (Renault 5 Gt Turbo) 166,65; 10. Serra A. (Lancia Beta Montecarlo) 167.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Debidda 181,62; 2. Berruti 184,06; 3. De Luigi 189,21; 4.

Tolu 189,33; 5. Tiana 190,57 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 2000: 1. Portas (Renault Clio) 180,42; 2. Mura (Opel Kadett) 185,72.

Classe oltre 2000: 1. Siddi 178,17; 2. Angius 169,72; 3. Canu 175,03 (tutti su Renault 5 Gt turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Secchi 178,17; 2. Lepuri 190,50 (entrambi su Peugeot 205 Gti).

Classe oltre 1600: 1. Usala 179,03.

GRUPPO SPECIALE

Classe A112: 1. Cannas Aghedu 199,55.

Classe 1000: 1. Cau (A112) 188,40.

Classe 1150: 1. Giraldi 171,44; 2. Lai 172,07; 3. Solinas 180,45; 4. Sanna 185,39, (tutti su A112).

Classe 1300: 1. Serra (Fiat X1/9) 180,90; 2. Destro (Talbot Samba) 188,36; 3. Marinelli (Metro) 197,75.

Classe 2000: 1. Serra A. (Lancia Beta Montecarlo) 167,00; 2. Pittalis (Vw Golf) 171,02.

Classe oltre 2000: 1. Perez G. 161,29; 2. Cuccheddu 164,80; 3. Martinez 166,65; 4. Mannias 175,07; 5. Littera 183,01 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Carta (Fiat 600) 183,00.

Classe 1600: 1. Loche (Fiat 127) 188,33.

Classe 2000: 1. Angioy (Fiat 500/2000) 153,68; 2. Giagu (Lancia Beta Montecarlo) 158,05; 3. Marrone 165,49; 4. Fois 177,91 (tutti gli altri su Fiat X1/9).

SPORT PROTOTIPI

Classe Unica: 1. Lasia (Mp 2000) 147,17; 2. Sechi I. (Osella) 153,97.



fotografie BIAOI

VST SENZA RIVALI CON IL PROTO 037

E Rosella sbanca Latina

L'ex campione europeo «Titta» Rosella, sotto su un prototipo, è tornato alla vittoria a Latina, precedendo Lo Judice nella classe 3500. Umberto Mastrogiacomo, a destra su Lancia Beta Montecarlo, è giunto secondo nella classe 1800 vinta da Nanni.

LATINA — Il ritorno sul circuito di casa di «Titta» Rosella è stato il motivo principe del terzo appuntamento con il «Trofeo Nuovo Autoclub Latino». L'ex campione europeo della categoria, dopo le sfortunate prove di inizio stagione nel campionato tricolore, ha voluto portare il suo prototipo motorizzato Lancia 037 sulla pista pontina per un test agonistico, ser-

vito soprattutto per migliorare l'affidabilità del mezzo meccanico. Superfluo dire che Rosella, pur correndo in completo relax, si è imposto nella classe 3500, categoria che ha risentito non poco delle assenze di alcuni attesi protagonisti come Bacilieri e Barsi. Quest'ultimo, vincitore dei due precedenti appuntamenti, si è capotato nelle prove della mattina. Alle spalle di Rosella, si è quindi piazzato staccatissimo, Lo Judice, davanti a Giardini. Ricca di emozioni invece la finale della classe 1800, vinta da Alvaro Nanni, ma nella quale il vero protagonista è stato il ciociaro Umberto Mastrogiacomo. Partito bene dalla prima fila, Mastrogiacomo sbagliava l'ingresso in curva al termine del primo giro, finendo contro le gomme di protezione. Nella stessa tornata Ellera finiva a ruote in aria dopo un contatto con un avversario. Tornando a Mastrogiacomo, dopo l'errore, il pilota di Ceccano ripartiva ultimo, producendosi in una esaltante rimonta che lo portava a giocare la vittoria in volata con Nanni. Staccato, in terza posizione, finiva invece Spagnol. Altra finale spettacolare quella della 1000, caratterizzata da un acceso duello nei primi giri tra Gasbarrone e Piacentini. Dopo ripetuti sorpassi, aveva la meglio Piacentini, nonostante un ultimo giro percorso con una ruota forata. Nella inedita classe 1. Divisione, riservata alle Gruppo N, affermazione di Stefano Spagnol, davanti a Belli.

Alessandro Biagi



AUTOCROSS □ AD AGUGLIANO È SECONDO CASAGRANDE

Raffaelli alla Chiusa

AGUGLIANO — Il penultimo appuntamento del Challenge Autocross Marche, di scena alla «Chiusa», ha presentato una sorpresa già nelle operazioni preliminari. Il protagonista indiscusso delle precedenti prove della serie, promossa dalle organizzazioni di Agugliano e Pergola, non si è presentato. Fabrizio Crispiani, è di lui che si parla, sta lavorando infatti su un nuovo prototipo che sarà pronto per l'ultima prova, in programma a settembre. Il suo mezzo motorizzato Suzuki ha invece permesso a Gianluca Ferretti, nuovo proprietario, di aggiudicarsi la prova riservata ai prototipi junior. La migliore prestazione della giornata è stata, comunque, della Ford Cosworth di Enzo Raffaelli, proprio dopo che Ferretti si era aggiudicato la prefinale. Nella classe 1050 dopo le ulteriori belle prestazioni di Mazzieri nelle fasi preliminari, è stato Casagrande Paoloni a vincere meritatamente con la Fiat 500. Mazzieri è stato messo fuori causa dopo un contatto con Fulvia, anch'egli fermo poi a bordo pista. Secondo è arrivato Del Bonifro, mentre terzo si è piazzato Andrea Pulvinari. Nella 1800, che si conferma come la classe più nutrita, è scattato al comando Ricci con la Lancia Beta, ma un errore ha poi permesso a Paolo Casagrande (Fiat Ritmo) di andare a vincere con un piccolo margine davanti ad un positivo Contardi. Nella classe 3500, dove con due soli partenti si è arrivati al para-

dosso che Paoloni, «bruciato» al via da Scocco, ha talmente insistito nel cercare di passare che è stato fermato con la bandiera nera. Nella classifica Challenge, Crispiani ha perso la leadership a vantaggio di Contardi.

Giuseppe Saluzzi

AUTOCROSS

Agugliano (An), 20 giugno 1993
Challenge Autocross Marche
sesta prova della serie

Le classifiche

Absoluta: 1. Raffaelli (Ford Cosworth) 5'39"9; 2. Casagrande (Fiat Ritmo) 5'51"3; 3. Contardi (Alfasud) 5'53"1; 4. Ricci (Lancia Beta Montecarlo) 5'56"1; 5. Ferretti G. (Suzuki prototipo) 5'56"3; 6. Carli (Fiat Ritmo) 6'02"4; 7. Brinoni (Lancia Delta) 6'03"2; 8. Giombini (Alfasud) 6'06"4; 9. Rosati (Kawasaki prototipo) 6'07"1; 10. Casagrande Paoloni (Fiat 500) 6'26"6.

1. DIVISIONE

Classe 1050: 1. Casagrande Paoloni (Fiat 500) 6'26"6; 2. Del Bonifro (A112) 6'30"4; 3. Pulvinari A. (Fiat 126) 6'40"1; 4. Pulvinari M. (Fiat 126) 7'10"6.

Classe 1800: 1. Casagrande (Fiat Ritmo) 5'51"3; 2. Contardi (Alfasud) 5'53"1; 3. Ricci (Lancia Beta Montecarlo) 5'56"1; 4. Carli (Fiat Ritmo) 6'02"4; 5. Brinoni (Lancia Delta) 6'03"2; 6. Giombini (Alfasud) 6'06"4.

SPORT

Classe 3500: 1. Scocco (Fiat Panda 4 × 4) 7'01"0.

PROTOTIPI

Classe unica: 1. Raffaelli (Ford Cosworth) 5'39"9; 2. Ferretti (Suzuki) 5'56"3; 3. Rosati (Kawasaki) 6'07"1.

VELOCITÀ SU TERRA

Latina, 20 giugno 1993
Trofeo Nuovo Autoclub Latino
gara nazionale

Le classifiche

Classe 4. Divisione: 1. Spagnol (Fiat Ritmo) 8'11"0; 2. Belli (A 112) 8'13"7; 3. Consoi (Delta) 8'39"6; 4. Cinelli (Ritmo) a 2 giri.

Classe 1000: 1. Piacentini (Lancia Fulvia) in 7'03"0; 2. Gasbarrone (Fiat X 1/9) 7'05"1; 3. Testani (Fiat 500) 7'43"7; 4. Ricci (Fiat 500) 7'46"6.

Classe 1800: 1. Nanni in 7'06"7; 2. Mastrogiacomo (Lancia Beta Montecarlo) 7'07"3; 3. Spagnol 7'51"6; 4. De Nardis a 2 giri (Tutti gli altri su Fiat X 1/9).

Classe 3500: 1. Rosella (Prototipo) in 6'14"9; 2. Lo Judice (Prototipo) 6'46"2; 3. Giardini (Lancia Beta Montecarlo) 6'58"8.

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 (velocità)

SCUOLA PILOTAGGIO SIEGFRIED STORH

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,
acrobatica, 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-SBRANDAMENTO 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'

3-4 LUGLIO MAGNY-COURS

Camp. francese F.3
Porsche Carrera Cup
Europeo F. Opel
Asa de Nevers Magny Cours
Tel. 0033/86/212074

3 LUGLIO

MISANO
Targa Tricolore Porsche
Porsche Club svizzero
Automotosport srl
Tel. 0541/615159-615221

MONZA

Trofeo Cadetti Agip
Sias Monza
Tel. 039/24821

4 LUGLIO

**GP FRANCIA F.1
A MAGNY-COURS**
Campionato del mondo
Asa de Nevers Magny Cours
Tel. 0033/86/212074

ZANDVOORT

Challenge europeo
Ferrari 348
Zandvoort (Olanda)

SALTILLO

Camp. Pan-americano F.3
Messico

MALLALA

Camp. australiano turismo
Adelaide

BIKERNIEKI

Camp. nordico F.3
Lettonia

STOCK CAR A DAYTONA

Campionato Nascar
Nascar
Tel. 001/904/2530611

RALLY

2-4 LUGLIO

RALLY ACORES

Campionato europeo
coefficiente 2
Grupo Deportivo Comercia
Tel. 00351/96/629563

RALLY LIMONE PIEMONTE

Camp. Promozione rally
Trofeo Cinquecento
Ac Cuneo
Tel. 0171/695962

3-5 LUGLIO

RALLY EQUATOR

Campionato africano
Competitions Comitée
Aa of Kenya
Tel. 00254/2/720382

3-4 LUGLIO

RALLY DEL CASENTINO

Coppa Italia 5. zona
coefficiente 3
Scuderia Etruria
Tel. 0575/594538

4 LUGLIO

RALLY DEI CASTELLI

Nazionale
Scuderia San Marino
Tel. 0549/900757

ALTRE SPECIALITA'

4 LUGLIO

SALITA MONTE MADDALENA

Coppa Csaì 1. zona
Team Mille Miglia
Tel. 030/2190446

HOLIJSBANAN

Camp. europeo rallycross
Finnskoga Mk
Tel. 0046/564/22077

SLALOM DI GIARRE

Trofeo d'Italia Centro Sud
Coppa Csaì 6. zona
Ac Acireale
Acireale (Catania)

SLALOM DI COSOLA

Nazionale
Scuderia Valpolcevera
Tel. 010/799668

SLALOM SANTA CESAREA

Nazionale
Scuderia Piloti Salentini
Tel. 0832/28148

SLALOM CITTA' DI OSILO

Nazionale
Ac Sassari
Tel. 079/271462

VELOCITA' SU TERRA

A LATINA
Nazionale
A.S. Sport Club Latina
Tel. 0773/481748

telesprint

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

**chiamate il
1637**

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

- KEY MOTORI**
NUOVA ANTENNATRE 19.50 sabato
ESPANSIONE TV 20.00 sabato
RADIO TELE GARDA 15.30 sabato
GRP TV 22.30 venerdì
 13.30 sabato
RETE 9 TAI 20.55 sabato
 12.20 domenica
ALTAITALIA TV 19.50 sabato
 09.30 domenica
RETE AZZURRA 15.00 sabato
 12.30 e 23.00 lunedì
TELE BELLUNO 23.30 giovedì
 18.00 sabato
TELE COMMERCIALE ALPINA 21.00 sabato
 22.00 mercoledì
PRIMO CANALE 22.00 giovedì
 22.00 mercoledì
TELE ARCOBALENO 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
TELE MONTIMARE 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
TELESCIROCCO 23.45 venerdì

RUBRICHE FISSE

- LUNEDÌ**
TELEMONTECARLO 24,15 Crono
RETEMIA 20,40 L'uomo e i motori
- MARTEDÌ**
RAI 1 14,30 Tg1 Auto
TELE + 2 19,45 Sport time auto
ODEON TV 23,15 Automania
- MERCOLEDÌ**
RAI 2 13,40 Tg 2 Motori
TELE + 2 13,45 Sport time auto (replica)
- VENERDÌ**
TELE + 2 13,45 Sport time auto (replica)
CINQUESTELLE 22,00 Motori non stop
ODEON TV 23,15 Tuttuoristrada
- SABATO**
TELEMONTECARLO 12,30 Crono (replica)
RAI 1 14,30 Tg1 Auto
TIVU ITALIA 19,30 Ruote in pista
- DOMENICA**
ITALIA 1 13,00 Grand Prix
CINQUESTELLE 12,30 Motori non stop (replica)
VIDEOMUSIC 13,00 Motorclip



Per gli appassionati di rally, Eurosport mercoledì 30 giugno alle 18.00 manderà in onda uno speciale di mezz'ora della 24 Ore di Ypres, prova valida per l'europeo. Fra i protagonisti Baroni con la Delta Hf dell'Astra Team (nella foto)

LE GARE

GP FRANCIA F.1

RAI 3
 Venerdì 2 luglio ore 13.00 diretta delle prove
 Sabato 3 luglio ore 13.00 diretta delle prove

RAI 2
 Domenica 4 luglio ore 09.30 diretta del warm-up e dalle 13.30 inizio del collegamento con Magny-Cours per la diretta della gara

EUROSPORT
 Venerdì 2 luglio ore 13.00 diretta delle prove
 Sabato 3 luglio ore 13.00 diretta delle prove
 Domenica 4 luglio ore 09.30 diretta del warm-up e dalle 14.00 diretta della gara

TELE + 2
 Sabato 3 luglio alle ore 22.00: F.1 week-end prove
 Domenica 4 luglio alle ore 21.45 F.1 week-end Speciale Gp Francia

SPECIALI

INDYCAR

EUROSPORT
 Martedì 29 giugno alle ore 16.00 gara di Portland

24 ORE DI YPRES

EUROSPORT
 Mercoledì 30 giugno alle ore 18.00 speciale di mezz'ora della gara valida per l'europeo rally

DTM

EUROSPORT
 Mercoledì 30 giugno ore 19.00 e giovedì 1 luglio ore 15.00 speciale gara del Norisring

GP FRANCIA □ TUTTO SU RAI 2 E 3

Giro di boa

Con il Gp di Francia, il mondiale di F.1 è giunto al giro di boa. Quello che si corre a Magny-Cours, infatti, è l'ottavo appuntamento iridato della stagione, una stagione che si sta rivelando più che mai interessante. Questa volta tocca alla Rai irradiare le immagini provenienti dal tracciato francese. Sulla rete 3 venerdì e sabato alle 13.00 potremo seguire la diretta delle prove, mentre domenica sulla rete 2 alle 9.30 potremo assistere al warm-up e dalle 13.30 la diretta per la gara. Anche Eurosport seguirà tutto l'avvenimento in diretta.



Domenica 4 luglio ore 14.00 diretta



TRASMISSIONI VIA SATELLITE

EUROSPORT
MARTEDÌ 29 GIUGNO 16.00 IndyCar da Portland sintesi di 1 ora
MERCOLEDÌ 30 GIUGNO 18.00 24 Ore di Ypres europeo rally speciale di mezz'ora
 18.30 Gara camion a Misano (speciale)
 19.00 Gara Dtm al Norisring (speciale)
GIOVEDÌ 1 LUGLIO

15.00 Gara Dtm al Norisring (replica)
VENERDÌ 2 LUGLIO 13.00 Diretta prove Gp Francia F.1
 22.30 International Motorsport
 23.30 Replica prove Gp Francia F.1
SABATO 3 LUGLIO 09.00 International Motorsport
 13.00 Diretta prove Gp Francia F.1

20.00 Replica prove Gp Francia F.1
DOMENICA 4 LUGLIO 09.30 Diretta warm-up Gp Francia F.1
 14.00 Gp Francia F.1 (diretta)
 01.00 Gp Francia F.1 sintesi di mezz'ora
LUNEDÌ 5 LUGLIO 13.00 International Motorsport
 17.00 Gp Francia F.1 sintesi di 1 ora

RUBRICHE TV LOCALI

LUNEDÌ

Lombardia
TELEVERBANO 21.45 Tutorally video
Emilia Romagna

RETE 55 22.45 Tutorally video
TELE RADIO CITTÀ 20.30 Cuore Rosso (solo dopo ogni Gp)

MARTEDÌ

Puglia
CANALE 10 10.40 Top Autonews

Lombardia
TELESTUDIOTRE 22.00 Tutorally video

MERCOLEDÌ

Marche
TVRS 23.00 Ruote e motori

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 18.00 Tutorally video

VENERDÌ

Piemonte

VIDEOGRUPPO 20.00 Hot Rod

Toscana

TELEREGIONE 22.00 Gente Motori

SABATO

Piemonte

VIDEOGRUPPO 24.00 Hot Rod

Lombardia

ANTENNA 3 19.50 Monza motori
Liguria

CANALE 7 20.30 Starting (replica domenica 19.00)

EUROMIXER 20.30 Starting (replica domenica 19.00)

TELENORD 20.30 Starting (replica domenica 19.00)

Emilia Romagna

REGGIO TRE TV 23.00 Starting (replica domenica 14.00)

TELEUNIVERSO

13.30 Starter

Toscana

CANALE 27 23.00 Starting (replica domenica 14.00)

TELEIDEA 19.50 Starting (replica domenica 13.00)

Marche

TVRS 15.20 Ruote e motori,

Lazio

RGM 15.00 Starting (replica domenica 19.00)

GOLD TV 13.50 Starting (replica lunedì 23.30)

Puglia

CANALE 10 10.40 Top Autonews

DOMENICA

Lombardia

BERGAMO TV 18.00 Motorshow

Lazio

RETE ORO 09.30 Semaforo verde

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

Una delle più curiose contraddizioni del tormentato universo automobilistico riguarda la palese contraddizione in termini insita nella sigla Civt. Lasciamo pure da parte le prime due iniziali, che non danno fastidio a nessuno: ma dai tempi dei tempi ci hanno insegnato che esistono due tipi di andature: quella «veloce» e quella «turistica». La prima contraddistingue, è noto, i fanatici che con la bava alla bocca si lanciano sulle corsie autostradali a velocità prossime al decollo. Questi tangheri ignorano l'uso del pedale centrale e anzi ho il sospetto che le solite Alfa 164 targate MI (ma quanti fessi ci sono a Milano e provincia?) che ti piombano alle spalle ululando abbiano sostituito pinze e dischi con l'interruttore dei fari abbaglianti. La seconda andatura corrisponde a una filosofia di vita che salva le coronarie e provoca code chilometriche, visto che i suoi adepti scelgono di solito il compromesso anche per quanto riguarda la linea di mezzeria. Accidenti, non mi va mai bene niente.

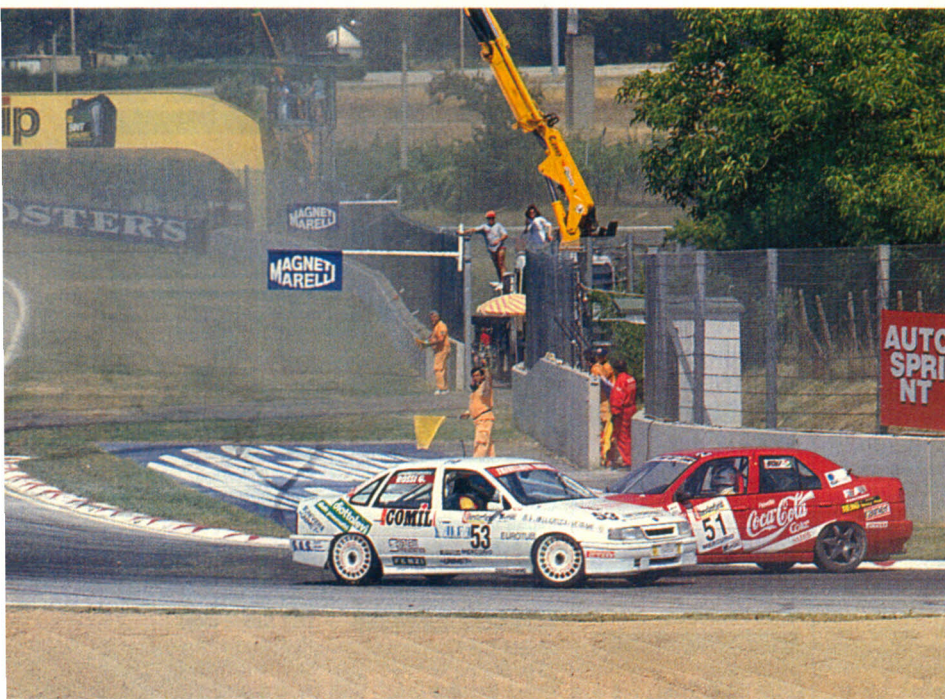
Dicevo, compendiando i due termini si ottiene questo buffo campionato dove il pubblico, quando c'è (mai), può assistere allo spettacolo di automobili che di diverso, rispetto a quelle che ti saettano via da entrambi i lati ai semafori, hanno apparentemente solo il fatto di essere dipinte

di giallo, o in altre tonalità cromatiche improponibili in sede di viabilità ordinaria. Questa, almeno, è l'impressione del profano; e questa probabilmente è anche l'anima ispiratrice della competizione, almeno in teoria. In pratica, siccome siamo tutti un po' più furbi del nostro prossimo, e visto che il regolamento somiglia tanto al 740, la maniera di limare qualcosa la si trova sempre. Che soddisfazione.

Il problema sorge allorché l'abituale colonna sonora di questo genere di competizioni, vale a dire lo stridio e il tonfo delle lamiere acciaccate, inizia a dare fastidio a qualcuno. Che puntualmente, e giustamente, si lamenta: è ora di fare qualcosa, altrimenti qui diventa un autoscontro; con buona pace dei contenuti tecnici e agonistici della specialità.

Va bene, è ora di fare qualcosa. Ma cosa? Ora, diciamolo sinceramente: fermo restando che il correre in macchina non è terapia prescritta ad alcun tipo di male (leggi: non te lo ordina il dottore), rimane il fatto che rovinarsi la macchina — e la salute — non piace a nessuno. Però la F.1 è una palla terrificante se nessuno sorpassa, ma almeno le macchine sono belle e vanno forte. Il fascino di una Tipo 16V o di una Peugeot 205 o di una Rover eccetera eccetera, è un fascino molto più discreto. Oserei dire latente. Per cui, volendo essere onesti fino in fondo, sarebbe il caso di guardarsi in faccia e di dirsi: se togliamo le sportellate, i tamponamenti e gli scartolamenti vari, cosa resta? Ve lo dico io: resta una processione di macchine che vanno piano. Resta, in altre parole, un Gp (di quelli di oggi) corso con l'automobile del signor Rossi; con la differenza che la F.1 almeno è il doppio più veloce. E si guarda anche più volentieri. Lo so, lo so: così si uccide il vero spirito dell'automobilismo, che è quello del pilota dilettante che va a correre la domenica invece di accoppiarsi per la strada. Va tutto bene, ma non aspettiamoci (anzi, non aspettatevi) che la gente si appassioni a questo genere di cose. Se necessario, rompete le scatole alla Csa e fatevi omologare paraurti più robusti e gabbie tipo Nascar. Dopodiché andate per la vostra strada, o turisti fai-da-te, e se le sportellate non vi vanno a genio toglietevi il casco e la tuta, mettete su una bella salopette e con la vostra macchinina andatevene a pescare. Nessuno se ne accorgerà.

PHOTO4



EGO, TI ASSOLVO.

Concetto di design che cambia gli spazi e si impone sul tempo. Sfida tecnologica che nasce dalle piste e si afferma in tutte le strade del mondo. Piacere di guida che non dimentica i doveri verso l'ambiente. Dichiarazione di indipendenza di tre nuove Civic, da novanta a centosessanta cavalli, a partire da lire 25.830.000 su strada. Fascino sottile di viaggiare controcorrente.



HONDA
CARATTERE INDIPENDENTE

