

AUTO SPRI NT

SETTIMANALE 19
Anno XXXV - 9-15 maggio 1995
Sped. in abb. postale - Pubbl. inf. 50%
L. 4.000



Ilektivité Territoriale

TOUR DE CORSE

AURIOL RINGRAZIA LA JELLA DI THIRY

TOP SECRET

La Ferrari usa già il Bmi?

IN F.1 E' IN ATTO
UNA RIVOLUZIONE
TECNOLOGICA
JOHN BARNARD
NE CONOSCE
TUTTI
I SEGRETI



ED È SUBITO... SERRA



sommario

19

SETTIMANALE
Anno XXXV
9-15 maggio 1995
L. 4.000

VELOCITÀ

- FORMULA UNO
- 12 Ferrari e dintorni**
- FORMULA 3000
- 34 Gara a Silverstone**
- IL PERSONAGGIO
- 44 Emerson Fittipaldi**
- FORMULA 3
- 76 Gara a Pergusa**
- DTM
- 80 Rivincita all'Avus**
- SUPERTURISMO
- 84 Si riprende a Binetto**



EMERSON FITTIPALDI (Photo4)

RALLY

- MONDIALE
- 96 Tour de Corse**

PRODOTTO

- 56 Rover 416 Si**
- 58 Ferrari F355 Spider**

OPINIONI

- 4 Io, canaglia**
di Giorgio Faletti
- 11 Domenica notte**
di Carlo Cavicchi

RUBRICHE

- 8 lettere**
- 32 prossimo gp**
- 42 news velocità**
- 42 notiziario csai**
- 75 domenica sprint**
- 92 news estero**
- 104 news rally**
- 106 news karting**
- 110 portobello**
- 111 crucisprint**
- 114 dove si corre**

**AUTO
SPRI
NT**

REDAZIONE: 40068 San Lazzaro di Savena (BO)
Via del Lavoro 7 - telefono 051/62.27.111
casella postale AD 1734 - 40100 Bologna
telex: 051/625.83.10

DIRETTORE RESPONSABILE **CARLO CAVICCHI**
VICEDIRETTORE **FRANCO NUGNES**

CAPISERVIZIO
Diego Forti (F.1) - **Angelo Orsi** (Immagine)
Sergio Remondino (Rally)

INVIATI SPECIALI
Alberto Antonini - **Leonardo Iannacci**
Cesare Maria Mannucci - **Carlo Massagrande**
Maurizio Ravaglia

REDATTORI
Mario Donnini - **Pietro Gasparri** - **Marisa Imbrogno**
Marco Ragazzoni - **Arturo Rizzoli**

SERVIZI SPECIALI
Roberto Boccafolgi - **Paolo Bombara**
Gianni Cogni - **Giorgio Piola** - **Fabio Ravaioli**
Alessandro Stefanini - **Enrico Zanarini**

GRAFICA E IMPAGINAZIONE
Giordano Capelli (responsabile)
Adriana Bolla - **Alberto Rondelli**

SEGRETERIA
Samantha Floreancig - **F. Gigi Rueckert** (esteri)
Mirco Lazzeri (archivio)

DISEGNI
Stefano Adami - **Antonio Sassi** - **Giorgio Serra**
Massimo Vallese

COLLABORATORI: René Alezra, Innocenzo Bonelli, Lino Ceccarelli, Alessandro Collina, Adriano Cimarosti, Cesare De Agostini, Mike Doodson, David Hodges, Martin Holmes, Walter Leverone, Pietro Libro, Massimo Mantregola, Wolfgang Monsehr, Maurizio Masini, Fernando Morandi, Giovanni Paterlini, H. Jürgen Tücherer, Thomas Voigt, Grahame Ward.

DISTRIBUZIONE
Italia, Concessionario esclusivo PARRINI & C. - Piazza Colonna 361
00187 Roma - tel. 06/69940731 - Telefax 06/69940697 - Telex Dipari 626169.
All'estero, A.I.E. - Agenzia Italiana di Esportazione S.p.A.
Via Manzoni, 12 - 20089 Rozzano (Mi) - teleFax: 02/57512606

FOTOLITO: Zincografica Felsinea Srl - via S. P. Tommaso 18/G - 40139 Bologna
tel. 051/492250 - fax 051/541182.

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



AUTOSPRINT IL SETTIMANALE DA CORSA
FONDATO NEL 1961
ASSOCIATO ALLA FIEG
FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI



Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 990



CONTI EDITORE
40068 S. Lazzaro di Savena - (Bo) - tel. 051/6227111 - fax 051/6227309

Uffici di Milano: Direttore Dr. **Dino Bichisao** - Via Aleardo Aleardi 12
20154 Milano - tel. 02/33100528 - fax 02/33603610

Emilia-Romagna, Marche, Umbria, Toscana: **Biellezeta S.r.l.**
Via Frassinago 12/a - 40123 Bologna - tel. 051/332322 - fax 051/333574

Padova: **Union Group s.n.c.**
Galleria Brancaleone 2/1 - 35137 Padova - tel. 049/655044 fax 049/650204

Roma: **C.D. Media s.a.s.**
Via G. Calderini 68 sc. G int. 5 - 00196 Roma - tel. 06/36001694/95

io, canaglia



Import Export

■ **GIORGIO FALETTI**

Pronto, Sandro, sei tu?». «Sì, chi parla?». «Ma come, chi parla? Sono Anselmo!». «Ciao, scusa, ero sovrappensiero... allora, come vanno gli affari?». «E come vuoi che vadano? Una fetenzia! Ho passato un periodo che non ti dico, con l'economia a terra com'è. Ho persino dovuto cambiare direzione di attività. Prima, col settore bancario ci si arrabattava, anche se era un lavoro duro. Dai, quando lavori in proprio, non hai orari, sei occupato in prima persona, i fastidi non smettono mai...». «La stessa cosa per me... il ramo immobiliare è in ginocchio. Una impresa di pulizie come la mia, che operava al meglio, scrupolosa, coscienziosa... abbiamo lucidato degli appartamenti che brillavano anche i soffitti! Adesso arrivi e sono già lucidi per conto loro. Pensa che i miei collaboratori li ho dovuti lasciare a casa!». «Dillo a me! C'è uno dei miei che fa il Pony-Espress, per sopravvivere... Io per tirare avanti la carretta sono entrato nel settore auto». «Ma non mi dire, anche tu!». «Vuoi dire che...». «Certo! Anzi, se ti interessa, ho trattato in questi giorni un pezzo eccezionale, una Ferrari 512, pensa, era di Gerhard Berger...». «Ma allora sei stato tu! Me lo dovevo immaginare, la classe non è acqua. Il tocco d'artista, quando c'è... Pensa che io ti ho telefonato per vedere se ti interessava una Ferrari 355, ex Alesi...». «Madonna, come classe anche tu non scherzi, complimenti. Il problema è che adesso le Ferrari non se le può più permettere nessuno. Quando le proponi ti senti chiedere se invece non hai una Panda...». «Va beh, non disperiamo... Ho un mio amico che tratta l'estero. Con la lira così in basso, magari gli Arabi...». «Meno male che almeno l'esportazione tira!». «Mah, guarda, ti dico una cosa. Un periodo così sfigato non ce l'avevo da quando mi venne l'allergia alla lana e per entrare in banca mascherato, mia suocera mi fece un passamontagna di cotone, all'uncinetto...».



MARCO SPIGA (Foto BIANCHI)



CLIC 

Cambio gomme

FERMO POSTA

MILLY SCIUTTO - Via Galliera, 67-15076 Ovada (Al) — Questa nostra giovane lettrice desidera corrispondere con fan (ragazzi o ragazze) di Michael Schumacher. Chiunque fosse interessato/a può contattarla all'indirizzo sopra indicato.

ARMANDO LAMBERTI - Fossano (Cn) — In effetti la sua considerazione è giusta. Tuttavia i lievi svantaggi aerodinamici del camera-car sono equamente... condivisi, a turno, da tutti i piloti del Circus. Non solo: per la F.1 l'adozione della telecamera di «bordo» rappresenta uno strumento talmente spettacolare, da poter essere considerato ormai irrinunciabile.

ROBERTO BACCEGA - Montreal (Canada) — Il suo sfogo è più che comprensibile, dopo la recente sentenza del Tribunale d'Appello della Fia. As ha già ampiamente espresso la sua opinione, che coincide esattamente con le idee da lei stesso espresse.

GABRIELE FRONTONI - Montapone (Ap) — Grazie per la sua bella lettera, che testimonia la sua passione per l'automobilismo e, soprattutto, tutto il suo attaccamento per il campione brasiliano.

FABIO TITI - Albisola Sup — La sua considerazione riguardante il comportamento di Schummy nel giro di ricognizione del Gp del Brasile dello scorso anno è esatta. In quell'occasione il pilota tedesco fu tuttavia... risparmiato dai commissari, che non presero alcun provvedimento.

OTTAVIANO STRAMAGLIA - Cassano (Ba) — Complimenti a lei e alla... festeggiata Barbara da parte di As!

STEFANO VIAZZO - Stroppiana (Vc) — In effetti la sua analisi contiene delle considerazioni amare quanto condivisibili. Per i «nostri», salvo qualche rarissima eccezione, non è certo un gran bel momento...

IVO NANNETTI - Via Ss Annunziata, 5/56033 Capannoli (Pi) — Questo nostro lettore mette a disposizione la sua raccolta di registrazioni in Vhs dei Gp di F.1 del '92, '93 e '94, oltre ai Gp di Spagna '90, Portogallo '89, più gli speciali dedicati al dopo Imola '94 e ai 10 anni della morte di Gilles Villeneuve (andato in onda su Italia 1). Gli interessati possono rivolgersi anche al numero telefonico 0587/608461.

DAVIDE POZZONI - Piazza G. Carducci, 7/22053 Lecco — Chiunque fosse interessato a fondare un fan club dedicato a Dave Coulthard può contattare l'indirizzo sopra riportato.

ANTONIO DE BENEDICTIS - Siracusa — Vada pure a ritirare il premio in palio per la sua scommessa. Sono due le donne ad aver preso il via in una gara iridata: Maria Teresa De Filippis e Lella Lombardi. Quest'ultima ottenne anche 0,5 punti in occasione del Gp di Spagna nel 1975.

COVER STORY



1965

La F.1 fa tappa a Montecarlo e Graham Hill per la seconda volta consecutiva succede a se stesso. L'«uomo dai baffi più veloci del mondo» (Mansell nel frattempo è ancora implume) stravince con la Brm, precedendo la Ferrari di Bandini e il giovane «rookie» Jackie Stewart.



1975

Nel Mondiale Sport l'Alfa è grande e Merzario è il suo profeta. L'irriducibile comasco trionfa alla 1000 chilometri di Monza al volante della 33 Tt12 in coppia col suo coetaneo Jacques Laffite. Il Campionato è ancora all'inizio, ma la Casa del Quadrifoglio coltiva giustificate ambizioni.



1985

Per tutti i veterani del Mondiale di F.1 è arrivato l'uomo... nero! Dopo la sonante vittoria nel bagnatissimo Gp del Portogallo, Ayrton Senna si propone tra i protagonisti del Mondiale, caratterizzato dalla sfida tra la Ferrari di Michele Alboreto e la McLaren di Alain Prost.

Il papà di Roland ricorda

Riflessioni su Imola... Ho pensato mille volte al perché, al come e dove. Un anno dopo credevo di poter sopportare il fatto di trovarmi sul luogo dove mio figlio Roland Ratzenberger ebbe il suo incidente. Quando assieme a Hermann, il miglior amico di Roland, abbiamo acceso le candele nella curva Villeneuve si sono spenti, in compenso, i dubbi brucianti se fosse giusto o meno venire a Imola. È stata un'esperienza davvero unica! Gli amici, i tifosi, l'aria febbrile che si respira nei negozi, speranze, delusioni, gioia, cameratismo, dolore, l'ambiente del paddock club austriaco, l'esuberanza per la vittoria e il silenzio nei box dopo un ritiro. Per un fine settimana mi sono immerso nel mondo di Roland. Ora riesco a comprendere alcune cose. Per questo è stato giusto venire a Imola.

Rudolf Ratzenberger



Campioni in carica nel SuperT

Sono un fedele lettore di As particolarmente appassionato delle competizioni della categoria turismo riservate alla Classe II. Gradirei conoscere, se possibile, l'elenco completo dei campioni in carica nei singoli trofei nazionali. Oltre al nominativo del vincitore di ciascun campionato vorrei anche il nome della vettura.

Matteo Raimondi
Treviso

Sono in tutto 12 i campionati nazionali ai quali hanno partecipato le vetture della Classe II, che sino alla scorsa stagione facevano parte della cosiddetta categoria D2. Eccole, di seguito, i nomi dei rispettivi vincitori e anche i modelli delle vetture che si sono aggiudicati i campionati. Australia: Tony Longhurst (Bmw 318 Is); Belgio: Thierry Tassin (Bmw 318 Is); Francia: Laurent Aiello (Peugeot 405 Mi 16); Germania: Johnny Cecotto (Bmw 318Is); Gran Bretagna: Gabriele Tarquini (Alfa Romeo 155 Ts); Italia: Emanuele Pirro (Audi 80 Quattro Sport Competition); Giappone: Masanori Sekiya

(Toyota Corona E); Portogallo: Pedro Leite Faria (Toyota Carina E); Scandinavia: Slim Borgudd (Mazda Xedos 6); Sud Africa: Shaun Van Der Linde (Bmw 318Is); Spagna: Adrian Campos (Alfa Romeo 155 Ts); Svizzera: Bernard Thurner (Peugeot 405 Mi 16). A questo prospetto vanno ovviamente aggiunte le vittorie riportate da Paul Radisich (Ford Mondeo Ghia) nella Coppa Fia di Donington e da Joachim Winkelhock (Bmw 318 Is) nel campionato Asia-Pacifico.

Ford e Holden al top in Australia

Seguo con interesse le gare della categoria Superturismo e del Dtm, che stanno ottenendo sempre più successo tra gli appassionati delle corse automobilistiche. Recentemente ho visto un filmato sul Campionato australiano per vetture turismo, che viene corso con auto che apparentemente non hanno nulla in comune con quelle che gareggiano in Europa. Di che tipo di categoria si tratta? A quella delle nostre classi (I o II) può essere assimilata?

Quali vetture sono ammesse? Infine, quanti ex piloti di F.1 prendono parte alla serie australe?

Luca Stefani, Roma

La serie australe cui lei si riferisce, denominata ufficialmente «Shell Australian Touring Car Championship», è caratterizzata da uno speciale regolamento tecnico (ricostituibile in linea di massima a quello del Gruppo A) che ha la particolarità di ammettere al via soltanto delle auto di costruzione locale. Per quanto riguarda i motori, la cilindrata massima ammessa è di 5000 cc e i propulsori non possono avere più di 8 cilindri. In pratica al campionato prendono parte solo ed esclusivamente due tipi di vettura: la Ford Falcon e la Holden Commodore. Quest'ultima è presente con tre modelli. Oltre alla più recente «S», la Holden schiera infatti anche le più datate «L» e «P», che vengono usate dai piloti privati. Infine sono due gli ex della F.1 che prendono parte con continuità al campionato: il 49enne Alan Jones, campione del mondo di F.1 nel 1980 e il 45enne Larry Perkins, che nella sua carriera ha gareggiato per Amon, Ensign, Brabham, Surtees e Brm. Per la cronaca, va comunque sottolineato che in Australia esiste anche una serie per vetture Superturismo, che non ha nulla in comune con il campionato cui lei si riferisce.

Il... sogno americano di Cheever

Sono un tifoso del pilota italo-americano Eddie Cheever, che oramai da anni ha lasciato la F.1 per approdare nella serie di F.1 Indy. Vorrei sapere da quanti anni Eddie gareggia negli Stati Uniti, quante gare ha disputato nella categoria e quale è stato il suo migliore risultato in gara.

Luigi Ciccozzi, Mantova

Il debutto dell'«americano di Roma» nella categoria statunitense è avvenuto quando la sua carriera in F.1 non era ancora terminata. La sua prima gara in F.1 Indy risale infatti alla stagione 1986, quando ha preso parte alla gara conclusiva a Miami al volante di una monoposto del team Arciero. Cheever ha iniziato a partecipare con continuità



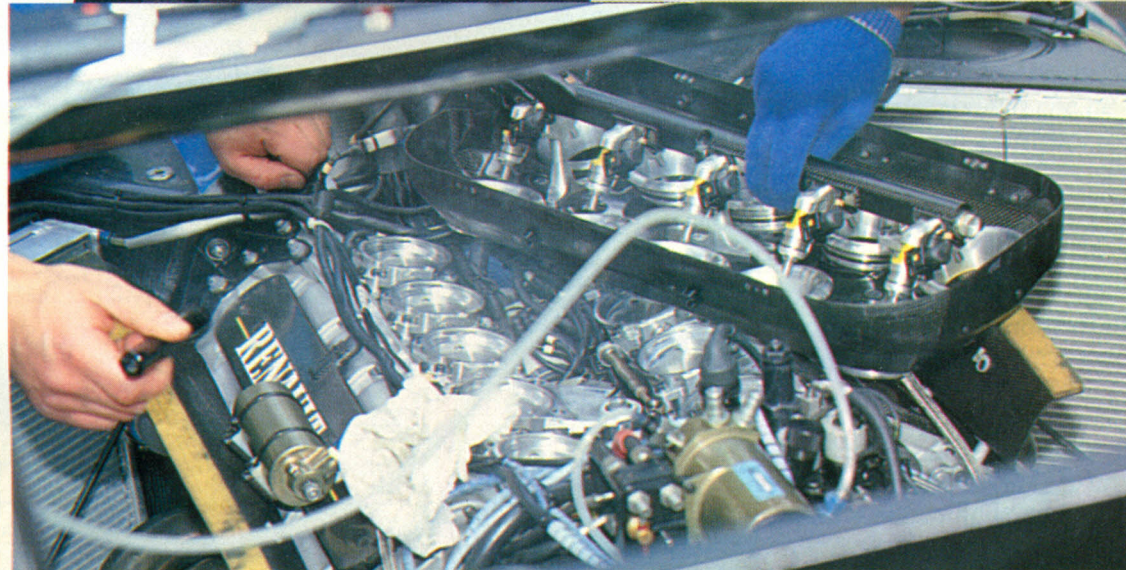
ORSI

alle gare della serie a partire dal 1990, quando è iniziato il suo rapporto con il team di Chip Ganassi. La sua migliore annata è stata senza dubbio il '92, quando è riuscito a partire in prima fila alla 500 Miglia di Indianapolis col secondo tempo. In quella stagione Eddie ha anche marcato il suo miglior risultato in gara a Phoenix, giungendo secondo all'arrivo. Nella stagione seguente il suo rapporto col team Ganassi si è interrotto ed è iniziato un periodo di «spostamenti» in diversi team della categoria: dapprima Turley, poi Simon e quindi King. Lo scorso anno Cheever ha sostituito, in seno al team di Aj Foyt, Bryan Herta, protagonista di un grave incidente a Toronto che lo ha costretto ad un lungo periodo di convalescenza. Pochi mesi prima Cheever aveva preso

parte alla 500 Miglia di Indianapolis con una Lola schierata da Menard giungendo ottavo, suo miglior piazzamento nel '94. Quest'anno, sempre con Foyt, Cheever si è reso protagonista di un buon inizio stagione, sfiorando la vittoria nella recente gara di Phoenix. In totale, il 37enne pilota ha disputato 72 gare nella categoria americana.



PHOTO4



ORSI

RISPONDE L'ESPERTO

Scrivo per avere una spiegazione sulla differenza tra le «ghigliottine» e le «farfalle» nel sistema di alimentazione. Vorrei sapere quale di queste soluzioni viene adottata in F.1.

Ettore Filippi, Milano

Storicamente la farfalla nacque sin dai primordi come organo di controllo della quantità di miscela aria-benzina e quindi della potenza dei motori a combustione interna. Tale elemento è arrivato (e sarà presente ancora per molto tempo) sugli attuali motori vista la sua notevole efficacia in termini di affidabilità e dal punto di vista della precisione in fase di regolazione: basti pensare alla molteplicità di carburatori automobilistici forniti di tale dispositivo. Nelle competizioni di Formula 1 i motoristi, per semplicità, dopo l'avvento dell'iniezione (prima i motori avevano l'alimentazione controllata da carburatori a farfalla e le regolazioni tra i carburatori di diversi cilindri erano molto laboriose e mai precise) scelsero la strada della regolazione delle potenze tramite le ghigliottine. Tutto ciò vista la complessità di fasare opportunamente 1, 10, o 8 farfalle

senza avere torsione degli alberi di comando o inceppamenti delle farfalle stesse contro il corpo in seguito ad una fase di rilascio. La ghigliottina, come elemento, altro non è che una «slitta forata», che scorrendo in un'apposita guida, regola l'apertura dei condotti di aspirazione. In seguito i motoristi, con una serie di prove sperimentali, hanno verificato che, a fronte di una maggiore complessità delle farfalle, vi erano però degli innegabili vantaggi che hanno quindi permesso a questa soluzione di tornare in auge. Il primo motivo è dato dall'ingombro longitudinale di tale sistema. Infatti, con la tendenza attuale a realizzare motori sempre più corti, la ghigliottina mal si comporta sotto questo profilo, visto che ha bisogno di una corsa longitudinale pari al condotto di aspirazione, che, per motivi prestazionali, è fortemente ovale in corrispondenza delle flangiate. Secondo e più importante motivo è che, con una regolazione della potenza mediante farfalle, si ottiene una più intima miscelazione della benzina con l'aria. Ciò porta a notevoli aumenti prestazionali in condizioni di apertura parzializzata. Inoltre l'esperienza di chi scrive porta a ritenere che l'ingombro della farfalla e del suo albero nel condotto (a differenza della ghigliottina, che nel momento di massima apertura lascia il condotto completamente libero), anche in condizioni di massima apertura non portano scompensi circa le prestazioni, anzi, seppur lievemente le migliorano.

L'ingegnere Giovanni Pietrobello spiega la differenza tra ghigliottine e farfalle in F.1

È morto Amodei

Il 5 maggio è venuto improvvisamente a mancare il dottor Francesco Amodei, padre del dottor Roberto Amodei, presidente del Gruppo editoriale a cui fa capo anche Autosprint. Nato nel 1925, Francesco Amodei è stato un grande personaggio dell'editoria

nazionale e la sua scomparsa è una grave perdita per tutti noi. Lo vogliamo ricordare con le commosse parole di Domenico Morace, direttore del confratello Guerin Sportivo, che ha avuto la fortuna di conoscerlo bene e apprezzarlo.

È morto Francesco Amodei ed è imbarazzante ricordarlo anche per chi, come me, ha lavorato con lui per circa un trentennio. C'è il rischio di apparire esagerati o adulatori e Dio sa quanto lui odiasse le iperboli e gli adulatori. È stato un grande Editore, ma anche un grande uomo. Ha creato il «miracolo Corriere dello Sport», facendolo diventare il quarto quotidiano italiano. Quando lo prese, era un giornale in crisi. Quando lo lasciò nelle mani del figlio, suo degno continuatore, il «Corriere» era già un giornale d'avanguardia per tecnologie, grafica, contenuti e vendite. Aveva il taglio solido dell'uomo che non ama gli orpelli, ma che va al sodo. Era un lavoratore instancabile, attento ad ogni particolare: la diffusione, le spese, i contenuti. Nulla gli sfuggiva: alle dieci del mattino, sul suo tavolo c'erano già gli andamenti del giornale del giorno precedente. Era severo, anche duro, ma sapeva essere persino tenero con chi, come lui, amava il mestiere e sgobbava sodo. Per giornalisti e maestranze non era soltanto il padrone, ma anche un



amico: chi aveva bisogno poteva rivolgersi a lui, senza il rischio di restare deluso. Era un imprenditore di intuizioni geniali. Fiutava il vento e difficilmente sbagliava la rotta. Il suo primo «Corriere», quello diretto da Ghirelli, fu l'espressione più moderna di una nuova cultura sportiva. L'ultimo, con Tosatti, era riuscito a sposare la tecnica con il racconto. Fu lui, con un colpo d'ingegno, a realizzare la fusione tra Corriere dello Sport e Stadio. Fu lui a dotare il «Corriere» dei primi impianti di teletrasmissione. Era un Editore puro ed il suo giornale era una bottega artigianale che plasmava talenti e scopriva giovani.

Ho cominciato con lui e gli devo gran parte della mia carriera. Era burbero ed affettuoso allo stesso tempo: capiva se chi gli stava di fronte era un imbonitore o uno di razza. Non amava apparire. Il suo motto era «operare in silenzio». Rifuggiva dalle luci della ribalta, il suo posto era sulla tolda del giornale: e da lì muoveva uomini e situazioni, col piglio del grande capitano.

Non ho mai scordato il nostro primo incontro. Ero un giovane che veniva dalla provincia per il primo contratto. Forse ero timido ed impacciato anche se cercavo di apparire sfrontato. Ricordo quando mi affidò, anni dopo, la prima Direzione, quella di «Stadio», ed i consigli dei quali fu sempre prodigo quando, chiamato dal figlio che ne aveva raccolto l'eredità, arrivai a dirigere il «Corriere». Fu sempre rispettoso dell'autonomia della Direzione e della Redazione, un insegnamento ancora vivo in piazza Indipendenza. Mai un condizionamento, un patteggiamento o un intervento fuori posto, a dimostrazione di una classe ormai rara nel mondo dell'editoria di ieri e di oggi.

In trenta anni di vita e di lavoro in comune, con padre e figlio, diventi uno di famiglia. Il dolore per la sua morte non è quello per un compagno di lavoro. Confesso che gli ho voluto bene: lo meritava.

Domenico Morace

FERRI

**TOP
SECRET**

Si chiama Bismaleimide Thermoset la resina che consente l'uso di fibre composite nel retrotreno di una F.1. Barnard lo sa bene, perché è stato il primo a realizzare un distanziale in carbonio...

■ **FRANCO NUGNES**

BMI

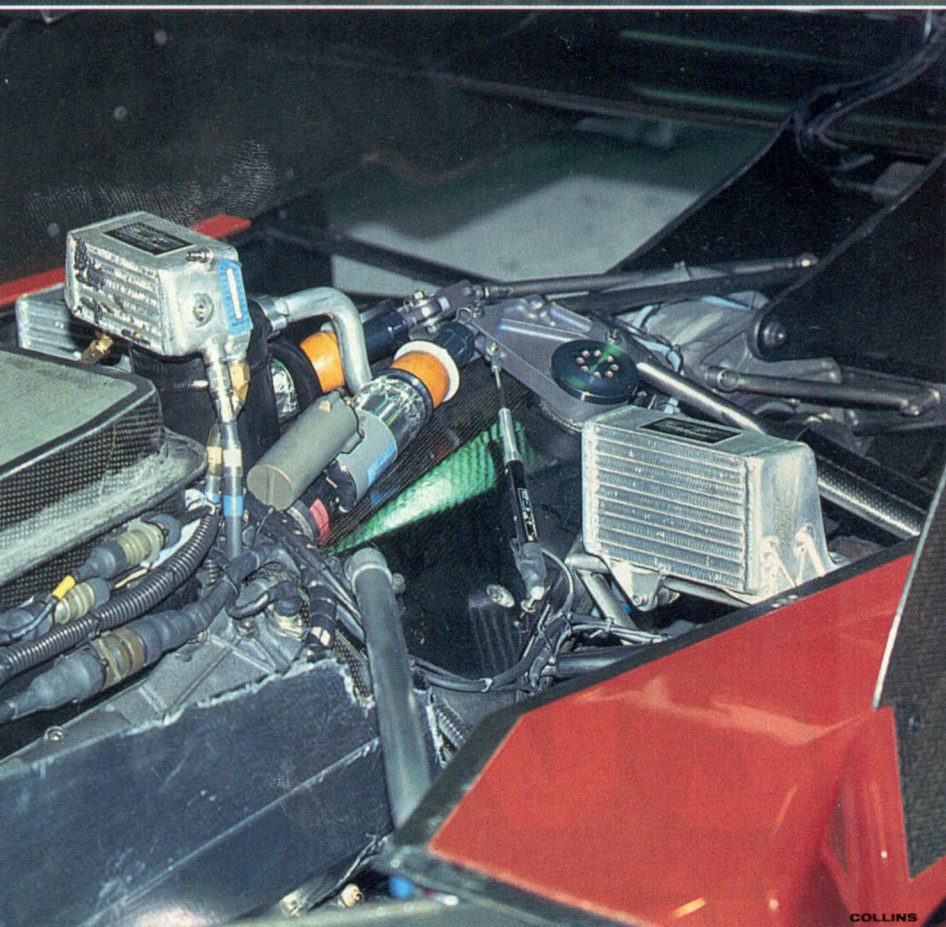
Ferrari

Il giudizio dei tecnici del Circus sulla Ferrari è unanime: la 412 T2 dispone del miglior telaio che c'è in circolazione. Rispetto allo scorso anno è proprio un'altra monoposto, anche se da vedersi questa scocca non è poi molto dissimile dalla progenitrice che tanto ha deluso nel '94. Certo il Mago inglese ha lavorato su una migliore disposizione dei pesi sfruttando il serbatoio libero, ma non tutte le migliorie sono da addebitare solo alla più razionale distribuzione delle masse. Barnard, che è un fanatico dell'efficienza meccanica delle sue F.1, ha concentrato il suo lavoro sviluppando anche altri temi. Sulla 412 T1 si era avventurato nella costruzione di un cambio in acciaio stampato alla ricerca di una maggiore rigidità del retrotreno. L'esperimento, molto

la nuova frontiera

◀ valido sul piano teorico, non si era rivelato altrettanto nella pratica, tanto che la trasmissione fu poi trasformata in titanio. Ma una nuova via era stata aperta: quest'anno, infatti, il progettista inglese ha proposto un distanziale fra motore e cambio in fibra di carbonio. Si tratta di una struttura che, oltre ad assolvere la funzione di serbatoio dell'olio (e qui è soggetta ad alte temperature), sopporta anche carichi elevatissimi essendovi influorate le sospensioni posteriori. Con la tecnologia disponibile fino a oggi questa realizzazio-

ne non era possibile. La resina tradizionale che si usa per incollare le pelli di carbonio non resiste alle temperature che vengono prodotte da motore e cambio. Dall'Inghilterra adesso ci giunge voce dell'esistenza del Bmi, una resina epossidica sperimentata dall'industria aerospaziale, che permette di andare a scoprire una nuova frontiera della F.1. Barnard, che è stato il primo tecnico in F.1 a introdurre un telaio in compositi, si è già incamminato su questo nuovo e affascinante cammino. Risultando di nuovo all'avanguardia... ■



A lato, il retrotreno della Ferrari 412 T2: si nota il distanziale motore-cambio realizzato in fibra di carbonio. Si tratta di una novità in F.1 grazie all'adozione di nuove resine epossidiche come il Bmi che permette l'uso dei compositi anche nelle parti meccaniche di una monoposto. Si apre una nuova era...

**TOP
SECRET**

ECCO LE CARATTERISTICHE DEL NUOVO MATERIALE

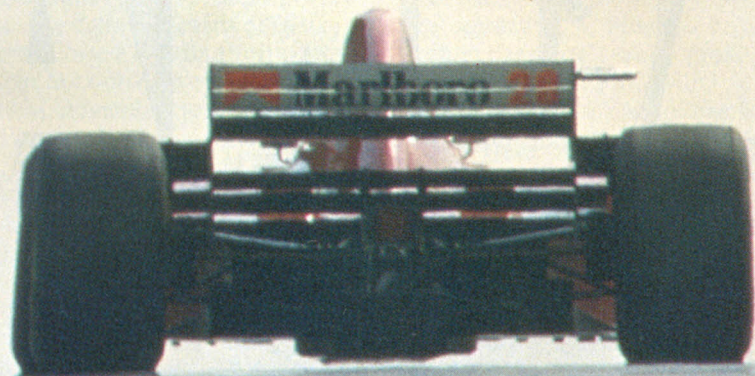
La resina Bmi può resistere fino a 204 gradi!

I progettisti di Formula 1 concentrano il loro lavoro alla ricerca della migliore forma aerodinamica e della massima rigidità strutturale. Mentre l'uso delle fibre di carbonio si è rapidamente esteso alle parti telaistiche, le componenti meccaniche sono sempre state realizzate in leghe metalliche con acciaio, alluminio o titanio come elementi principali. Perché? Il motivo è semplice. Nel retrotreno agiscono, concentrate, molte forze: oltre a quelle che si scaricano attraverso le sospensioni, ci sono i carichi aerodinamici di alettoni e deflettori, e le forze di torsione quando la monoposto è impegnata in curva. Questi carichi sono prodotti esternamente alla monoposto da reazioni ambientali, ma vanno considerati anche altri aspetti non meno importanti: le forze interne determinate dalla coppia del motore sviluppano del calore, principalmente attraverso l'attrito e la deformazione dei materiali. La temperatura del retrotreno cresce ancora per i tubi di scarico,

che passano vicino alla struttura principale, e per il flusso di aria calda che arriva dai radiatori. Si può ben capire quanto sia difficile l'ambiente in cui si trova la struttura posteriore di una monoposto, per cui non è facile decidere quale può essere il materiale più idoneo da adottare in sede di progettazione. Prima di decidere bisogna domandarsi a quali caratteristiche deve sottostare un retrotreno di F.1. Riassumiamole: deve essere rigido, avere una buona resistenza alla fatica e all'impatto, la realizzazione deve essere facile e avere un costo ragionevole, il peso deve essere il più contenuto possibile, mentre l'espansione termica deve essere minima. Finora i tecnici hanno puntato sulle leghe di acciaio o di alluminio cercando il miglior compromesso fra le varie caratteristiche necessarie. I materiali compositi sono sempre stati banditi per i problemi connessi alle alte temperature. Bisogna tenere in conto che il retrotreno deve funzionare in una zona di alte sollecitazioni,

dove la temperatura di esercizio non è mai inferiore a 180 gradi nella scatola esterna e poco inferiore in quella interna. La resina utilizzata fino a oggi per i materiali compositi garantisce una resistenza che al più arriva a 130 gradi. Oltre questo limite si arriva alla vetrificazione della resina che lavorerà in condizioni meccaniche inferiori. Oggi l'unica resina capace di sopportare queste caratteristiche è il Bmi, sigla del Bismaleimide prodotto in Inghilterra dalla Cytec Aerospace Ltd. Cerchiamo di scoprire quali sono i punti di forza di questa resina che alcuni tecnici di F.1 stanno studiando con attenzione. La Resina siglata 5 250-4 ha un campo di variazione di temperatura che spazia da -59 a 204 gradi. La resina bismaleide ha una resistenza eccellente, laminati plastici privi di vuoti, una bassa conduttività termica e una polimerizzazione versatile oltre a un'alta resistenza a fluidi e solventi. Questo materiale si presenta come resina rinforzata da fibre di carbonio

in nastro unidirezionale ed è ideale nelle strutture aeronautiche primarie dove ci sono fonti di calore. Stando a questi dati la resina Bmi rappresenta una rivoluzione rispetto al passato: in Formula 1 si possono usare materiali molto più rigidi delle leghe più sofisticate. La Ferrari si è già incamminata su questa strada: John Barnard, infatti, ha presentato la 412 T2 con il distanziale fra motore e cambio tutto in carbonio. Avrà già usato il Bmi? A questa novità non si stanno interessando solo i telaisti ma anche i motoristi. Stando alle previsioni e alle indiscrezioni che arrivano dalla Gran Bretagna il Bmi, nell'arco di tre anni, potrà servire anche nella produzione di basamenti di propulsori e delle coppe dell'olio, disponendo di un modulo più elevato delle leghe in alluminio e un peso inferiore alle leghe in fusione d'acciaio. Bisognerà cambiare il modo di pensare durante la progettazione di una monoposto. Ma alla Ferrari lo hanno già capito...





Operazione SPAGNA

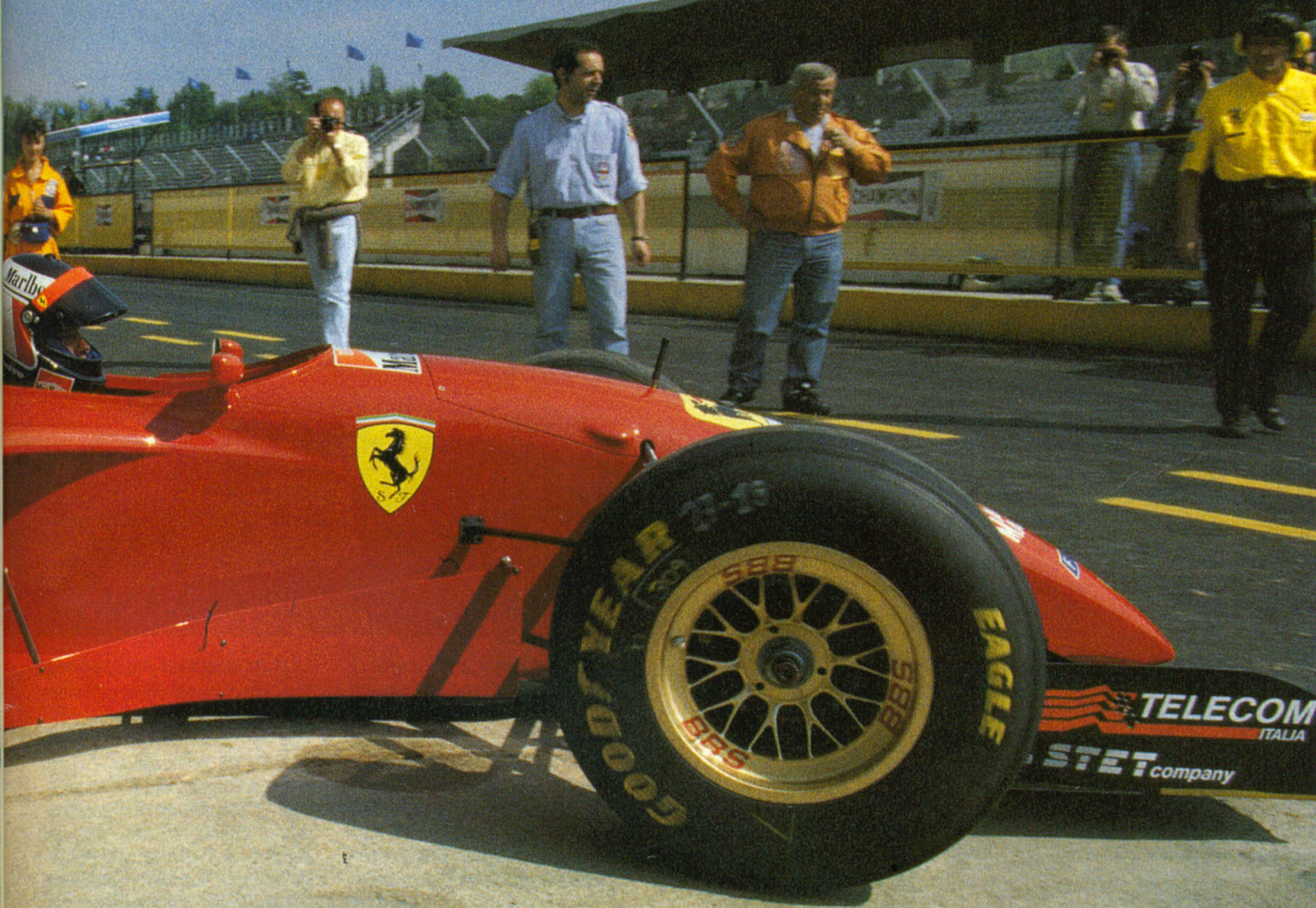


Un ottimo telaio, una grande affidabilità: a Imola, la Ferrari 412 T2 ha fatto altri progressi. È Gerhard Berger a raccontarne i particolari, anticipando la grande sfida alla Williams...

■ ALBERTO ANTONINI

Da martedì a venerdì scorsi, Berger ha percorso oltre 130 giri con la Ferrari sul circuito del Santeramo, ottenendo il miglior tempo delle prove Foca

foto GIOVANNELLI



MOLA — Una galleria di espressioni che va dagli sbadigli mattutini, con due cornamuse da mezzo chilo sotto gli occhi, allo «stanco-soddisfatto» del dopo-prove, quando scende dalla macchina e si asciuga il sudore. Forse è la prima volta, quest'anno, che fa caldo davvero in prova. E a Barcellona, domenica ne farà anche di più: se non altro, per la sfida in programma. Ma, mentre Hill gira per i box con gli occhi sbarrati e le labbra strette come fa sempre quando qualcosa non va come vorrebbe, mentre Schumacher tiene lontani persino i fotografi che vogliono riprenderlo mentre si crogiola al sole, lui, Gerhard, fa il suo lavoro da scolarotto per quattro giorni filati. Anzi, tre e mezzo, perché venerdì mattina (quando la Ferrari recupera la mezza giornata persa martedì per colpa della pioggia) un problema di assetto mette fine anzitem-

po ai quindici giri del secondo run programmato. «Dev'essere una barra anti-rollo, dietro», mormora Gerhard, già in pantaloncini corti, prima di scappare verso Montecarlo. Ma si capisce che, tutto sommato, il bilancio è positivo. Nessuna avaria meccanica grave, a conferma della grande affidabilità della Ferrari di quest'anno; i tempi che vengono facilmente, anche con molta benzina. E soprattutto, la conferma che il telaio regge benissimo le insidie dell'asfalto. Che all'Enzo e Dino Ferrari, a fine settimana, arriva a passare i quaranta gradi e trasuda olio, mandando in crisi gli assetti di Benetton e Williams. «Non ha senso — dice Berger — fare confronti fra queste prove e la gara, ma il miglioramento c'è. Piccolo, ma costante, e proprio sul telaio».

— Eppure, visibilmente, non ci sono state grosse modifiche durante la sessio-

ne. Quante e quali nuove componenti avete usato?

«Mmm... qualcosa nel cambio, qualche elemento nuovo nelle sospensioni e nello sterzo».

— È possibile che venga montata una servoguida, in futuro?

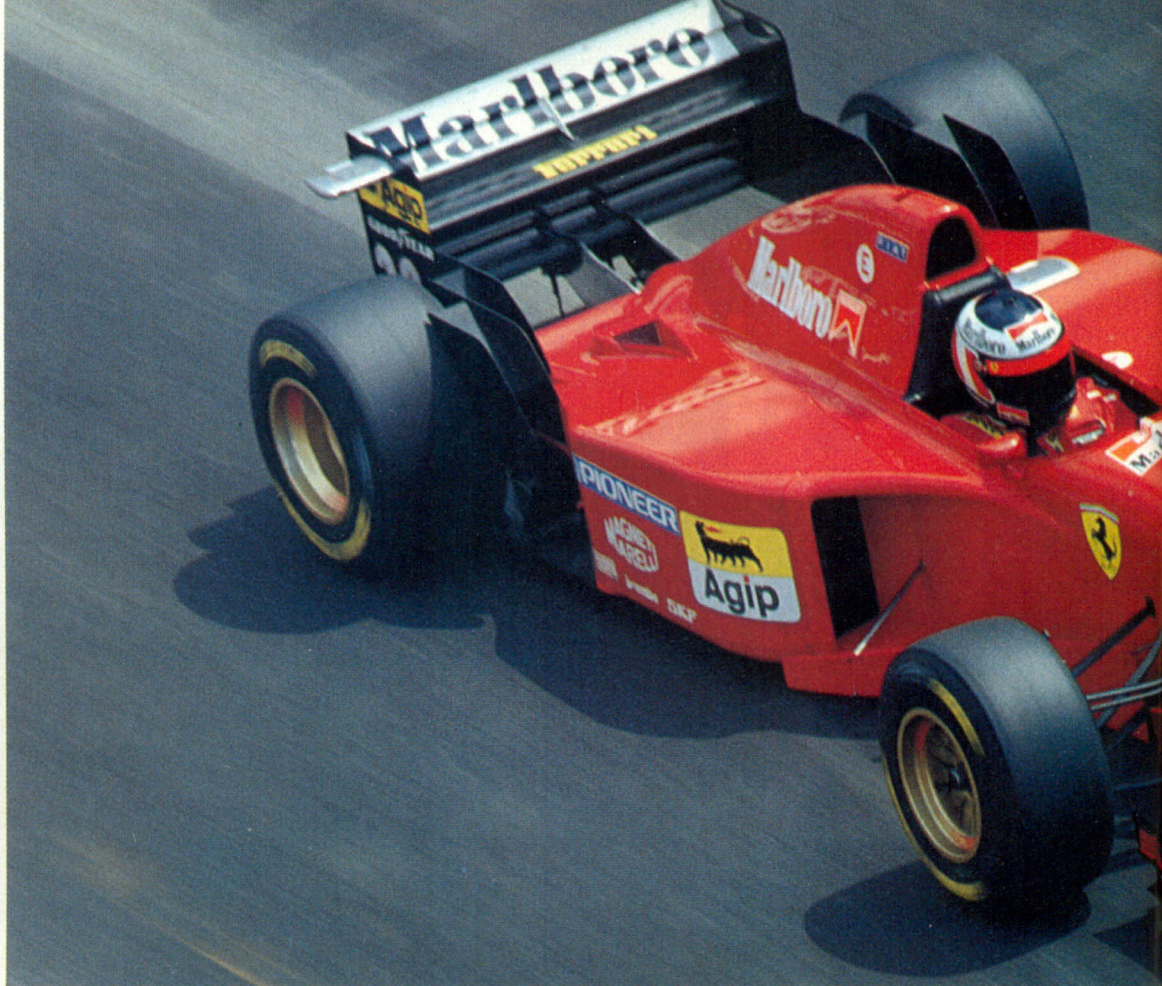
«Questo non lo posso dire. Vedremo più avanti».

— A questo punto, quindi, si può definire quale sia il comportamento in pista della 412 T2? C'è qualche vizio di fondo, sottosterzo o sovrasterzo congenito, per esempio?

«No, il progetto è buono — e si lascia andare a una filippica sul "lavoro di squadra e non del singolo" che farebbe invidia a Mansell —. Niente comportamento sottosterzante o sovrasterzante. Il telaio è stabile, e tira fuori le qualità migliori proprio in condizioni di aderenza critiche».



Guardatela bene, questa Ferrari, perché un po' alla volta la vedrete cambiare. Nei test imolesi sono state usate sia la versione originale del motore V12 vista in Sudamerica, sia l'evoluzione aggiornata del San Marino. Gerhard, in basso, pur non sbilanciandosi è piuttosto soddisfatto. Verso il Gp di Francia, comunque, la Rossa dovrebbe aver concluso la fase di sviluppo iniziata ora e presentarsi con soluzioni inedite e... vincenti



— Com'è il comportamento in frenata?

«Buono. Anche in questo si vedono le differenze dall'anno scorso. Io preferisco una vettura più neutra, mentre ad Alesi piace che il retrotreno "vada via" un po' in frenata, in modo da poterla inserire di forza. Eppure, con la T2 posso usare più o meno le sue soluzioni d'assetto e andare bene lo stesso».

— A proposito: quanto c'è di vero nella storia che al Gp San Marino erano stati usati assetti da bagnato?

«Per quanto mi riguarda, dopo aver usato per lo più il muletto nel warm-up, sono partito con una soluzione mista. Molle da bagnato, più tenere, e barre antirullo da asciutto».

— È lecito farsi qualche speranza per Barcellona?

«Ragionevolmente, ci sono buone possibilità di ben figurare. Per quel tipo di pista, veramente, il nostro motore non è il massimo in fatto di coppia. Ma attenzione, Williams e Benetton — va be', una delle Benetton — possono starci ancora davanti, se le condizioni del tempo sono buone».

— Jean ha accennato al fatto

che il punto debole della Ferrari può essere la qualifica...

«No, non sono molto d'accordo con lui. Però, per come la vedo io, noi della Ferrari siamo quelli che nelle qualificazioni si impegnano più di tutti. Tiriamo al 120 per cento. A confronto, non mi sembra che Hill e Schumacher fossero così al limite. Il fatto è — spiega — che con una vettura non troppo buona si estende il divario tra prestazioni in prova e in gara, a serbatoi pieni. Con una buona monoposto, come è la Ferrari quest'anno, c'è relativamente meno differenza nelle prestazioni».

— Proprio Michael Schumacher ha commesso un errore che gli è costato la gara; un'altra uscita lo aveva messo ko in prova. Lui dice che non dipende dalla pressione psicologica, che anzi ne sente meno dell'anno scorso, perché si è accorto che può stare davanti di parecchio a un compagno di squadra forte come Herbert...

«No, per me la pressione la sente eccome. E non capisco perché, dal momento che è secondo in campionato a pochi punti da Hill».

— Credi che l'incidente di Imola sia stato un suo errore?

«Difficile dirlo; quando si arriva in cima alla salita la monoposto cambia comportamento, diventa instabile dietro. È possibile che Michael sia finito con una ruota sulla linea bianca e questo abbia provocato il pattinamento della gomma».

— A proposito: tu e lui avete fatto davvero pace?

«Lasciamo perdere. Ci eravamo parlati in palestra a Montecarlo e poi anche qui, durante i test. Ma le cose non sono andate esattamente come è stato scritto».

— E l'altra polemica, quella tra Alesi e Coulthard, quella montata contro Martini per la difficoltà dei doppiaggi? Pier-

luigi dice che non può sempre farsi da parte se corre con oltre cento cavalli in meno...

«Be' — ride — questa come scusa è un po' stupida. Laggiù — e accenna alla Rivazza — non è questione di potenza. Ma a mente fredda, non mi sembra davvero giusto buttarli la croce addosso. Tra Alesi e Coulthard, francamente, mi è sembrato un normale fatto di gara».

— Pensi che Damon Hill possa farcela a restare in cima alla classifica? Sembra molto motivato, più concreto di Coulthard.

«Mi piace Hill. È una persona corretta e sta lavorando benissimo per la Williams. Soprattutto, non sbaglia. Essere velocis-

ORSI





COLOMBO

simi per poi commettere errori può far contenti solo i tuoi fans. Ma non ti porta da nessuna parte».

— Prima hai detto che in Spagna servirebbe un po' più di coppia motrice. Nei test di Imola avete fatto relativamente poco lavoro sul motore, usando sia le soluzioni dell'Argentina sia l'evoluzione portata al San Marino. A che punto è lo sviluppo dello 044?

«Rispetto al Renault, manca ancora qualcosa in termini sia di cavalli che di accelerazione. Alcuni V12 «vengono fuori» con una maggior potenza massima, altri sono più guidabili. Ma perché si parla solo di prestazioni e non si tiene mai conto dell'affidabilità? Insomma, un anno fa i motori si rompevano persino in prova, impedendoci di svolgere i programmi! Adesso siamo arrivati con entrambe le macchine in tutte le gare e possiamo, magari sacrificando un po' di potenza, fare lo sviluppo in pista che è necessario».

— E il dieci cilindri? Vedrà mai l'impiego in gara?

«No, quest'anno non direi, anche se il programma continua.

Sarà pronto per la prossima stagione».

— E allora tu dove sarai? Si parla di un team tutto tuo...

«Quelle sono voci nate dal fatto che ho cercato di aiutare Karl Wendlinger, che è mio amico, con lo sponsor Red Bull. A me non interessa fare il team manager». Una smorfia, poi la solita risposta. «L'ho detto, vorrei fare ancora tre anni di F. 1. E poi andarmene in America, in F.Indy».

— Alè, abbiamo un altro Mansell. E Nigel, come l'hai visto al rientro?

«Un po' arrugginito, è chiaro. Negli Usa si corre su un altro livello. Con questo non voglio dire che sia inferiore — sorride, con l'aria di chi invece lo sta dicendo — però... se la prendono più comoda. Guarda Michael Andretti, che in F. 1 non andava proprio, e guarda cos'ha fatto Nigel lo stesso anno. Adesso non è più abituato a certi ritmi, ma quando sarà in forma non vedo perché non dovrebbe tornare quello che era. Dopotutto l'anno scorso in Australia ha vinto lui».

— Con la Williams...

«Già, anche questo è vero». ■

LE TAPPE DELL'EVOLUZIONE ROSSA

A giugno differenziale viscoso!

IMOLA — Nel corso dei quattro giorni di prova (diretti dall'ingegnere Mazzola con la... partecipazione straordinaria di Giorgio Ascanelli) la Ferrari ha collaudato una serie di soluzioni tecniche nuove. Niente stravolgimenti, ma passi importanti per le prossime configurazioni della Rossa. Berger ha girato prevalentemente con gli scarichi alti introdotti al Mugello, ma sono stati provati i nuovi terminali a sezione ovale. Lavoro anche sull'aerodinamica, con deflettori laterali leggermente modificati e soprattutto con verifiche nella zona dell'alettone posteriore, dove è stato montato un nuovo flap sul profilo inferiore. L'obiettivo è quello di far «lavorare» di più proprio questo profilo (come ha fatto la Sauber, e come sta facendo da tempo la Williams) evitando di caricare eccessivamente quello superiore perdendo così penetrazione aerodinamica. Gradualmen-

te, la parte posteriore della 412 T2 dovrebbe cambiare in modo da adattarsi — verso il Gp del Canada — a queste specifiche. Sempre al retrotreno, sono stati fatti interventi sulla sospensione, cambiando la geometria. Questo ha richiesto anche modifiche al cambio scatolato. La monoposto è progredita bene, evidenziando le sue doti migliori: telaio e affidabilità. Ma le vere armi devono ancora venire. Dopo il Gp di Spagna, la Rossa ha in programma prove al Castellet. E all'evoluzione aerodinamica seguirà quella meccanica che è incentrata su tre punti: il differenziale viscoso (Williams insegna), la servoguida — a Imola sono stati provati alcuni elementi nuovi sullo sterzo — e soprattutto la versione 044/2 del V12 di Maranello. Che sarà provato, appunto, al Ricard dal 16 al 18 maggio. Con l'obiettivo dichiarato di colmare il divario ancora esistente con i team motorizzati Renault... ■



Uno dei tanti «briefing» tecnici fra Berger e i tecnici della squadra prove diretta da Luigi Mazzola. A Imola si è visto brevemente anche l'ingegnere Giorgio Ascanelli



GIOVANELLI



STUDIOCOLOMBO



GUAI AGLI AMMORTIZZATORI PER MICHAEL

Benetton elettrica

Debutto di Collard e gran lavoro di Herbert. Mille problemi, invece, per Schummy. E a Barcellona potrebbero arrivare importanti novità aerodinamiche

■ **ALBERTO ANTONINI**

IMOLA — Per una volta, alla Benetton si sono invertiti i ruoli. Quando Schumacher è arrivato, giovedì sera, Johnny Herbert aveva già lavorato tre giorni sull'unica B195 disponibile. Coprendo quasi centocinquanta giri, per sé e per la squadra. Perché oltre a svolgere i test di aerodinamica in programma, Johnny ha cercato quella che sembra essere la chimera di tutti i piloti che corrono con la Benetton e non si chiamano Schumacher: l'assetto ideale. «Rispetto a Michael, voglio una macchina più morbida,

più controllabile, e non basta cambiare le molle per averla, ci vuole un lavoro globale. Lui non è come noi piloti "normali", che arriviamo alla staccata, leviamo il piede dal gas, freniamo, scendiamo marcia e poi riacceleriamo. Lui guida in un modo diverso». È la conferma a quanto già si sapeva di Michael: e cioè che il suo particolarissimo stile di guida «gioca» in continuazione tra freno e acceleratore. Usa il piede sinistro? La risposta del campione del mondo è perentoria: «Assolutamente no: mai usato per fre-

nare». In effetti, risulta che Michael riesca a dosare la frenata facendo scivolare leggermente di lato il piede destro ancora sull'acceleratore. Una sorta di punta-tacco, ma non applicata alle scalate (per quelle c'è il «kicker», o blipper che dir si voglia), bensì alla percorrenza delle curve. In questo modo, Schumacher riesce a mantenere in «tiro» il motore riaccelerando in modo più progressivo. A dirlo sembra facile, ma una F. 1 non è una Panda e ci vuole una sensibilità di guida incredibile. Per chi non conosce questa tecnica,

o comunque non riesce ad applicarla, la Benetton diventa un mostro difficilissimo da guidare. Jos Verstappen racconta che la monoposto dell'anno scorso aveva la spiacevole tendenza a intraversarsi non appena si toccava il freno, beninteso in maniera «normale».

PRESSIONE. Quest'anno, almeno con le regolazioni usate da Michael, le cose non sembrano tanto diverse. Eppure Herbert, nelle prime due gare della stagione, non ha accusato distacchi da calendario in prova dal compagno di squadra. E a Imola, dove invece Michael l'ha bastonato in qualifica, Johnny si è rifatto in gara dove teneva agevolmente il ritmo delle Williams, pur staccato di un giro. Chiaro che Schumacher sa di avere in squadra un osso duro, che non è un ragazzino come Verstappen e non sembra frastornato come lo era Lehto l'anno scorso. Ma Michael, oltre a un dono di natura per la guida, ha una dote acquisita: quella di saper sempre vedere — o almeno, di saper far vedere — le cose a proprio vantaggio. «Io riesco a stare davanti a Johnny, che tutti conoscono come un pilota forte, e voi mi parlate di troppa pressione? Ne avevo molta di più l'anno scorso».



TEST DI AERODINAMICA IN SPAGNA

McLaren sotto esame

Niente «sosta» a Imola per i test di messa a punto della ancora claudicante Mp4/10 da parte della McLaren. Il team di Ron Dennis ha preferito spostarsi in prossimità di Barcellona per effettuare delle prove di aerodinamica su un tracciato rettilineo adatto a questo tipo di test. Pilota convocato per questa sessione di lavoro Mark Blundell che, in pratica, ha dovuto verificare dal vivo se le soluzioni e le forme determinate in galleria da Durand, sono indovinate o se, come in molti in seno al team sostengono, la nuova monoposto è tutt'altro che riuscita. Di certo, il fatto che si sia optato per dei test squisitamente aerodinamici, anziché utili alla messa a punto della vettura, nonché alla forma dei piloti (in particolare di Mansell), fa sospettare che la McLaren '95 non abbia ancora convinto i tecnici del team. Tuttavia è già stata ultimata una seconda vettura con la scocca maggiorata per le misure di Mansell, mentre una terzo telaio di questo tipo è pronto per essere assemblato. ■

GIOVANELLI



so, quando devo sopperire alla carenza di cavalli del Ford...». Ne aveva per tutti, Schumacher, tra un sorriso e l'altro a Imola. Ma la frecciata che ha tirato alla Ferrari, «se Berger gira appena più veloce di me che avevo un ammortizzatore rotto dietro, non è poi così impressionante», fa riflettere. Perché, a parte il fatto che i due hanno fatto pace solo a uso e consumo della stampa, è vero che sulla Benetton si è verificato un problema di sigillatura agli ammortizzatori, dovuto a una fornitura difettosa. Ma è anche vero che il problema era noto fin dal primo giorno e risulta che la squadra vi abbia posto rimedio. Del resto, si può

mandare un pista un pilota sapendo già che un ammortizzatore può rompersi? Difficile. Perché, quanto meno, la cosa rende «elettrica» l'atmosfera in seno alla squadra.

AERODINAMICA. A parte questo, Schumacher non ha praticamente provato a Imola, per una serie di piccoli problemi che hanno tenuto ferma la Benetton ai box. Una batteria scarica all'avviamento, un rubinetto benzina lasciato chiuso per sbaglio da un meccanico (questa almeno è la versione ufficiale) e così via. Sulla monoposto di Michael era montata la stessa evoluzione di motore Renault usata al Gp San Marino,

vale a dire la Rs7A. Ma, a giudicare dalla quantità di sensori applicata con lo scotch alla carrozzeria, non sembra plausibile che il tedesco provasse solo gli assetti, come aveva dichiarato. In effetti, nei giorni precedenti Herbert aveva svolto lo stesso tipo di prove, con l'intenzione dichiarata di verificare l'aerodinamica. Con Johnny e con il tecnico del test team, Tim Wright — ha girato anche Emmanuel Collard, pilota dell'orbita Elf, che in inverno aveva provato anche la Williams — la Benetton ha sperimentato inoltre un nuovo tipo di fondo piatto e uno studio dei flussi di raffreddamento del motore, con un gran numero di «pennacchi»

applicati alle fiancate nella zona delle prese d'aria: lo stesso sistema usato anche in galleria del vento. A disposizione ai box c'erano anche le fiancate dritte usate all'inizio e poi sostituite da quelle rastremate. E dall'Inghilterra arrivano altre conferme che la B195 dovrà cambiare. Forse già da Barcellona, dove oltretutto la squadra rimarrà con una vettura e i piloti titolari per quattro giorni di test dopo il Gran Premio. Oltre al problema già accennato dall'airscoop (ora che non c'è più lo sfianto serve una presa aerodinamica più grande), la monoposto sembra soffrire effettivamente un problema aerodinamico che la rende nervosa nelle curve veloci. Questo, Herbert l'ha verificato. Ma al solito lui e Schumi non hanno avuto occasioni di parlarsi, di scambiarsi impressioni. Herbert adesso andrà per la sua strada, cercando l'assetto ideale su una vettura nata attorno al suo capitano. Intanto, in Inghilterra gira insistente la voce che Briatore lo abbia messo sotto contratto solo per mezza stagione. L'interessato, ovviamente, smentisce: «Non date retta alla stampa inglese». Ma è vero che Michael non gli lascia vedere la telemetria? Gli occhi chiari ammiccano un attimo: «Ti ho detto forse di sì?...». ■

A fianco, Schumacher che ha lavorato solo nell'ultima giornata di test a Imola. In alto, il test driver della Benetton Collard che ha fatto conoscenza con la B195, effettuando una ventina di giri giovedì. Herbert, sopra assieme all'amico rivale Coulthard, in tre giorni ha effettuato ben 148 giri

COLOMBO





POLE DI MAGGIO ALLA ROSSA

		MARTEDÌ 2	MERCOLEDÌ 3	GIOVEDÌ 4	VENEDÌ 5
1.	Berger (Ferrari 412 T2)	1'30"900 (12)	1'29"370 (36)	1'28"870 (37)	1'28"460 (36)
2.	Schumacher (Benetton B195-Renault)	—	—	—	1'28"540 (14)
3.	Barrichello (Jordan 195-Peugeot)	1'31"620 (22)	1'29"200 (33)	1'29"420 (21)	—
4.	Coulthard (Williams Fw17-Renault)	1'30"960 (25)	1'30"350 (53)	1'29"200 (52)	—
5.	Hill (Williams Fw17-Renault)	—	—	1'29"470 (73)	1'29"420 (32)
6.	Boullion (Williams Fw17-Renault)	1'33"260 (17)	1'29"530 (81)	—	1'29"910 (27)
7.	Frentzen (Sauber C14-Ford Zetec)	—	1'31"060 (25)	1'29"750 (42)	—
8.	Herbert (Benetton B195-Renault)	1'34"470 (11)	1'29"970 (77)	1'30"020 (60)	—
9.	Irvine (Jordan 195-Peugeot)	1'30"790 (17)	1'30"400 (63)	1'30"950 (8)	—
10.	Brundle (Ligier Js41-Mugen Honda)	—	1'31"670 (55)	1'31"890 (43)	—
11.	Wendlinger (Sauber C14-Ford Zetec)	1'35"680 (8)	1'33"040 (31)	—	—
12.	Panis (Ligier Js41-Mugen Honda)	1'33"530 (35)	1'38"920 (3)	—	—
13.	Martini (Minardi M195-Ford)	—	—	1'33"650 (54)	—
14.	Fisichella (Minardi M195-Ford)	1'34"860 (31)	—	—	—
15.	Collard (Benetton B195-Renault)	—	—	1'35"070 (20)	—
16.	Badoer (Minardi M195-Ford)	—	1'35"460 (50)	—	—

Con le squadre impegnate in diversi tipi di test, i tempi sul giro hanno un'importanza relativa. Comunque colpisce il ritardo accusato dai piloti Williams, di solito i più veloci anche nelle sessioni di prove private, rispetto a Berger e Schumacher. Da sottolineare che il progressivo aumento di temperatura ha riscaldato l'asfalto oltre i 40 gradi il venerdì

LA WILLIAMS IN CRISI CON IL NUOVO DIFFERENZIALE

Trasmissione disturbata

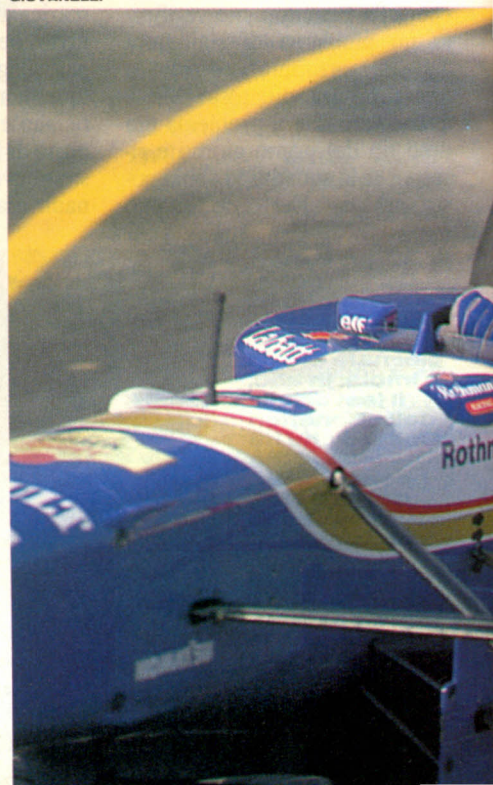
Continuano in gran segreto le prove con il rivoluzionario sistema Cvd. Ma le tarature usate a Imola hanno causato problemi di aderenza sull'asfalto rovente, Hill è andato in testacoda alla Tosa senza apparente motivo. E la Fw17 di Coulthard ha preso fuoco in partenza...

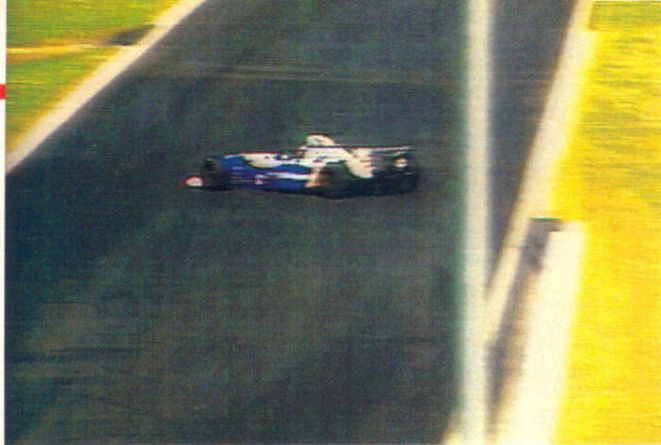
ALBERTO ANTONINI

IMOLA — Damon Hill non è un allegro di natura. E durante le sessioni di prove sembra ancora più chiuso, concentrato in se stesso, rispetto ai week-end di gara. Se poi si aggiunge anche l'incidente di mercoledì alla Tosa, si capisce perché il clima al box Williams — inaccessibile come al solito — fosse leggermente tirato. Nonostante le dichiarazioni rassicuranti di Brian Lambert, che al solito dirigeva il lavoro del test team («abbiamo concluso il programma di prove, a Barcellona arriveranno alcune novità») è rimasta l'impressione che la squadra avesse più problemi del dovuto. Il venerdì, in particolare, il caldo e l'asfalto oleoso mandavano in crisi l'aderenza della monoposto. Hill e il collaudatore Boullion — che a differenza dei piloti titolari ha usato la prima versione del motore, l'Rs7 — hanno collezionato una serie di testacoda. Intendiamoci: la Williams resta la vettura da battere per tutti (l'ha detto anche Schu-

macher...). E al solito, i tempi delle prove non hanno grande rilevanza. Ma proprio il fatto che sulla Fw17 si sia verificata una serie di problemi fa pensare che la squadra, con tre piloti e due vetture a disposizione, avesse un programma di prove ben più sostanzioso di quello vagamente annunciato. Domanda: non è che state provando ancora qualcosa sul differenziale? Risposta: «No comment». Grazie, basta così. Alla verifica, oltre alle solite indiscrezioni, contribuisce la dinamica dell'incidente di Hill, uscito in testacoda alla Tosa mentre stava riaccelerando, con le ruote praticamente dritte. La vettura, girandosi, ha sbattuto sul lato destro strappando le sospensioni e danneggiando la fiancata, mentre Damon se l'è cavata con un po' di mal di testa ma ha preferito lasciare subito il circuito. L'ipotesi è che la taratura del differenziale abbia mandato in crisi la ripartizione di coppia fra le due ruote. Anche lo strano inconveniente occorso a

GIOVANELLI





La strana botta di Damon

Giovedì pomeriggio, curva della Tosa. La Fw17 di Damon Hill arriva alla staccata, frena, si inserisce in curva, riaccelera e... parte in testacoda, finendo fuori pista sul lato sinistro. In un attimo sbatte contro le protezioni. Damon se la cava con una

botta, mentre la vettura si danneggia abbastanza seriamente sulla fiancata destra. Ma la dinamica dell'incidente lascia qualche perplessità. Nel passaggio precedente, alla staccata della Variante Bassa, Damon era apparso in difficoltà,

anche se non stava affatto tirando. L'uscita alla Tosa avviene in un punto in cui il pilota ha già raddrizzato il volante e quindi l'incidente non si spiega con un sovrasterzo di potenza. In quel punto, dicono i testimoni oculari, Hill era anche

abbastanza lontano dal cordolo; ma già nella percorrenza di curva aveva avuto un attimo di instabilità. Strano, se tiene conto che al Gp la Fw17 sembrava incolata all'asfalto; ma spiegabile con gli esperimenti relativi alla trasmissione.



Alle prove della Williams ha partecipato anche il collaudatore ufficiale del team, Jean Christophe «Jules» Boullion, a sinistra. Nella tabella dei tempi, il francese, campione uscente della Formula 3000, è rimasto dietro ai piloti titolari, pur girando con il Renault Rs7 invece della versione più evoluta Rs7a. A Boullion erano affidate soprattutto prove d'assetto, con diverse soluzioni di ammortizzatori

Coulthard, la cui monoposto ha avuto un principio d'incendio durante una simulazione di partenza, potrebbe spiegarsi con un'avaria del Cvd, il differenziale idraulico. Forse durante la procedura di partenza si è avuto un brusco aumento di temperatura all'interno del sistema viscoso, che ha finito per bollire la trasmissione rompendo un condotto del cambio (il fondo piatto era letteralmente allagato d'olio), anche se la versione ufficiale parla di rottura della pompa. In ogni modo, parlare di crisi tecnica non ha senso. È vero che il gruppo trasmissione resta il punto debole della Fw17 — sempre Coulthard ha rotto la seconda marcia in un altro giorno di prove — ma è anche plausibile che la squadra guardi già molto avanti. E, conscia della propria superiorità del momento, approfitti delle sessioni di prove dopo-Gp per collaudare soluzioni avanzate, che forse saranno usate in pista solo più avanti nella stagione. ■



Fisichella, a fianco, ha provato le novità Minardi insieme a Martini e Badoer.

A Imola, nei test della scorsa settimana, Frentzen è andato fortissimo con la Sauber rivista, al centro. Presa di contatto avversata da guai di varia natura e uscite di pista per Brundle con la Ligier, sotto



STUDIOCOLOMBO

MENTRE MINARDI PROVA LA STRADA DI UN NUOVO MUSETTO...

Aria nuova alla Sauber

Scarichi del motore in nuova posizione, aerodinamica rivoluzionata. Improvvisamente la C14 ha messo... le ali e girato più velocemente che nelle qualifiche del Gp. Brundle, intanto, soffre con la Ligier

■ **ALBERTO ANTONINI**

IMOLA — Il passo più grande, fra le squadre presenti a Imola, l'ha fatto la Sauber. La C14 vista nelle prove della settimana scorsa ha girato, con Frentzen, appena sopra l'1'30". Un tempo nettamente inferiore a quello fatto segnare nelle qualifiche del Gp, e su una pista non certo più veloce. Il lavoro della squadra svizzera, diretta ai box dal progettista André De Cortanze, si è concentrato sull'aerodinamica. Dopo il muso rialzato (previsto inizialmente, ma poi introdotto solo dai test del Mugello) era necessaria una «cura» generale. Ha iniziato Wendlinger provando una nuova soluzione di scarichi, che soffiano al centro, in maniera analoga a Benetton e Arrows.

Quasi un anno dopo il terribile incidente di Montecarlo, Karl è ancora l'ombra del pilota che conosciamo. Ma Peter Sauber ci tiene a smentire le voci che danno per imminente la sua sostituzione, sostenendo, con molta onestà, che ci sono anco-

ra troppi problemi sulla vettura per dare la colpa ai piloti. L'austriaco a Imola si è alternato con Frentzen. È stato provato anche un nuovo profilo inferiore dell'ala posteriore, che a detta dei piloti migliora molto la guidabilità. Provate anche due

vistose paratie verticali sull'ala anteriore.

MINARDI. In questo settore ha lavorato anche la Minardi, che ha collaudato con Martini un nuovo alettone, non più a «U» verso il basso ma con un profilo quasi rettilineo. I piloti, compreso Fisichella che ha girato martedì, si lamentano in coro delle prestazioni ridicole del Ford V8 Ed. La M195 deve trovare più aderenza — ecco il perché delle prove sull'ala — ma non può caricare troppo l'aerodinamica, per non pagare ancora di più la carenza di cavalli. E a proposito di aria: alla Jordan tirava la solita. La monoposto è molto veloce, ma la rottura del V10 Peugeot sulla vettura di Barrichello





COLOMBO

e della frizione su quella di Irvine ha mandato tutti a casa con un leggero anticipo. Rubens, che ha uno stile di guida più «pesante», doveva appunto mettere alla frusta il motore, mentre Irvine faceva prove di assetto. Sulla vettura del brasiliano erano montati un cofano motore più largo e portamozzi carenati, oltre a deflettori verticali in luogo delle doppie appendici aerodinamiche usate dal compagno di squadra. E' stato anche iniziato un programma di lavoro sulla distribuzione dei pesi.

BRUNDLE. Infine, la Ligier, dove Olivier Panis si è alternato a Martin Brundle che doveva accumulare chilometri in vista del debutto a Barcellona. Prima di

salire in macchina, Martin era preoccupato (visto il gran numero di testacoda dei suoi colleghi), dall'instabilità delle vetture '95. Dopo, aveva rastrellato anche lui un bel po' di ghiaia dalle vie di fuga... Nonostante le somiglianze (chiamiamole così) con la Benetton, la Ligier non ha ereditato tutte le buone caratteristiche della B195. Il comportamento in pista è ancora troppo nervoso, e a Imola è stata provata una batteria di molle diverse per cercare di porvi rimedio. Brundle ha anche patito la rottura di un condotto del radiatore acqua, mentre Panis è soddisfatto del motore Mugen Honda, che definisce «molto progressivo». Se non glielo portano via...

BENE L'ITALIANO SULLA FOOTWORK

Silverstone promuove Papis

Squadre al lavoro anche a Silverstone dove, sul circuito corto, hanno girato Tyrrell e Arrows. Su quest'ultima vettura è salito anche Papis, che sta così concretizzando la sua collaborazione con il team. Il pilota italiano ha effettuato 48 giri, con un miglior rilievo cronometrico di 59"50. Un tempo inferiore a quello ottenuto dal titolare Inoue, che non è sceso sotto l'1'00"4. In Inghilterra le difficoltà economiche in cui sembra versare il team avevano dato corpo alla voce che la squadra fosse pronta a far salire in macchina Pedro Lamy, fornito di una dote utile a pagare parte delle rate spettanti al motorista Brian Hart. Gli interessati hanno però smentito questa eventualità e quindi a Barcellona dovrebbero essere confermati i piloti di Imola: Morbidelli e Inoue. Lavoro con entrambi i driver titolari, a Silverstone, da parte della Tyrrell, che ha portato in pista una versione con gli scarichi alti della sua monoposto. In linea di massima soluzione è stata adottata per rendere più bilanciato il comportamento della vettura durante la percorrenza delle curve. Salo ha girato in 59"08, mentre Katayama è sceso a 58"17. I tecnici della squadra hanno in programma di apportare una significativa modifica alla sospensione posteriore prima della gara di Montecarlo. L'idea è di introdurre una sospensione pneumatica, ispirata a quella già uti-

ORSI



Secondo test per Papis, sopra, con la Footwork a Silverstone. In basso, Mika Salo sulla Tyrrell

lizzata all'anteriore, anche al retrotreno. In questo modo si conta di eliminare quelle reazioni troppo nervose che influenzano negativamente il comportamento della vettura ma senza trascurare i vantaggi garantiti dalla facilità di regolazione delle sospensioni pneumatiche. Il team, subito dopo il Gp di Barcellona, ha previsto di recarsi a Croixen-Teriors per collaudare le vetture destinate a Montecarlo. Se le sospensioni completamente pneumatiche daranno prova di efficienza e affidabilità, verranno utilizzate sulle strade del Principato. Da segnalare il rientro in seno al team di Steve Nielsen, in qualità di team manager in sostituzione di Rupert Manwaring, divenuto a sua volta direttore commerciale della squadra.



PERICOLO motori



I Cosworth versione clienti appaiono insufficienti, anche i Ford Zetec in versione 3 litri non brillano. Hart, poi, è vicino al collasso economico. Tremano le squadre che non hanno un propulsore ufficiale: sanno di avere ben poche speranze per il futuro

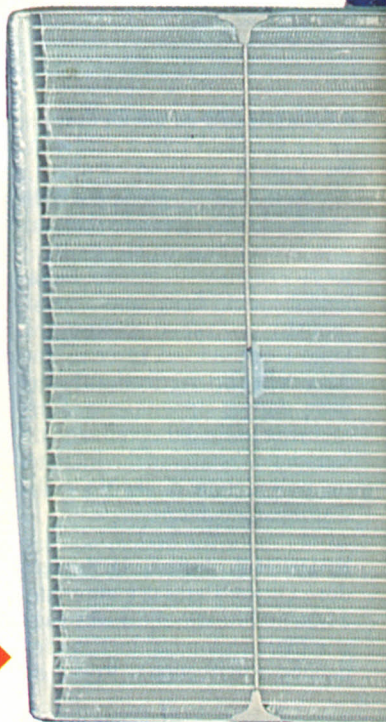
■ ALBERTO ANTONINI

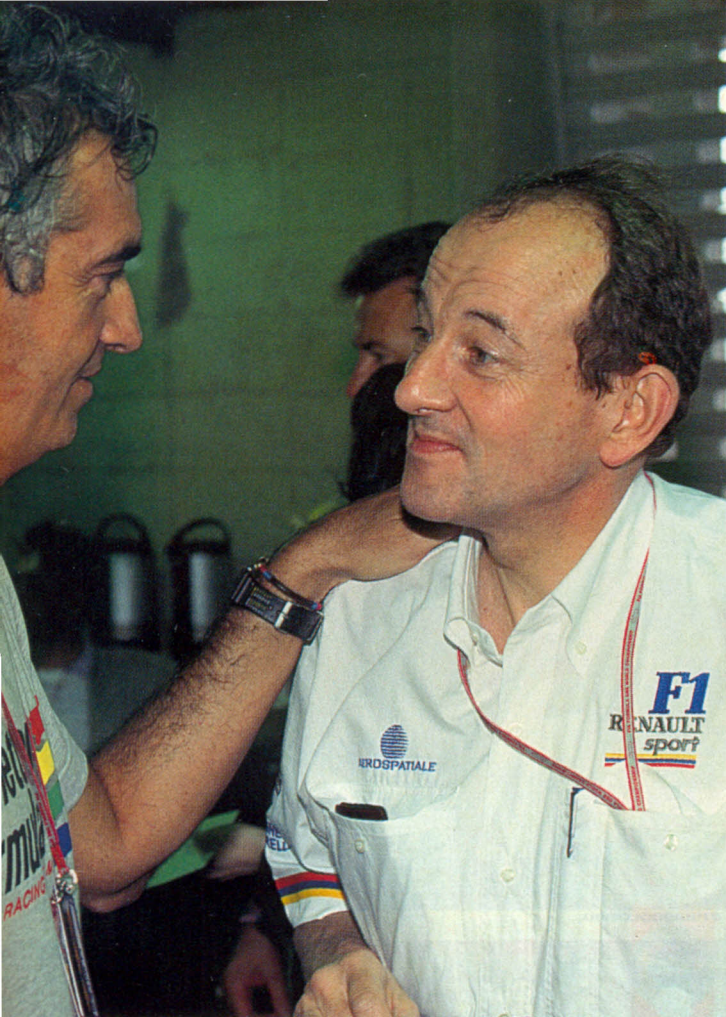
Non è una crisi, è un terremoto. La caotica situazione della Ford, ormai l'unica Casa motoristica in F.1 a fornire un motore «clienti», ricorda il crollo della borsa di Wall Street. Una serie di avvenimenti a catena rischia di cambiare radicalmente il panorama dei propulsori nel Circus. Soprattutto, una cosa ormai è chiara: nella Formula dei grandi motoristi, che da due anni vede impegnate (almeno nominalmente) le Case più prestigiose, non c'è più spazio non solo per il piccolo artigiano, ma anche per la stessa filosofia della fornitura a pagamento. Brian Hart, schiacciato dai colossi della concorren-

za (lui ha 24 dipendenti, la Ilmor-Mercedes, per fare un confronto, 148) rischia di chiudere bottega già a giugno di quest'anno, se la Footwork non pagherà i soldi che gli deve. E questo nonostante gli ottimi risultati del suo V8. Intanto i quattro derelitti del Circus, vale a dire Minardi, Simtek, Pacific e Forti Corse, fanno i conti con un motore Ed che arriva sì e no a 580 cavalli. E rischiano, potenzialmente, di non vedere nemmeno l'ombra di un punto in classifica quest'anno. Ma anche la Sauber, il team Ford ufficiale, non se la passa molto meglio. E' vero che i piloti che si sono trovati in coda alla C14 giurano che il V8 Zetec

tre litri non è proprio un ferrovicchio; è vero che si tratta pur sempre del motore che ha fatto vincere Schumacher l'anno scorso; ma è anche vero che la riduzione a tre litri è stata fatta sommariamente, intervenendo sull'alesaggio e poco più.

INCERTEZZE. Ma, soprattutto, il problema della Ford non è il presente, è il futuro. Sembra incredibile che il marchio americano non sappia approfittare di una situazione (quattro squadre paganti, anche se 8 miliardi l'anno per quindici motori in leasing non sono la fonte dell'oro) che economicamente dovrebbe favorirla. Ma in realtà, la Ford paga pesan-





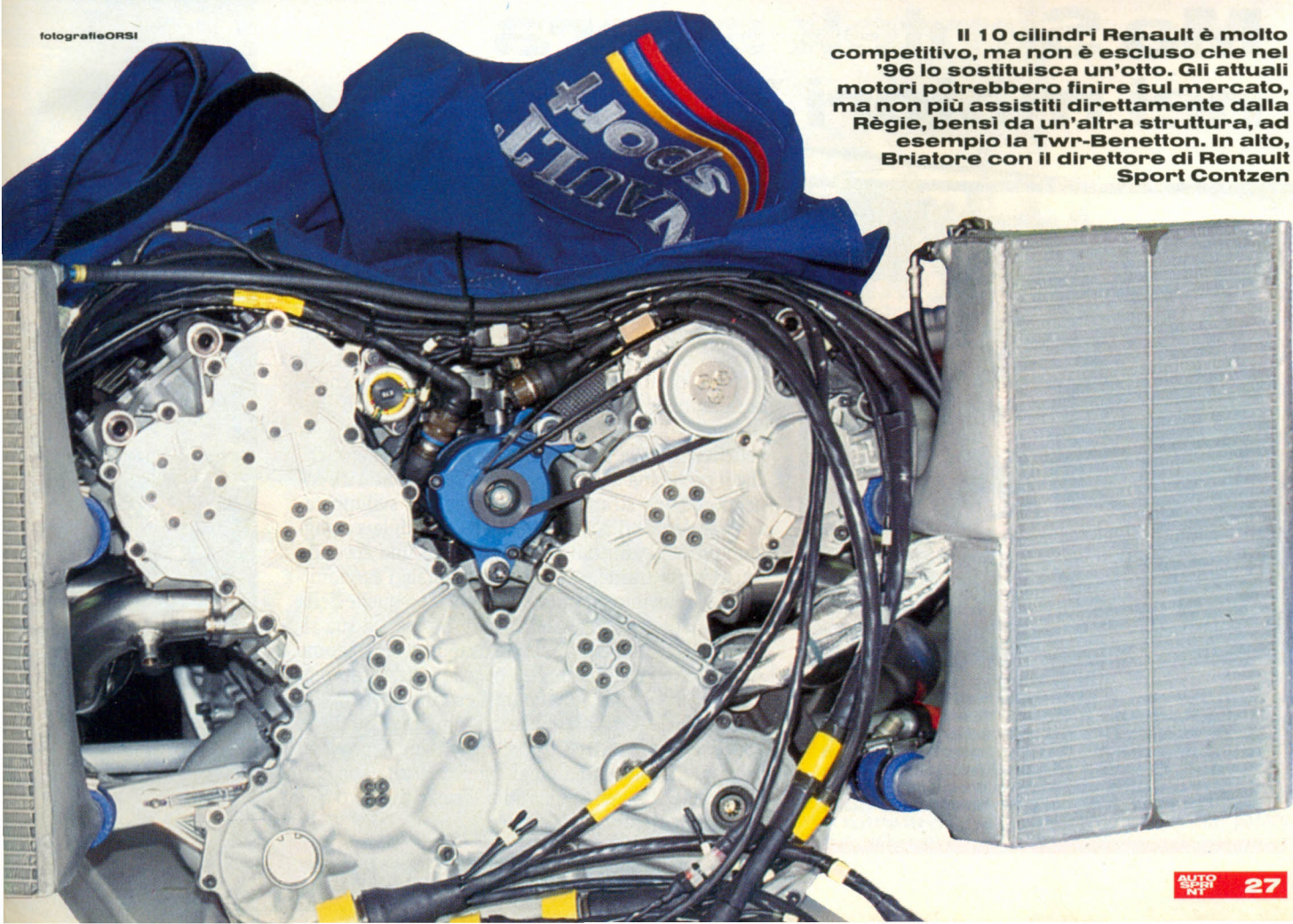
SFIDA APERTA CON BRIATORE

C'e Prost per i Renault

Ogni volta che si parla di motori, bisognerebbe buttare un occhio a quello che succede in Francia. Perché ormai è sicuro: nella patria della Renault, Alain Prost è in concorrenza diretta con Flavio Briatore. Non certo per l'ultima versione, ma per i motori «usati» di Benetton e Williams. L'anno prossimo, infatti, sostenuto dai recenti risultati elettorali che hanno portato all'Eliseo il neogollista Chirac, Prost potrebbe fare il gran passo, rientrare nel Circus in qualità di team manager. A quell'epoca, salvo rivoluzioni dell'ultima ora, la Williams e la Benetton dovrebbero disporre per contratto della versione che dovrebbe chiamarsi Rs8. Ma, vista la superiorità del motore francese, anche l'attuale Rs7, magari evoluto, non sarebbe da buttare. A questa operazione, la Renault non è affatto contraria; ma, per non complicarsi la vita, rifiuta di gestire direttamente revisioni e sviluppo. Serve quindi una struttura d'appoggio che potrebbe essere la Mecachrome o — perché no? — la Twr... D'altra parte, come abbiamo già scritto, Prost tratta anche con Peugeot. La sua tattica è proprio questa: mettere le due Case in concorrenza tra loro per un progetto ambizioso e soprattutto completamente francese, in modo da ottenere le migliori condizioni. E sempre per le stesse ragioni (condizioni economiche), Flavio Briatore starebbe ridiscutando per conto della Ligier il contratto con l'Honda, i cui V10 Mugen sono un po' cari: più di 7 milioni di dollari l'anno...

Paolo Bombara

fotografieORSI



Il 10 cilindri Renault è molto competitivo, ma non è escluso che nel '96 lo sostituisca un'otto. Gli attuali motori potrebbero finire sul mercato, ma non più assistiti direttamente dalla Régie, bensì da un'altra struttura, ad esempio la Twr-Benetton. In alto, Briatore con il direttore di Renault Sport Contzen

temente le sue eterne incertezze politiche. Al punto che ormai la Cosworth, che realizza e gestisce i motori Ed, non sa più quali saranno le decisioni della Casa madre. Alcuni dei suoi tecnici sono passati alla Ilmor-Mercedes, che si trova anch'essa a Northampton, quando quest'ultima ha rafforzato il proprio organico in previsione della collaborazione con McLaren. Un altro ingegnere della Cosworth, che avrebbe voluto mettere in piedi una sua struttura autonoma per tentare un minimo di sviluppo sugli Ed, si è visto bocciare il progetto. Le sprezzanti dichiarazioni del responsabile Ford Peter Gillitzer, «*se vogliono lo sviluppo se lo paghino, con quello che danno non è possibile fare di più*», lasciano il tempo che trovano. Gillitzer è un Carneade dell'automobilismo, un australiano messo al coman-

do del programma Ford senza avere particolare esperienza di F.1. Insomma, in questo momento la Ford galleggia in un mare di nebbia, facendo disperare la Cosworth che dovrebbe costituire la branca sportiva. Già da tempo, in Inghilterra, girano voci riguardo a un programma Ford F.1 «globale», con l'appoggio del Paul Stewart Racing. Jackie Stewart, padre di Paul e tre volte campione del mondo, è un testimonial formidabile per il marchio, e da decenni si muove in quell'orbita. Anche se l'indiscrezione più recente parla addirittura di... Cesare Fiorio come responsabile del programma! Quanto alla Cosworth, non è escluso che si svincoli dalla Casa madre mettendosi in competizione per la fornitura destinata al futuro campionato F.2, l'erede della F.3000, che avrà motore unico. ■



STUDIOCOLOMBO

ANCHE NEL '96 LA TYRRELL SARÀ TEAM PRIORITARIO

Ma Simtek spera nei motori Yamaha

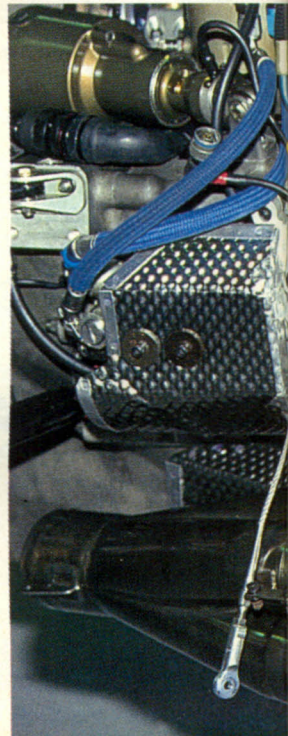


Ken Tyrrell, a sinistra, Herbie Blash della Yamaha e Postlethwaite, a destra, sembrano discutere della fornitura dei V10 giapponesi alla Simtek. O forse stanno parlando del debutto della versione evoluzione dell'Ox10B, attesa per l'estate...

Se Ford lascia, Yamaha raddoppia. Mentre l'unico motore «clienti» rimasto in F.1 è sotto il tiro delle squadre, il costruttore giapponese ha manifestato l'intenzione di fornire due team per il '95. Non ci sono ancora trattative precise, ma secondo indiscrezioni la Simtek sarebbe favorita nella corsa al V10 giapponese. L'intera operazione, però, è subordinata a diverse condizioni. Prima di tutto, la Tyrrell conserva la priorità sul contratto di fornitura dei motori, John Judd. In tutti i casi, la seconda fornitura riguarderebbe solo i propulsori del tipo usato quest'anno dalla Tyrrell, che continuerà comunque a beneficiare delle ultime evoluzioni. Sorge, però, anche il problema delle revisioni. Judd, pur non disponendo di una struttura particolarmente sviluppata, sarebbe disposto ad accollarsi gli oneri di lavoro aggiuntivi derivanti dal fatto di seguire una seconda squadra per trarne, ovviamente, vantaggi economici. Ma le sue intenzioni si scontrano con quelle della Tyrrell, che teme di vedere compromessa la sua situazione tecnica e propone invece un tecnico come Allan Peck. Il team non ha ancora punti in campionato, e ha dovuto rimandare l'esordio in gara dei dieci cilindri Ox10B (si sta ancora utilizzando la versione ridotta a tre litri dell'A) che nelle prove al banco non è riuscito a raggiungere i risultati sperati in termini di potenza massima. Forse, il nuovo Yamaha debutterà solo in estate. ■



fotografieORSI



NELLA CAUSA PROPOSTA DA MINARDI

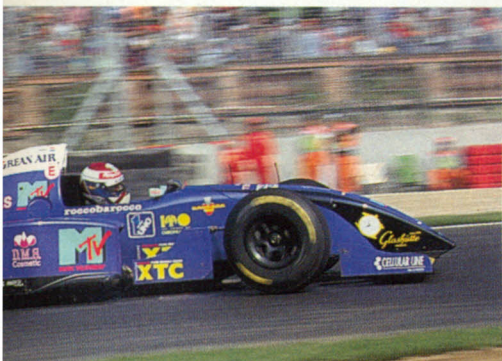
Suzuki inguaia Mugen-Honda



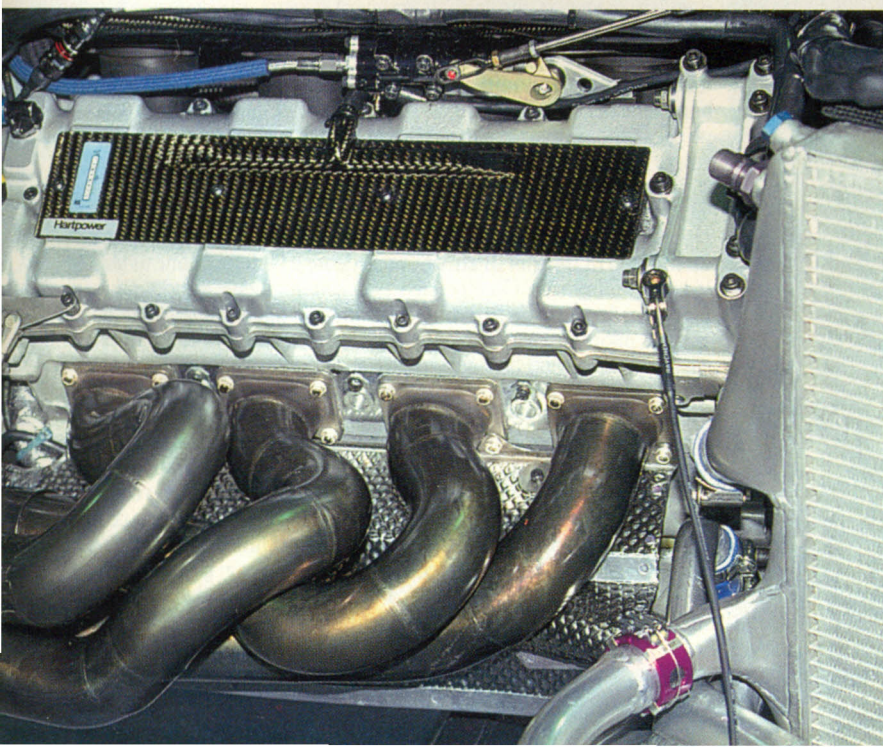
La guerra a colpi di carta bollata tra Minardi, Mugen e Ligier continua senza esclusione di colpi. Le ultime prove documentali prodotte dalla squadra faentina hanno indotto il magistrato del Tribunale di Ravenna a concedere alcuni giorni agli avvocati della Casa giapponese per effettuare le loro controdeduzioni, prima di emettere una sentenza. È infatti emerso che la Ligier ha un contratto per il pilota Aguri Suzuki separato da quello per la fornitura dei motori Mugen-Honda. Ovvero un ac-

cordo analogo a quello richiesto dalla Minardi, ma che nel caso della squadra faentina costituisce un impedimento alla normale esecuzione del contratto. Giancarlo Minardi non voleva infatti legare alla fornitura dei motori l'obbligo di far guidare Suzuki. C'era, sì, la disponibilità a utilizzare il pilota giapponese, ma non a garantirgli tutte le gare se non si fosse dimostrato all'altezza della situazione. Quella che era stata una barriera per la squadra italiana, non ha invece creato ostacoli alla Ligier. Dove è nota

l'incertezza che riguarda l'utilizzo di Aguri, tanto è vero che è già stato annunciato il debutto di Martin Brundle a Barcellona. L'utilizzo dell'inglese, probabilmente, è stato ritardato solo perché erano nell'aria le contestazioni della Minardi. Insomma, che Suzuki sia precario in Ligier è cosa nota. Non molto comprensibile, invece, il fatto che quello che la Mugen non accettava dalla Minardi, ha avuto l'okay quando è stato proposto da Briatore.



Brian Hart, sopra, ha già pronta la distribuzione a valvole pneumatiche per il V10 che equipaggia la Footwork, a fianco, ma il team di Oliver deve aiutarlo economicamente. La Simtek, al centro, è in predicato per diventare nel '96 il secondo team motorizzato Yamaha, molto dipenderà da Tyrrell. Per Minardi, nella foto in alto Martini durante i test della scorsa settimana sul circuito di Imola, la battaglia relativa alla mancata fornitura dei V10 Mugen-Honda è tutt'altro che conclusa...



RISCHIO. La Mugen-Honda rischia concretamente di vedersi condannata se non a dover dare esecuzione agli accordi di fatto conclusi con la squadra italiana, quantomeno a pagare un forte indennizzo per i «danni» che la fuga verso la Ligier ha creato. Ma anche la posizione della Ligier non è esente da rischi. L'intromissione nella trattativa da parte di Briatore sembra esserci stata, visto che il prezzo da lui pagato per i motori è stato superiore di poco più di 1 miliardo di lire al cambio odierno rispetto a quello che aveva convenuto Minardi (650 contro 700 milioni di yen). E quantomeno la cosa, per la legislazione anglosassone, può risultare come interferenza illegittima. È certo che se il giudice dovesse disporre un provvedimento di sequestro dei propulsori Mugen-Honda, per la Ligier sarebbe un bel problema. I motori, come si vede, sono sempre più il vero nodo cruciale della F. 1 e non solo in funzione del rendimento che garantiscono...

GAINSVILLE — Giovedì della scorsa settimana, alle ore 13.45, Fabrizio Barbazza è uscito dal coma. Dopo la crisi di lunedì, che lasciava presagire un drastico peggioramento, le condizioni del pilota monzese sono via via migliorate con una rapidità che ha quasi del miracoloso. Barbazza è già stato trasferito dal reparto di terapia intensiva a quello di degenza. Lo hanno raggiunto la madre, il fratello ed alcuni amici. Un foro nei polmoni si è già rimarginato, e l'altro è in fase di miglioramento. La sua capacità polmonare è ormai prossima ai valori normali. Attualmente ha solo un drenaggio in un polmone, per agevolare il definitivo assorbimento dell'edema. Da venerdì ha iniziato a mangiare, mentre sabato, ha mosso i primi passi. Questa settimana la famiglia deciderà se continuare la degenza all'ospedale di Gainsville o trasferire Fabrizio al Methodist Hospital di Indianapolis, dove esiste un centro all'avanguardia in termini di recuperabilità motoria, questa struttura in passato si occupò anche di Roberto Guerrero. In ogni caso, entro dieci giorni, Barbazza dovrebbe rientrare in Italia. Dal terribile schianto di Road Atlanta, non dovrebbe ri-



SPECIALE

BARBAZZA CE LA FA

All'inferno e ritorno

Il monzese si sta riprendendo con sorprendente rapidità. Ora il pensiero è rivolto al rientro

■ CESARE MARIA MANNUCCI

portare nessuna conseguenza fisica futura. Tra mille sofferenze si trova invece ancora Jeremy Dale. Lo sfortunato pilota canadese ha subito un'altra operazione — sempre all'ospedale di Atlanta — che è durata nove ore, dopo che il primo intervento aveva passato le diciotto ore. A preoccupare è lo stato della gamba sinistra, com-

pletamente martoriata. Per il momento è scongiurato qualunque pericolo di amputazione, ma è evidente che la mobilità futura di Dale sarà irrimediabilmente compromessa. Infine Steve Millen ha abbandonato l'ospedale di Gainsville, a causa della frattura ad una vertebra cervicale ne avrà per otto mesi. Il team Brix ha co-

munque deciso di puntare tutto su Fredrick Eklblom per il proseguimento del campionato, mentre Antonio Ferrari ha confermato la presenza del team Euro-motorsport alla 24 Ore di Le Mans, con la seconda Ferrari 333 Sp di proprietà di Sigala. Si tratta di un telaio '94 che sarà aggiornato con le specifiche '95. ■

AMADUZZI

Fabrizio Barbazza la scorsa settimana è riuscito già a muovere qualche passo



DOPO IL DRAMMA DI ROAD ATLANTA

L'Imsa pensa alla sicurezza

TAMPA — La tragica corsa di Road Atlanta ha convinto l'Imsa a prendere coscienza che l'attuale standard di sicurezza in questa categoria è decisamente insoddisfacente. Per la prossima gara di Halifax è già previsto un pacchetto di modifiche, sia per il regolamento sportivo che tecnico, in questo ultimo caso i suggerimenti sono emersi con la collaborazione dei costruttori. Jeremy Dale era il presidente dell'associazione piloti che si occupava di sicurezza. Il suo posto è stato preso ora da Jay Cochram, che ha già redatto un documento con le seguenti richieste: presenza di un elicottero in circuito sin dal primo giorno delle prove, allestimento di un centro medico di primo soccorso ad ogni gara. Norme più rigide per il rilascio della licenza Imsa: queste prevederanno un minimo di tre anni di attività precedente e l'effettuazione di un rookie-test preliminare. Un'altra richiesta, estremamente importante, sarà il massimo rispetto delle norme di qualifica, e rigore nel non ammettere al via i piloti che avranno superato il centotrenta per cento di limite massimo sul tempo ottenuto in prova. Si è infatti scoperto che le due vetture che hanno curato l'incidente di Road Atlanta, la Porsche 911 di Hendricks e la Porsche 968 di Cogbill, erano entrambe al di sopra del tempo massimo per essere ammessi alla gara. Ci sono poi novità tecniche. Al più presto, tutti i telai ammessi nella categoria Wsc dovranno effettuare il test anti-crash e di schiacciamento laterale, così come previsto dalla Fia. Attualmente solo la Ferrari e la Courage hanno costruito le vetture sottoponendosi a queste verifiche. Difficilmente gli altri telai, come la Spice o la Riley Scott, supererebbero oggi gli standard di rigidità e robustezza previsti dalla Fia. Altre richieste riguardano il dimensionamento del poggiatesta e del parabrezza. (c.m.m.)



McLaren ha cambiato olio. E voi?

Il team di Formula 1, primo nel mondo per le vittorie conseguite, ha scelto Mobil 1 il lubrificante ai vertici mondiali della più avanzata tecnologia.

Oggi il nuovo propulsore Mercedes Benz V 10 della McLaren può avvalersi di una incomparabile protezione per ottenere i migliori risultati in tutte le prove del Campionato del Mondo di Formula 1.

Avendo necessità della mi-



gliore lubrificazione i motori del team Marlboro, McLaren, Mercedes faranno affidamento su un eccezionale lubrificante che è disponibile anche per la vostra auto. Lo potete trovare presso i migliori autoaccessori, punti vendita **MOMO CORSE** e le più importanti autofficine.

Qualsiasi macchina voi guidiate, proteggetela con Mobil 1.

È ora di cambiare!

Mobil 1

Per informazioni chiamate il

NUMERO VERDE
1678 - 60205

Guida al GP SPAGNA

Nel 1994 è andata così

IN 26 AL VIA

(14º quarto di secolo)

1. FILA

5 Michael Schumacher (Benetton B194) 1'21"908 (208.639)

0 Damon Hill (Williams Fw16) 1'22"559 (206.994)

2. FILA

7 Mika Hakkinen (McLaren Mp4/9) 1'22"660 (206.741)

6 J.J. Lehto (Benetton B194) 1'22"983 (205.936)

3. FILA

14 Rubens Barrichello (Jordan 194) 1'23"594 (204.431)

27 Jean Alesi (Ferrari 412 T1) 1'23"700 (204.172)

4. FILA

28 Gerhard Berger (Ferrari 412 T1) 1'23"715 (204.135)

8 Martin Brundle (McLaren Mp4/9) 1'23"763 (204.018)

5. FILA

2 David Coulthard (Williams Fw16) 1'23"782 (203.972)

3 Ukyo Katayama (Tyrrell 022) 1'23"969 (203.518)

6. FILA

4 Mark Blundell (Tyrrell 022) 1'23"981 (203.489)

30 Heinz-Harald Frentzen (Sauber C13) 1'24"254 (202.830)

7. FILA

15 Eddie Irvine (Jordan 194) 1'24"930 (201.215)

24 Michele Alboreto (Minardi 193B) 1'24"996 (201.059)

8. FILA

10 Gianni Morbidelli (Footwork Fa15) 1'25"018 (201.007)

20 Erik Comas (Larrousse Lh 94) 1'25"050 (200.931)

9. FILA

19 Olivier Beretta (Larrousse Lh94) 1'25"161 (200.669)

23 Pierluigi Martini (Minardi 193B) 1'25"247 (200.467)

10. FILA

26 Olivier Panis (Ligier Js39B) 1'25"577 (199.694)

25 Eric Bernard (Ligier Js39B) 1'25"766 (199.254)

11. FILA

9 Christian Fittipaldi (Footwork Fa15) 1'26"084 (198.518)

12 Johnny Herbert (Lotus 109C) 1'26"397 (197.799)

12. FILA

11 Alessandro Zanardi (Lotus 107C) 1'27"685 (194.893)

31 David Brabham (Simtek S941) 1'28"151 (193.863)

13. FILA

34 Bertrand Gachot (Pacific P01) 1'28"873 (192.288)

33 Paul Belmondo (Pacific P01) 1'30"657 (188.504)

COSÌ AL TRAGUARDO

PILOTA	VEETTURA	GIRI TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Damon Hill	Williams Fw16	65 1.36'14"374	192.367	---
2. Michael Schumacher	Benetton B194	65 1.36'38"540	191.565	24"166
3. Mark Blundell	Tyrrell 022	65 1.37'41"343	189.513	1'26"969
4. Jean Alesi	Ferrari 412 T1	64 1.36'40"141	188.566	1 giro
5. Pierluigi Martini	Minardi 193B	64 1.37'12"385	187.523	1 giro
6. Eddie Irvine	Jordan 194	64 1.37'32"798	186.869	1 giro
7. Olivier Panis	Ligier Js39B	63 1.36'44"800	185.471	2 giri
8. Eric Bernard	Ligier Js39B	62 1.36'15"687	183.447	3 giri
9. Alessandro Zanardi	Lotus 107C	62 1.37'42"211	180.739	3 giri
10. David Brabham	Simtek S941	61 1.37'05"051	178.958	4 giri
11. Martin Brundle	McLaren Mp4/9	59 1.27'57"425	191.052	6 giri

I RITIRATI

PILOTA	VEETTURA	GIRI CAUSA	POSIZIONE
Olivier Beretta	Larrousse Lh 94	0 Motore	0.
Paul Belmondo	Pacific P01	2 Uscita di pista	25.
Michele Alboreto	Minardi 193B	4 Motore	16.
Ukyo Katayama	Tyrrell 022	16 Motore	10.
Erik Comas	Larrousse Lh 94	19 Impianto di raffreddamento	16.
Heinz-Harald Frentzen	Sauber C13	21 Cambio	13.
Gianni Morbidelli	Footwork Fa15	24 Problemi elettrici	5.
Gerhard Berger	Ferrari 412 T1	27 Cambio	10.
Bertrand Gachot	Pacific P01	32 Cedimento alettone post.	18.
David Coulthard	Williams Fw16	32 Problemi elettrici	12.
Christian Fittipaldi	Footwork Fa15	35 Motore	8.
Rubens Barrichello	Jordan 194	39 Motore	7.
Johnny Herbert	Lotus 109C	41 Uscita di pista	10.
Mika Hakkinen	McLaren Mp4/9	48 Motore	3.
J.J. Lehto	Benetton B194	53 Motore	5.

I PRIMATI

SUL GIRO IN PROVA

È imbattuto (1993)
Alain Prost (Williams Fw15C) in 1'17"809 alla media di 219,630 kmh

SUL GIRO IN GARA

È imbattuto (1993)
M. Schumacher (Benetton B193B) 61. giro in 1'20"989 alla media di 211,006 kmh

SULLA DISTANZA

È imbattuto (1993)
Alain Prost (Williams Fw15C) 65 giri pari a km 308,555 in 1.32'27"685 alla media di 200,227 kmh

I GIRI PIU' VELOCI

PILOTA (VEETTURA)	GIRO	TEMPO	MEDIA
Schumacher (Benetton B194)	18	1'25"155	200.683
Hakkinen (McLaren Mp4/9)	29	1'25"872	199.008
Hill (Williams Fw16)	17	1'25"874	199.003
Brundle (McLaren Mp4/9)	33	1'26"233	198.175
Lehto (Benetton B194)	38	1'26"346	197.915
Irvine (Jordan 194)	40	1'26"580	197.380
Katayama (Tyrrell 022)	15	1'26"658	197.203
Barrichello (Jordan 194)	31	1'26"863	196.737
Coulthard (Williams Fw16)	10	1'26"983	196.466
Blundell (Tyrrell 022)	14	1'27"468	195.377
Comas (Larrousse Lh 94)	14	1'27"533	195.232
Alesi (Ferrari 412 T1)	9	1'27"558	195.176
Berger (Ferrari 412 T1)	11	1'27"614	195.051
Fittipaldi (Footwork Fa15)	27	1'28"002	194.191
Morbidelli (Footwork Fa15)	23	1'28"032	194.125
Frentzen (Sauber C13)	17	1'28"279	193.582
Martini (Minardi 193B)	58	1'28"610	192.859
Herbert (Lotus 109C)	38	1'28"901	192.227
Panis (Ligier Js39B)	39	1'29"118	191.759
Bernard (Ligier Js39B)	34	1'29"233	191.512
Alboreto (Minardi 193B)	4	1'29"880	190.134
Zanardi (Lotus 107C)	9	1'30"493	188.846
Brabham (Simtek S941)	13	1'30"558	188.710
Gachot (Pacific P01)	28	1'31"557	186.651
Belmondo (Pacific P01)	2	1'35"061	179.771



GLI ORARI

Prove libere:

venerdì 12 maggio e sabato 13 maggio dalle 9,30 alle 10,15 e dalle 10,30 alle 11,15

Qualificazioni:

venerdì 12 e sabato 13 dalle ore 13,00 alle ore 14,00

Warm-up:

domenica 14 dalle ore 9,30 alle 10

Gara:

domenica 14 maggio ore 14,00

LA DISTANZA

Lunghezza circuito:

4,727 km

Lunghezza Gp:

65 giri (effettivi)
pari a 307,255 km

LA GARA IN TV

QUALIFICAZIONI

Venerdì 12 e sabato 13 dalle 12,50 alle 14,10

GARA

Domenica 14 maggio collegamento a partire dalle 13,30

N.B. Gara e qualifiche saranno trasmesse in diretta con gli stessi orari anche dalla tivù via satellite Eurosport, l'unica che trasmetterà domenica alle ore 9,30 il warm-up.

Graffiti

● **1951:** la prima edizione titolata viene disputata sul Circuito di Pedralbes e vede la vittoria di J.M. Fangio su Alfa Romeo, che si

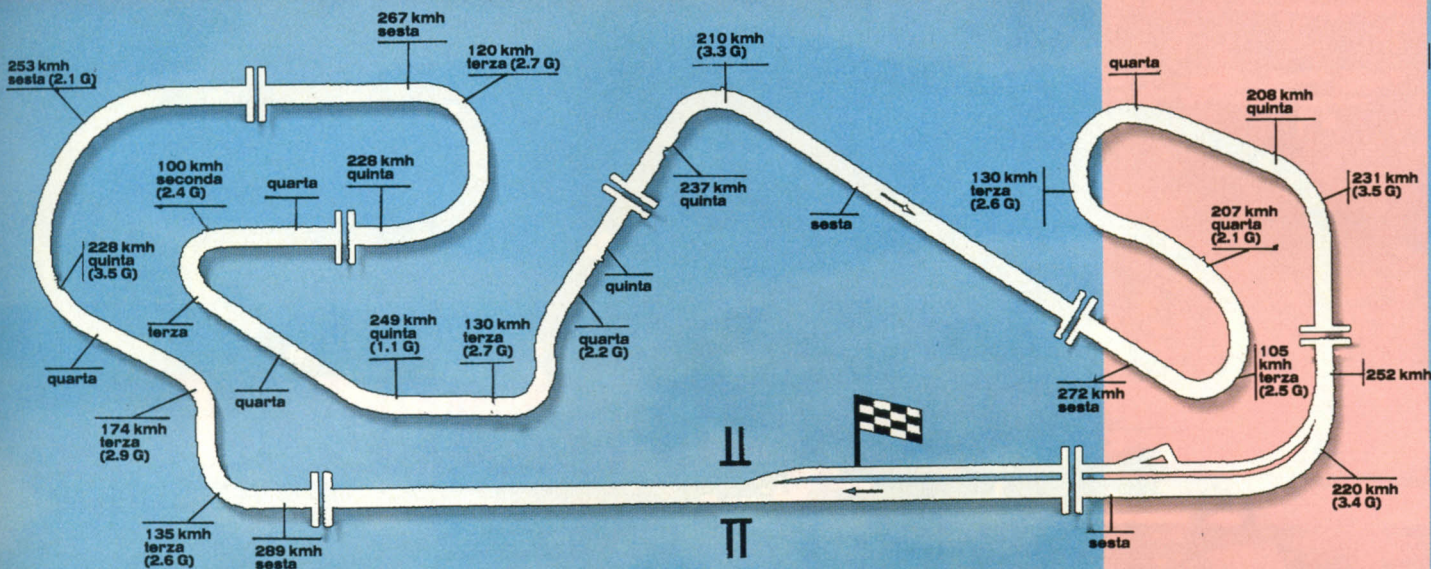
aggiudica anche il suo primo titolo mondiale.

● **1954:** dopo tre anni di sosta, torna la F.1 nella penisola iberica e vince Hawthorn su Ferrari. ● **1968:** si corre sul circuito di Jarama e Graham Hill vince con la Lotus 49, gettando le basi per la conquista del suo secondo titolo mondiale.

● **1969:** la gara si trasferisce sul circuito del Montjuich, dove Hill, Rindt e Ickx sono protagonisti di tre incidenti fortunatamente senza conseguenze, causati dal distacco degli enormi alettoni. Le appendici aerodinamiche subiranno successivamente un drastico ridimensiona-

mento. ● **1975:** la gara viene interrotta a seguito del gravissimo incidente occorso a Rolf Stommelen. La vittoria viene attribuita a Jochen Mass, con metà punteggio. Lella Lombardi conquista un sesto posto che le permette di essere l'unica donna a mezzo punto nella storia della F.1.

CIRCUITO DI CATALUNYA



TEMPO STIMATO SUL GIRO: 1'25"3

Albo d'oro

1951	Fangio	Alfa Romeo
1954	Hawthorn	Ferrari
1968	Hill	Lotus Ford
1969	Stewart	Matra Ford
1970	Stewart	March Ford
1971	Stewart	Tyrrell Ford
1972	Fittipaldi	Lotus Ford
1973	Fittipaldi	Lotus Ford
1974	Lauda	Ferrari
1975	Mass	McLaren Ford
1976	Hunt	McLaren Ford
1977	Andretti	Lotus Ford
1978	Andretti	Lotus Ford
1979	Depailler	Ligier Ford
1981	Villeneuve	Ferrari Turbo
1986	Senna	Lotus Renault Turbo
1987	Mansell	Williams Honda Turbo
1988	Prost	McLaren Honda Turbo
1989	Senna	McLaren Honda
1990	Prost	Ferrari
1991	Mansell	Williams Renault
1992	Mansell	Williams Renault
1993	Prost	Williams Renault
1994	Hill	Williams Renault

Sul rinnovato circuito di Catalunya, a Montmeló, non ci sarà quest'anno la chicane realizzata con le gomme che tanto aveva fatto discutere lo scorso anno in occasione del Gp di Spagna. La modifica principale riguarda il rettilineo che quest'anno permetterà di «tagliare» la chicane Nissan. Le spese sostenute dagli organizzatori spagnoli per le modifiche dell'autodromo ammontano a 190 milioni di pesetas, circa due miliardi e mezzo di lire italiane

Gli ingegneri della Tyrrell hanno simulato il Gp di Spagna al computer. Nei vari punti del circuito sono indicati alcuni dati: la velocità raggiungibile, la marcia da usare e l'accelerazione trasversale espressa in «G» (dove G indica l'accelerazione di gravità, ossia la forza con la quale la gravità spinge un corpo e il cui valore corrisponde, convenzionalmente a 45 gradi di latitudine, a 9,81 m/sec²). Il tempo medio che si dovrebbe ottenere sul giro è stato stimato in 1'25"3, e la velocità massima, al termine del rettilineo, di 289 kmh.

La curiosità

Il 1975 è stato l'ultimo anno in cui si è corso il Gp di Spagna sul tracciato di Montjuich. Vinse il tedesco Jochen Mass, su McLaren M 23-Ford, ma la gara fu interrotta dopo 29 dei 75 giri previsti. Infatti la Lola di Rolf Stommelen piombò sugli spettatori, uccidendone quattro e ferendone sei.

● **1976:** la sede del Gp torna a Jarama e Hunt vince con la McLaren.

● **1986:** la F.1 debutta a Jerez e Ayrton Senna si aggiudica l'emozionante volta finale battendo la Williams di Mansell di soli 14 millesimi. ● **1990:** doppietta della Ferrari con Prost e Mansell. ● **1991:**

si corre per la prima volta sul nuovo circuito di Catalunya a Barcellona e vince Mansell con la Williams.

● **1993:** Alain Prost fa sua la gara con la Williams e stabilisce i nuovi primati in prova e sulla distanza.

● **1994:** Vince Damon Hill, ma i primati rimangono imbattuti.





ZOOMPHOTO

FORMULA 3000
GARA A SILVERSTONE

Per Rosset trionfo al debutto

Il brasiliano della SuperNova si è imposto dominando sin dal via. Buon 2. Sospiri, finito davanti a McNish.

■ **ADAM COOPER**

SILVERSTONE — Riccardo Rosset è entrato a far parte a pieno merito della ristretta cerchia di piloti che hanno vinto al loro debutto nel Campionato Internazionale di F. 3000. Il 27enne «rookie» ha infatti ottenuto un'affermazione schiacciante in occasione della gara d'apertura a Silverstone. Il brasiliano si è subito distinto sin dalle prove, facendo segnare le pole position e ha quindi letteralmente dominato la corsa dall'inizio alla fine, al volante della Reynard della scuderia SuperNova. Dietro di lui si è piazzato il suo compagno di squadra Vincenzo Sospiri, protagonista di uno stupendo duello con Allan McNish nelle fasi finali della gara, quando lo scozzese ha fatto di tutto per agguantare la piazza d'onore. Il forlivese, tuttavia, ha saputo sfoderare tutta la sua grinta, riu-



sul circuito e tra i presenti gli ospiti più ammirati sono stati senza dubbio David Coulthard, Rubens Barrichello, Johnny Herbert, Eric Comas e «Jules» Boullion. Tutti si attendevano un primo giro al color bianco e invece le emozioni sono iniziate sin... dal via! Al termine del giro di ricognizione si è infatti spento il motore della Lola di Marco Campos. I commissari sono subito intervenuti per rimuovere dalla griglia la vettura, provocando quindi alcuni secondi di ritardo sulla procedura di partenza. Il contrattempo finiva col procurare ulteriori guai: anche Tarso Marques, Gareth Rees e Dino Morelli spegnevano il motore. Fortunatamente la partenza è avvenuta senza alcun contatto: tutte le vetture sono riuscite ad evitare le monoposto ferme in griglia, tra cui solo la Reynard di Marques è riuscita a ripartire a spinta con un giro di ritardo. Senza la pressione del suo connazionale, Rosset non ha avuto problemi a prendere il comando sin dalla prima curva, seguito da Vincenzo Sospiri. Il brasiliano della SuperNova ha quindi prodotto un'irresistibile progressione, accrescendo il suo margine di vantaggio di circa mezzo secondo al giro. A metà gara Rosset, oramai al sicuro con circa 10 secondi di distacco, ha quindi rallentato leggermente il ritmo: *«Ho spinto forte soprattutto all'inizio della corsa — ha poi dichiarato il giovane pilota di David Sears — anche se ho cercato di risparmiare il più possibile i pneumatici. Da metà corsa in poi mi sono limitato a tener d'occhio i miei avversari, anche se, a 10 tornate dalla fine, mi sono troppo rilassato. Ho quindi deciso di aumentare un po' il ritmo nel finale della gara per riacquistare la concentrazione»*. Se Rosset non ha avuto problemi al comando, Sospiri ha dovuto sudare le proverbiali sette camicie per tenere a bada prima il belga Goossens e poi il rimontante Nish, che si è comunque assicurato l'ultimo gradino del podio. *«Purtroppo la mia gara è stata rovinata al via — ha dichiarato il veterano della Psr — sono partito bene, ma poi le ruote si sono messe a pattinare in seconda marcia e ho ingranato di nuovo la prima. A quel punto sono stato superato da diverse monoposto e mi sono trovato in settima posizione al termine della prima tornata»*. Goossens si è classifi-

scendo a mantenere la seconda posizione. Grazie a Sospiri, il team SuperNova diretto da David Sears ha ottenuto una perentoria doppietta, a testimonianza dell'ottimo lavoro svolto durante l'inverno, con una lunga serie di test che hanno proiettato la squadra decisamente al top. *«Purtroppo sono stato tamponato alla prima curva — ha dichiarato a fine gara Sospiri — credo sia stato Goossens. Dopo il contatto la vettura si comportava come se uno dei pneumatici si stesse progressivamente sgonfiando. Peccato davvero. In tutta la mia carriera non ho mai vinto a Silverstone: in F. Ford e in F. 3 mi sono sempre piazzato secondo o terzo. Evidentemente è destino...»*.

LA CRONACA. Il tempo soleggiato ha contribuito ad attirare una folla di oltre 20.000 persone

ZOOMPHOTO

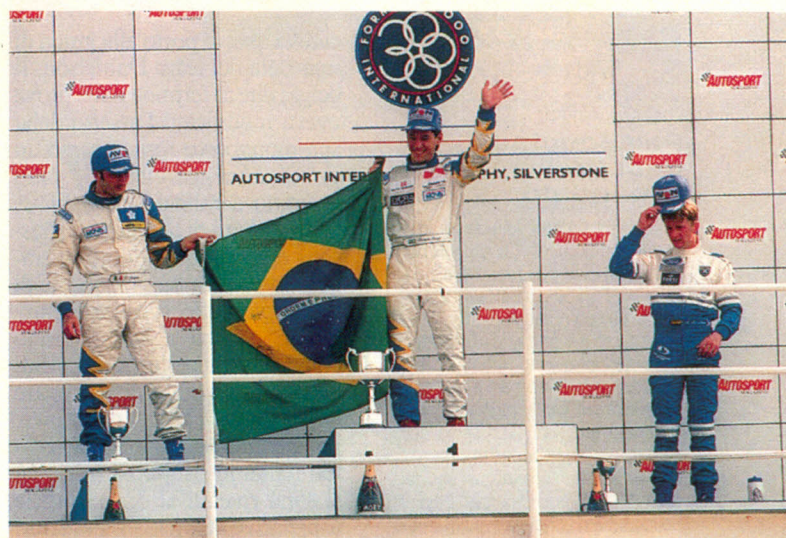
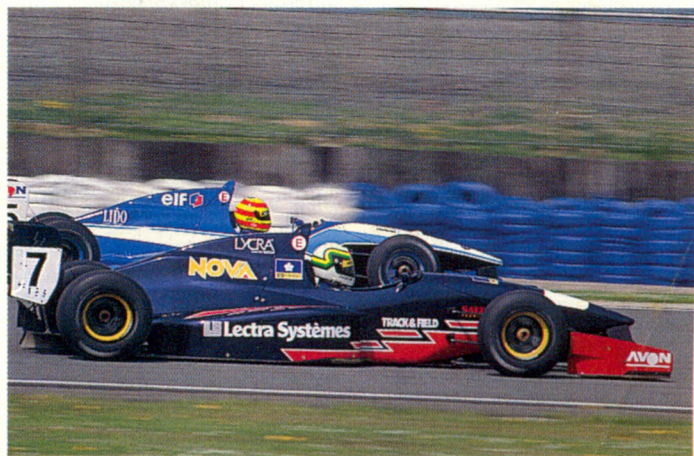


PHOTO4



Ecco il primo via della stagione '95, a sinistra. Rosset ha letteralmente dominato la gara, sopra con la Reynard della SuperNova. Sul podio, in alto a destra, anche Sospiri, a sinistra, e McNish, a destra. Lo scozzese, in basso è giunto 3.



PHOTO4

box

Per Bouchut debutto rimandato

Dopo l'abbandono definitivo della Larrousse dalla F.1, Christophe Bouchut ha deciso di concentrare i suoi sforzi in F.3000 con il team Danielson, ma il suo primo approccio con le monoposto della formula cadetta è stato tutt'altro che fortunato. L'ex vincitore della 24 Ore di Le Mans durante le prove si è fermato lungo il circuito con problemi alla pompa della benzina, evitando per un malinteso di collaborare con i commissari che cercavano di spostare la sua Lola. A Bouchut veniva quindi inflitta una multa di 2500 dollari. Nel pomeriggio il pilota francese non si avvedeva dell'esposizione di una bandiera rossa e compiva un giro in più del consentito: immediata la sua esclusione dalla gara. Il francese si è quindi consolato, precipitandosi a Donington per gareggiare nella serie Bpr...

■ **RUBINHO.** Rubens Barrichello è stato visto nei box di Silverstone tifare accanitamente per Rosset, futuro vincitore della gara. Barrichello è un grande amico del pilota del Team Supernova, col quale divide una casa a Cambridge.

■ **CONTROLLI.** Nel corso delle prove molti team hanno manifestato disappunto per il tempo impiegato dai commissari a controllare la regolarità delle vetture nei momenti più «caldi» delle qualifiche. Tarso Marques, in particolare, si è lamentato per aver perso minuti preziosi proprio mentre aveva la vettura pronta per staccare un giro «monstre». Didier Cottaz, invece, è stato trovato con l'ala posteriore troppo bassa e si è visto annullare il crono che aveva fatto registrare subito prima.

Gary Formato peso massimo alla bilancia

Il debuttante sudafricano Gary Formato è risultato il pilota più pesante del Circus della formula cadetta. Il compagno di squadra di Christian Pescatori alla Durango, ha fatto infatti registrare 83,5 alla bilancia, nella consueta «pesatura» di inizio stagione. Dietro di lui si è messo... in evidenza Dino Morelli (83,0 kg), mentre il più leggero è stato Allen McNish, fermo a 56,5 kg, seguito dall'altro «peso piuma» Marcos Gueiros (62,5 kg).

■ **NONNO JAN.** Jan Lammers è stato molto contento di tornare a gareggiare in F.3000 con il team Vortex, ma il suo rientro è stato ricco di problemi. Il 39enne olandese ha trovato poco performante l'assetto della sua Reynard e si è dovuto accontentare del 22. posto in griglia. In gara le cose sono un poco migliorate, ma il suo 11. posto finale non è stato certo entusiasmante...

cato al quarto posto alla guida di una Lola del team Danielson. Il belga, che al termine delle prove aveva modificato l'assetto della sua monoposto recuperando un po' di maneggevolezza, è stato costretto a rallentare nel finale per problemi di aderenza. Goossens è comunque giunto al traguardo con un largo margine di vantaggio sullo svedese Kenny Brack, che ha a lungo lottato con McNish nelle fasi centrali della corsa, prima di incappare in un «lungo» alla curva Stowe. Per quanto riguarda gli altri piloti italiani i risultati a fine gara si sono rivelati al di sotto delle aspettative. Christian Pescatori ha portato la sua Reynard della Durango Equipe, riuscendo comunque a raggranellare un punticino: «*Ho avuto una serie di problemi ai freni e purtroppo l'aderenza dell'anteriore non era molto buona nelle curve veloci*» — ha concluso il pilota bresciano. Fabrizio De Simone si è dovuto accontentare del settimo posto, dopo aver occupato nelle fasi iniziali la quinta piazza. Tra gli altri piloti attesi alla prima vigilia, Cottaz è entrato in contatto con Van Hool nelle prime fasi della corsa, mentre Clerico è uscito di gara per noie ai freni e al cambio. Gueiros ha perso la nona piazza quando il motore della sua monoposto si è ammutolito, mentre Policand si è ritirato dopo aver sofferto di problemi d'assetto e aver accusato la rottura del cambio. ■

ZOOMPHOTO



CON IL 4. POSTO DI GOOSSENS

Comincia bene la nuova Lola!

SILVERSTONE — La Lola si è resa protagonista di un promettente inizio di stagione, grazie al debutto della 95/50. Due monoposto si sono piazzate tra i primi 7 in prova, mentre in gara il belga Goossens ha conquistato un eccellente quarto posto. Nelle qualifiche il più brillante al volante delle 95/50 è stato il giovanissimo brasiliano Marco Campos, debuttante nella categoria alla pari della sua squadra, la Draco. Lo stesso Goossens ha portato la vettura del team Danielson in 7. posizione, mentre l'altro «rookie» Watson è partito 18. con la 95/50 della Nordic, davanti a Policano con la vettura gemella di Danielson. Il tecnico della Lola Ben Bowlby si è detto più che soddisfatto: «*Non avevamo alcuna esperienza, qui a Silverstone, dove il circuito è molto cambiato dopo le recenti modifiche. Abbiamo preparato un assetto completamente sbagliato, perché credevamo che il tracollo nella sua nuova configurazione consumasse molto più rapidamente le gomme. Siamo stati costretti a cambiare il set-up in poco tempo e questo ci ha permesso di recuperare. In realtà — prosegue Bowlby — la nuova Lola è molto più performante del modello '94: abbiamo apportato significative modifiche all'aerodinamica anteriore e posteriore, spostato i radiatori e rinnovato le sospensioni. Ora abbiamo delle prestazioni equivalenti alla Reynard e sono molto impressionato delle performance di Goossens e del "rookie" Camps.*» ■





Giungendo 4. il belga Goossens, a sinistra, è stato il primo dei piloti Lola al traguardo. A punti anche Pescatori, 6. con la Reynard della Durango sotto, mentre Sospiri è stato il migliore degli italiani grazie al suo secondo posto, in basso



PHOTO4



SILVERSTONE

Silverstone (Gran Bretagna), 7 maggio 1995

1. prova del campionato internazionale di F.3000

COSÌ (IN 24) AL VIA E (IN 16) AL TRAGUARDO

Ricardo Rosset (Reynard 95D-Cosworth) 1'38"023	Tarso Marques (Reynard 95D-Cosworth) 1'38"218
Allan McNish (Reynard 95D-Cosworth) 1'38"266	Vincenzo Sospiri (Reynard 95D-Cosworth) 1'38"888
Marco Campos (Lola T95/50-Cosworth) 1'38"986	Fabrizio De Simone (Reynard 95D-Zytek Judd) 1'38"999
Marc Goossens (Lola T95/50-Cosworth) 1'39"471	Emanuel Clerico (Reynard 95D-Cosworth) 1'39"616
Kenny Brack (Reynard 95D-Zytek Judd) 1'39"708	Guillaume Gomez (Reynard 95D-Cosworth) 1'39"881
Gareth Rees (Reynard 95D-Zytek Judd) 1'39"945	Marcos Gueiros (Reynard 95D-Zytek Judd) 1'40"117
Christian Pescatori (Reynard 95D-Cosworth) 1'40"303	Jean-Philippe Belloc (Reynard 95D-Cosworth) 1'40"372
Christophe Tinseau (Reynard 95D-Zytek Judd) 1'40"413	Mikke Van Hool (Reynard 95D-Zytek Judd) 1'40"567
Wim Eyckmans (Reynard 95D-Cosworth) 1'40"576	Stephen Watson (Lola T95/50-Cosworth) 1'40"708
Jerome Policand (Lola T95/50-Cosworth) 1'41"023	Didier Cottaz (Reynard 95D-Cosworth) 1'41"069
Dino Morelli (Reynard 95D-Zytek Judd) 1'41"642	Jan Lammers (Reynard 95D-Cosworth) 1'41"680
Gary Formato (Reynard 95D-Cosworth) 1'43"717	Alain Filhol (Reynard 94D-Cosworth) 1'46"796

- Ricardo Rosset**
(Reynard 95D-Cosworth)
40 giri in 1.08'13"35
alla media di 177,88 kmh
 - Vincenzo Sospiri**
(Reynard 95D-Cosworth)
a 7"77
 - Allan McNish**
(Reynard 95D-Cosworth)
a 8"36
 - Marc Goossens**
(Lola T95/50-Cosworth)
a 11"36
 - Kenny Brack**
(Reynard 95D-Zytek Judd)
a 27"71
 - Christian Pescatori**
(Reynard 95D-Cosworth)
a 50"55
 - Fabrizio De Simone**
(Reynard 95D-Zytek Judd)
a 1'07"77
 - Jean-Philippe Belloc**
(Reynard 95D-Cosworth)
a 1'13"06
 - Christophe Tinseau**
(Reynard 95D-Zytek Judd)
a 1'19"33
 - Wim Eyckmans**
(Reynard 95D-Cosworth)
a 1'19"96
 - Jan Lammers**
(Reynard 95D-Cosworth)
a 2'00"50
 - Tarso Marques**
(Reynard 95D-Cosworth)
a 1 giro
 - Guillaume Gomez**
(Reynard 95D-Cosworth)
a 1 giro
 - Gary Formato**
(Reynard 95D-Cosworth)
a 2 giri
 - Marcos Gueiros**
(Reynard 95D-Zytek Judd)
a 2 giri
 - Alain Filhol**
(Reynard 94D-Cosworth)
a 4 giri
- Giro più veloce: **Marques**
in 1'40"95 alla media di 180,32 kmh

LE PROVE □ IMPRENDIBILE ROSSET

Per Sospiri seconda fila

SILVERSTONE — Nel team SuperNova il brasiliano Ricardo Rosset ha preso il posto di Taki Inoue, approdato quest'anno in F.1 alla Arrows e la differenza... si vede! Rosset non ha certo fatto rimpiangere il simpatico ma lento giapponese, aggiudicandosi la pole con il tempo di 1'38"023, fatto segnare nella prima sessione di prove. Dietro di lui si è messo in evidenza il suo giovanissimo connazionale Tarso Marques, staccato di due soli decimi. Rosset non ha nascosto la sua piena soddisfazione: «Partire dalla pole alla prima gara di F.3000 rappresenta per me il coronamento di un sogno e sono entusiasta anche se non ho migliorato nella seconda sessione». La cosa è invece riuscita a Marques, che si è ulteriormente avvicinato a Rosset nell'ultima parte delle prove. «Abbiamo trovato un assetto equilibrato solo alla fine delle qualifiche — ha dichiarato lo stesso Marques — ma la temperatura era troppo calda e non sono riuscito a battere Rosset». Vincenzo Sospiri, migliore degli italiani, si è piazzato quarto dietro l'altro veterano Allen McNish. Il forlivese è stato penalizzato dall'assetto «ballerino» della sua Reynard. Tutto bene, invece, per la Draco e Marco Campos, 5. in griglia e per De Simone 6. con la Mythos, mentre c'è da registrare un po' di delusione per il 13. posto di Christian Pescatori al volante di una delle Reynard della Durango. ■

LA CLASSIFICA DOPO LA 1. GARA

	SILVERSTONE 7/5	BARCELONA 13/5	PAU 5/6	PERGUSA 23/7	HOCKENHEIM 29/7	SPA 26/8	ESTORIL 23/9	MAGNY-COURS 15/10	TOTALE PUNTI
1. Rosset	9								9
2. Sospiri	6								6
3. McNish	4								4
4. Goossens	3								3
5. Brack	2								2
6. Pescatori	1								1

hard GLASS

In casa Tyrrell Nuovo diesse

Dopo soli tre Gran Premi, rimpasto in casa Tyrrell. Alla squadra del boscaiolo torna infatti l'ex-team manager in seconda, Steve Nielsen, che ad inizio anno era passato alla Benetton. Nielsen sarà il nuovo direttore sportivo della Tyrrell a partire dal Gp di Spagna, sostituendo così Rupert Manwering che si occuperà d'ora in poi della gestione delle attività commerciali della squadra.

■ **VELEZ.** Il messicano Carlos Velez ha interrotto all'ultimo momento il suo rapporto con la Vortex e quest'anno, con ogni probabilità, non gareggerà in F. 3000. Velez è stato costretto a lasciare il team di Henni Vollenberg per mancanza di sponsor, e potrebbe ripiegare nelle gare della F. 3 tedesca, sicuramente più a buon mercato.

■ **REFUSO.** Per un involontario quanto spiacevole disguido, il pezzo relativo alla gara Imsa a Road Atlanta su As della scorsa settimana a pagina 80, è stato erroneamente pubblicato a firma di Enzo Russo. In realtà il servizio era stato realizzato dal nostro inviato Cesare Maria Mannucci. Doveroso, quindi, dare a... Cesare quel che è di Cesare!

Per le F. 1 d'annata coppa Fia

Prenderà il via il 21 maggio a Donington la Coppa Fia riservata alle vetture di F. 1 costruite in data anteriore al 1985. La serie si comporrà di un totale di 5 appuntamenti. Supervisore tecnico del campionato sarà l'intramontabile Tony Rudd, ex ingegnere della Brm e della Lotus.

■ **WILDS.** L'ex pilota di F. 1 Mike Wilds, che nello scorso giugno si era fratturato le gambe in un'esibizione a Goodwood al volante di una Ferrari 312 T3, si è perfettamente ristabilito. La scorsa settimana è infatti tornato al volante di una vettura da competizione, percorrendo alcuni giri del tracciato di Mallory Park con una vecchia Chevron B36. Bentornato, Mike...

DOPO LA RINUNCIA DI RINLAND...

Forti tratta con Tetu



ORSI

Spira aria di cambiamento in casa della Forti Corse. Nei giorni scorsi il team italo-brasiliano ha preso atto della rinuncia a proseguire la collaborazione da parte del direttore tecnico Sergio Rinland, che ha addotto una serie di motivazioni di carattere familiare. Per sostituire il volante l'ingegnere argentino, Guido Forti si è messo subito in moto contattando Michel Tetu, nella foto, 54enne tecnico francese che vanta una vastissima esperienza in F.1 con Ligier e Renault e che è tutt'ora in forze alla Larrousse. Tetu ha ascoltato le proposte di Forti e si è riservato di dare una risposta entro 10-15 giorni, un lasso di tempo necessario per chiarire la sua posizione in seno alla squadra francese. Nel frattempo il team di Alessandria non resterà con le mani in mano e proseguirà la serie di interventi previsti per migliorare le prestazioni della Fg 01, che sino ad oggi è risultata piuttosto deludente. In particolare, dopo la sostituzione del cofano motore, l'ingegner Giorgio Stirano si sta ora preoccupan-

do di ridisegnare lo scivolo (che avrà una nuova inclinazione) e, poco prima del Gp di Montecarlo, dovrebbe intervenire anche sulla scocca della monoposto. «C'è moltissimo lavoro da fare per cercare di risalire la china — ha ammesso Guido Forti — posso assicurare che non lasceremo nulla di intentato per migliorare la vettura. In fondo la Fg 01 non è andata malissimo nella seconda parte del Gp di San Marino e questo ci lascia ben sperare per il futuro... In vista del Gp di Spagna faremo di tutto per assicurare un minimo di stabilità all'interno della nostra squadra — ha proseguito il coproprietario del team — Per questo è stato confermato Roberto Moreno, che molto probabilmente resterà con noi per tutta la stagione». Il pilota di Rio, che inizialmente aveva un accordo per disputare soltanto i primi due Gp, affiancherà Pedro Diniz nelle restanti corse, grazie anche alle sue riconosciute doti di collaudatore (nell'89, non a caso, fu tester della Ferrari)...

SUPERATO IL ROOKIE TEST IN VISTA DELLA 500 MIGLIA

Zampedri è ok per Indy!

Si sono conclusi sulla pista di Indianapolis i test di selezione per ammettere alle prove ufficiali i piloti che non avevano precedenti esperienze sul catino dell'Indiana. Al «Rookie Orientation» come viene definito, erano presenti i seguenti piloti: Gil De Ferran, Alessandro Zampedri, Christian Fittipaldi, André Ribeiro, Franck Freon, Davy Hamilton, Mike Greenfield, Jeff Ward, Eliseo Salazar e Carlos Guerrero. Fra i debuttanti, il più veloce è stato Gil de

Ferran, con una velocità media di 368,461 kmh, davanti a Ribeiro con 353,98 kmh, l'ex campione del mondo di motocross, Jeff Ward con 350,762 kmh, Zampedri con 347,544 kmh e Christian Fittipaldi con 345,935 kmh. Unico pilota ad essere andato contro il muro è stato Freon, la cui vettura però ha riportato danni molto lievi. Insieme ai rookie, giravano anche gli altri piloti. Il più veloce in assoluto è stato Arye Luyendiyk con la Lola del team Menard, autore di

un'eccellente prestazione a 374,897 kmh di velocità media. Dietro di lui Scott Bryton, con l'altra Lola spinta dal motore Buick rivisto dallo stesso Menard, con una velocità di 366,852 kmh. Se-

guono poi Boesel con 362,025 kmh e Fabi con 360,416 kmh. Penske e Newman Haas cominceranno a girare questa settimana. Le prove per la pole sono fissate il 13 e 14 maggio.

TEST PER LA 155 V6 TI

Miglioramenti per l'Alfa '95

Aumentano a vista d'occhio i chilometri di prove che l'Alfa Romeo 155 V6Ti modello '95 si sta mettendo alle spalle. Mercoledì e giovedì scorsi Giorgio Francia ha complessivamente messo insieme 600 chilometri, per affinare l'assetto e per sperimentare alcuni ritocchi all'aerodinamica destinati a incrementare l'effetto suolo. Nessuna ricerca di tempi record è avvenuta, anche perché

non erano state portate gomme adatte a cercare il primato. Il miglior tempo è stato un 1'52"2. Poi, sabato la squadra test dell'Abarth si è spostata a Balocco per verificare alcune soluzioni aerodinamiche destinate a migliorare le prestazioni ad alta velocità. La vettura dell'Abarth ha superato i test a Monza, Mugello e Balocco senza accusare più i problemi di affidabilità emersi a Hockenheim.



DOPO LA RINUNCIA ALLA FORMULA UNO...

La Larrousse guarda alle Gt



ORSI

Come aveva prospettato Gérard Larrousse al momento della rinuncia alla Formula 1, la sua squadra (che ha recentemente dichiarato fallimento) potrebbe rinascere dalle sue ceneri e partecipare quest'anno alla serie Bpr per vetture Gran Turismo in collaborazione con una squadra inglese o con la Lamborghini. La decisione è imminente. In ogni caso, per un eventuale programma Gt, il personale sarà dimezzato rispetto a quello che era impegnato in F.1. Si passerà infatti da 40 a 20 persone: il tecnico Daniel Champion ha già lasciato

la squadra. Se la Larrousse è fallita, la sua diramazione britannica (che fa capo a Robin Herd) è sempre in vita e la nuova F.1 — il cui progetto è stato rivisto da Steve Nichols — potrebbe essere realizzata nel corso dell'anno per delle prove che dovrebbero essere affidate al trentunenne Eric Bernard. Nel frattempo si apprende che, ove volesse rientrare nel Mondiale, il team dovrebbe pagare alla Fia una penale di 250.000 dollari per ogni vettura a seguito della rinuncia ai primi Gp della stagione. Questo per evitare l'insorgere di precedenti in materia...

PIACE IL SISTEMA IN VOGA NEL BTCC

Prove all'inglese per il Supertourisme

Il Supertourisme francese potrebbe cambiare il proprio sistema di qualifica già dalla seconda gara stagionale prevista a Digione il 21 maggio. Sono stati gli stessi piloti a chiedere alla Fede-

razione la revisione delle prove cronometrate e l'adozione del sistema adottato in Gran Bretagna. Attualmente in Francia vige il meccanismo tradizionale: due sessioni di qualifica

che, combinate, determinano la griglia di partenza della prima gara, mentre quella della seconda è basata sull'ordine d'arrivo della prima. Nel campionato britannico, invece, da quest'anno è stata introdotta la doppia qualifica: la prima sessione determina la griglia della prima gara e la seconda sessione quella della seconda gara. «È un sistema più interessante — spiega Philippe Gache, uno dei fautori del cambiamento — perché costringe tutti a dare il massimo in entrambe le sessioni, mentre ora nella seconda di solito si bada a conservare le posizioni». Un'eventuale modifica del meccanismo di qualifica porterebbe anche a cambiare le norme che regolano la punzonatura delle gomme. Attualmente in Francia i piloti hanno a disposizione 10 slick per tutto il week-end, ma con l'adozione delle qualifiche separate si passerebbe anche per i pneumatici al sistema britannico: 6 slick per ogni accoppiata prove-gara.

Fabio Ravaoli

SOLDANO-DPPI



Coppa Nazioni F. Opel a Macao

Sono molto forti le possibilità che la prossima edizione della Coppa delle Nazioni riservata alle monoposto di F. Opel possa disputarsi sul circuito di Macao, tradizionale teatro della gara internazionale di F.3. Nei giorni scorsi si è svolto un incontro tra Dan Partel, responsabile della Efda, e Carlos Dantas Guimaraes, presidente della Federazione automobilistica di Macao e direttore del Museo che raccoglie alcune delle vetture in passato protagoniste dell'omonima gara. La competizione verrebbe messa in calendario nello stesso week-end in cui sono programmate le gare di F.3 e Turismo.

CARRER

A 13 ANNI DALLA MORTE

In ricordo di Gilles...

Sono passati già 13 anni da quel triste 8 maggio 1982, quando un graffio maligno del destino provocò la morte di Gilles Villeneuve. Le crude immagini della Tv, l'impatto, l'ultimo tragico volo di un campione che come pochi altri aveva fatto gioire e sognare intere legioni di Ferrariisti... Momenti che sono rimasti indelebili nella memoria collettiva di tanti appassionati, i quali ancora oggi, nel vedere il giovane Jacques Lottare in F. Indy con quel magico numero 27 sul musetto, provano un brivido sottile di commozione e nostalgia. Una sensazione che si mescola alle domande di molti giovani appassionati che chiedono di sapere qualcosa in più di Gilles Villeneuve, di quel piccolo, indimenticabile pilota che seppe entrare nella leggenda e nel cuore di Enzo Ferrari senza raggiungere il titolo mondiale. Per questo, nell'anniversario della sua scomparsa a Zolder, As ritiene sia giusto ricordarlo ancora una volta. Un modo per sentirlo di nuovo vicino, un pretesto per non dimenticare...



Test F. Opel Francioni sopra tutti

In vista del 4. round del campionato europeo di F. Opel, previsto al Mugello il 21 maggio assieme al Dtm, si è svolta la scorsa settimana sulla pista toscana una sessione collettiva di test. Presenti le maggiori squadre partecipanti all'Euroseries, è risultato il più veloce il nostro Filippo Francioni, che ha girato in 1'53"66. Il pilota della Drc ha preceduto il compagno di squadra Uva (1'53"79), l'olandese Crevels (1'53"83) e Jacobsen (1'53"79). Il portoghese Gao, leader della classifica continentale, ha ottenuto la 5. prestazione, davanti al connazionale Teodosio (1'53"92), migliore rappresentante della Vergani Racing. Gli altri piloti, compreso il vincitore di Imola Westbrook, hanno girato sopra l'1'54".

■ **CIOCI.** Presente ad Imola nel paddock della F. Opel Marco Cioci, convalescente dopo un'operazione alla spalla infortunata che gli ha impedito di gareggiare con il team britannico di David Lloyd. Il pilota romano ha però solo rimandato il debutto nella categoria, dove spera di correre almeno qualche gara dopo l'estate. Ad Imola si è visto anche Giorgio Carini, rimasto fuori dalla categoria, ma alla ricerca di piloti per disputare qualche prova nell'Euroseries 1995.

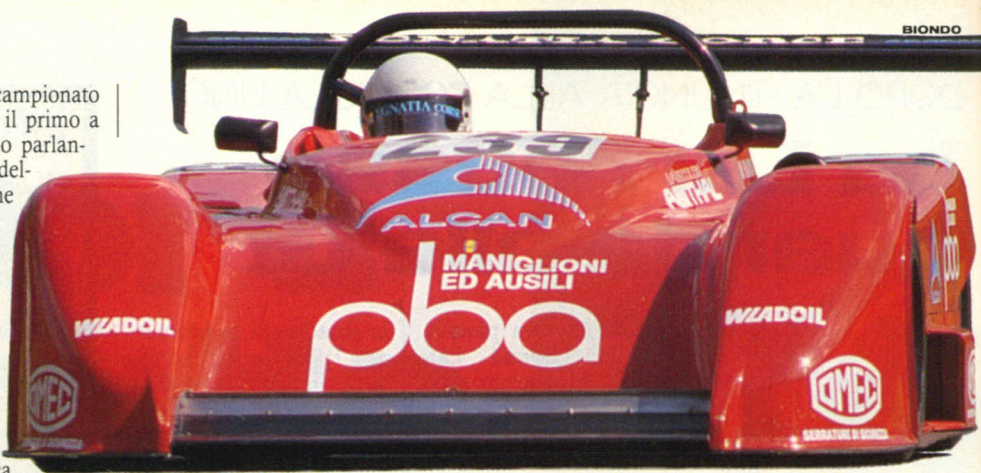
Incentivi per correre in F. 2000

A partire dalla 4. gara del Trofeo Fisa di F. 2000 (in programma a Varano il 21 maggio), sarà possibile effettuare in deroga al regolamento l'iscrizione ad ogni singola gara, versando la somma di L. 500.000 a corsa. L'iscrizione «saltuaria» va comunicata alla Fisa, specificando il nome del conduttore e la data della gara cui si intende prendere parte.

■ **FIOCCO ROSA.** Lieto evento per Ignazio Lunetta, tecnico di pista di Jean Alessi, e sua moglie Francesca: nei giorni scorsi è nato un bel maschietto, al quale è stato dato il nome di Lorenzo. L'ingegner Lunetta era stato costretto a saltare il Gp di San Marino proprio per stare vicino alla consorte. Ai coniugi Lunetta le felicitazioni della redazione di Autosprint!

È l'ultimo campionato a partire e il primo a terminare. Stiamo parlando dell'Italiano della Montagna che prenderà il via domenica 14 maggio in Sardegna, ad Alghero (con un'ulteriore settimana di ritardo a causa dei ballottaggi elettorali) e terminerà domenica 24 settembre in Sicilia. Lo scorso anno il campionato si concluse sul filo di lana e fu proprio la gara di Erice a incoronare Fabio Danti campione italiano dei Prototipi. Più accanito rivale si dimostrò l'altoatesino Franz Tschager, debuttante alla guida di una Lucchini in classe P2. Fu proprio la differenza di classe, che comportava (e comporta tuttora) una diversa assegnazione di punteggi (in base al numero delle vetture verificate) a decidere il duello. E la sfida molto probabilmente si ripeterà anche quest'anno. Nel frattempo i regolamenti non sono cambiati, ma in compenso al via di Alghero si presenteranno moltissimi pretendenti in più, rispetto alla passata stagione. Sono infatti già oltre trenta i piloti iscritti al Civm nelle quattro classi riservate ai Prototipi.

LA SFIDA. Ormai consolidata la regola tecnica che prevede, da due anni a questa parte, l'adozione di motori Gruppo N per i Prototipi, la lotta sarà apertissima tra il campione in carica e i tanti sfidanti. Pasquale Irlando si presenterà ad Alghero con la nuovissima Osella Pa20S Evoluta: «Abbiamo lavorato molto — afferma il pilota di Locorotondo — soprattutto sull'assetto e sul bilanciamento dei pesi. È stata ritoccata anche l'aerodinamica. Sicuramente ora siamo molto più competitivi e, questo mi consola molto, sin dall'inizio del Campionato». Ma con l'Osella non c'è solo Irlando. Piero Nappi, e «Ricky» Braconi sono due piloti che potrebbero dire la loro: «In questa stagione penso di avere tutte le carte in regola per conquistare il Civm», ha dichiarato Nappi subito dopo l'arrivo trionfale a Orvie-



NELLA PRIMA GARA AD ALGHERO

Oltre 30 prototipi nel Civm

to, due settimane fa. Se la sfida in casa Osella è aperta, altrettanto possiamo dire dei piloti Lucchini. In primo piano c'è proprio il campione in carica: Fabio Danti. Il pilota pistoiese porterà in gara una versione '94 aggiornata della biposto che già è andata fortissimo

nelle gare europee, così come Mauro Nesti, che ad Alghero andrà a difendere il successo dello scorso anno. Tra gli outsider spicca il nome di Mirko Savoldi al quale è stata appena consegnata una fiammante Breda-Alfa Romeo P2. Naturalmente proprio in questa

classe si ripresenterà Tschager, intenzionato più che mai a impensierire i colleghi più blasonati.

SUPERSALITA. Ma la sfida in questo Tricolore della Montagna non sarà circoscritta ai soli Prototipi. Infatti saranno al via anche le

IL CALENDARIO

14/5	40. Alghero-Scala Piccada	6 Km due manche
4/6	18. Caprino-Spiazzi	9 Km (Coppa Fia)
18/6	27. Trofeo Valle Camonica	8,6 Km
9/7	30. Coppa Carotti	15,1 Km (Europeo)
16/7	11. Pian Camuno-Monte Campione	10,2 Km (Europeo)
23/7	26. Verzegnis-Sella Chianzutan	6 Km due manche
6/8	38. Coppa Selva di Fasano	5,5 Km due manche
27/8	8. Lima-Abetone	8 Km
10/9	Trento-Bondone	17,3 Km (Coppa Fia)
24/9	38. Monte Erice	5,9 Km due manche

Tra i più accreditati protagonisti del Civm troviamo Pasquale Irlando al volante della Osella Pa 20S, sopra, e l'ex formulista Mirko Savoldi, che gareggerà al volante della Breda P2, un nuovissimo prototipo a motore Alfa, sotto

BIONDO



vetture «Supersalita» nelle classi P6 e P7. Sarà da questa categoria che usciranno, almeno tecnicamente, le auto più interessanti. Ci sarà Luca Cappellari con una «Super» Delta Hf appositamente preparata da Nocentini e accreditata di oltre 400 cv, e poi la Cinquecento «monstre» dotata di motore Turbo e affidata al vincitore del Trofeo Cinquecento dello scorso anno, Nicola Capriati. Il pilota-preparatore Fabrizio Colombi ha allestito per l'occasione una strepitosa Ford Escort Cosworth, accreditata di un potenziale eccezionale. Sarà interessante vedere come si comporteranno queste vetture, visto il loro rapporto peso-potenza, molto vicino a quello delle biposto. Per Danti e compagni potrebbero rivelarsi delle autentiche... spine nel fianco.

TELEVISIONE. Se le corse in salita hanno ritrovato in questi ultimi anni una popolarità non indifferente è stato proprio grazie alla copertura televisiva. Anche quest'anno le gare del Cvm troveranno spazio in Tv. Telemontecarlo ha già garantito la messa in onda di tre speciali: uno a giugno, uno in agosto e l'ultimo a fine settembre. Inoltre l'emittente monegasca manderà in onda dei resoconti di 2-3 minuti dedicati a queste gare all'interno del programma Tmc Speed. Piena disponibilità, per trasmettere servizi sul Campionato della Montagna, hanno dato anche i circuiti televisivi Supersix, Odeon, Reteitalia e Cinquestelle. Notizie incoraggianti arrivano anche da Saxa Rubra. Anche in Rai si potrebbe infatti aprire la possibilità di trasmettere degli speciali, presumibilmente su Rai 3, in una fascia oraria ancora da stabilire. Per il programma la Tgs si avvarrebbe dei contributi dalle redazioni regionali.

APRIPISTA. Proprio in questi ultimi giorni è stato inoltre raggiunto un accordo con l'Historic Racing Club per far fare da apripista in almeno cinque gare alle F. 1 Storiche. Un'occasione in più per offrire spettacolo e propagandare l'immagine del Cvm...

Pietro Gasparri

DALLA PROSSIMA STAGIONE

Il Super-T anche in Usa

Il Superturismo sbarca in America. Al termine di una lunga azione di avvicinamento, Allan Gow, managing director della Toca che organizza il Btcc, è riuscito a varare un campionato di Superturismo negli Usa. La serie, battezzata Natcc (North American Touring Car Championship), prenderà il via nel 1996, accogliendo vetture di produzione nazionale e d'importazione che rispondono alla normativa Superturismo Fia. Soci dell'Natcc, che ha sede a Tampa, in Florida, sono lo stesso Gow, Roger Elliot (che ne è il presidente) e Ferry Forsythe, proprietario dell'omonimo team di Formula Indycar per cui corre Teo Fabi. E proprio alla F. Indycar potrebbe essere legato il campionato

per le berline 2 litri, a contorno nelle manifestazioni su piste stradali e cittadine. L'ipotesi di partenza è quella di far disputare la prima corsa del Superturismo sabato e la seconda domenica, subito prima della gara di F. Indycar. Nonostante le vetture 2 litri non rappresentino una grossa fetta del mercato statunitense (a differenza di quanto avviene nel resto del mondo), molti costruttori si sono dichiarati interessati al Natcc: in prima fila ci sono Bmw, Chrysler (con il modello Stratos), Ford, Volvo, Honda e Chevrolet. Inoltre voci attendibili riferiscono che l'importatore della Mercedes stia esercitando forti pressioni su Stoccarda per essere presente.

Fabio Ravaioli

DAL FOOTBALL AMERICANO

Montana sarà socio di Ganassi in F. Indy

Chip Ganassi, oramai da cinque stagioni patron dell'omonimo team in F.Indy, ha dalla scorsa settimana un socio di assoluta eccezione: stiamo parlando di Joe Montana, uno dei più noti giocatori di football americano di tutti i tempi. Montana si è ritirato il mese scorso dallo sport attivo, dopo aver militato nei San Francisco 49ers e nei Kansas City Chiefs. Il noto ex-giocatore non si limiterà alla partnership con Ganassi: è sua intenzione, infatti, prendere parte alle due corse riservate alle celebrità in programma a Detroit e Cleveland, in concomitanza con altrettanti eventi della serie di F.IndyCar.

I MECCANICI DELLA ROSSA...

Col casco di Tomba!

La tentazione di ispirarsi alle gesta di Alberto Tomba è evidentemente troppo allettante per la Scuderia Ferrari... Infatti, durante i vari pit-stop, gli addetti al rifornimento del Cavallino Rampante indossano degli speciali caschi prodotti dalla Briko, dello stesso tipo di quelli usati nello slalom gigante dal vincitore della Coppa del Mondo di Sci '94-95. Ovviamente le uniche differenze risiedono nell'impiego di materiale ignifugo e nei classici colori Ferrari... A giudicare dai risultati della Rossa l'influsso

«benefico» di Tomba, invocato a inizio stagione da Luca di Montezemolo si fa sentire!



ORSI

PADDOCK

Nella 24 Ore di Le Mans debutterà una **Lamborghini Jota Gt1** schierata dall'Amos International Motorsport

MARIO DONNINI

Sta entrando nel vivo il programma del team Amos International Motorsport, che ha intenzione di schierare una Lamborghini Jota in classe Gt 1 nella prossima edizione della 24 ore di Le Mans. La vettura è ancora in fase di allestimento ed è stata costretta a rinunciare ai test preliminari della classica gara di durata. I piani, comunque, prevedono lo shakedown della Jota nel corso della prossima settimana per iniziare il lavoro di sviluppo. I primi giri in pista della vettura saranno effettuati dal britannico Harry Nuttall, pilota che vanta una buona esperienza nella serie Bpr e nelle gare Gt in Inghilterra. Il direttore commerciale del team Aim, Christopher Tate, si è detto ottimista in merito alle possibilità della vettura: «La base è buona: stiamo procedendo a tappe forzate per preparare la vettura in collaborazione con la Lamborghini, che porta avanti la preparazione e lo sviluppo del motore. Purtroppo, la notevole distanza tra la nostra factory e la Casa di Sant'Agata non rende ovviamente le cose semplici». Il telaio della Jota è stato realizzato utilizzando fibra di carbonio, per ridurre il peso della vettura (che deriva da una Diablo Se) dai 1500 chilogrammi a 1050. Per il motore 12 cilindri di 5700 cc è previsto in diverso alloggiamento, al fine di consentire l'uso di un nuovo cambio appositamente realizzato, in luogo della trasmissione standard montata dalla Se. Sul fronte dei piloti, nel frattempo, proseguono i contatti per raggiungere un accordo con Andrea De Cesaris, che potrebbe quindi fare il suo ritorno alle corse dopo aver disputato la sua ultima gara in occasione del Gp d'Europa a Jerez al volante della Sauber: «Si, sono molto interessato all'operazione che sta portando avanti l'Aim — ma è ancora troppo presto per dare delle conferme ufficiali. L'idea di gareggiare con una Lam-



ORSI

Tra i piloti è in trattativa Andrea De Cesaris al rientro dopo 7 mesi di assenza

borghini a Le Mans è molto stimolante, ma prima di accettare intendo verificare la solidità del programma». Tra gli altri piloti contattati ci sono anche l'ex campione della serie Imsa, Juan Manuel Fangio jr, e l'ex pilota di F.1 Ruper Keegan, che proprio quest'anno ha fatto il proprio ritorno alle gare, dopo alcune stagioni di pausa, al volante di una Porsche 911 nella serie Bpr. La partecipazione alla 24 Ore di Le Mans non sarà l'unico impegno del team Aim nel corso del '95. Il team britannico potrebbe infatti essere presente anche in alcune delle restanti gare della serie Bpr, qualora i primi risultati si rivelassero incoraggianti, tanto da assicurare il completamento di un sufficiente budget.

CINTURE DI SICUREZZA GARE DI VELOCITÀ SU TERRA

La normativa Csaì precede che le vetture debbono essere equipaggiate con cinture di sicurezza almeno a 4 punti di ancoraggio conformi alle specifiche Fia di cui all'art. 253.6 all'J.

Tenuto conto che la maggior parte dei piloti partecipanti alle gare di Velocità su Terra non hanno provveduto ad adeguarsi alla normativa in parola, il Comitato Esecutivo della Csaì, su richiesta della S/Commissione Vst, e con parere conforme della S/Commissione Tecnica, ha concesso una deroga all'entrata in vigore della normativa al 1. luglio 1995.

NS II - CAMPIONATO ITALIANO 2 LITRI ARTICOLO 7.3.2. A) CAMBIO DIFFERENZIALE

In riferimento a quanto pubblicato a pagina 28 del Notiziario Csaì 3/95 a nella Pagina Notiziario Csaì su Autosprint n. 18/95 (2 maggio 1995) si comunica che il testo del terz'ultimo e penultimo capoverso è errato e viene quindi annullato e sostituito dal seguente:

«Saranno piombate almeno tutte le vetture dei Prioritari Fia e Csaì (1. e 2. Internazionale). La piombatura di eventuali altre vetture potrà essere decisa dai Commissari Sportivi».

Il testo successivo rimane identico.

AGGIORNAMENTI CALENDARIO CSAI 1995

SETTORE RALLY

13.14 maggio Ichnusa Promotor: «1. Rally d'Ogliastro» - annullato

AVVISO IMPORTANTE AGLI ORGANIZZATORI

Si comunica a tutti gli organizzatori di gare Slalom valide per il Trofeo Nord e Centro Sud e Coppe CSAI di zona che a partire dal 1. maggio p.v. i R.P.C. saranno approvati direttamente dai sottoindicati ns. incaricati:

— il Sig. Pino Santacroce (c/o Ag. Maritt. Vajo-P.le Zara 7b - 57123 Livorno C.P. 586 tel. 0586/427155) approverà i R.P.G. Slalom valide per il Trofeo Nord e Coppe CSAI 1°, 2° e 3° zona;

— il Sig. Franco Bella (P.zza Madonna della Pace 14 - 95024 Acireale (Ct) tel. 095/7647775) approverà le gare Slalom valide per il Trofeo Centro Sud e Coppe CSAI 4°, 5° e 6° zona.

Si invitano pertanto gli organizzatori interessati ad inviare, nei termini, i loro R.P.G. in triplice copia direttamente ai Sigg. Santacroce e Bella agli indirizzi sopracitati.

Le gare di Campionato Italiano Slalom saranno approvate come sempre dalla Segreteria della S/C Slalom c/o la CSAI di Roma.

PASSAPORTO TECNICO F. 3000 E F. 3

(Documento destinato unicamente alla registrazione delle riparazioni autorizzate su telai in composito).

Da richiedere alla CSAI di Milano inviando L. 15.000.

FICHES VETTURE STRANIERE

Dal 1. aprile 1995 gli importi, da inviare alla Csaì di Milano Via Pola 9, per le fiches di vetture straniere sono i seguenti:

GR. A - B - T - T4 - ST - GT	L. 50.000
GR. N - F3 - CL2	L. 30.000
GR. A + N	L. 80.000
ESTENSIONI	L. 15.000

COMPETIZIONI MOTORISTICHE SU STRADA

Il Ministero dei LL.PP. ha emanato la circolare n° 696 del 17/2/95 con la quale, sulla base delle esperienze maturate nel 1994, formula le proprie considerazioni e chiarimenti riguardo le norme dettate dall'art. 9 del nuovo Codice della Strada in materia di competizioni motoristiche su strada.

Detta Circolare è pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana Serie Generale n° 80 del 5/4/95. Il testo della circolare e il calendario delle gare 1995 saranno pubblicati sul prossimo Notiziario Csaì.

COMPOSIZIONE SOTTOCOMMISSIONE RALLY

In riferimento a quanto pubblicato nella Pagina Notiziario Csaì su Autosprint n. 18/95, si

comunica che, a seguito della sua nomina a componente del Comitato Esecutivo della Csaì, Eligio Clemente ha rassegnato le proprie dimissioni da componente della Sottocommissione Rally. In considerazione di ciò, il Presidente della Csaì ha disposto la nomina di Stefano Evangelisti quale nuovo membro della S/Commissione Rally.

Appurate inoltre alcune imprecisioni nella pubblicazione della composizione di detta Sottocommissione, si pubblica il testo che

sostituisce quello finora apparso: «SOTTOCOMMISSIONE RALLY»

PRESIDENTE: Dario Calzavara.

VICE PRESIDENTE: Adolfo Rava.

COMPONENTI: Roberto Angiolini, Stefano Evangelisti, Massimo Sainati.

CONSULENTI: Claudio Pozzi, Fabrizio Tabaton.

Inoltre si apportano le seguenti correzioni:

Nella Sottocommissione tecnica il nome del vice presidente è Lanfranco Caneschi e non Gianfranco.

Nella Sottocommissione circuiti e sicurezza il cognome del Presidente onorario è Baccialuppi e non Bacciagaluppo.



IL PERSONAGGIO



EMERSON FITTIPALDI

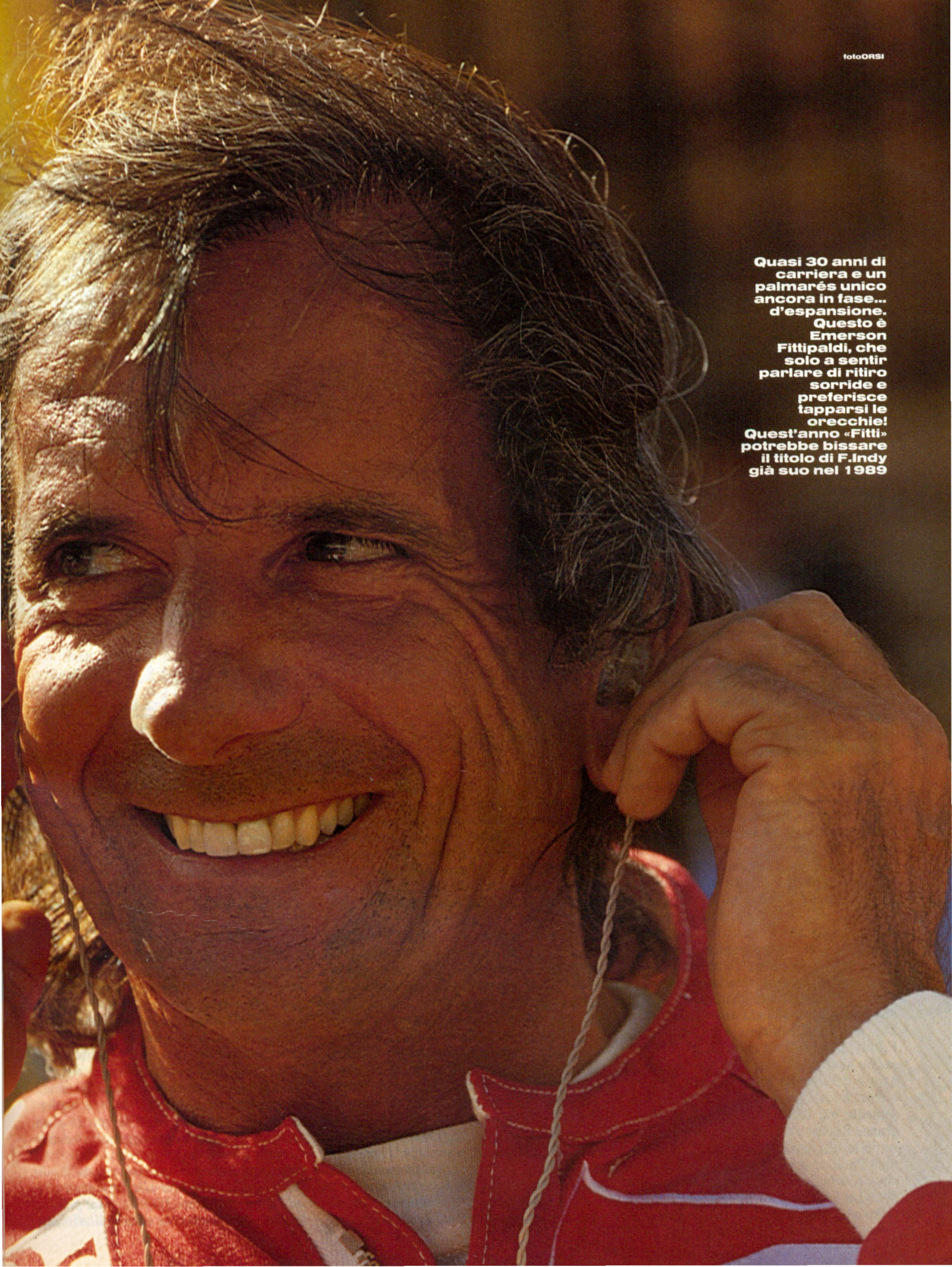
IL BRASILE SONO io

A volte il passato ritorna: dopo la scomparsa di Senna, Emmo l'«eterno» è di nuovo l'idolo indiscusso nel Paese del Samba. E a 48 anni suonati, oltre alle rughe, è aumentata anche la grinta!

■ CESARE MARIA MANNUCCI

Quasi 30 anni di
carriera e un
palmarés unico
ancora in fase...
d'espansione.

Questo è
Emerson
Fittipaldi, che
solo a sentir
parlare di ritiro
sorrìde e
preferisce
tapparsi le
orecchie!
Quest'anno «Fitti»
potrebbe bissare
il titolo di F.Indy
già suo nel 1989



Venticinque anni fa in Brasile c'era la dittatura militare, in Europa andavano di moda gli hippy ed Emerson Fittipaldi vinceva il suo primo Gran Premio di F.1 a Watkins Glen. Venticinque anni dopo, in Brasile c'è la democrazia, in Europa gli hippy e gli yuppi sono scomparsi ed... Emerson Fittipaldi ha vinto l'ultima gara di F.Indy-car svoltasi a Nazareth, ironia della sorte, poco distante da Watkins Glen. Un periodo di tempo enorme, che ha visto nascere il «fenomeno» Brasile in F.1, gli otto titoli Mondiali conquistati da Fittipaldi, Piquet e Senna. Un quarto di secolo caratterizzato da innumerevoli cambiamenti nello sport, così come nella vita sociale. È successo di tutto in questi ultimi venticinque anni, eppure c'è una persona che non è cambiata, che continua a fare quello che faceva prima, con la stessa determinazione e, come dice lui stesso, addirittura con più aggressività. Emerson Fittipaldi è un caso quasi irripetibile nella storia delle corse. Quando vinceva i suoi primi Gran Premi in F.1, Senna era un bambino, Piquet andava su e giù in bicicletta. Oggi Senna e Piquet non ci sono più, eppure Emerson è tornato nuovamente a essere il pilota più rappresentativo di un Brasile forse «tradito» dalle sue ultime giovani promesse. A Nazareth, durante l'ultima gara di F.Indy, Fittipaldi ha giocato di astuzia con Cheever, che aveva scelto la rischiosa strada di effettuare un rifornimento in meno rispetto al brasiliano, ha fatto a ruotate con Villeneuve negli ultimi infuocati giri. Tutto questo alla soglia dei cinquant'anni, con una condizione fisica e psichica eccellente. È insieme a Michael Andretti, il pilota più completo della F.Indy, quello in grado di gestire al meglio tutte le fasi della gara. Roger Penske non è certo un uomo abituato a fare «regali» ai propri piloti, eppure alla fine del '94, quando c'è stato da scegliere chi tenere in squadra, non ha avuto un attimo di esitazione nel liberarsi di Tracy e mantenere Fittipaldi al fianco di Al Unser. Del resto, nelle ultime due stagioni di F.Indy, Fittipaldi si è classificato costantemente al secondo posto della classifica finale e quest'anno ha tutti i requisiti per ambire nuovamente al titolo. Appare decisamente più incisivo di Al Unser. Per il grande Brasile è tornato a essere il campione preferito, quello per cui invadere l'Avenida Paulista a San Paolo. Quando venticinque anni fa il pilota brasiliano vinse a Watkins Glen, il New York Times titolava «Emerson chi?». Oggi il pilota del team



SCHULMAN



In F. Indy ho mutato filosofia di guida ora attacco di più!

Penske è tra i più popolari, sia nelle Americhe che in Europa. Sembra quasi aver trovato il modo per fermare il tempo.

— Dopo la tragedia di Imola e la morte di Ayrton Senna, sei tornato a essere il pilota più importante e rappresentativo per il Brasile. Una cosa incredibile considerando che debuttasti in F.1 ben venticinque anni fa...

«In Brasile, così come in Italia, ci sono due cose molto importanti: il calcio e le corse automobilistiche. Sono forse i Paesi che vivono in maniera più intensa questi due sport. Racconto un episodio emblematico. Quando vado nella mia azienda vicino a San Paolo, sono avvicinato dai miei contadini. Si tratta di persone molto semplici, estremamente umili. Eppure mi chiedono come vanno le cose con Al Unser e Michael Andretti. Questo quindici anni fa non succedeva a dimostrazione di quanto le corse siano diventate popolari in Brasile. Dopo la tragedia di Imola, avverto che l'interesse del Brasile è tornato nuovamente sulle mie spalle. Si è creata molta più pressione, ma è di tipo positivo. Tutti si aspettano dei risultati, sanno che rappresento il Brasile,

ma non mi mettono in discussione. Questa per un pilota è una cosa molto buona. L'altro giorno, all'aeroporto di Miami mi ha avvicinato una bambina di sette anni, mi ha fatto gli auguri, chiedendomi l'autografo. Sapeva chi ero e cosa facevo. Questo è fantastico. Lei non ha mai saputo che correvi in F.1 eppure per lei rappresento il Brasile. Oggi vedo che ci sono almeno tre generazioni di tifosi che mi accompagnano. Mi dà molte motivazioni. In questi ultimi anni il Brasile ha perso due grandi campioni con la scomparsa di Senna e il ritiro di Piquet. Oggi sono tornato a essere il pilota di riferimento, unito al fatto che la F.Indy in Brasile ha una importanza ormai superiore alla F.1».

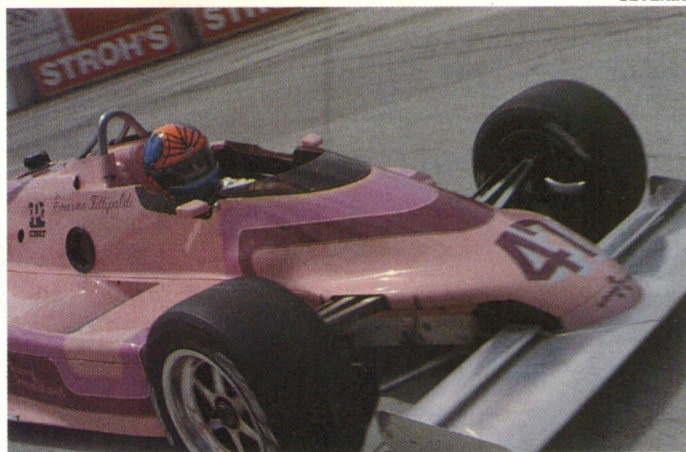
— Il tuo modo di guidare non è certo quello di un pilota di tre generazioni. A Nazareth hai fatto a ruotate con Villeneuve, mediamente sei più veloce di Al Unser. In pista risultati sempre tra i più aggressivi e determinati...

«Riconosco che ho cambiato molto il mio stile, la mia attitudine alla gara negli ultimi tre-quattro anni. Lo stile di un pilota è legato alla filosofia che si ha nell'affronta-



CEVENINI

Emerson Fittipaldi, a sinistra nell'altra pagina con l'inviato di As, è entusiasta della ...seconda carriera che si è costruito in F. Indy a partire dall'84, quando debuttò con una vecchia March del Wit Racing, a fianco. Negli Usa il suo anno migliore è stato l'89, quando con una Penske privata di Pat Patrick si è aggiudicato Indy 500, a sinistra, e campionato. L'anno dopo è entrato nel team ufficiale, per cui corre tuttora, a destra. Dopo la fine del suo primo matrimonio, «Fitti» si è risposato con Teresa, sotto



CEVENINI

PHOTO4



re la corsa. Mi ricordo all'inizio della mia carriera in F.1, le principali preoccupazioni erano quelle di non bruciare la frizione al via, non essere coinvolto in incidenti nelle fasi iniziali, affrontare la gara in modo molto conservativo, "risparmiando" la macchina giro dopo giro. Questa filosofia andava bene in F.1, in F.Indy ho dovuto cambiarla completamente. Nell'88, al mio quarto anno in F.Indy, ho capito che era necessario avere una attitudine molto più aggressiva e di attacco. Adesso cerco sempre di andare subito al comando, nei primi giri effettuo più sorpassi che posso. Ho analizzato a fondo le problematiche della F.Indy, e sono arrivato alla conclusione che è questa l'attitudine giusta. A Indianapolis, ad esempio, ho preso dei grandissimi rischi per poter andare al comando sin dalla prima curva. Negli ovali essere subito in testa è un vantaggio enorme. Hai l'aria pulita e l'efficienza aerodinamica migliora nettamente, hai minori possibilità di essere coinvolto in collisioni, inoltre quando cominciano i doppiaggi, i piloti più lenti ti lasciano sempre via libera più rapidamente. Su duecento giri, questo diventa un vantaggio enorme. È analizzando tutti questi fattori che ho capito che era necessario modificare il mio stile di guida. Oggi attribuisco anche molta più importanza alla qualifica, sono disposto a prendere più rischi rispetto ai tempi della F.1. Negli ovali hai solo due giri per fare la qualifica. Non hai nemmeno il tempo per scaldarti

che già devi raggiungere il tuo limite e quello dell'automobile. È una vera esplosione. Devi scaricare tutto in pochi secondi».

— Ritieni che serva più aggressività nel qualificarsi a Indianapolis piuttosto che a Montecarlo o Spa?

«Io ho conosciuto tutte le situazioni, e posso dire che la qualifica su un ovale è la condizione in cui un pilota si trova più al limite. Ti devi spremere molto di più rispetto a qualunque circuito stradale. Ci vuole una grande preparazione psicologica nei minuti che precedono la qualifica. È necessaria una fiducia assoluta in te stesso e nella macchina, dal momento che si passano abbondantemente i 350 kmh, sapendo che alla tua destra c'è il muro. So che la gente fa fatica a capirlo, ma le gare di F.Indy richiedono a un pilota un approccio più aggressivo. Anche nella tecnica dei sorpassi.

Quando si corre negli ovali corti, si effettuano numerosissimi sorpassi sempre stando all'esterno. Non è una sensazione molto piacevole. Con il mio background di

F.1, posso dire di non aver mai affrontato situazioni realmente rischiose come a Phoenix, quando per sorpassare devi andare all'esterno, ben sapendo che lì la pista è molto sporca e i valori di aderenza si riducono notevolmente. E devi avere la fiducia in te stesso per farlo quasi ogni trenta secondi. Devi costantemente attaccare, sapendo che chi stai sorpassando potrebbe anche schiacciarti contro il muro...».

PHOTO4





Tornerei in F. 1 solo al volante di una Penske...

— Hai corso sul tracciato lungo del Nürburgring, a Clermont-Ferrand, a Monza senza chicane. Si fa realmente fatica a credere che correre su un ovale sia più difficile, presenti maggiori rischi...

«Eppure è così. Senza dubbio. Si tratta di una nuova filosofia, di un nuovo stile nell'affrontare la competizione. Ho dovuto cambiare realmente me stesso. Tirare fuori una aggressività che in F.1 non si era mai manifestata completamente. Non è stato un lavoro facile. Mi è costato molto. Ci ho messo tre anni per accettare l'idea di cominciare a sorpassare due piloti mettendomi all'esterno e nel modo più aggressivo. C'è voluto del tempo per avere fiducia sia nella macchina che guidavo che in chi stavo sorpassando. Non si accetta subito l'idea di passare a mezzo centimetro dal muro e dalle ruote di un'altra monoposto. Devi imparare a coabitare con una situazione di altissimo rischio».

— Ai tempi della F.1 eri però abituato a

guidare una monoposto come la Lotus 72, che una corsa sì e una no perdeva le ruote...

«Era un rischio diverso. A quell'epoca le vetture di F.1 erano molto fragili. Molti incidenti avvenivano per rottura meccanica. In F.1 oggi, durante una corsa, ci sono persino più incidenti rispetto ai miei tempi. Le conseguenze, però, sono molto meno tragiche per i progressi fatti in termini di sicurezza sia dalle vetture che dai circuiti. In F.Indy mi sono dovuto fare la domanda: "dove devo migliorare, che cosa mi sta mancando?". Ho dovuto analizzare, visualizzare i problemi che avevo. Questo processo mentale mi ha aiutato a tirare fuori quell'aggressività che non avevo quando correvo in F.1».

— Sei l'unico pilota nella storia delle corse ad essersi ritirato dalla F.1, e aver poi rico-



PHOTO4



La carriera in F.1 di Fittipaldi può essere divisa in tre periodi: l'inizio con la Lotus, con cui vinse un titolo mondiale nel '72, sotto, il prosieguo in McLaren, a sinistra, con il secondo iride nel '74 e il tramonto con la Copersucar, sopra. In totale 144 Gp, dal 1970 al 1980, con 14 vittorie, 6 pole, 5 giri più veloci e un record ancora imbattuto: è stato il più giovane iridato in 45 anni di F.1



minciando a correre con successo in un'altra categoria parimenti impegnativa. Esempi di altri piloti che ci hanno provato sono stati molto deprimenti. Ricordo il primo anno che correvi in F.Indy. Guidavi una vecchia March color rosa e tutti dicevano che tornavi a correre per recuperare un po' di soldi, dopo tutti quelli che avevi perso in F.1 con la tua squadra...

«Non è stato facile. Quando ricominciasti a correre in F.Indy, erano in pochi in America a sapere cosa avevo fatto in Europa. Nella vita la cosa più importante è la maniera con la quale si affrontano le cose. Fondamentale è stato l'amore che ho per questo sport, la passione che ho per guidare una automobile in corsa. Questo mi ha dato moltissime motivazioni. Mi ricordo le ultime stagioni passate in F.1 con la mia squadra, deludenti, frustranti, sentivo che le mie motivazioni se ne stavano andando. Arrivando in America sono come rinato. Ho sentito che potevo tornare a essere competitivo. Mentalmente mi sono riaperto, ho capito che dovevo reimparare quasi tutto, prestare attenzione ai dettagli, studiare come migliorare la mia tecnica di guida. Si riesce a fare tutto questo, solo quando si hanno delle grandissime motivazioni verso questo sport. Se non fossi nella mia situazione attuale, se

abitassi in Brasile, pagherei per correre. Mi comprerei una macchina per gareggiare da qualche parte, perché ancora adesso, guidare e correre sono le cose che mi piacciono di più».

— Negli Anni Settanta Luca di Montezemolo aveva coniato la definizione «Vittoria alla Fittipaldi». Oggi cosa pensi di quella «qualifica»?

«Ho una grande ammirazione per Luca Montezemolo. Lo considero uno tra i direttori di squadra più validi che ci siano. Ha un grande fascino. Devo dire che a quell'epoca aveva anche ragione, perché il mio stile di guida era molto più riflessivo, calcolatore. Impostavo molto la mia gara sugli altri. Oggi, come ho già detto, ho cambiato molto il mio stile. Mi piacerebbe molto che Luca venisse in F.Indy con la Ferrari. Promuoverebbe molto di più il nome della Ferrari negli Stati Uniti. In F.Indy manca un nome mistico e leggendario come la Ferrari».

— In Europa ci sono ancora molte persone che considerano la F.Indy come una categoria di secondo livello rispetto alla F.1...

«Quanto il regolamento della F.Indy sia migliore della F.1 lo si capisce molto chiaramente dalla spettacolarità delle gare, soprattutto guardando la televisione. In

F.1 la gente si addormenta davanti allo schermo, in F.Indy le gare sono combattute sino alla fine. Forse, nei prossimi tre-quattro anni, la F.1 tornerà a essere spettacolare come una volta. È però un peccato pensare al tempo che si è perso a causa di alcune scelte regolamentari suicide, che hanno provocato un assurdo incremento nei costi».

— Resta comunque il fatto che comperare una monoposto e farla correre è molto più facile che costruirla...

«Io faccio l'esempio della Penske. Se un giorno Roger decidesse di andare in F.1, lo farebbe con il chiaro obiettivo di vincere. Lo scorso anno eravamo a New York, io, Roger e i vertici della Mercedes. Lui mi ha chiesto: "se un giorno decidessi di rifare la F.1 correresti per me?" Ho detto subito di sì, con una struttura del genere sarei pronto. Sarebbe l'unica persona che mi darebbe gli stimoli per tornare in F.1. Se Penske decidesse di scendere in campo in F.1, sono sicuro che vincerebbe. Forse non il primo anno, ma poi, con la sua metodologia, ci riuscirebbe. L'unica differenza tra la F.1 e la F.Indy è il regolamento. Non è vero che il livello tecnico e le persone coinvolte siano di secondo piano. Semplicemente in Indy c'è un regolamento che consente anche a strutture medio-piccole di essere competitive e lottare per la vittoria. Magari succedesse in F.1! Di questo se ne sono accorti anche molti piloti giovani, che preferiscono correre in F.Indy piuttosto che in F.1».

— Non perdi occasione per dire che Roger Penske è il miglior team-manager che hai conosciuto nella tua carriera. Lo pensi davvero? In fondo hai lavorato per tanti anni con un uomo come Colin Chapman...

«Bisogna chiarire alcune cose. Da Colin Chapman ho imparato molte cose, in particolare sotto l'aspetto tecnico. Mi ha insegnato come è fatta un'automobile, quali sono le leggi fisiche che agiscono su una vettura. Colin era un genio. Capitava che il venerdì la macchina era inguidabile, un autentica porcheria. Colin mi portava fuori a cena, si faceva raccontare nel minimo dettaglio cosa succedeva durante un giro, poi, di notte tornava nei garage. Si metteva a lavorare assieme ai meccanici e il giorno dopo la macchina volava. Aveva una sensibilità meccanica quasi mistica. In termini di team-manager, invece, Colin era totalmente disorganizzato. Non aveva la minima strategia, non pianificava nulla, si viveva alla giornata. Nemmeno paragonabile con l'approccio che Roger Penske ha con le corse. Chapman si svegliava, pranzava e mangiava automobili, nella sua testa c'era sempre e solo l'aspetto tecnico. Aveva perennemente appetito di sospensioni e aerodinamica. A volte pensavo che con le automobili ci facesse pure l'amore. Era una passione sfrenata che sconfinava nella ...mania. Sì, il suo amore per le automobili era maniacale. Quando andai alla McLaren mi con-

frontai subito con una organizzazione efficace, una cosa che alla Lotus non avevo mai conosciuto. Alla Lotus non si preoccupavano mai di come sarebbe stato il futuro».

— Hai vissuto l'epoca della grande Lotus. Cosa hai provato a vederla occupata da personaggi che l'hanno poi portata alla chiusura...

«È stata una cosa molto triste, che mi ha fatto capire come in America la mentalità sia diversa. Un europeo e un sudamericano nascono diffidenti, pensano sempre che tutti li vogliono ingannare, soprattutto nel mondo delle corse. In America, nello sport, come negli affari, la mentalità è più aperta, le cose più chiare. Qui si lavora con la verità, le vicende sono sempre sopra la tavola. Uno come Penske ha solo una parola. Quando promette, mantiene. Lo conosco da più di vent'anni. A volte si è cacciato in situazioni dove ha perso molto soldi, se fosse stato un po' meno onesto avrebbe potuto uscirne, invece è andato sino in fondo, per mantenere la sua parola. L'onestà alla fine, paga sempre. È una filosofia di vita americana».

— In gara, però, spesso i più scorretti sono proprio i piloti di scuola americana, Tracy su tutti...

«Molti piloti europei hanno problemi sugli ovali. Nelle prime gare mutano di traiettoria, ti chiudono contro il muro. Si comportano come se si trattasse di un circuito stradale. A Phoenix in molti si sono comportati male. Prima di Indianapolis sarà necessario parlare a fondo anche perché le velocità sono molto più alte. Non credo che Tracy sia più pericoloso di qualcun altro. Certo, a volte è troppo aggressivo, ma mediamente l'attitudine dei piloti americani è più aperta. Anche Mansell il primo anno correva con un'attitudine da F.1. Mi ricordo il mio duello con lui a Portland, dove ci siamo sorpassati sette volte in due giri. È stato un duello realmente al limite della correttezza. Ho corso con tre generazioni di piloti. Con i grandi campioni non ho mai avuto problemi di scorrettezze, sono sempre stati leali. Con altri, "quasi campioni", ho dovuto invece affrontare anche situazioni di grande pericolo, perché cercavano di vincere la gara in maniera sporca».

— In passato hai avuto un tuo team di F.1. Non hai mai pensato di fare la stessa cosa in F.Indy, considerando anche la grande quantità di sponsor brasiliani che oggi sono presenti nella categoria?

«Per prima cosa tutti mi chiedono quando mi ritiro e io rispondo che non ci ho ancora minimamente pensato. So bene che il giorno che accadrà, all'interno della Penske avrò comunque un ruolo molto attivo. Non ho mai pensato a rifare una squadra. Non tanto per essermi "bruciato" dall'esperienza Copersucar, quanto perché per avere una squadra competitiva, ci devi dedicare tutto il tuo tempo. Oggi ho dei bambini piccoli, una seconda moglie, vo-

I fratelli Fittipaldi, a fianco, sono legati sin dai tempi in cui entrambi correvano in F.1.

Wilson si è ritirato a fine '75 e negli ultimi anni è rientrato nel giro delle corse, sotto, per seguire il suo figlio Christian, ora in F.Indy con Walker



glio avere la mia vita privata. La mia famiglia è la cosa più importante. La prima famiglia che avevo, l'ho persa per colpa dell'ossessione per le corse e per la F.1. Un'esperienza negativa causata anche dalla mia mancanza di maturità a quel tempo. Il mio matrimonio fallì perché nella nostra vita c'era solo lo sport, la F.1, non c'era mai tempo e spazio per la famiglia. Commisi molti errori che non voglio più ripetere. Non voglio perdere la famiglia che ho adesso. Per avere una squadra, devi essere coinvolto al cento per cento. Vedo Roger Penske. È pieno di impegni, di affari, eppure dopo una giornata di test, mi chiama dal suo aereo, sta volando sopra la Thailandia ma vuole sapere tutto quello che è successo. Per essere un team-manager, vivere la sua attitudine è esatta. Io non voglio una pressione del genere».

— In questi anni non hai mai pensato di tornare a correre in F.1?

«Adesso no, ma sino a un paio di anni fa sì, magari nelle ultime gare di stagione, in Giappone e Australia. Dopo quello che è successo con Senna, la F.1 è diventata un capitolo chiuso».

— Aiutasti Senna a fare il test con la Pen-

ske. A tuo avviso era realmente interessato a correre in F.Indy?

«Certamente. Fu Senna che chiamò Roger Penske. Nei test a Phoenix visse a stretto contatto con la squadra, si fece spiegare tutto da Rick Mears. La sua testa in quel momento era per correre con noi in F.Indy. Oggi è persino troppo facile dire "magari avesse accettato". Credo che nella vita, è già scritto il proprio destino. Quella di Senna è stata una tragedia per la quale forse non si può incolpare nessuno».

— Hai vinto la gara di Nazareth, avevi la corsa in mano a Phoenix, quale è la tua attitudine per questo campionato?

«Alla Penske sanno che ho molta determinazione per vincere il campionato. Ho svolto la maggior parte dei test, e praticamente non passo settimana senza provare. Lo scorso anno commisi un grande errore, che contribuì a dare la vittoria ad Al Unser. Persi il contatto nello sviluppo tecnico. Arrivavo alle gare senza sapere come la monoposto si sarebbe comportata. Quest'anno è diverso. Roger mi chiama e mi chiede: "Vuoi provare?". Il tempo di mettere giù il telefono e sono già là».



PHOTO4

SPECIALE MASERATI OPEN CUP

Una ventata di Ghibli

PHOTO4

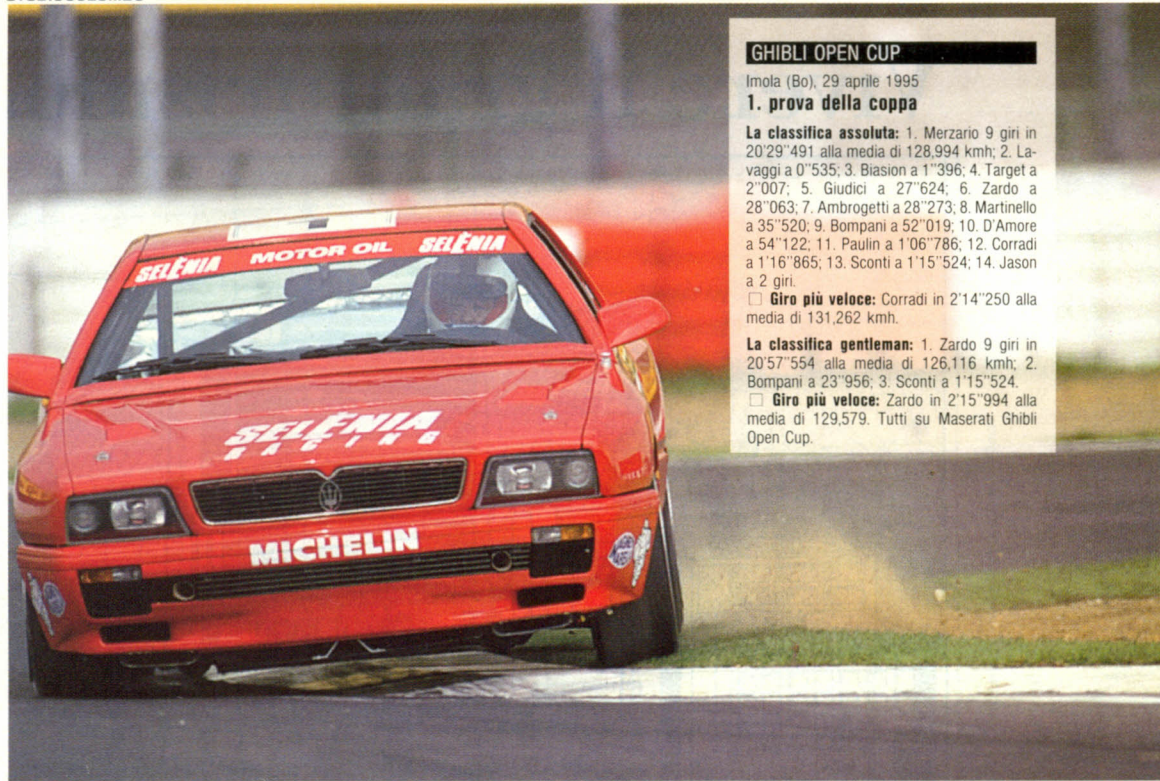
La Casa modenese è giunta con tante incognite al via di questa serie fortemente voluta, ma preparata in poco tempo. Il responso della pista è stato decisamente incoraggiante

ARTURO RIZZOLI



IMOLA — Al termine della corsa di apertura della Maserati Ghibli Open Cup, a guardare il paddock pareva che avessero vinto tutti. In realtà erano molti ad avere buoni motivi per essere raggianti, dopo le ansie della vigilia. Il monarca della Casa del Tridente era stato infatti preparato a tempo di record: il battesimo in concomitanza con il Gp di San Marino a tanti era sembrato più che una scommessa una follia. Allestire un campionato con una vettura in larga parte simile al modello di serie, con poco tempo a disposizione per i test e senza ingenti capitali da spendere, avrebbe spaventato chiunque.

I PILOTI. Il confronto diretto con un monarca di solide tradizioni come quello della Porsche, anch'esso impegnato nel week-end imolese di F.1, ha obbligato gli organizzatori della Maserati a darsi ulteriormente da fare per non tradire le attese del vasto pubblico presente. Così sono stati cercati piloti capaci di suscitare attenzione e... anche emozioni. Merzario ha una volta di più dimostrato di essere un pilota eclettico: ha vinto in scioltrezza andando subito in testa. Lavaggi, vincitore della 24 Ore di Daytona di quest'anno, si è dovuto accontentare di inseguire l'imprendibile comasco. Ma le emozioni sono venute dall'ex-iridato di rally Miki Biasion. Il bassanese, infatti, per arrivare al terzo gradino del podio se l'è dovuta vedere con il campione di



Le Maserati Ghibli nella gara di apertura della serie, disputata a Imola in concomitanza con il Gran Premio di San Marino, nell'altra pagina, hanno dato vita a una corsa interessante. L'ex-iridato di rally Miki Biasion, sopra, e il campione australiano di kart, Jon Targett, in basso, hanno dato vita a un avvincente duello che ha permesso al bassanese di conquistare il terzo posto. Il successo se lo è aggiudicato con autorevolezza Arturo Merzario, al centro

kart australiano Jon Targett che, agli occhi dei più, è sembrato un jolly pescato per l'occasione, ma in realtà vanta, successi di altissimo livello nel karting internazionale, e in un paio di occasioni, assieme ad Alan Jones, è stato grande protagonista nella Bathurst 1000 di Turismo. Un rallista contro un kartista è stata

un'ottima ricetta per uno spettacolo tutto da gustare. Altro pepe alla gara lo ha aggiunto anche Bruno Corradi, un autentico stakanovista del volante che, dopo la entusiasmante gara nel trofeo Maserati, si è subito fiondato di nuovo in pista per le qualifiche della Porsche Supercup, nella quale era impegnato nello stesso week-end. Il trentino, partito dalla quinta fila della griglia è risalito fino al 5. posto, segnando tra l'altro il giro più veloce. Nelle tornate conclusive Corradi è stato però rallentato dal poco carburante rimasto nel serbatoio. Delle quattordici Ghibli schierate al via, tredici hanno concluso la gara a pieni giri, e questo è un risultato che ha inorgogliato gli uomini della Maserati che hanno organizzato il trofeo anche per ricostruire un'immagine di affidabilità, rimasta un po' appannata negli ultimi anni. Certo sul piano dello spettacolo quattordici vetture su una pista come Imola, lunga circa cinque km, si perdevano. Va comunque detto che la Casa del Tridente era riuscita ad allestire sedici Ghibli, ma quelle di Raimondi e Ziliani sono rimaste danneggiate in prova.

GHIBLI OPEN CUP

Imola (Bo), 29 aprile 1995

1. prova della coppa

La classifica assoluta: 1. Merzario 9 giri in 20'29"491 alla media di 128,994 kmh; 2. Lavaggi a 0"535; 3. Biasion a 1"396; 4. Targett a 2"007; 5. Giudici a 27"624; 6. Zardo a 28"063; 7. Ambrogetti a 28"273; 8. Martinello a 35"520; 9. Bompani a 52"019; 10. D'Amore a 54"122; 11. Paulin a 1'06"786; 12. Corradi a 1'16"865; 13. Sconti a 1'15"524; 14. Jason a 2 giri.

□ **Giro più veloce:** Corradi in 2'14"250 alla media di 131,262 kmh.

La classifica gentleman: 1. Zardo 9 giri in 20'57"554 alla media di 126,116 kmh; 2. Bompani a 23"956; 3. Sconti a 1'15"524.

□ **Giro più veloce:** Zardo in 2'15"994 alla media di 129,579. Tutti su Maserati Ghibli Open Cup.

SORTE. Il regolamento della Ghibli Open Cup prevede che i posti delle prime tre file della griglia vengano estratti a sorte tra gli autori dei primi sei migliori tempi, come accade del resto per il Porsche Supercup, purtroppo a Imola la fortuna non ha pensato a rimescolare molto le carte. Sarà per un'altra volta. ■

PHOTO 4





LA PROVA ROVER 416 SI

Ultima Honda per la Rover

Con questa nuova due volumi si conclude la collaborazione del marchio inglese con i giapponesi. Per primi arriveranno i motori di 1.4 e 1.6 litri

Prezzo (indicativo): 30.000.000; **Cilindrata:** 1589 cc

Potenza max: 111 cv; **Velocità max:** 190 kmh;

PRO: linea, motore, confort, interni

CONTRO: rumorosità

CARLO MASSAGRANDE

LONDRÀ — Rover 400 è un nome conosciuto che ora identifica una nuova serie della Casa britannica con carrozzeria a due volumi e cinque porte, una vettura ben diversa dalla tre volumi a quattro porte esistente. La linea di questa nuova Rover richiama quella della 600 ed è la vettura che rappresenta la tappa conclusiva della collaborazione con la Honda. Il bel design è stato poi sposato, secondo la più tipica filosofia inglese, a interni raffinati dove si percepisce il profumo della radica. Inizial-

La scheda TECNICA

MOTORE: anteriore trasversale 4 cilindri, cilindrata 1589 cc; alesaggio \times corsa 80,0 \times 79,0 mm; rapporto di compressione 10,5:1; alimentazione a iniezione multi-point; distribuzione doppio albero a camme in testa con quattro valvole per cilindro; potenza massima 111 cavalli a 6000 giri; coppia massima 14,8 kgm a 3000 giri.

TRASMISSIONE: trazione anteriore; cambio manuale a cinque rapporti; frizione monodisco a secco a comando idraulico.

AUTOTELAIO: scocca autoportante; sospensioni anteriori a ruote indipendenti, doppio triangolo ammortizzatori a gas e barra antirollio, posteriori di tipo multilink; impianto frenante con dischi autoventilanti anteriormente e tamburi posteriormente, servofreno e Abs a richiesta con freni a disco anche posteriormente; sterzo a cremagliera servoassistito; ruote in acciaio stampato 5 \times 14 pollici; pneumatici 185/60 Hr 14.

DIMENSIONI E PESO: lunghezza 4315 mm; larghezza 1695 mm; altezza 1390 mm; passo 2620 mm; carreggiata anteriore 1475 mm, posteriore 1465 mm; volume bagagliaio da 375 a 717 litri; serbatoio carburante 55 litri; peso 1150 kg.

PRESTAZIONI E CONSUMO: velocità massima 190 kmh; accelerazione da 0 a 100 in 10"8; consumo a 120 kmh 15,4 km/litro.

STILE. La nuova serie 400 ha linee morbide che assicurano un Cx di 0,33. Da notare il ritorno delle cromature

MOTORE. La 416 dispone di un nuovo 1.6, interamente in lega di alluminio, caratterizzato da un'ottima curva di coppia



mente sarà commercializzata la versione due volumi cinque porte, lanciata in questi giorni sul mercato britannico e attesa in Italia per settembre; mentre il modello a quattro porte, sempre frutto della stessa filosofia britannica, arriverà nella primavera del '96. Passando all'esame dei contenuti tecnici, troviamo per ora la disponibilità di due soli motori, entrambi plurivalvole, uno di 1.4 litri, capace di 103 cv, e un nuovo 1.6 che dispone di 111 cv con una coppia massima di 14,8 kgm a 3000 giri, valore che si attesta poi a 14,3 kgm per rimanere costante fino a 5500 giri. La gamma dei propulsori sarà poi completata dall'arrivo di un due litri a benzina e uno a gasolio. Tra le motorizzazioni disponibili, abbiamo scelto per il nostro test la 1.6. La guidabilità di questa vettura, grazie alle sospensioni multilink e alla rigidità torsionale della scocca, decisamente migliorata rispetto alle progenitrici, ci è sembrata molto buona. Le prestazioni (190 kmh di velocità massima e un'accelerazione da 0 a 100 km in 10"8) ci farebbero preferire un impianto frenante con quattro dischi, al posto della soluzione con i tamburi dietro che scompaiono solo se viene adottato l'Abs, che è disponibile come optional. Il cambio, fornito dal Gruppo Peugeot-Citroën, è preciso. Nel complesso la guida di questa Rover 416 è confortevole, a ciò contribuiscono i sedili di nuova concezione e la riduzione di vibrazio-

ni e risonanze. A quest'ultimo proposito va però sottolineato che non si avvertono disturbi aerodinamici, come pure le vibrazioni sono state contenute notevolmente montando il motore su supporti idraulici, ma la sonorità del propulsore continua ad essere ben avvertibile nell'abitacolo. Il consumo è risultato molto buono. Passando agli aspetti legati alla sicurezza, troviamo l'air-bag per il guidatore fornito di serie. Mentre invece dei pretensionatori delle cinture troviamo un sistema che blocca il nastro impedendo che questo, in caso di impatto, ceda di quasi 7-8 cm dovuti all'arrotolamento non in tensione. La dotazione di serie comune alla 416i e alla 416 Si prevede inoltre servosterzo, allarme volumetrico immobilizer, il tettuccio apribile elettricamente. Mentre solo la 416

Si dispone, già di primo equipaggiamento, di specchietti esterni regolabili elettricamente con sbrinatori e sedile del guidatore regolabile anche in altezza. Quanto ai costi di gestione, va detto che ora sono previsti intervalli di manutenzione ogni 20.000 km e la Casa, nell'arco di 96.000 km prevede un costo di manutenzione di 400 sterline, circa un milione. Quanto invece al prezzo di vendita, per ora possiamo dire che la 416 Si viene venduta in Gran Bretagna a 13.895 sterline, viste le fluttuazioni delle valute è difficile dire quale sarà il prezzo esatto in Italia, dove comunque non dovrebbe però superare i 30 milioni di lire. Va comunque sottolineato che gli allestimenti italiani saranno di alto livello: infatti anche la 414 avrà i vetri elettrici anteriori di serie. ■

INTERNO. Il livello di finitura dell'abitacolo, dotato di inserti in radica, è degno della migliore tradizione inglese. Il confort risulta davvero buono



LA NOVITA'

FERRARI 355 SPIDER

Bella Rossa

**TUTTA
SCOPERTA**



La berlina di Maranello, anche in versione aperta, vanta un comportamento impeccabile frutto di una scocca rinforzata e di 1300 ore di galleria del vento

■ ARTURO RIZZOLI

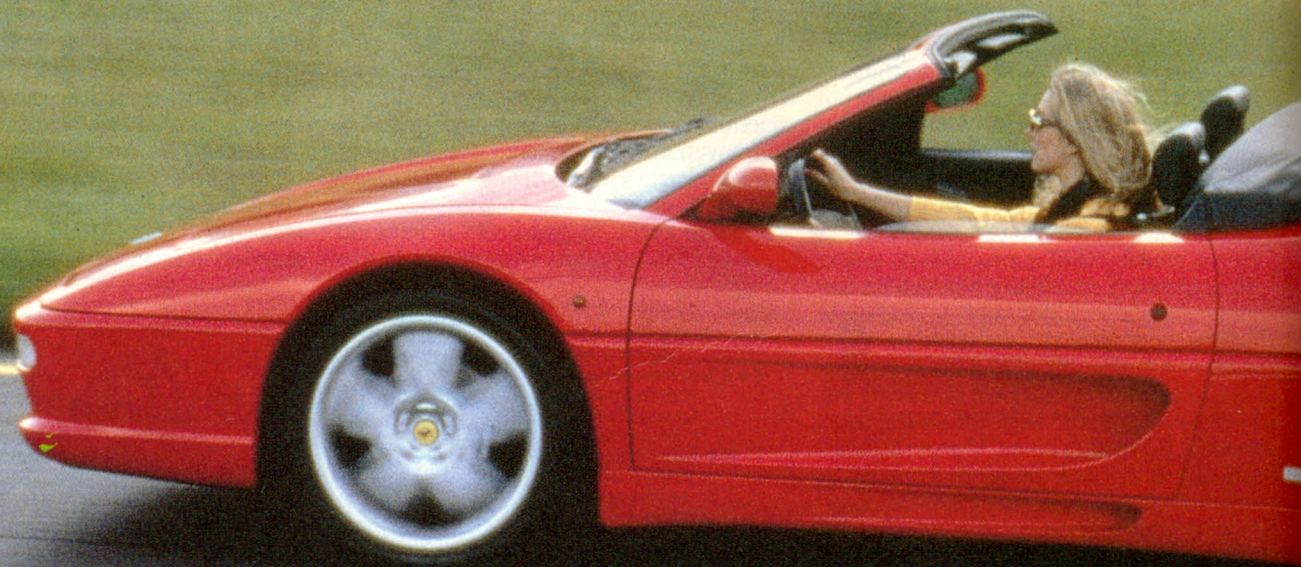
Tante emozioni nelle braccia del vento. In estrema sintesi la Ferrari F 355 Spider potrebbe essere raccontata così. Del resto l'armonia delle li-

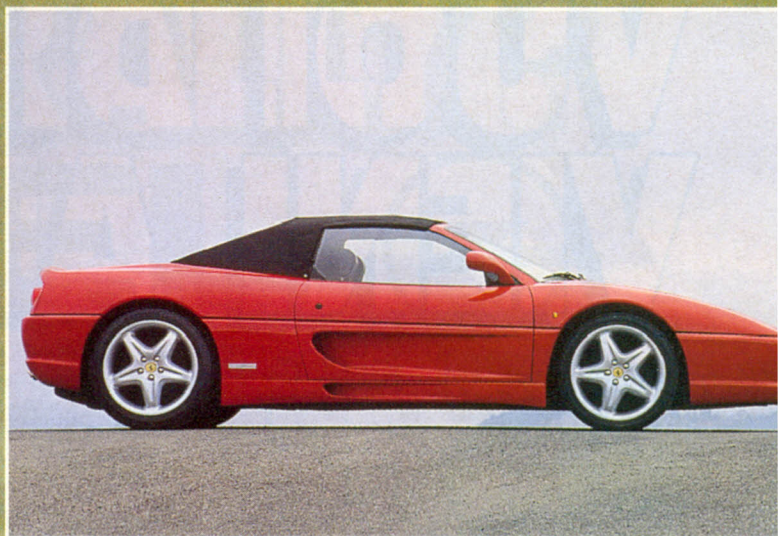
nee, il ruggito del motore, il comportamento su strada, da sportiva di razza, e in più, il piacere del vorticare dell'aria nei capelli sono cose in grado di lasciare senza

parole. Sin dal primo impatto visivo con la F 355 Spider ci si rende conto che le 1300 ore di lavoro spese in galleria del vento hanno portato la Pininfarina a disegnare

l'ennesima Rossa eccezionale. Questa nuova Spider due posti secchi di Maranello segna un'altra tappa nel rinnovamento della gamma delle vetture 8 cilindri.

NUOVO CORSO. Nell'aprile dello scorso anno era iniziato il nuovo corso con la presentazione delle versioni berlina e Gts (quelle con tettuccio asportabile) della F 355. Questo modello è infatti caratterizzato da elevatis-





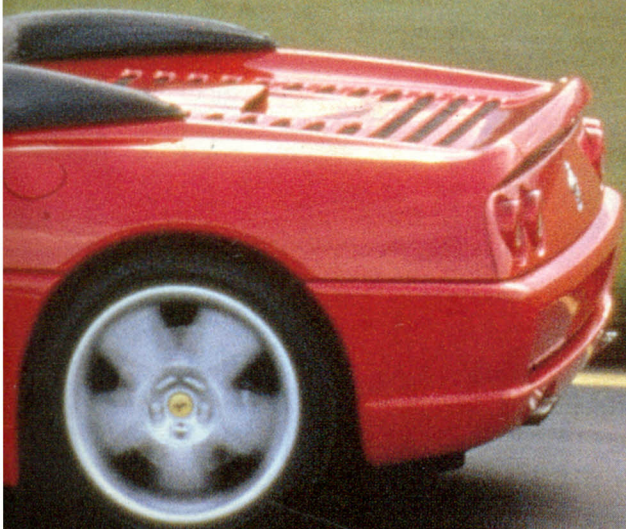
La 355 Spider rivela un comportamento del tutto simile a quello della versione chiusa. Rispetto a questa però ha un prezzo superiore di quasi venti milioni. La capote ad azionamento elettrico risulta pratica e funzionale. Per evitare il pericolo di aperture accidentali, che date le prestazioni della vettura potrebbero rivelarsi pericolose, è prevista anche una maniglia di sicurezza

simi contenuti come la testata a cinque valvole per cilindro e una potenza specifica superiore ai 100 cv/litro, con un valore massimo a quota 380. La F 355 Spider, in tutto e per tutto, è diretta parente della sorella con carrozzeria chiusa. Ovviamente rinforzi specifici per la scocca sono stati aggiunti per garantire una resistenza torsionale ottimale. Operazione necessaria in tutte le vetture che... perdono il tetto. Il risultato

finale è tale che la F 355 Spider ha un comportamento del tutto simile a quello della berlinetta. Quest'ultima nata a Maranello è una Ferrari sotto ogni punto di vista, ma al tempo stesso non sacrifica le moderne comodità sull'altare della tradizione. La dimostrazione più evidente di questo indirizzo filosofico viene dalla capote ad apertura semiautomatica, una soluzione mai vista prima d'ora su una Rossa scoperta.

SICUREZZA. La F 355 Spider dispone infatti di una maniglia di sicurezza per lo sganciamento della capote, una soluzione adottata dalle più moderne super-car di questo tipo per evitare aperture accidentali indesiderate. Una volta azionata l'apposita maniglia, tenendo le porte chiuse e la chiave inserita nel quadro, un segnale acustico avverte il guidatore che può spingere il pulsante che comanda l'apertura elet-

trica e, un attimo prima che la capote si muova, i sedili vengono portati avanti elettricamente per ritornare nella posizione originaria ad operazione conclusa. La F 355 Spider sarà costruita in 550 esemplari all'anno, ovvero un quarto della produzione globale della F 355. Il prezzo è stato fissato in 210.500.000 lire. Per quello che riguarda le consegne è previsto che inizino già nei prossimi giorni. ■



Sfiora i 300 kmh

La scheda TECNICA

Motore: centrale 8 cilindri a V di 90 gradi, cilindrata 3496 cc, alesaggio × corsa 85 × 77 mm; rapporto di compressione 11:1, alimentazione a iniezione elettronica Bosch Motronic 2.7; accensione elettronica statica Bosch; distribuzione con due alberi a camme per ogni bancata di cilindri e cinque valvole per cilindro; potenza massima 380 cv; coppia massima 37 kgm a 6000 giri.

Trasmissione: trazione posteriore, cambio trasversale a sei marce; frizione monodisco a secco.

Telaio: scocca autoportante con tubi saldati a sezione variabile e telaietto supplementare; sospensioni a ruote indipendenti con schema a quadrilaterali deformabili, ammortizzatori a gas a regolazione elettronica; sterzo a cremagliera servoassistito; freni a disco autoventilanti sulle quattro ruote con Abs escludibile; cerchi in lega in magnesio 10 × 18 pollici anteriori e 11 × 18 posteriori; pneumatici anteriori 225/40 Zr 18 posteriori 265/40 Zr 18.

Dimensioni e peso: lunghezza 4250 mm; larghezza 1900 mm; altezza 1170 mm; passo 2450 mm; carreggiate anteriore 1514 mm; posteriore 1615 mm; peso a vuoto 1350 kg; capacità serbatoio 82 litri; capacità vano bagagli 220 litri.

Prestazioni: velocità massima 295 kmh; accelerazione da 0 a 100 kmh in 4"7.

MENICETTI

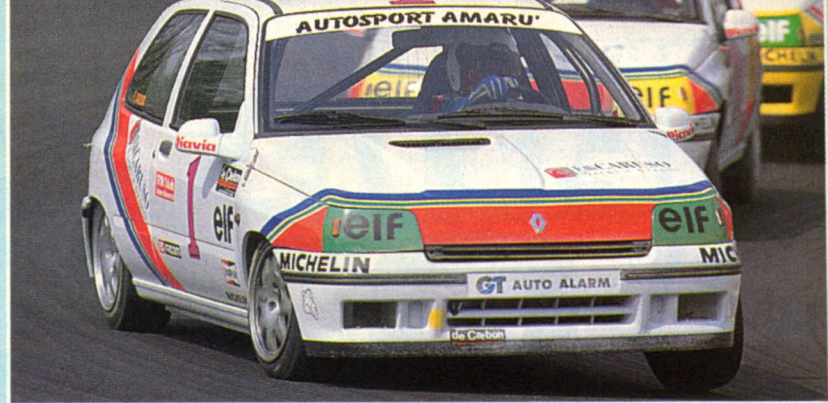


PHOTO4

Trofeo Fisaps: a Pizzorni la terza prova

Nella terza prova del Trofeo Fisaps, che si è disputata a Magione, si è imposto il pilota romano Orazio Pizzorni (nella foto sopra). Il vincitore ha coperto i 15 giri del circuito perugino in 24'26"996 alla media di 80,981 kmh, aggiudicandosi anche il giro più veloce. La gara è stata molto combattuta. Luciani, nelle prime fasi, veniva urtato da Melchiorri in staccata. Pizzorni, poleman, prendeva subito la testa. Sfortunato il toscano Sestini rallentato dalla centralina mentre tentava l'attacco a Pizzorni, tanto che alla fine si è dovuto difendere strenuamente dagli attacchi portati da Danilo Destro. Alla fine si sono classificati nell'ordine alle spalle del vincitore.

Classifica assoluta: 1. Pizzorni 20 giri in 24'26"996, alla media di 80,981 kmh; 2. Sestini a 4"256; 3. Destro a 5"346; 4. De Siena a 17"706; 5. Pancalli a 52"571 (tutti su Fiat Punto 75).

Così il Trofeo dopo tre gare: 1. Pizzorni 17 punti; 2. Sestini 15; 3. De Siena 10; 4. Regazzoni, Luciani 9; 6. Destro 8; 7. Melchiorri 4; 8. Pancalli 2.

■ **EMERGENTI.** Tra i giovani emergenti in Coppa Clio, la gara di Imola ha sicuramente inserito Danilo Cascio, 21 anni, alla 2. gara in auto. Cascio, che viene dal kart, ha lottato senza timori reverenziali con i grandi, salendo sino al 3. posto assoluto prima di essere messo fuori gara da un contatto con Pedrini.

■ **BANDIERE NERE.** Due bandiere nere, esposte contemporaneamente, hanno deciso il 3. gradino del podio di Imola in Coppa Clio. Gli strali dei commissari si sono indirizzati su Lenzotti, per scorrettezze nei confronti di Pedrini, e su quest'ultimo, reo di aver danneggiato Cascio.

COPPA CLIO □ CARUSO RINFORZA LA LEADERSHIP

Ma Imola premia Maurizio Campani

IMOLA — Davanti al vasto pubblico della F.1 la terza prova della Coppa Italia Clio non ha tradito le aspettative, offrendo grande spettacolo ed acceso agonismo. Sul podio al termine sono finiti padre e figlio, Nino e Maurizio Campani, rispettivamente 3. e 1. Tra i due si è inserito abilmente Franco Caruso, che grazie al 2. posto di Imola ha rafforzato la propria leadership in campionato. Sulla pista del Sant'Ermete 36 Clio hanno dato vita ad una gara indubbiamente esaltante e ricca di colpi di scena, ma a stemperare gli animi sono dovuti intervenire i commissari che hanno esposto due volte la bandiera nera ai piloti di testa. Le prove vedevano primeggiare su tutti Caruso e Maurizio Campani, con quest'ultimo ospite della serie nazionale del monomarca Renault per allenarsi in vista dei prossimi impegni nella Europa Cup di categoria. Al semaforo verde Caruso manteneva il vantaggio, ma il siciliano subito dopo la Tosa doveva già cedere la testa a Campani Junior, mentre Cascio sopravanzava Pedrini. Al secondo passaggio Medici capottava ripetutamente alla curva Villeneuve: grande spavento, ma il giovane pilota modenese usciva subito con i propri mezzi dall'abitacolo. Mentre i primi tre piloti erano divisi da soli 8 decimi, uscivano di scena De Pace e Abriola, urtatisi alla Rivazza. A tenere desta l'attenzione era poi il doppiaggio dei primi nei confronti di Brescia. L'operazione riusciva in più riprese, mentre Rosi era costretto al ritiro. Si ar-

rivava così alla fase più calda della gara, con Lenzotti scatenato alla caccia del 3. posto ai danni di Cascio. I due si superavano a vicenda in una fase convulsa che vedeva al termine il giovane e promettente pilota ragusano incolpevolmente costretto al

ritiro a seguito di un urto con Pedrini. A due giri dalla fine era Lenzotti ad insediarsi provvisoriamente al 3. posto davanti allo stesso Pedrini, ma le posizioni restavano tali per pochi secondi. I commissari esponevano infatti bandiera nera per

entrambi i piloti, avendo ravvisato scorrettezze nel loro operato. Maurizio Campani andava dunque a vincere indisturbato, con un vantaggio di 3"5 su Caruso e 7"8 sul padre Nino, risalito al 3. posto dopo le squalifiche. Quarto si piazzava Scieghi, che passava sotto alla bandiera a scacchi precedendo Gagliardini e Cesari, mentre Lancieri sulla pista di casa, con l'8. posto assoluto, risultava il primo classificato tra i piloti junior. Al termine Maurizio Campani, complimentandosi con l'ottima macchina della C & C Racing, ha ammesso di non aver avuto particolari difficoltà, visto che il diretto avversario Caruso puntava ad incamerare punti preziosi per il campionato.

Enrico Rosi Cappellani

PHOTO4



Caruso, in alto, nella gara della Coppa Italia Renault Clio si è classificato al secondo posto consolidandosi in testa alla classifica. Sopra, il podio delle Clio con i due Campani, Maurizio e Nino, primo e terzo. Sotto, Medici finisce ruote all'aria. Nell'altra pagina, Giannini vincitore in F.3 Club. Con la Dallara 392-Vw

PHOTO4



VELOCITÀ IN CIRCUITO

Imola (Bo), 29 aprile 1995
Coppa Italia Renault Clio
terza gara della serie

La classifica: 1. Maurizio Campani, 10 giri in 23'57"349 alla media di 122,600 kmh; 2. Caruso a 3"514; 3. Nino Campani a 7"836; 4. Scieghi a 9"801; 5. Gagliardini a 16"079; 6. Cesari a 18"625; 7. Liera a 19"228; 8. Lancieri a 22"377; 9. Melandri a 25"400; 10. Muccio a 25"790; 11. Presentini a 41"057; 12. Alibrandi a 42"257; 13. Cassi a 44"203; 14. Dal Cucco a 48"946; 15. Giorgi a 51"850; 16. Della Porta a 57"285; 17. Pifferi a 57"550; 18. Bessi a 1'03"883; 19. Fabri a 1'05"333; 20. «Drive» a 1'07"739; 21. Angiolini a 1'09"900; 22. Cirò a 2'57"711; 23. Cascio a 3 giri; 24. Brescia a 3 giri; 25. Pulcini a 4 giri; 26. Rosi a 5 giri; 27. Langellotto a 5 giri; 28. Gerardi a 5 giri.

□ **Giro più veloce:** Cascio in 2'22"010 alla media di 124,089 kmh.
Classifica del campionato (dopo tre gare): 1. Caruso 35; 2. Nino Campani 23; 3. Scieghi 21; 4. Muccio 16; 5. Pulcini 15; 6. Maurizio Campani 15; 7. Medici 14; 8. Pedrini 11; 9. Gagliardini 11; 10. Brescia 10.



CHALLENGE □ GIANNINI VINCE IN F.3 CLUB È un Club da svizzeri

MAGIONE — Roberto Giannini con una Dallara 392 Vw ha siglato la miglior prestazione nella 3. prova dello Challenge Italiano Club. L'elvetico, vincendo la gara riservata alle F.3 Club, ha saputo contenere gli attacchi di un Tony De Tommaso scatenato che, scattato dalla seconda fila, ha cercato in ogni modo di prendere la testa della corsa. Il brindisino

ha tentato ripetutamente il sorpasso, ma Giannini è riuscito sempre a contenere l'avversario, aggiudicandosi la gara con un esiguo vantaggio. Lusuardi, terzo, ha preceduto l'ottimo Alessi. Tra le Sport Massimo Saccomanno ha piegato la resistenza di Cinnelli, l'unico in grado di fargli vicino. La gara, disputata in due manche, era stata interrotta nel corso del 7. giro per rimuovere la Brp di Novi uscito alla curva dei box. Per il terzo posto bello il duello tra De Meo, Ernesto Saccomanno e De Iturbe finiti nell'ordine. Le Special Car hanno dato vita ad una gara ricca di colpi di scena. Ferragina dopo aver condotto al comando i primi nove giri è stato costretto al ritiro dando via libera a Cirella. Dietro Padrone, coinvolto in una toccata nei primi passaggi, è stato protagonista di una rimonta mozzafiato che alla fine lo ha portato a tagliare il traguardo in seconda posizione precedendo Tassi, Puggelli e Protani. Spettacolo e qualche colpo proibito nella gara riservata ai Gruppi N fino a 2000 dove nei primi giri è la Renault Clio di Lombardi ad avere la meglio sull'Opel Astra di Tomassetti. Poi Tomassetti, forse con troppa decisione, tocca l'avversario mandandolo in testa-coda. Marazzi con la Honda Civic riesce a prendere la testa della corsa, ma il romano resiste poco al comando e Tomassetti vince. Al terzo posto chiude Lombardi. Senza grandi emozioni la gara delle Special Car e dei Gruppi B delle classi maggiori con il forlivese Angelo Zanetti dominatore solitario con la sua Porsche Carrera Rs.

Maurizio Masini

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Magione (Pg), 30 aprile 1995

Challenge Italiano Club

terza gara della serie

Le classifiche

SPECIAL CAR

Classe 700: 1. Cirella (Fiat 126) 25 giri in 27'20"931 alla media di kmh. 90,497; 2. Padrone (Fiat 500) a 1'679; 3. Taggi (Fiat 126) a 31'720; 4. Puggelli (Fiat 500) a 1'05'675; 5. Protani (Fiat 500) a 1'05'675; 6. Sannino (Fiat 126) a 1'05'675; 7. Ferragina (Fiat 126) a 6 giri.

Giro più veloce: Padrone in 1'03"960 alla media di 92,870 kmh.

SPECIAL CAR E GRUPPO B

(Classe 1600-2000 e oltre 2000)
(Classe 3000): 1. Zanetti (Porsche Carrera Rs) 25 giri in 24'11"650 alla media di 102,297 kmh; 2. Locatelli (Porsche Carrera) a 37"464; 3. Barba (Porsche Carrera Rs) a 45"471; 4. Bicciato (Porsche Carrera Rs) a 52"399; 5. Marozzi (Porsche Carrera Rs) a 1 giro; 6. De Angelis (Renault 21 Turbo) a 1 giro; 7. Grasso (Porsche 930) a 1 giro; 8. Casillo (Fiat X1/9) a 1 giro; 9. Accardi (Porsche Carrera) a 2 giri; 10. Ugolini (Alfa Alfetta Gtv) a 2 giri; 11. Fiori (Alfa Gtv) a 3 giri.

Giro più veloce: Zanetti in 56"992 alla media di 104,243 kmh.

GRUPPO A E GRUPPO N

(Classe 1150) **(Classe 1150-1300-1600-2000):** 1. Tomassetti (Opel Astra Gsi) 25 giri in 26'24"457 alla media di 93,722 kmh; 2. Marazzi (Honda Civic) a 4"986; 3. Lombardi (Renault Clio) a 8"907; 4. «Pepe» (Alfa 33) a 22"636; 5. Necchi (Peugeot 205 Gti) a 54"864; 6. Togni (Peugeot 106 Rallye) a 1 giro; 7. Poscia (Fiat Ritmo 130) a 1 giro; 8. De Felici (Peugeot 205 Rallye) a 1 giro; 9. Fagotti (Peugeot 106 Rallye) a 1 giro; 10. Giannecchini (Peugeot 205 Gti) a 1 giro; 11. Broccolini (Fiat 127) a 1 giro; 12. Palarchi (Peugeot 205 Rallye) a 1 giro; 13. Chiavaroli (Peugeot 205 Rallye) a 2 giri; 14. Coaccioli (A112) a 3 giri.

Giro più veloce: Tomassetti in 1'02"182 alla media di 95,526 kmh.

GRUPPO A E GRUPPO N

(Classe: 1600-2000-2500-oltre 2500) **(Classe: 2500-oltre 2500):** 1. Bortoloni (Ford Sierra Cosworth) 25 giri in 24'17"735 alla media di 101,870 kmh; 2. Filippini (Ford Sierra Cosworth) a 5"997; 3. Scanzani (Ford Sierra Cosworth) a 40"777; 4. Lecce (Bmw M3) a 43"316; 5. Sperati (Fiat Ritmo 130) a 49"674; 6. Civitelli (Vw Scirocco) a 1'14"702; 7. Costacurta (Ford Sierra Cosworth) a 1 giro; 8. Piscopo (Bmw M3) a 1 giro; 9. De Lillo (Bmw M3) a 1 giro; 10. Gargan (Bmw 3) a 1 giro; 11. Franzese (Fiat Ritmo 130) a 2 giri.

Giro più veloce: Costacurta in 56"505 alla media di 105,123 kmh.

FORMULA 3 CLUB

1. Giannini (Dallara 392 Vw) 25 giri in 21'11"400 alla media di 116,800; 2. De Tommaso (Dallara 391-Alfa) a 0"385; 3. Lusuardi (Dallara 392-Alfa) a 5"691; 4. Alessi (Ralt Rt 35-Alfa) a 12"905; 5. Baldazzi (Ralt Rt 34-Vw) a 31"966; 6. Pazzi (Dallara 392-Alfa) a 35"878; 7. Cetrone (Dallara 392-Alfa) a 35"717; 8. Tagliati (Dallara 390-Alfa) a 1 giro; 9. Fiorillo (Dallara 388 Alfa) a 1 giro; 10. Gozzo (Dallara 392-Alfa) a 1 giro; 11. Nepi (Dallara 391 Vw) a 1 giro; 12. Rambelli (Dallara 393-Fiat) a 1 giro; 13. «Gioga» (Dallara 393-Alfa) a 1 giro; 14. Conti (Dallara 392-Alfa) a 2 giri; 15. Cividini (Dallara 389-Alfa) a 2 giri.

Giro più veloce: Giannini in 49"890 alla media di 119,061 kmh.

SPORT CLUB

1. M. Saccomanno (Lucchini Sp 90) 22 giri in 19'08"294 alla media di 113,803 kmh; 2. Cinnelli (Lucchini P3/93) a 5"371; 3. De Meo (Lucchini) a 34"747; 4. E. Saccomanno (Lucchini P3/94) a 36"947; 5. De Iturbe (Lucchini P3/93) a 37"648; 6. Perazza (Lucchini) a 1'14"929; 7. Benuiglio (Lucchini P3/93) a 1'18"881; 8. Gerardi (Lucchini SP 90) a 1'26"397; 9. Finocchiaro (Lucchini) a 1 giro; 10. Tampolli (Lucchini P3/94) a 1 giro; 11. Rosati (Lucchini) a 1 giro.

Giro più veloce: Massimo Saccomanno in 51"106 alla media di 116,106 kmh.

TROFEO CADETTI □ FINALE IN DUE MANCHE

Davanti c'è solo Pittaluga

MONZA — Sette squalificati, due bandiere rosse e il solito Elio Pittaluga, dominatore della Formula Junior. Anche con la pioggia che rendeva incerto l'esito della seconda gara del Trofeo Cadetti, andata in scena sullo junior di Monza. Ma i dubbi durati poche centinaia di metri, giusto lo spazio necessario per operare l'allungo che ha proiettato il pilota ligure dell'Oregon Team verso l'ennesima vittoria. Per tutti e sette gli squalificati a provocare l'esclusione dalla classifica delle batterie di qualificazione è stata l'altezza dal suolo delle monoposto (4 Corsini, 2 Tecnosport, 1 Sam), inferiore ai 4 centimetri previsti dal regolamento. In prova la pole era toccata a Lorenzo Bontempelli, agevolato però dalle migliori condizioni della pista. Vittoria di Valentino di Reggiani e di Pittaluga con la Corsini nelle prime due batterie di qualificazione. Colleoni con la Ombra ha invece vinto la terza batteria. Tutti con le gomme slick per la partenza della finale, nonostante le prime avvisaglie di pioggia. Durante il primo giro, con Pittaluga già lanciato al comando tallonato da Mercatelli, un incidente che ha

coinvolto 5 monoposto ha costretto il direttore di gara ad esporre la bandiera rossa. La gara è poi ripresa con i piloti di riserva, Sabbatini e Marelli, a rimpiazzare i loro colleghi incidentati. Nel frattempo, l'intensificarsi della pioggia ha costretto i piloti a montare le gomme scolpite e al semaforo verde è stato uno scatenato Pittaluga a conquistare la prima posizione, inseguito da Valentino, Mercatelli, Magro Malosso e Colleoni. Pittaluga, con una marcia in più, a metà gara aveva già accumulato un vantaggio di 16 secondi su Magro Malosso. Il pilota della Reggiani, attento a non commettere errori, ha così conquistato un buon secondo posto finale. Molto spettacolare il duello tra Barbieri e Dubbini per il terzo posto. A prevalere è stato Dubbini che, nonostante i problemi al cambio della sua Dusca, si è reso protagonista di una bella rimonta. Un determinatissimo Sergio Sabbatini, relegato tra le riserve e sceso in pista per la seconda partenza della finale, è riuscito a risalire dall'ultima fila al sesto posto, conquistato dopo un acceso duello con Valentino.

Gianni Cattaneo

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Monza (Mi), 25 aprile 1995

31. Trofeo Cadetti

seconda gara della serie

Finale: 1. Pittaluga (Corsini) in 24'33"231 alla media di kmh 119,421; 2. Magro Malosso (Reggiani) a 19'272; 3. Dubbini (Dusca) a 25"367; 4. Barbieri (Reggiani) a 27"279; 5. Musani (Corsini) a 38"167; 6. Sabbatini (Reggiani) a 52"514; 7. Valentino (Reggiani) a 55"863; 8. Scialpi (Cavallini) a 1'06"797; 9. Pampado (Ermolli) a 1'13"854; 10. Vergani (Reggiani) a 1 giro; 11. Sabbadini (Ellenne) a 1 giro; 12. Colleoni (Ombra) a 1 giro; 13. Colaci (Moschella) a 1 giro; 14. Ruspini (Corsini) a 1 giro; 15. Marelli (Reggiani) a 1 giro; 16. Milazzo (Corsini) a 1 giro; 17. Ingrassiotta (Marabotto) a 2 giri; 18. Bontempelli (Corsini) a 10 giri.

1. batteria: 1. Valentino (Reggiani) in 11'45"773 alla media di 124,969 kmh; 2. Vergani (Reggiani) a 0"561; 3. Sabbadini (Ellenne) a 1"598; 4. Ruspini (Corsini) a 12"495; 5. Spedo a 20"076; 6. Colaci (Moschella) a 32"956; 7. Zecchetti (Zg) a 33"584; 8. Ingrassiotta (Marabotto) a 39"688; 9. Marelli (Reggiani) a 1'10"211; 10. Pelizzani (Ermolli) a 1'10"340; 11. Di Persia (Ermolli) a 1 giro.

2. batteria: 1. Pittaluga (Corsini) in 11'15"480 alla media di 130,573 kmh; 2. Mercatelli (Cavallini) a 0"108; 3. Magro Malosso (Reggiani) a 4"769; 4. Uboldi (Corsini) a 9"136; 5. Dubbini (Dusca) a 10"385; 6. Barbieri (Reggiani) a 11"417; 7. Scialpi (Cavallini) a 11"764; 8. Milanese (Reggiani) a 14"137; 9. Sabbatini (Reggiani) a 21"201; 10. Terani (Olimas) a 40"689; 11. Biassoni (Corsini) a 43"659.

3. batteria: 1. Colleoni (Ombra) in 10'25"163 alla media di 126,974 kmh; 2. Musani (Corsini) a 3"542; 3. Bontempelli (Corsini) a 3"808; 4. Liguori (Corsini) a 12"531; 5. Abergio (Mxm) a 16"674; 6. Pampado (Ermolli) a 21"138; 7. Streuli (Corsini) a 24"766; 8. Milazzo (Corsini) a 27"474; 9. Mores (Mrs) a 51"215.

La Meteco conferma l'appoggio a Daniele Griotti

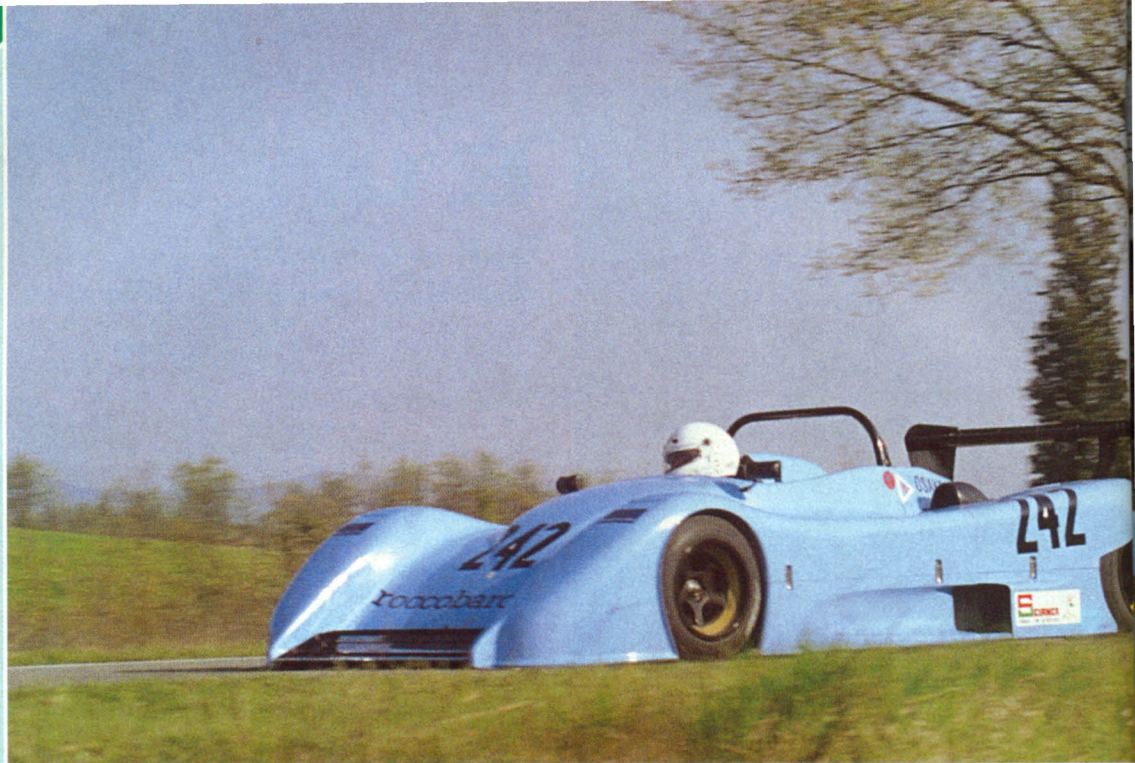
La Meteco Corse, dopo essersi aggiudicata la classifica per scuderie al 33. Giro dei Monti Savonesi, ha confermato il suo appoggio al programma '95 di Daniele Griotti. Il pilota piemontese, affiancato da Imperio, tenterà di aggiudicarsi il Trofeo Tradizione Terra al volante della Ford Escort Cosworth dell'Autotecnica Bertino. L'esordio stagionale è previsto al prossimo Rally sardo dell'Asinara.

■ **CHALLENGE CIANCI.** Il rally dei Monti Savonesi era valido anche come prima prova dello Challenge Daniele Cianci. Una graduatoria intitolata all'indimenticabile copilota savonese e riservata ai giovani navigatori liguri. Questa la classifica al termine del rally savonese: 1. Ardoino pti 23,2, D'Amore 19,3, Terribile 15,4, Caliciuri 10, 5. Miantè 8,6, Malinarich 7.

Sulle Escort attacchi cinture a... rischio

Rinvia la soluzione del problema inerente l'attacco delle cinture di sicurezza. Alle verifiche dei Monti Savonesi le Ford Escort hanno rischiato di non partire a causa degli ancoraggi sulle centine di sicurezza. Il problema non sembra di facile soluzione in quanto l'ancoraggio al telaio non fornirebbe le idonee angolazioni limitandone l'efficacia. Alla fine i Commissari Tecnici hanno deciso di far partire i «fordisti» con l'annotazione, sul passaporto tecnico della vettura, che invita a provvedere!

■ **VERIFICHE.** Ammonizione con diffida anche per le Fiat Uno Turbo in merito alla flangiatura. Lo staff tecnico presente al rally dei Monti Savonesi capeggiato dall'ing. Barra Caracciolo estrae il cartellino rosso per la Renault Clio Williams di Brusati-Pastorino che presenta «modifiche non regolamentari al roll-bar». Decisamente più fortunati coloro che hanno atteso pazientemente la soluzione delle varie vertenze ingrossando il numero dei piloti che, a tarda sera, attendevano ancora il placet tecnico. Per questi ultimi, circa una trentina, non si è oltrepassato il minuto a vettura!



SALITA □ ORVIETO APRE LA STAGIONE CON NAPPI

Tre Castellane di nome Osella

ORVIETO — La 24. Cronoscalata della Castellana apre la stagione 1995 e la Coppa Italia a calendario unico, mostrando le potenzialità dei pretendenti al titolo del Civm. Le Osella Pa20S-Bmw sono andate fortissimo, ma lo strepitoso successo di Piero Nappi non si può attribuire esclusivamente al perfetto bilanciamento della vettura. Con il tracciato reso scivoloso da spruzzate di pioggia, il pilota napoletano è stato l'unico a tenere giù il piede con estrema determinazione, tanto che al record, stabilito da Nesti nel '93, sono stati rubati 3" e 83 centesimi. L'unico a contendere il distacco dal leader è stato Pasquale Irlando, seguito da «Ricky» Braconi, entrambi con la Pa20S, ma con la strada umida l'aretino ha preferito non rischiare ed ha concluso ad oltre 14" da Nappi. Stessa prudenza per Domenico Scola, mentre ottima si è rivelata la prova di Mirco Savoldi che ha portato la Breda Brp1 versione '95 e motorizzata Alfa Romeo al 5. posto assoluto e al 1. di P/2: la biposto veneta ha bisogno solo di fare chilometri e disputare solo una manche

di qualifica (nella 2. Savoldi ha bucato) non ha certo aiutato. Alle spalle dell'ex campione Alfa Boxer troviamo Giampaolo Proietti, velocissimo nella prima parte e penalizzato da metà percorso in poi dalla leva del cambio che si è svincolata dal supporto, Emilio Scola con l'Osella Pa9 con il V6 Alfa 24v che ha ancora bisogno di cavalli e il fiorentino Faggioli su Lucchini. Come al solito nei primi dieci la Bmw M3 Gr. Supersalita P/7 di Maurizio Iacoangeli, nello stesso Gruppo, ma in P/6, anche Fabrizio Peroni che ha preferito non soffocare la sua Renault 5 Gt Turbo Gr. N con la flangia imposta dai nuovi regolamenti. Tra le vetture di Produzione successi dell'aquilano Ingrassia con una Peugeot 106 Rallye molto competitiva, di Sandroni con la Honda Civic ex Stronati, di Paletta, di Bonaccorsi e di Fattorini, che si è anche aggiudicato l'assoluto di Gruppo con la Bmw M3 messaggi a disposizione da una concessionaria locale e mai guidata prima. Anche se ormai arrivata al limite dello sviluppo, la Golf Gti 16v riesce ancora a dare a

Marco Poconi qualche soddisfazione. È proprio del portacolori della Todi Corse il primato nel Gr. A.

Enrico Azzini

SALITA

Orvieto (Tr), 30 aprile 1995

24. Trofeo Città di Orvieto

gara valida per la Coppa Italia

Le classifiche

Assoluta: 1. Nappi (Osella Pa20S) in 3'33"94; 2. Irlando (Osella Pa20S) a 2"70; 3. «Ricky» (Osella Pa20S) a 14"42; 4. Scola D. (Osella Pa20) a 24"32; 5. Savoldi (Breda Brp1) a 26"18; 6. Proietti (Bogani) a 30"27; 7. Scola E. (Osella Pa9) a 30"55; 8. Faggioli (Lucchini) a 34"17; 9. Iacoangeli (BMW M3) a 38"61; 10. Pinchetti (Osella Pa12) a 47"66.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Ingrassia (Peugeot 106 Rallye) in 5'00"17; 2. Lo Prete a 1"66; 3. Giardini a 1"90; 4. Pangrazi a 4"32; 5. Passero (Peugeot 106 Rallye) a 4"34; 6. Zecca a 5"08; 7. Chiozza a 5"68; 8. Forti a 5"72; 9. De Bastiani a 7"17; 10. Pieri a 7"46; 11. Capucci a 8"95; 12. Tomasi a 12"14; 13. Corinto a 16"38; 14. Azzalini a 17"03; 15. Zizzi a 34"05; 16. La Canna a 41"24 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Sandroni (Honda Civic) in 4'48"40; 2. Patacca (A.R. 33) a 11"02; 3. Derelitti (Opel Corsa Gsi) a 21"06; 4. Lioacono (A.R. 33) a 26"18; 5. Biancarelli (Opel Corsa Gsi) a 32"24; 6. Benedetti (Peugeot 205 Gti) a 42"87; 7. Marino (Peugeot 205 Gti) a 1'03"29.

Classe 2000: 1. Paletta (Peugeot 309 Gti) in 4'44"19; 2. Dottor (Opel Astra Gsi) a 2"71; 3. Costantini (Opel Kadett Gsi) a 7"59.

Classe 2500: 1. Fattorini (Bmw M3) in 4'33"36; 2. Donato (Renault 5 Gt Turbo)

a 5"93; 3. Del Cotto (Bmw M3) a 14"59; 4. Landi (Renault 5 Gt Turbo) a 35"48.
Classe oltre 2500: 1. Bonaccorsi (Ford Escort Cosworth) in 4'34"51; 2. Lancioni (Ford Escort Rs Turbo) a 17"56; 3. Gunnella (Nissan Sunny Gti) a 31"13; 4. Pellegrini (Lancia Delta (HF)) a 33"69.

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Fogliani in 4'38"88; 2. Grifoni a 6"24; 3. Morganti (Peugeot 106 Rallye) a 16"64; 4. Campogiani a 38"33; 5. Palazzo a 1'20"82 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1400: 1. Leonardi (Peugeot 106 Xsi) in 4'52"92; 2. Rocco (Fiat Uno Sx) a 0"14; 3. Tommasi (Fiat Uno Sx) a 7"23; 4. Schiavone (Peugeot 106 Xsi) a 19"98.

Classe 1600: 1. Zanin in 4'31"16; 2. Ciogli a 8"14; 3. Saviane (Opel Corsa Gsi) a 10"75; 4. Grossi a 18"97; 5. Fontana a 30"48; 6. «Eva» a 31"19 (tutti gli altri su Alfa 33).

Classe 2000: 1. Poconi (Vw Golf Gti 16v) in 4'26"17; 2. Gallo (Opel Kadett Gsi) a 2"11; 3. Laschino (Vw Golf Gti 16v) a 8"12; 4. Gradoli (Vw Scirocco Gti) a 18"53; 5. Di Fulvio (Opel Kadett Gsi) a 18"81.

Classe 2500: 1. Campoli (Alfa 75) in 5'10"08.
Classe oltre 2500: 1. «Giuseppe» (Alfa 75 V6) in 4'29"76; 2. Romano (Delta Integrale) a 1'20"26.

SUPERSALITA

Classe P/6: 1. Peroni (Renault 5 Gt Turbo) in 4'46"15.

Classe P/7: 1. Iacoangeli (Bmw M3) in 4'12"55.

PROTOTIPI C/N

Classe P/2: 1. Savoldi (Breda BRP1) in 4'00"12; 2. Proietti (Bogani) a 4"09; 3. Faggioli (Lucchini) a 7"99; 4. Pinchetti (Osella Pa12) a 21"48.

Classe P/1: 1. Nappi in 3'33"94; 2. Irlando a 2"70; 3. «Ricky» a 14"42; 4. Scola D. a 2'32"; 5. Scola E. (Osella Pa9) a 30"55 (tutti gli altri su Osella Pa20).

Gallio onora i colori nazionali

LUINO — Coraggiosa scelta degli organizzatori della Racing Tre, che hanno proposto un percorso in linea, con sette prove speciali diverse tra loro. E, in questa veste, la gara ha acquisito anche la validità per il Campionato Svizzero e per il Challenge delle Polizie. Oltre centosettanta gli equipaggi al via sulle difficili strade dell'alto varesotto, e proprio l'equipaggio locale Gallio-Mometti, al volante di una Lancia Delta Hf Gruppo A, della Valcuvia Corse, ha virtualmente tagliato per primo

il traguardo sullo spendido lungolago di Luino. Avvincente la gara per il primo posto assoluto, con una battaglia... italo-svizzera tra il già citato Gallio e l'elvetico Burri con una Ford Escort ex Biasion. Un batti e ribatti fino alla quinta speciale che vedeva uscire definitivamente di scena per un'uscita di strada lasciando incontrastato al primo posto Gallio. Un buon ritorno di Maneo dava ancora qualche brivido al pubblico, ma Gallio controllava vincendo con 14" di vantaggio. Maiuscola la prova di Re-Adamoli al volante di una Renault Clio Williams Gruppo A della Varese Corse, terzi assoluti alla fine, e sempre tra i primissimi. L'unico che ha tentato peraltro inutilmente di contrastarlo è stato Carlo Galli, al volante di una Clio Williams, rientrato dopo tre anni di assenza dalle competizioni. Galli è giunto sesto assoluto, e secondo di classe, davanti ad un inossidabile Biasuzzi, settimo assoluto, con la Opel Kadett Gsi. Al quarto posto assoluto troviamo invece Ogliaeri-Zoller, vincitori della gara lo scorso anno, che hanno gareggiato con una Toyota Celica Gt Four. Quinti assoluti, primi svizzeri all'arrivo e vincitori del Gruppo N, Carron-Monnet con una Escort Cosworth. La loro leadership tra le vetture di produzione non è mai stata in discussione e nessuno li ha potuti contrastare. Onorevole la prestazione dell'altro equipaggio svizzero di vertice, Henry-Brand con una Mazda Gtr ottavi assoluti. Nel computo della Coppa Italia di Zona il massimo del punteggio Gruppo N è stato appan-

naggio di Bassanofio Re e Monica-Luca che con una piccola Renault 5 Gt Turbo sono entrati meritatamente nella top ten. A chiudere i primi dieci assoluti un altro equipaggio svizzero, Gillet-Erbeia con l'ennesima Clio Williams che hanno regolato per soli 5" in N4 Panizza-Bariani anche loro su Clio.

Tiziano Minuti

RALLY 1. SERIE

Luino (Va), 1 maggio 1995

4. Rally del Laghi

Gara valida per la Coppa Italia 3. zona e per il Campionato Svizzero

Le classifiche

Absoluta: 1. Gallio-Mometti (Lancia Delta Hf) a 44'17"; 2. Maneo-Bucci (Lancia Delta Hf) a 14"; 3. Re-Adamoli (Renault Clio Williams) a 43"; 4. Ogliaeri-Zoller (Toyota Celica Gt Four) a 59"; 5. Carron-Monnet (Ford Escort Cosworth) a 2'17"; 6. Galli-Brambilla (Renault Clio Williams) a 2'39"; 7. Biasuzzi-Biasuzzi (Opel Kadett Gsi) a 2'51"; 8. Henry-Brand (Mazda 323 Gtr) a 3'11"; 9. Re-Luca (Renault 5 Gt Turbo) a 3'13"; 10. Gillet-Erbeia (Renault Clio Williams) a 3'26".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Feter-Juplè (Peugeot 106) in 51'41"; 2. Macchi-Politi a 41"; 3. Chioldo-Cogni (Peugeot 106) a 1'08"; 4. Bonicelli-Vanini (Peugeot 106) a 1'25"; 5. Pontiggia-Parravicini a 1'45"; 6. Bonaldi-Tamborini (Peugeot 106) a 2'01"; 7. Tartaini-Tartaini a 2'16"; 8. Gheller-Zamboni (Peugeot 106) a 2'37"; 9. Medici-Petrungaro a 3'01"; 10. Silvano-Bertona a 3'04"; 11. Broggi-Chiodo (Peugeot 106) a 3'20"; 12. Mocellini-Tracsel (Peugeot 106) a 3'29"; 13. Statuto-Bronzi (Peugeot 106) a 3'33"; 14. Beghi-Guerra a 3'44"; 15. Campanabadi a 3'46"; 16. Amadei-Covizzi a 4'37"; 17. Ciria-Montefusco (Peugeot 106) a 5'31"; 18. Cerini-Tiziani a 6'44"; 19. Franceschina-Menesaldo a 8'53" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Bassetti-Pellizzeri in 51'05"; 2. Mazzucchelli-Cossi (Ford Fiesta Xr2) stesso tempo; 3. Cantarella-Somma a 22"; 4. Besenzone-Mondini a 1'52"; 5. Pompili-Leli a 2'06"; 6. Corsetti-De Vignali a 2'21"; 7. Campochiario-Grossule a 2'41"; 8. Spina-Romano a 3'17"; 9. Contini-Boscarini a 6'20" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Gillet-Erbeia in 47'43"; 2. Panizza-Bariani a 5"; 3. Toletti-Armieri (Opel Astra Gsi) a 1'12"; 4. Venni-Masciardi a 1'19"; 5. Invernizzi-Bonatti a 1'42"; 6. Bernasconi-Simoni (Peugeot 205 Gti) a 2'22"; 7. Belforti-Marchi (Opel

Kadett Gsi) a 2'55"; 8. Danloue-Hirizic a 3'13"; 9. Porri-Colombo (Opel Astra Gsi) a 3'49"; 10. Gaggioli-Gaggioli (Peugeot 309 Gti) a 4'00"; 11. Griffini-Maggioni (Peugeot 205 Gti) a 4'00"; 12. Esposito-Rezzonico (Peugeot 309 Gti) a 4'02"; 13. Gaiani-Bruggenolle a 5'23"; 14. Verzaglia-Cabirri a 5'35"; 15. Szerdahelyi-Rodriguez a 5'58"; 16. Vaghi-Caminada (Peugeot 309 Gti) a 6'03"; 17. Landoni-Coassin (Peugeot 205 Gti) a 6'17"; 18. Mazzucotelli-Pedrazzani a 6'20"; 19. Pelazzi-Goedenzi (Opel Kadett Gsi) a 6'24"; 20. Iola-Rossi a 6'27"; 21. Minetti-Bertolotti (Opel Astra Gsi) a 9'13"; 22. Milani-Colombo (Peugeot 306 Gti) a 15'37" (tutti gli altri su Renault Clio Williams).

Classe 2500: 1. Re-Luca in 47'30"; 2. Roncoroni-Meroni a 56"; 3. Alborghetti-Pesenti a 2'01"; 4. Casese-Barbiero a 3'01"; 5. Rumi-Terzaghi a 4'26"; 6. Nespoli-Foglia (Fiat Uno Turbo) a 5'11" (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Carron-Monnet (Ford Escort Cosworth) in 46'34"; 2. Henry-Brand (Mazda 323 Gtr) a 54"; 3. Ferrarese-Ossuzio (Lancia Delta) a 2'09".

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Ticozzi-Sacchetti in 50'22"; 2. Passamani-Casarotto a 1'38"; 3. Mandini-Petrocchi a 2'18"; 4. Brambilla-Brambilla a 2'33"; 5. Ponti-Frattini a 2'51"; 6. Sironi-Tettamanti a 3'30"; 7. Bonini-Spadaro (Fiat Cinquecento) a 6'20" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Saldarini-Gela in 48'08"; 2. Rampinelli-Baularini (Opel Corsa Gsi) a 1'38"; 3. Crugnola-Rognoni (Opel Corsa Gsi) a 3'38"; 4. Cominelli-Cominelli a 4'20"; 5. Maio-Bossi a 4'43"; 6. Vanini-Greppi a 5'33"; 7. Pettignat-Couche (Opel Corsa Gsi) a 6'58"; 8. Battaini-Moroni (Ford Escort Xr3) a 10'41"; 9. Leoni-Prioni a 12'32" (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe 2000: 1. Re-Adamoli (Renault Clio Williams) in 45'00"; 2. Galli-Brambilla (Renault Clio Williams) a 1'56"; 3. Biasuzzi-Biasuzzi (Opel Kadett Gsi) a 2'08"; 4. Riccardi-Contini (Opel Astra Gsi) a 2'27"; 5. Goffinet-Goffinet (Peugeot 205 Gti) a 2'34"; 6. Darbellay-Reudit (Opel Astra Gsi) a 2'53"; 7. Montecchi-Segala (Peugeot 205 Gti) a 5'44"; 8. Rodili-Tosetto (Opel Kadett Gsi) a 6'22"; 9. Gobatto-Favaro (Peugeot 205 Gti) a 8'11"; 10. Sulmoni-Bernasconi (Opel Kadett Gsi) a 9'05".

Classe 2500: 1. Falcetta-Boldrini in 49'31"; 2. Franzetti-Buttarelli a 40"; 3. Orтели-Castelli a 1'49"; 4. Galli-Maggi (Bmw M3) a 2'04"; 5. Molinari-Galli a 2'53"; 6. Prestinari-Fantò (Bmw M3) a 2'54"; 7. Rantuccio-Malagoli (Fiat Uno Turbo) a 25'06".

Classe oltre 2500: 1. Gallio-Mometti in 44'17"; 2. Maneo-Bucci a 14"; 3. Ogliaeri-Zoller (Toyota Celica Gt Four) a 59"; 4. Dagnes-Torricelli a 5'54" (tutti gli altri su Lancia Delta).

fotografie MENICETTI



Ad Orvieto è partita la stagione delle cronoscalate e subito la Osella con le Pa20S hanno fatto cappotto. Primo Piero Nappi, in alto a sinistra, e secondo Pasquale Irlando, sopra. Sotto, Poconi primo in Gruppo A



moka J-Enne
Il Caffè dal 1876

EUROIMPIANTI
IMPIANTI DI ASPIRAZIONE
MONTEMURLO - PRATO
Tel. 0574 - 72.02.72

Chimica Tessile Passini

PRODOTTI CHIMICI E COLORANTI PER L'INDUSTRIA TESSILE
PRATO
Tel. 0574 - 623282

PUBLYSERVICE

SPONSORING & RALLY RENT
0573 - 33393 - 976010

ONL
COOPERATIVE ASSOCIATE LOGISTICA

MILANO
02-98241064
(R.A.)

ONL
COOPERATIVE ASSOCIATE LOGISTICA

LINDA
SANIFICAZIONE AMBIENTALE - ROMA

bando
produzione di pellicce sintetiche
Montemurlo - Prato 0574 - 798921 (R.A.)

EVER GREEN

Cinquantotto anni, pensionato Enel, ha esordito come «naviga» al fianco del figlio, anche lui al debutto. E subito...

WALTER LEVERONE

Forse non «scoppieranno» di salute ma i rally nazionali non sono certo alla frutta come molti sostengono. Una conferma in tal senso arriva proprio dall'analisi effettuata al 33. Rally dei Monti Savonesi gara di apertura della Coppa Italia seconda zona. Analizzando la quantità di neo licenziati che hanno aderito alla gara ligure si viene a conoscenza che oltre il 30% di piloti e navigatori hanno scelto di esordire rallisticamente sulle strade savonesi. Cinquanta delle 135 vetture iscritte avevano almeno un esordiente a bordo titolare della licenza denominata C nuova. Le cifre sono precisi segnali della salute di questa disciplina motoristica che raccoglie alte percentuali di nuovi praticanti, giovani e meno giovani. Il fattore anagrafico non risulta infatti determinante come per altre discipline sportive e la conferma arriva da un esordiente cinquantottenne imperiese che ha deciso di staccare la licenza per debuttare insieme al figlio venticinquenne pilota di Opel Corsa Gsi.

— Giacomo Pastorelli, 58 anni, ex turnista Enel, attualmente in pensione, come mai preferisce leggere le note all'interno di una vettura da corsa anziché la classica partita a scopone con i coetanei?

«Ho sempre avuto una grande passione per i rally che ho trasmesso per intero ai miei due figli. Quando Mirko ha deciso di voler provare a gareggiare non ho resistito alla tentazione di dirgli: va bene ma il navigatore lo faccio io. Così sono riuscito ad infilarmi all'interno di una tuta ed eccomi qui felice per aver portato a termine la mia prima gara». Al controllo orario di arrivo fa cenno al figlio di avanzare con l'auto verso il tavolo dei cronometristi poi controlla l'orologio ufficiale e la tabella di marcia:

«Mirko ha guidato bene, io all'inizio avevo paura di sbagliare. Abbiamo avuto qualche problema sul bagnato e un guaio al cambio. Alla prossima faremo sicuramente meglio».

— Vuol dire che farete altre gare nella stagione?

«Certamente quelle di zona e poi si vedrà...»

— Mirko, 25 anni, autista conferma di essere stato contagiato, come la sorella che li ha seguiti nell'intera giornata, dalla passione rallistica del padre.

«Per tanti anni abbiamo passato molte notti a vedere i big del rallismo, oggi siamo riusciti a coronare un sogno».

— Papà è più bravo come padre o come navigatore?

Quando mio figlio ha deciso di gareggiare gli ho detto: va bene ma il navigatore lo faccio io

«Sicuramente come navigatore ma, per favore, non glielo dica...».

Infine una curiosità confidatoci dalla titolare di un negozio di autoriscambi. Mirko, per contenere i costi, avrebbe dovuto correre con una tuta in prestito ma alla vigilia delle verifiche il papà copilota ha deciso, per un ulteriore taglio alla sua pensione, e ha acquistato la tuta nuova al figlio. Il bello dei rally è proprio questo.

ALASSIO — Maurizio Ferrecchi ha trovato nelle ultime tre stagioni la giusta dimensione per sfogare la sua grande passione rallistica. Una volta all'anno si affida alla Grifone che gli mette a disposizione una vettura ed una organizzazione al top e lui ricambia la grande stima della famiglia Tabaton vincendo a mani basse. Dopo due successi con la Delta nella gara di casa Valli del Bormida ha deciso quest'anno di correre ai Monti Savonesi: «Per dare una risposta a chi dice che vado forte solo sulle strade di casa — ha affermato il ligure sul traguardo di Alassio —. La Celicca si è rivelata facile da guidare e, dopo tre prove, ho potuto amministrare tranquillamente il vantaggio». In effetti Ferrecchi, ottimamente navigato dall'esperto in merito, non ha dovuto faticare molto per

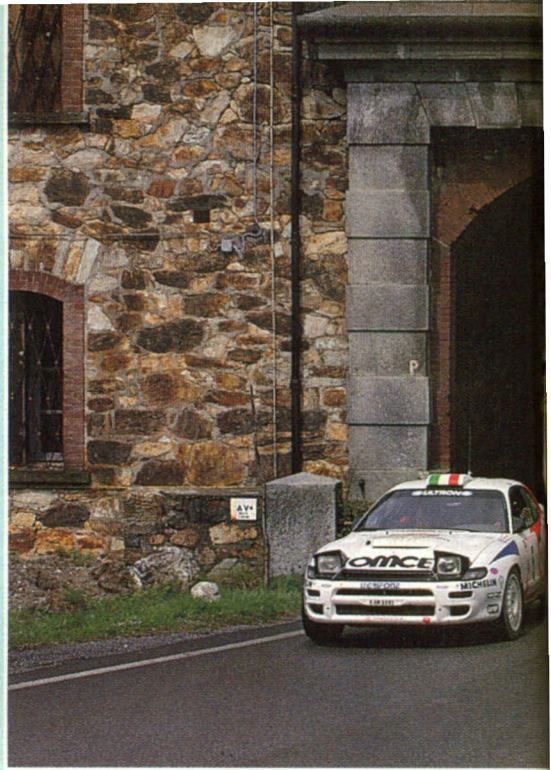


foto:raffaelePHOTO4

RALLY 1. SERIE □ MONTI SAVONESI

Una classe da... Ferrecchi

aggiudicarsi questa 33.a edizione del Monti Savonesi felicemente spostato da Albenga ad Alassio, mantenendo pressoché invariato percorso di gara. Tra gli altri 125 equipaggi ammessi alla via, solo Villa-Barchi con la Lancia Delta di Nocentini nella inedita livrea Erg potevano impensierire l'equipaggio della Toyota-Grifone se le condizioni meteo non fossero improvvisamente peggiorate all'alba di domenica mattina. Nonostante il fondo viscido per la pioggia battente e la scarsa conoscenza del mezzo a disposizione, Manuel Villa e Roberto Barchi riuscivano

comunque a contenere il divario aggiudicandosi anche due delle nove prove speciali disputate. La seconda piazza conquistata a soli 54" da Ferrecchi-Imerito veniva poi cancellata in sede di verifica post gara, in quanto la Delta del preparatore milanese sarebbe risultata inferiore di 10 kg al peso minimo previsto in fiche. Abbiamo usato il condizionale in quanto Manuel Villa e il Jolly Club hanno preannunciato il ricorso in appello sulla validità dei controlli effettuati. Indipendentemente dall'esito finale di questo ricorso, la seconda (o... terza) piazza di Coron-Lanteri con la Opel Calibra

allestita da D'Ambrà è un risultato eclatante sia per il giovane e bravo pilota imperiese che per la competitività della vettura. Bellissima la lotta in gruppo N tra Ciriò-Tesi e Rivoira-Blua separati sul traguardo da soli 13" in favore dei primi. Da segnalare anche il sesto posto assoluto e il primo di classe di Benazzo-Bocca al debutto con la Clio Williams, il settimo di Brugo-Silvestri (neolicenziati al loro primo rally!) con la Renault 5 Gt Turbo. Novanta dei 124 equipaggi partiti hanno portato a termine la competizione.

Walter Leverone



DE CECCO CENTRA IL BIS IN ROMAGNA

Successo alla friulana

FORLÌ — La pioggia caduta per tutta la prima metà gara e l'agguerrita concorrenza non sono bastate a mettere in difficoltà Claudio De Cecco e Giorgio Sincerotto, che si sono aggiudicati (per la seconda volta consecutiva) il Rally Città di Forlì. L'equipaggio della Scuderia Friuli ha sfruttato al meglio il potenziale della Toyota Celica preparata da Orlando Redolfi, che ha dimostrato di trovarsi a suo agio sia sul fondo scivoloso delle prime prove, dove i due friulani hanno accumu-

lato un notevole vantaggio sugli avversari, sia sull'asciutto del secondo giro, dove De Cecco non ha fatto altro che amministrare la gara. Cosa che invece non è riuscita né a «Grizzly» «Bull», che solo nelle ultime prove sono riusciti a tenere un ritmo elevato nel tentativo di recuperare sui leaders, né ai fantini Errani-Casadio, in crisi con una Deltona assetata appositamente per l'asciutto. Infatti, dopo aver impattato con De Cecco la prova di apertura, in quelle successive il vinci-

toro di Adria ha accusato distacchi pesantissimi, tanto da arrivare al riordino di metà gara con quasi un minuto di ritardo, preceduto anche dalla Ford Escort di «Grizzly». Nel frattempo uscivano di gara Bertaccini-Strocchi, che sbattevano proprio alla fine della quarta ps quando erano 4. assoluti con la loro Delta. Si mettevano invece in grande evidenza sul bagnato Billi-Ulivi (Opel Kadett) e Mazzarri-Jacopini, decimi assoluti con la piccola Peugeot 106. Quando è partito il 2. giro sulle prove la pioggia era ormai cessata, ma anche sull'asciutto la musica non è cambiata, con De Cecco-Sincerotto che si sono imposti in tre prove su quattro, lasciandone solo una a «Grizzly»-«Bull», che hanno segnato il miglior crono anche nella prova-spettacolo del Palafiera di Forlì, dove si è conclusa la gara. Nelle classi minori, Immoilli-Zobbi proprio nel circuito della fiera si sono visti soffiare il primato di classe da Chimentin-Santi, anche loro su Bmw M3, mentre Mazzarri-Jacopini si sono addirittura ritirati, gettando al vento il primato in classe A2. Il successo in gruppo N ha invece premiato la condotta di gara regolare di Leoni-Lucchini, ma gli avversari hanno da ricriminare: Cappi-Scorcioni sono stati costretti a correre con le slick anche sotto il diluvio, mentre Vellani-Maccagnani sono stati ostacolati per ben tre prove dai concorrenti che partivano davanti, perdendo il primato alla fine per soli 9". Da sottolineare le ottime prestazioni di Billi-Ulivi, 6. assoluti e dominatori in classe A4, e di Rossi-Manoni che con l'Astra 16v hanno vinto la N4 piazzandosi al 9. posto finale.

Innocenzo Bonelli

RALLY 1. SERIE

Forlì, 30 aprile 1995

5. Rally Città di Forlì

gara valida per la Coppa Italia 4. zona.

Le classifiche

Assoluta: 1. De Cecco-Sincerotto (Toyota Celica 4Wd) in 53'37"; 2. «Grizzly»-«Bull» (Ford Escort Cosworth) a 41"; 3. Errani-Casadio (Lancia Delta Hf) a 1'25".

3. Errani-Casadio (Lancia Delta Hf) a 1'25"; 4. Leoni-Lucchini (Ford Escort Cosworth) a 2'47"; 5. Vellani-Maccagnani (Ford Escort Cosworth) a 2'56"; 6. Billi M.-Ulivi (Opel Kadett 16v) a 3'16"; 7. Chimentin-Santi (Bmw M3) a 4'05"; 8. Immoilli-Zobbi (Bmw M3) a 4'07"; 9. Rossi G.-Manoni (Opel Astra 16v) a 4'22"; 10. Campedelli-Bongiovanni (Opel Astra 16v) a 5'12".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Bernabini-Baldisserrri in 1.00'31"; 2. Anderloni-Camerlengo (Peugeot 106 Xsi) a 9"; 3. Bizzarri-Evangelisti (Peugeot 106 Rally) a 24"; 4. Gaddini-Carnignani (Peugeot 106 Rally) a 54"; 5. Lugli-Caliceiti a 1'06"; 6. Cristoforetti-Coller a 1'12"; 7. Rusce-Lusuardi (Peugeot 106 Rally) a 1'41"; 8. Nannoni-Falchi (Peugeot 106 Rally) a 1'57"; 9. Gherardi a 2'02"; 10. Migliori-Ugolini (Peugeot 106 Rally) a 2'09"; 11. Giliberti-Dallari a 5'11" (gli altri su Peugeot 205 Rally).

Classe 1600: 1. Cerovo-Parise in 1.01'13"; 2. Zecchin-Giacomin a 1'07"; 3. De Paoli-Gazza a 3'03"; 4. Tassinari-Marruggi a 3'24"; 5. Ferretti G.-Iannone (Alfa Romeo 33) a 3'25" (gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Rossi G.-Manoni (Opel Astra 16v) in 57'59"; 2. Campedelli-Bongiovanni (Opel Astra 16v) a 50"; 3. Alzetta-Forina (Opel Astra 16v) a 1'12"; 4. De Lorenzi-Baldini (Renault Clio Williams) a 1'47"; 5. Visintini-Visintini (Peugeot 309 16v) a 2'25"; 6. Campori-Bedei (Renault Clio 16v) a 2'33"; 7. Casadei-Onofri (Peugeot 205 Gti) a 4'30"; 8. Donatone-Malacart (Opel Kadett 16v) a 4'31"; 9. Schenetti-Zanni (Peugeot 309 Gti) a 5'20"; 10. Galleani-Alessio (Renault Clio Williams) a 5'31"; 11. Crozzoli-Ferrolti (Opel Kadett 16v) a 5'41"; 12. Benedetti-Tronconi (Renault Clio Williams) a 5'56"; 13. Picone-Picone (Peugeot 309 16v) a 6'04"; 14. Moretti-Diani (Renault Clio 16v) a 6'28"; 15. Baracchi-Di Troia (Peugeot 205 Gti) a 7'02"; 16. Severi-Paci (Opel Astra 16v) a 8'23"; 17. Eleonori-Sattapani (Peugeot 205 Gti) a 11'27".

Classe 2500: 1. Ragazzini-Bandini in 59'08"; 2. Brenti-Valentini a 28"; 3. Miglioli-Piccinin a 1'24"; 4. Incerti-Debbi a 2'04" (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Leoni-Lucchini in 56'24"; 2. Vellani-Maccagnani a 9"; 3. De Rossi-Pesavento a 2'43"; 4. Cappi-Scorcioni a 4'04"; 5. Petriccione-Dal Santo a 5'01"; 6. Zonta-Lizzi a 5'29"; 7. Rossi P.-Manzini a 6'35"; 8. Billi C.-Lusini (Lancia Delta Hf) a 7'42"; 9. Bresil-Famea (Lancia Delta Hf) a 7'47" (gli altri su Ford Escort Cosworth).

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Raffaelli-Vivarelli (Peugeot 106 Xsi) in 1.00'48"; 2. Zanotti-Lugli (Peugeot 205 Rally) a 56"; 3. Bergamini-Morani (Opel Corsa Gti) a 4'01".

Classe 1600: 1. Simoncelli-Bulgarelli (Alfa Romeo 33) in 59'29"; 2. Valentini-Valentini (Opel Corsa Gti) a 4'22"; 3. Venturi-Mantellini (Honda Civic) a 6'42"; 4. Pezzato-Carlet (Opel Corsa Gsi) a 14'43".

Classe 2000: 1. Billi M.-Ulivi in 56'53"; 2. Ciresola-Zantedeschi a 2'36"; 3. Ferrretti D.-Benedetti (Peugeot 306 Si16) a 2'40"; 4. Fantini-D'Allesio a 4'36"; 5. Cuoghi-Cuoghi (Peugeot 205 Gti) a 5'38"; 6. Boldorini-Rossini (Peugeot 205 Gti) a 5'53"; 7. Fontani-Spelti a 6'26"; 8. Tumolo-Bettellini a 7'02" (gli altri su Opel Kadett 16v).

Classe 2500: 1. Chimentin-Santi in 57'42"; 2. Immoilli-Zobbi a 2"; 3. Vecchi-Mazzini a 2'21"; 4. Sponticcia-Ottaviani (Fiat Uno Turbo) a 4'57"; 5. Terenzi-Paesani (Fiat Uno Turbo) a 6'10"; 6. Bombardi-Ponte (Fiat Uno Turbo) a 6'37" (gli altri su Bmw M3).

Classe oltre 2500: 1. De Cecco-Sincerotto (Toyota Celica 4Wd) in 53'37"; 2. «Grizzly»-«Bull» (Ford Escort Cosworth) a 41"; 3. Errani-Casadio (Lancia Delta Hf) a 1'25".

RALLY 1. SERIE

Alassio (Sv), 30 aprile 1995

33. Giro dei Monti Savonesi

gara valida Coppa Italia 2. zona

Le classifiche

Assoluta: 1. Ferrecchi-Imerito (Toyota Celica Gt) in 49'12"; 2. Corona-Lanteri (Opel Calibra) a 2'45"; 3. Cirio-Tesi (Ford Sierra Cosworth) a 28"; 4. Rivoir-Blua (Ford Escort Cosworth) a 3'41"; 5. Boffa-Barrera (Peugeot 309 Gti) a 3'53"; 6. Benazzo-Bocca (Renault Clio Williams) a 4'11"; 7. Brugo-Silvestri (Renault 5 Gt) a 4'36"; 8. Tamagnini-Tamagnini (Renault Clio Williams) a 4'45"; 9. Fuggetta-Schiaffino (Peugeot 309 Gti) a 4'47"; 10. Vidori-Zanini (Peugeot 405 M16) a 4'52".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Ricci-D'Amore (Peugeot 106 Rallye) in 56'07"; 2. Molinari-Miante (Peugeot 106 Rallye) a 1'31"; 3. Mares-Caldari (Peugeot 106 Rallye) a 1'37"; 4. Busatto-Sartore (Peugeot 106 Rallye) a 1'43"; 5. Modena-Zanoretti a 2'09"; 6. Dogliotti-Zambelli (Citroen Ax Sport) a 2'09"; 7. Casale-Malinich (Peugeot 106 Rallye) a 2'12"; 8. Chiozzone-Inguscio a 2'45"; 9. Raelo-Ottolone a 2'48"; 10. Colmegna-Rovati (Peugeot 106 Rallye) a 3'35"; 13. Oltraqua-Bancalari a 3'41"; 14. Bossi-Galliana (Peugeot 106 Rallye) a 4'08"; 15. Pastorino-Calvi (Peugeot 106 Rallye) a 5'26"; 16. Rinaldi-Cocozzia a 5'30"; 17. Craviotto-Gazzia a 5'49"; 18. Rolando-Muceli a 5'53"; 9. Fausone-Aresca (Peugeot 106 Xsi) a 6'11"; 20. Repaci-Genevini a 6'23"; 21. Leonardi-Dura a 7'14"; 22. Biava-Falcioni a 8'12"; 23. Podestà-Massa (Peugeot 106 Rallye) a 8'53"; 24. Pozzi-Daprat a 10'09" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Pedone-Morabito in 59'00"; 2. Botti-D'Esposito (Opel Corsa Gsi 16v) a 1"; 3. Botto-Baglione a 1'09"; 4. Berruti-Bagnasco a 1'42"; 5. Giordano-Marrese a 1'51"; 6. Saccone-Piccardo (Opel Corsa Gsi 16v) a 2'15"; 7. Pastorelli-Pastorelli a 2'53"; 8. Ippolito-Visconti a 2'59"; 9. Pagella-Costantini (Peugeot 205 Gti 1600) a 5'24" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Benazzo-Bocca (Renault Clio Williams) in 53'23"; 2. Tamagnini-Tamagnini (Renault Clio Williams) a 34"; 3. Fuggetta-Schiaffino a 3"; 4. Milani-Arrigo (Peugeot 306 Si16) a 1'34"; 5. Bora-Russo a 1'41"; 6. Ugolini-Roatta (Opel Astra Gsi) a 2'29"; 7. Leonardi-



Ferrecchi, in alto a sinistra, con la Toyota Celica della Grifone vincitore del Rally Monti Savonesi. Sotto a sinistra, Corona con la Opel Calibra secondo in terra ligure. Sopra, a Forlì De Cecco primo nella gara romagnola, ha bissato il successo dello scorso anno. Ora è secondo in Coppa Italia 4. zona

Beccarelli a 2'34"; 8. Tancredi-Ceccarelli (Renault Clio Williams) a 3'32"; 9. Mulias-Lucon (Opel Kadett Gsi 16v) a 3'42"; 10. Stalalite-Stalitari (Opel Kadett Gsi 16v) a 4'32"; 11. Bottego-Allione (Ford Escort Rs 16v) a 4'42"; 12. Pasquali-Mariani (Opel Astra Gsi 16v) a 4'49"; 13. Ventura-Allegro (Opel Kadett Gsi 16v) a 9'20". Tutti gli altri su Peugeot 309 Gti 16v.

Classe 2500: 1. Brugo-Silvestri in 53'48"; 2. Barba-Ardoino a 4"; 3. Sprocati-Roveda a 57"; 4. Bassini-Bionda a 2'05"; 5. Moretto-Calciuri (Fiat Uno Turbo) a 2'28"; tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo.

Classe oltre 2500: 1. Cirio-Tesi (Ford Sierra Cosworth) in 52'40"; 2. Ivoira-Blua (Ford Escort Cosworth) a 1'3"; 3. Lanteri-Cancelli (Ford Sierra Cosworth) a 3'14"; 4. Ferreri-Piovano (Ford Escort Cosworth) a 3'18"; 5. Bensi-Vercesi (Lancia Delta Hf) a 6'40".

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Gandolfo-Ferro (Peugeot 106 Rally) in 57'33"; 2. Tognetti-Tognetti a 28"; 3. Mentoni-Tirone a 28"; 4. Biggi-Piazza a 29"; 5. Prato-Delfino a 1'07"; 6. Tortorolo-Gallo (Fiat Uno 70) a 1'16"; 7. Cali-Sanna a 1'26"; 8. Rossi-Pollero a 2'20"; 9. Robino-Aicardi a 2'52"; 10. Perlino-Nari (Peugeot 106

Xsi) a 5'13"; 11. Franci-Rapetti a 9'45" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Vincenzo-Barisone (Peugeot 205 Gti) in 57'01"; 2. Canevari-Gallizia a 1"; 3. Michelis-Bonjour a 54"; 4. Acquarone-Ghisolfo a 2'47"; 5. Minelli-Cavallari a 3'30"; 6. Pioppo-Araldo (Peugeot 205 Gti) a 4'32" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Corona-Lanteri (Opel Calibra 16v) in 51'57"; 2. Boffa-Barrera (Peugeot 309 Gti) a 1'08"; 3. Vidori-Zanini (Peugeot 405 M16) a 2'07"; 4. Romano-Terribile (Opel Kadett Gsi 16v) a 3'21"; 5. Sciascia-Malerba (Opel Kadett Gsi) a 7'04"; 6. Sottile-De Rizzo (Vw-Golf Gti 16) a 7'38".

Classe 2500: 1. Biga-Martina (Bmw M3) in 54'38"; 2. Spagnoli-Contorno (Fiat Uno Turbo) a 1'21"; 3. Sappa-Calleri (Bmw M3) a 1'32"; 4. Mastrolaini-Carozzi (Renault 5 Gt) a 2'17"; 5. Ghirelli-Anfossi (Renault 5 Gt) a 2'19"; 6. Fulco-Pugliese (Fiat Uno Turbo) a 3'32"; 7. Tornatore-Pomi (Renault 5 Gt) a 4'18"; 8. Ravera-Carlino (Fiat Uno Turbo) a 6'28".

Classe oltre 2500: 1. Ferrecchi-Imerito (Toyota Celica Gt Four in 49'12"; 2. Garziano-Brichetto (Lancia Delta Hf) a 5'39".

I cinque feriti sostavano in zona vietata

«Era un tratto di salita molto veloce, dopo un dosso ho tentato di frenare per affrontare la curva ed invece il pedale del freno è andato a fine corsa e sono uscito dritto, investendo quel gruppo di ragazzi». Così Maurizio De Sanctis racconta che cosa è accaduto in quel terzo tornante della prima prova speciale del 16. rally di Pistoia. Nella sua uscita di strada la Mitsubishi Galant del pilota torinese ha investito cinque giovani che sostavano in una zona vietata al pubblico: Antonio Frosini di 16 anni è risultato il più grave di tutti con numerose fratture in tutto il corpo, Alessandro Montan 21 anni, Manola Bertini di 18 anni, e Silvia Fiori anch'essa diciottenne.

PHOTO 4



Un quinto ragazzo, se l'è cavata con qualche graffio. Attualmente, le condizioni di Frosini sono migliorate, tanto che i sanitari dell'ospedale di Pistoia, dove è stato operato e tuttora ricoverato, hanno sciolto la prognosi. Anche gli altri feriti sono tutti fuori pericolo. La vicenda, nella sua drammaticità, riporta ancora una volta alla ribalta l'incoscienza di molti spettatori nel voler assistere ai rally in zone vietate al pubblico. «In quella curva — prosegue De Sanctis — non c'erano solo quei cinque ragazzi, ma a pochi metri da loro sostava un furgone che vendeva panini. Nella disgrazia diciamo che è andata bene. Se la vettura avesse proseguito alcuni metri sarei andato a sbattere contro delle bombole di gas con cui l'ambulante alimentava alcuni fornelli. Sarebbe stata una tragedia».

PISTOIA — Le prime tre prove della Coppa Italia della 5. zona, hanno avuto tre vincitori assoluti diversi; ma se a Viareggio e al Cuio Falleri e Postel non hanno avuto praticamente rivali, alla 16. edizione del Rally Città di Pistoia si è dovuto attendere l'ultima delle dieci prove speciali in programma per conoscere il nome del vincitore. Il ferrarese Alessandro Ancona, infatti, ha dovuto rischiare il tutto per tutto sull'ultimo tratto cronometrato detto della «Collina» per avere ragione di Alberto Franchi, che si era presentato al via dell'ultima prova con un secondo di vantaggio sul suo avversario. Ancona, all'esordio con una Delta Hf, ha avuto per tutta la gara problemi alla turbina che non gli permetteva di sfruttare tutti i cavalli del suo motore, riuscendo comunque a precedere Franchi con un distacco di otto secondi. Molto bella anche la lotta per il terzo posto fra l'aretino Fidanza e il rientrante, Mauro Lenci. Anche qui il confronto si è concluso sull'ultima prova, con il primo che si imponeva grazie al maggior numero di cavalli della sua Ford Escort. Emozionante sarebbe stato anche il duello per la conquista del Gruppo N, se Gori non avesse dovuto pagare un minuto e mezzo di penalità a causa del tempo perso a sistemare il cambio della sua Escort subito dopo la seconda speciale. Così il velocista Massimo Poli ha potuto amministrare saggiamente la gara e la leadership di Coppa, controllando a distanza l'arrembante ritorno dell'equipaggio pratese Gori-Benelli che, senza la penalizzazione, avrebbe potuto aggiudicarsi la classifica di Gruppo. Da ricordare, inoltre, l'uscita di scena di Varesio Grassini dopo solo due prove speciali con il motore ko. Un serio incidente si è verificato sulla terza prova speciale, quando la Mitsubishi Galant di Alias-Rossi, uscendo di strada al primo tornante, è piombata su un gruppo di giovani spettatori. Uno dei cinque giovani investiti è rimasto seriamente ferito, ma non versa in pericolo di vita.

Giannandrea Cherubini



PHOTO 4

RALLY 1. SERIE □ BATTUTO FRANCHI
È Ancona il re di Pistoia

RALLY 1. SERIE

Pistoia, 30 aprile 1995
16. Rally Città di Pistoia
3. prova Coppa Italia 5. zona

Le classifiche

Assoluta: 1. Ancona-Vezzaro (Lancia Delta Hf) in 1.01.38"; 2. Franchi-Frati (Renault Clio Williams) a 7"; 3. Fidanza-Ficali (Ford Escort Cosworth) a 36"; 4. Lenci-Buscioni (Peugeot 309 Gti 16v) a 37"; 5. Luciani-Scozzi (Renault Clio Williams) a 1'04"; 6. Poli-Pellegrini (Ford Escort) a 1'05"; 7. Guarducci-Migliorati (Ford Sierra Cosworth) a 1'27"; 8. Scartabelli-Fedi (Ford Sierra Cosworth) a 2'00"; 9. Gori-Benelli (Ford Escort Cosworth) a 2'32"; 10. Marcucci-Pinocci (Renault Clio Williams) a 2'50".

GRUPPO N

Classe fino a 1400: 1. Stoppioni-Mei in 1.10.15"; 2. Vallecchi-Sanesi (Peugeot 106 Rally) a 55"; 3. Razu-Pierulivo (Peugeot 106 Rally) a 2'27"; 4. Del Cima-Pierini a 4'28"; 5. Panfili-Parisi 4'29"; 6. Purpi-Mazzoli a 6'17"; 7. Tesi-Tesi a 8'50" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rally).

Classe fino a 1600: 1. Pandolfi-Vegni in 1.10.48"; 2. Consigli-Baldacci a 26"; 3. Nardi-Gualtieri a 1'50"; 4. Nalin-Rubbiani a 2'15"; 5. Comanducci a 3'10"; 6. Ripardi-Santi a 3'40" (tutti su Opel Corsa Gsi 16v).

Classe fino a 2000: 1. Borchi-Montermini (Renault Clio Williams) in 1.05.36"; 2. Pucci-Serra a 50"; 3. Francesconi-Acciarri a 1'54"; 4. Poggetti-Vannucci a 2'17"; 5. Taddei-Mariani (Opel Astra Gsi 16v) a 2'35"; 6. Verdiani-Pacini a 3'45"; 7. Fiorenza-Pierucci (Opel Astra Gsi 16v) a 4'26"; 8. Turri-Burroni (Peugeot 205 Gti) a 1'09.09" (gli altri su Peugeot 309 Gti 16v).

Classe fino a 2500: 1. Pucci-Matucci in 1.05.27"; 2. Deidda-Capecci a 31"; 3.

Cecchini-Cecchini a 2'35"; 4. Bandini-Tintori a 2'46"; 5. Mucci-Garovaldi a 2'55"; 6. Rovini-Tesi a 3'55"; 7. Tommasi-Mambriani a 5'43"; 8. Bellini-Antonelli a 7'13"; 9. «Tzigano» Vezzani a 7'15"; 10. Danielli-Danielli a 8'08"; 11. Traghet-Ti-Tovoli a 8'48" (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Poli-Pellegrini (Ford Escort) in 1.02.43"; 2. Scartabelli-Fedi (Ford Sierra Cosworth) a 55"; 3. Gori-Benelli a 1'27"; 4. Bettarini-Guerretti (Ford Sierra Cosworth 4x4) a 2'04"; 5. Galli-Caroti a 2'18"; 6. Ghilardi-Ricco (Ford Sierra Cosworth) a 2'59"; 7. Berti-Baldi (Lancia Delta Hf) a 7'39"; 8. Franceschini-Giusti (Ford Sierra Cosworth 4x4) a 7'55" (Gli altri su Ford Escort Cosworth).

GRUPPO A

Classe fino a 1400: 1. Sodini-Baldi in 1'07.56"; 2. Nocentini-Porciani a 1'47"; 3. Scarpellini-Padredri a 1'57"; 4. Billi-Daddoveri a 1'58"; 5. Tiezzi-Lombardi a 3'16"; 6. Lombardi-Michelotti (Peugeot 106 Rally) a 4'15"; 7. Zeiko-Villani a 4'47"; 8. Gianfranceschi-Orlandi a 6'59"; 9. Petrini-Gangale a 7'12"; 10. Bonacchi-Ridolfi (Fiat Uno 70 ie) a 8'52"; 11. Bigeschi-Lavorini (Opel Corsa SR) a 9'26"; 12. Salini-Mecchi (Opel Corsa SR) a 10'24"; 13. Dinelli-Dinelli (Opel Corsa Gti) a 10'37"; 14. Benigni-Ghezzi (Fiat Uno 70) a 11'20"; 15. Donati-Sacchi a 14'07"; 16. Rotondi-Piazza (Fiat Uno 70) a 24'25" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rally).

Classe fino a 1600: 1. Landi-Pellegrini (Opel Corsa Gsi) in 1.09.33"; 2. Langiani-Logli (Ford Escort Xr3) a 3'26"; 3. Guidi-Monies (Ford Escort Xr3) a 4'54"; 4. Ruberti-Cancelliere (Peugeot 205 Gti) a 5'30"; 5. Panichella-Folgheraite (Opel Corsa Gsi) a 5'41".

Classe fino a 2000: 1. Franchi-Prandi in 1'01.45"; 2. Lenci-Buscioni (Peugeot

309 Gti 16v) a 30"; 3. Luciani-Scozzi a 57"; 4. Marcucci-Pinocci a 2'43"; 5. Conti-Pagni (Peugeot 309 Gti) a 3'50"; 6. Sarti-Raffaelli (Vw Golf Gti 16v) a 6'01"; 7. Benini-Liberato (Vw Golf Gti 16v) a 6'27"; 8. Gai-Masi (Peugeot 306 S 16) a 7'39"; 9. Heinen-Gasperini (Opel Kadett Gsi 16v) a 7'55"; 10. Cigni-De Simone (Peugeot 309) a 10'56" (gli altri su Renault Clio Williams).

Classe oltre 2500: 1. Ancona-Vezzaro (Lancia Delta Hf) in 1.01.38"; 2. Fidanza-Ficali (Ford Escort Cosworth) a 36"; 3. Guarducci-Migliorati (Ford Sierra Cosworth) a 1'27"; 4. Giannini-Solari (Fiat Uno Turbo) a 6'42"; 5. Da Prato-Pardini (Fiat uno Turbo ie) a 15'19".

PHOTO 4



LA PIOGGIA NON CONDIZIONA NODARI

Capolavoro ai Paesi d'Arte



ROVETTA — Le bizze delle condizioni atmosferiche e il fondo stradale, reso insidioso da una settimana di pioggia, sono state le variabili che hanno caratterizzato la quinta edizione del «Rally Paesi d'arte» vinto dall'equipaggio Nodari-Pozzoli con una Renault Clio Williams. La scelta delle gomme si è quindi rivelata determinante ed i vincitori hanno tratto vantaggio dai pneumatici utilizzati, che si sono rivelati all'altezza della situazione. I responsi cronometrici del-

la prima frazione di gara avevano comunque già delineato, per quanto riguarda le prime posizioni, quella che sarebbe stata la graduatoria finale, con Nodari-Pozzoli davanti a tutti, seguiti da Tomasoni-Lenzi che con la Opel Kadett Gsi preparata da Fabrizio Colombi sono stati i più assidui e temibili inseguitori dei battistrada. Se per i vincitori la corsa è filata via liscia senza nessuna sbavatura per Tomasoni e Lenzi una leggera toccata nella prima parte della corsa ha compromesso, con la perdita di alcuni preziosissimi secondi, il risultato finale. L'equipaggio, del Rally Team Gianpaolo Marinoni non è poi riuscito a recuperare lo svantaggio lasciando quindi via libera a Nodari e Pozzoli. Terza posizione per Lozza-Fiorendi (Opel Astra Gsi), vincitori della quarta prova speciale e autori di una corsa improntata sulla regolarità. Il pilota locale Antonio Fornoni, in coppia con Nadia Bosis al volante di una Clio Williams, era tra i favoriti dopo quattro secondi posti in altrettante edizioni del rally. Ma la sua corsa è stata subito compromessa da un testacoda durante la prima speciale che gli ha tolto ogni illusione di successo. Fornoni si è ampiamente riscattato nelle altre cinque prove speciali, battagliando ad armi pari con i protagonisti della corsa. Per lui quest'anno non è arrivato nemmeno il solito secondo posto: si è solo dovuto infatti accontentare della quarta posizione.

Gianfranco Reduzzi

SPORTFOTO



SPORTFOTO



In alto, Ancona vittorioso con la Delta Hf al rally di Pistoia. A lato, Poli che con la Ford Escort si è aggiudicato il Gruppo N. Al centro, Nodari che ha centrato il Paesi d'Arte con la Clio Williams precedendo Tomasoni con la Opel Kadett Gsi di soli cinque secondi.

Piardi (Renault Clio Williams) a 45"; 9. Bertocchi-Roggiani (Opel Kadett Gsi) a 47"; 10. Pedrini-Pedrini (Renault 5 Gt Turbo) a 55".

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Spinoni-Cavalli in 14'55"; 2. Sacchi-Bonetti a 0"; 3. Briognoli-Nodari a 22"; 4. Polotti-Ippolito a 32"; 5. Maseroli-Gritti a 46"; 6. Bodini-Montagna a 53"; 7. Alghisi-Botticini (Peugeot 106 Rally) a 1'00"; 8. Bonanomi-Pescali a 1'10"; 9. Marchi-Zanocotti (Peugeot 106 Xsi) a 1'16"; 10. Spada-Trapasso a 1'25"; 11. Montanelli-Capelli a 2'12". Tutti gli altri su Peugeot 205 rally.

Classe 1600: 1. Tomasoni-Casati (Opel Corsa Gsi) in 14'16"; 2. Bergamelli-Gamba (Opel Corsa Gsi) a 15"; 3. Marino-Faioni (Opel Corsa Gsi) a 34"; 4. Bendotti-Betteschi (Peugeot 205 Gti) a 41"; 5. Stefanina-Lombardi (Opel Corsa Gsi) a 47"; 6. Donadoni-Gervasoni (Peugeot 205 Gti) a 1'18"; 7. Rosina-Ronchi (Opel Corsa Gsi) a 1'44"; 8. Mazzeri-Plati (Peugeot 205 Gti) a 2'00".

Classe 2000: 1. Locatelli-Ranieri (Opel Astra Gsi) in 13'58"; 2. Bottarelli-Piardi (Renault Clio Williams) a 5"; 3. Bertocchi-Roggiani (Opel Kadett Gsi) a 7"; 4. Marini-Morina (Opel Kadett Gsi) a 16"; 5. Dossi-Abate (Opel Astra Gsi) a 27"; 6. Gilardoni-Giovetti (Renault Clio Williams) a 34"; 7. Chioda-Donadini (Opel Astra Gsi) a 352; 8. Zipponi-Micheli (Renault Clio Williams) a 36"; 9. Armanini-Faccoli (Opel Astra Gsi) a 47"; 10. Crippa-Giupponi (Peugeot 309) a 51"; 11. Martinelli-Martinelli (Opel Kadett Gsi) a 57"; 12. Ravea-Pesce (Opel Kadett Gsi) a 57"; 13. Carrara-Marzagalli (Peugeot 309) a 1'04"; 14. Baita-baresi (Renault Clio Williams) a 1'09"; 15. Gusberti-Giacomini (Opel Kadett Gsi) a 1'38"; 16. Duicoli-Pelati (Opel Kadett Gsi) a 1'41".

Classe 2500: 1. Pedrocchi-Malfredini in 13'58"; 2. Pedrini-Pedrini a 15"; 3. Pozzi-Patelli a 16"; 4. Sirtoli-Bigoni a 18"; 5. Marangon-Brunetti a 18"; 6. Domini-Franchini (Fita Uno Turbo) a 23"; 7. Colombi-Lucini (Bmw M3) a 39"; 8. Sette-Zanetti a 39"; 9. Ronchi-Gigola a 43"; 10. Basile-Ferrari a 44"; 11. Portaravelli (Fiat Uno Turbo) a 1'16"; 12. Dalmano-Volpi a 1'23"; 13. Baiocchi-Guazzi a 1'37"; 14. Sarzi Sartori-Vizzelli a 2'03"; Castanelli-Marino a 2'19" tutti gli altri su Renault 5 Gt turbo.

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Di Giacomo-Mortillaro in 14'20"; 2. Magoni-Rota a 17"; 3. Rizzini-Uberti a 22"; 4. Sangermani-Gazzaniga (Peugeot 106 Xsi) a 31"; 5. Conforti-Zaccaria a 47"; 6. Rossignoli-Viviani a 54"; 7. Radici-Vecchi (Fiat Cinquecento) a 1'48". Tutti gli altri su Peugeot 205 Rally.

Classe 1600: 1. Morini-Tarabini (Alfa Romeo 33) in 14'37"; 2. Beschi-Urbani (Peugeot 205 Gti) a 24"; 3. Torri-Palazzi (Peugeot 205 Gti) a 37"; 4. Galcometti-Misti (Opel Corsa Gsi) a 1'09"; 5. Antbelli-Messa (Peugeot 205 Gti) a 2'52".

Classe 2000: 1. Nodari-Pozzoli (Renault Clio Williams) in 13'18"; 2. Tomasoni-Lenzi (Opel Kadett Gsi) a 5"; 3. Lozza-Fiorendi (Opel Astra Gsi) a 15"; 4. Fornoni-Bosis (Renault Clio Williams) a 25"; 5. Bregolato-Ballarini (Opel Kadett Gsi) a 35"; 6. Scarpellini-Carminati (Peugeot 309) a 1'29"; 7. Bertani-Bottelli (Opel Kadett Gsi) a 1'50".

RALLYSPRINT

Rovetta (Bg), 30 aprile 1995

5. Rally Paesi d'Arte

gara nazionale

Le classifiche

Assoluta: 1. Nodari-Pozzoli (Renault Clio Williams) in 13'18"; 2. Tomasoni-Lenzi (Opel Kadett Gsi) a 5"; 3. Lozza-Fiorendi (Opel Astra Gsi) a 15"; 4. Fornoni-Bosis (Renault Clio Williams) a 25"; 5. Bregolato-Ballarini (Opel Kadett Gsi) a 35"; 6. Pedrocchi-Malfredini (Renault 5 Gt Turbo) a 40"; 7. Locatelli-Ranieri (Opel Astra Gsi) a 40"; 8. Bottarelli-

F. RALLY

Cesena saluta Errani vincitore

CESENA — Un buon afflusso di pubblico e le positive impressioni dei piloti sul tracciato hanno decretato il successo di questa prima edizione cesenate della gara di Formula Rally legata al Pro Racing Festival. E anche la pioggia, caduta a tratti nel corso della giornata, non ha fatto altro che dare maggior interesse alla manifestazione che, come prevedibile, è stata dominio delle vetture a 4 ruote motrici. Il miglior tempo assoluto è stato ottenuto dal faentino Riccardo Errani, con la Delta Hf davanti al Gramenzi con una Lancia Delta. Non è riuscito a conquistare l'assoluto invece, pur aggiudicandosi il 6. raggruppamento, Enzo Licheni con il suo prototipo a trazione integrale, che ha regolato Marchetti su Proto Lancia 4x4. Giancarlo Rizzoli, al volante di una Fiat Ritmo 130, si è imposto in un affollatissimo 3. raggruppamento davanti alla Renault 5 di Ragazzini. Lotta tutta in famiglia nel 5. dove si è imposto Natale Casalboni davanti al fratello Andrea.

Innocenzo Bonelli

FORMULA RALLY

Cesena (Fo), 23 aprile 1995

3. Pro Racing Festival

Le classifiche

- 1. raggruppamento:** 1. Cingolani (Fiat Cinquecento Trofeo) 10'19"9.
- 2. raggruppamento:** 1. Martinetti (Peugeot 205 Gti) 10'01"9; 2. Mercati (Citroën Visa) 10'34"8; 3. Ferrini (Peugeot 305 Gti) 11'40"3.
- 3. raggruppamento A:** 1. Ragazzini (Renault 5 Gt Turbo) 10'03"5; 2. Bernabini (Opel Astra Gsi 16v) 10'05"4; 3. Amadori (Alfa Romeo Sprint) 10'27"9.
- 3. raggruppamento B:** 1. Rizzoli (Fiat Ritmo 130) 9'45"2; 2. Santi (Peugeot 205 Gti) 10'05"5; 3. Piccone (Peugeot 309 16v) 10'24"9.
- 4. raggruppamento:** 1. Errani (Lancia Delta Hf) 9'13"7; 2. Gramenzi (Lancia Delta Hf) 9'19"9; 3. Conti (Lancia Delta 16v) 9'49"2.
- 5. raggruppamento:** 1. Casalboni N. (Proto Junior Alfa Romeo) 9'24"7; 2. Casalboni A. (Proto Junior Alfa Romeo) 10'15"9.
- 6. raggruppamento:** 1. Licheni (Proto Lancia 4x4) 9'19"9; 2. Marchetti (Proto Lancia 4x4) 10'19"5.

SLALOM □ CESARI SI AGGIUDICA I GIOVI

Un trionfo poco... a punto

MIGNANEGO — Anche con una Lancia Delta S4 con alcuni problemi di messa a punto, Augusto Cesari ha dimostrato di non temere avversari: gli è bastata una prima manche di studio per poi ristabilire nella seconda salita la consueta scala di valori. E De Micheli (che ha scavalcato Cremonesi per soli 10 centesimi) e Rossi, si sono dovuti inchinare di fronte alla potenza della macchina ed al... piede del pilota di Gattinara. Allo svizzero Da Rios, (in gara con l'altra S4 ex-Cesari) subito a ridosso dei primi quattro con la Delta S/4 di Cesari, il merito di aver tratto profitto di una non perfetta partenza nella prima manche. Elogi particolari, poi anche per gli altri piloti entrati nella top ten: Patete davvero in forma, Loddo costretto a far valere solo la prima manche portata a termine con il cambio bloccato; anche Cambiaso e Strata sono stati delle autentiche sorprese. Lo stesso Pagliari ha mantenuto fede alle aspettative mentre in undicesima posizione si è fatto valere Pandolfi su un prototipo Fiat Cinquecento. Marcello Strata ha accoppiato al nono posto assoluto il successo in Gruppo N mentre in Gruppo A si è di nuovo affermato Gardella. Silvio Salino, con una Peugeot 106 è andato a bersaglio con l'affermazione di classe. In campo femminile, esclusa nelle verifiche Antonietta Cavallaro (le mancava un documento relativo alla vettura), Fulvia Scarso si è trovata da sola riuscendo comunque a sopravanzare alcuni esponenti del... sesso forte.

Cesare Rosso

SLALOM

Mignanego (Ge), 1 maggio 1995

13. Mignanego-Giovi

gara nazionale

Le classifiche

- Assoluta:** 1. Cesari (Delta S4) 150.44; 2. De Micheli (Gmg 2000) 153.19; 3. Cremonesi (Federcar) 153.29; 4. Rossi (E.R. 2) 156.19; 5. Da Rios (Delta S4) 156.70; 6. Patete (Fiat X-1/9) 159.51; 7. Loddo (La 2000) 161.70; 8. Cambiaso (Fiat X 1/9) 162.99; 9. Strata (Ford Escort Csw) 163.90; 10. Pagliari (Pagliari 2000) 164.11.

GRUPPO N

- Classe 1300:** 1. Salino (Peugeot 106)

- 180.53; 2. Trezza (Peugeot 205) 181.94; 3. Cuneo 182.03; 4. Malvasio 186.68. Gli altri su Peugeot 205 Rally. 5. Barbieri (Suzuki) 189.96; 6. Oltracqua (Peugeot 205) 190.61.

- Classe 1600:** 1. De Ferrari (Opel Corsa) 188.54.

- Classe 2000:** 1. Ricci (Peugeot 309) 212.55.

- Classe oltre 2000:** 1. Strata (Ford Escort Csw) 163.90; 2. Grechi 175.4; 3. Gaseni 177.08; 4. Vigo 178.88; 5. Galante (Fiat Uno Turbo) 181.35; 6. Daneri 183.68; 7. De Martini 184.21; 8. Mezzanasco 190.27 (gli altri su R.5 Gt).

GRUPPO A

- Classe 1600:** 1. Gardella 175.58; 2. De Martino 180.75; 3. Fossa (Opel Gsi) 196.13. Gli altri su Peugeot Rally.

- Classe oltre 1600:** 1. Bastianello (Fiat Uno Turbo) 177.36.

GRUPPO SPECIALE

- Classe 1000:** 1. Franzero 172.60; 2. Ponte 176.61; 3. Maggiolo 181.0; 4. Tassistro 180.24; 5. Rizzo 185.24; 6. Porcu 185.01; 7. Salis 188.05; 8. Polini (Fiat 127 S) 188.23; (tutti gli altri su A 112 Abarth).

- Classe 1160:** 1. Giordano (Fiat 127 Sx) 174.96; 2. Romero 179.74; 3. Bernardello 180.60; 4. Spinetti 185.98; 5. Stocco 188.52; 6. Scarso Fulvia 195.84 (tutti su A 112 Abarth).

- Classe 1300:** 1. Bordanzi (Fiat X-1/9) 181.61; 2. Spinetta (Fiat Uno 70) 187.11; 3. Scotto (Mini De Tomaso) 187.48.

- Classe 1600:** 1. Cambiaso 162.99; 2. Zaniboni 168.21; 3. Perosini 170.05; 4. Toccalino 177.91 (tutti su Fiat X-1/9); 5. Nicosia (Toyota) 214.63.

- Classe 2000:** 1. Dezza (Ford Escort) 165.48; 2. Basso (Opel Kadett) 172.80; 3. Mosca (Beta Montecarlo) 174.55.

- Classe oltre 2000:** 1. Cesari 150.44; 2. Da Rios 156.70; 3. Travagin (Renault 5 Gt) 171.46; 4. Cipolla 192.05 (con gli altri su Delta S/4).

PROTOTIPI

- Classe 1000:** 1. Pandolfi (Cinquecento) 164.90; 2. Visioni 172.00; 3. Pristinipino 173.96; 4. Bonini (Fiat 500/Honda) 178.27; 5. Esposito (Fiat 126/1000) 184.49; 6. La Fata (Fiat X-1/9) 192.19. Gli altri su Fiat 500/1000.

- Classe 2000:** 1. Patete (Fiat X-1/9) 159.51; 2. Gulli (Gmg 2000) 188.92.

- Gruppo Sport Prototipi:** 1. De Micheli (Gmg 2000) 153.19; 2. Cremonesi (Federcar) 153.29; 3. Rossi (E.R.2) 150.10; 4. Loddo (L.A. 2000) 161.70; 5. Pagliari (Pagliari 2000) 164.11.

InfograficheSPORTFOTO



Benché la sua Delta S4 non fosse perfettamente a punto Cesari, a fianco, non si è lasciato sfuggire il successo nello slalom di Mignanego. Secondo posto per De Micheli, in basso. A Collio, Pandolfi e la Cinquecento, in basso a destra, hanno fatto faville



SOLO IN VENTI A SARTANO

Dragone si accende

SARTANO — Con la decima edizione della gara di Sartano, organizzata dalla Scuderia Cosenza Corse sotto una pioggia torrenziale, è iniziata la stagione delle gare Slalom in Calabria. Italo Dragone sulla sua Fiat X-1/9 motorizzata 2000, al suo primo acuto stagionale, non ha deluso il numeroso pubblico accorso per l'occasione. Si è trattata di una vittoria facilmente pronosticabile, vista la mancanza di avversari capaci di impensierirlo. Al secondo posto della classifica assoluta troviamo una giovane rivelazione della specialità, Giovanni Compagnino, che abbandonato la A 112 è passato ad una Fiat 127 motorizzata (Margareci). Con una salita da manuale Compagnino è riuscito a mettere dietro Munafò che si è accontentato della terza posizione. Nel Gruppo N Eusebio alla guida di una Renault 5 Gt Turbo si è imposto centrando anche il quarto posto

assoluto. Nella classe 1600 ha primeggiato Misasi su una piccola Opel Corsa Gsi. Nel Gruppo Speciale Margareci su Fiat 127 ha fatto capire agli avversari le sue intenzioni sin dalla prima salita primeggiando davanti a Bozzarello su Fiat 600. Alla gara hanno preso parte 20 vetture.

Gaetano Tropea

SLALOM

Sartano (Cs), 30 aprile 1995

10. Slalom Città di Sartano

gara nazionale

Le classifiche

- Assoluta:** 1. Dragone (Fiat X-1/9) 124.21; 2. Campagnino (Fiat 127) 129.09; 3. Munafò (Fiat 127) 130.12; 4. Eusebio (Renault 5 Gt Turbo) 136.25; 5. Margareci (Fiat 127) 137.22; 6. Bruno (Renault 5 Gt Turbo) 137.25; 7. Piria (Vw Golf Gti) 138.44; 8. Ruggero (Fiat X-1/9) 140.82; 9. Macri (Peugeot 205 Rallye) 140.82; 10. Pepe (A 112) 142.96.

GRUPPO N

- Classe 1300:** 1. Macri (Peugeot 205 Rallye) 140.82.

- Classe 1500:** 1. Misasi (Opel Corsa Gsi) 163.58.

- Classe 2000:** 1. Fac (Peugeot 309) 150.36.

- Classe 2500:** 1. Eusebio 136.25; 2. Bruno 137.25; 3. Di Baei 145.77 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

- Classe 2500:** 1. Martino (Renault 5 Gt Turbo) 150.44.

GRUPPO SPECIALE

- Classe 700:** 1. Arrigò (Fiat 500) 281.80.

- Classe 1000:** 1. Margareci (Fiat 127) 137.22; 2. Bozzarello (Fiat 600) 144.34; 3. Cannatelli (A 112) 152.25.

- Classe 1150:** 1. Compagnino 129.09; 2. Munafò 130.12; 3. Pepe 142.96; 4. Iantorno 144.44 (tutti su Fiat 127).

- Classe 1300:** 1. Ruggero (Fiat X-1/9) 140.80.

- Classe 1500:** 1. Lipari (Fiat Ritmo) 155.34.

- Classe 2000:** 1. Dragone (Fiat X-1/9) 124.21; 2. Piria (Vw Golf) 138.44; 3. Mocchi (Fiat Ritmo) 114.23.



A COLLIO C'È UNA CINQUECENTO CHE...

Con Pandolfi vola sulla vetta

COLLIO — La 4. edizione dello Slalom di Collio è stato vinto con pieno merito da Franco Pandolfi su Fiat Cinquecento motorizzata con un propulsore di derivazione motociclistica Honda 1.000 cc. Pandolfi è stato il dominatore della giornata, facendo registrare il miglior tempo in entrambe le manches. Nella prima frazione, tuttavia il pilota della Fiat

500 aveva abbattuto tre birilli, rischiando di compromettere la sua prestazione. Roberto Loda su Fiat 127 e Romano Pasquali su Fiat Uno Turbo ne avevano subito approfittato, installandosi rispettivamente in prima e seconda posizione. Nella seconda parte della gara i due non riuscivano a migliorare i rispettivi tempi, mentre Pandolfi sapeva fare di meglio, questa volta senza incorrere in errori. Al quarto posto assoluto si è piazzato Roberto Bonvecchio su Renault 5 Gt Turbo, aggiudicandosi anche la vittoria in Gruppo N con largo margine sul secondo, Mirko Cairoli, su Peugeot 309. Al quinto posto troviamo Gianangelo Visinoni su Fiat 500, davanti a Dario Sbardolini vincitore del Gruppo A con la piccola Peugeot 205 R, che non ha avuto rivali, dopo la squalifica di Enzo Catania su Peugeot 205, trovato sottopeso di ben 80 Kg. Stessa sorte è toccata a Alberto Davide su Peugeot 205 R. La gara si è svolta regolarmente, nonostante sia stata avversata dal continuo maltempo, che ha messo in seria difficoltà i concorrenti con le vetture più potenti, come il favorito Giovanni Rizzi su Fiat X-1/9 Dallara, piazzatosi solo all'ottavo posto.

SLALOM

Collio Val Trompia (Bs), 25 aprile 1995

4. Slalom Comune di Collio gara nazionale

Le classifiche

Absoluta: 1. Pandolfi (Fiat 500) 191,13; 2. Loda (Fiat 127) 194,50; 3. Pasquali (Fiat Uno Turbo) 195,37; 4. Bonvecchio (Renault 5 Gt Turbo) 195,69; 5. Visinoni (Fiat 500) 197,59; 6. Sbardolini (Peugeot 205 Rallye) 199,16; 7. Quintarelli (Fiat 127) 199,66; 8. Rizzi (Fiat X1/9 Dallara) 200,16; 9. Tommasini (Opel Kadett) 207,38; 10. Cairoli (Peugeot 309) 207,38.
Trofeo Fiat Cinquecento: 1. Filippi 210,62; 2. Campus 218,86; 3. Milani 223,18; 4. Lo Voi 223,74.
Classe 1300: 1. Torcoli (Peugeot 106) 219,18; 2. Festa (Peugeot 205) 235,57.
Classe 1600: 1. Scardino (Opel Corsa) 221,58.
Classe 2000: 1. Cairoli (Peugeot 309) 207,77; 2. Parladori (Opel Kadett) 262,85.
Classe oltre 2000: 1. Bonvecchio 195,69; 2. Rigamonti 210,23; 3. Chirico 217,86; 4. Marini 221,96; 5. Baresi 229,54; 6. Mese-nasco 234,29. (Tutti su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Sbardolini 199,16; 2. Zaccaria 224,57; 3. Conforti 234,17. (Tutti su Peugeot 205 R).

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Facchetti (Giannini 650) 216,45; 2. Antonini (Fiat 126) 219,44.

Classe 1000: 1. Chiodini 209,03; 2. Olivieri (Fiat 127) 216,12; 3. Giovannoni 228,16. (Gli altri su Autobianchi A 112).

Classe 1150: 1. Loda 194,50; 2. Quintarelli 199,66; 3. Narcisio 208,27; 4. Goffi 208,30; 5. Benedetti 215,27; 6. Maffei 238,72. (Tutti su Fiat 127).

Classe 1300: 1. Roggeri (Alfa Romeo Alfassud) 216,39.

Classe 1600: 1. Rizzi (Fiat X1/9 Dallara) 200,16; 2. Micheli (Volkswagen Golf) 217,93.

Classe 2000: 1. Valgoglio (Ford Escort) 211,82.

Classe oltre 2000: 1. Pasquali (Fiat Uno Turbo) 195,37; 2. Tommasini (Opel Kadett) 207,38; 3. Baggi (Renault 5 Gt Turbo) 208,11.

GRUPPO SPECIALE PROTOTIPI

Classe 2000: 1. Pandolfi 191,13; 2. Visinoni 197,59 (tutti su Fiat Cinquecento).

BONO — Ignazio Sechi su Osella Pa9/90 ha vinto il 1. Trofeo Luciano Satta, slalom automobilistico disputato a Bono ed organizzato dall'Associazione Motoristica Pattadese in collaborazione con l'Ac Sassari. Assente Franco Lasia, che si è ormai dedicato al Campionato Italiano, Sechi non ha avuto problemi a regolare Angelo Fois, con la Fiat X1/9, che ha ottenuto un meritato secondo posto mentre al terzo ed al quarto posto le due Renault 5 Gt Turbo di Gianni Perez e di Giovanni Cuccheddu. Al quinto Franco Angioy con la Fiat 500/2000, anche lui pretendente alla vittoria ma attardato da problemi di cambio. Per questa gara d'apertura della stagione, trentotto piloti si sono dati appuntamento a Bono; da registrare una polemica da parte di alcuni conduttori,

A BONO SENZA AVVERSARI

Rimasto a... Sechi

che, non uranti delle disposizioni della Csa, si sono presentati al via con cinture di sicurezza non omologate e sono stati quindi esclusi dalla gara. Due, invece, gli esordienti al via: l'algherese Tiziano Mannoni su A112 e il sassarese Antonio Secchi su Peugeot 205 Gt, figlio di Ottavio, decano dei piloti sardi anche lui in gara con una Fiat X1/9. Al trentunesimo posto l'unica rappresentante del gentil sesso, Maria Grazia Podda, ventitreenne studentessa universitaria, su A112. Ha deluso, oltre alla Fiat 500/2000 di Franco Angioy, la A112 di

Sebastiano Girdali con motore 16 valvole ad iniezione, che, all'esordio dopo tre mesi di assemblaggio, ha accusato problemi di gioventù e di... temperatura dell'acqua. Il gruppo N è andato a Massimo Mugheddu (Renault 5 Gt Turbo); il gruppo A è stato appannaggio di Gianbattista Inzaina (Peugeot 205 Rallye), mentre il gruppo Speciale è andato a Gianni Perez (Renault R5 Gt Turbo); il gruppo Prototipi ha visto la vittoria di Angelo Fois (Fiat X1/9) e, infine in gruppo Sport Prototipi si è imposto Ignazio Sechi.

Mario Lastretti

Giancarlo Reduzzi

SLALOM

Bono (Ss), 30 aprile 1995

1. Trofeo Luciano Satta gara nazionale

Absoluta: 1. Sechi (Osella Pa9/90) p. 141,13; 2. Fois (Fiat X1/9) 151,65; 3. Perez G. 154,35; 4. Cuccheddu 155,15; 5. Angioy (Fiat 500/2000) 155,24; 6. Mugheddu 159,34; 7. Vacca (Fiat X1/9) 159,43; 8. Serra (Beta Montecarlo) 161,03; 9. Mulas 162,17; 10. Lai (A112) 162,19 (gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Piras 169,66; 2. Tiana 172,89 (entrambi su Peugeot 1300 rally).

Classe 2000: 1. Olianias Marcello (Peugeot 205) 185,30.

Classe oltre 2000: 1. Mugheddu (Renault 5 Gt Turbo) 159,34.

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Inzaina 170,40; 2. Cosu 185,12 (entrambi su Peugeot 205).
Classe oltre 1600: 1. Olianias Mario 174,06; 2. Pittalis (Renault Clio) 175,68 (gli altri su Peugeot 205 Gti).

GRUPPO SPECIALE

Classe 1000: 1. Canu 167,95; 2. Tilloc-

ca (Fiat Uno) 181,24; 3. Mugoni (Fiat 127) 185,71; 4. Mannoni 203,56 (gli altri su A112).

Classe 1150: 1. Lai 162,19; 2. Podda 197,80 (entrambi su A112).

Classe 1300: 1. Serra G. (Fiat X1/9) 165,77.

Classe 1600: 1. Vacca 159,43; 2. Secchi O. 166,26; 3. Pala (Fiat Ritmo) 167,99 (gli altri su Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. Serra A. (Beta Montecarlo) 161,03; 2. Pittalis (Vw Golf) 163,47.

Classe oltre 2000: 1. Perez G. 154,35; 2. Cuccheddu 155,15; 3. Mulas 162,17 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2000: 1. Canu M. 164,35; 2. Serra A. 170,61 (entrambi su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Loche G.B. (Fiat 127) 177,90.

Classe 2000: 1. Fois 151,65; 2. Angioy (Fiat 500/2000) 155,24; 3. Meloni 166,45; 4. Marrone 167,74 (gli altri Fiat X1/9).

GRUPPO SPORT PROTOTIPI

Classe unica: 1. Sechi (Osella Pa9/90) 141,13.



F. RALLY

A Forlì Marchetti fa... sognare

FORLÌ — Ad appena due giorni di distanza dalla gara di Cesena, gli stessi protagonisti sono tornati a sfidarsi sul percorso del Formula Rally Città di Forlì che si è svolto nell'ambito della fiera cittadina. Manifestazione che ha vissuto soprattutto sulla lotta nei raggruppamenti minori, dato che il successo di Marchetti (Proto Lancia 4x4) e di Ottaviani (Ford Sierra 4x4) in quelli maggiori era scontato. Anche la lotta nel 5. raggruppamento non è durata molto, visto che Andrea Casalboni (Proto Junior Alfa Romeo) si è fermato dopo appena due giri della finale, lasciando il successo alla vettura gemella del fratello Natale. Molto combattuto invece il 3. raggruppamento dove si è imposto Iliano Previati, velocissimo con la Peugeot 205, contro la ben più potente Peugeot 309 16V di Alessandrini. In chiusura si è disputata anche una finale assoluta, con una particolare formula ad handicap, che ha visto imporsi ancora Marchetti davanti ad Ottaviani ed alla piccola Opel Corsa Gsi di Luigi Rosetti. (i.b.)

FORMULA RALLY

Forlì, 25 aprile 1995

1. F. Rally Città di Forlì
gara nazionale

Le classifiche

Assoluta: 1. Marchetti (Proto Lancia 4x4) 6'38"110; 2. Ottaviani (Ford Sierra) 6'38"339; 3. Rosetti (Opel Corsa Gsi) 6'40"570; 4. Mambelli A. (Peugeot 309 16v) 6'40"764; 5. Casalboni N. (Proto Alfa) 6'40"943; 6. Previati (Peugeot 205 Gti) 6'41"151.
2. raggruppamento: 1. Rosetti (Opel Corsa Gsi) 7'45"765; 2. Mambelli M. (Alfa Romeo 33) 7'55"745; 3. Ferrini (Peugeot 305) 8'17"128.
3. raggruppamento: 1. Previati (Peugeot 205 Gti) 7'10"475; 2. Alessandrini (Peugeot 309 16v) 7'11"647; 3. Mambelli A. (Peugeot 309 16v) 7'19"883; 4. Ceredi (Opel Kadett Gsi) 7'26"109; 5. Razzini (Renault 5 Gt Turbo) 7'27"012; 6. Campori (Renault Clio 16v) 7'29"021.
4. raggruppamento: 1. Ottaviani (Sierra Cosworth) 6'50"239.
5. raggruppamento: 1. Casalboni N. (Proto Alfa) 6'57"106.
6. raggruppamento: 1. Marchetti (Proto Lancia 4x4) 6'42"232.

SLALOM □ TERZO SUCCESSO DI ROSSI

Che bel tris tra le Carpinete

CARPINETI — Non ha certo sudato le proverbiali sette camicie Erberto Rossi per aggiudicarsi il terzo slalom delle Carpinete lasciando a bocca asciutta una concorrenza mai apparsa in grado di impensierirlo. Quasi in surplace ha colto il terzo successo consecutivo su tre edizioni disputate. Nemmeno un fondo reso viscido da una pioggerellina autunnale ha costituito un grosso problema per il pilota ligure, contrariamente a tanti altri piloti a cui l'asfalto bagnato e sporco ha creato non pochi grattacapi. Alle sue spalle la Peugeot 205 di Draghetti, forse l'unica rivelazione di una gara scontata fin dalla partenza, e la Dallara di Rizzi. Buon quarto Dezza con la Ford Escort Rs a cui non sono stati sufficienti i soliti numeri funambolici per impensierire l'incontrastato leader Rossi. Nel Trofeo Cinquecento la vittoria è arisa a Ballestrero che ha regolato nell'ordine Filippi e Campus. Anche in questo caso il portacolori del team Supergara ha vinto abbastanza agevolmente. Una sessantina i piloti iscritti, esattamente cinquanta i qualificati. Contrariamente alle passate edizioni sono diminuiti i conduttori di casa. La concomitanza con il Rally di Forlì, a cui erano iscritti ben 11 equipaggi reggiani, non ha certo giovato a questa manifestazione. Così come il G.P. di S. Marino ad Imola ha tenuto lontano tanti potenziali spettatori, invero assai scarsi lungo i 3.100 metri del tracciato.

Paolo Comastri

SLALOM

Carpinetti (RE), 30 aprile 1995

3. slalom delle Carpinete

gara valida per la Coppa Csaì 2. zona.

Le classifiche

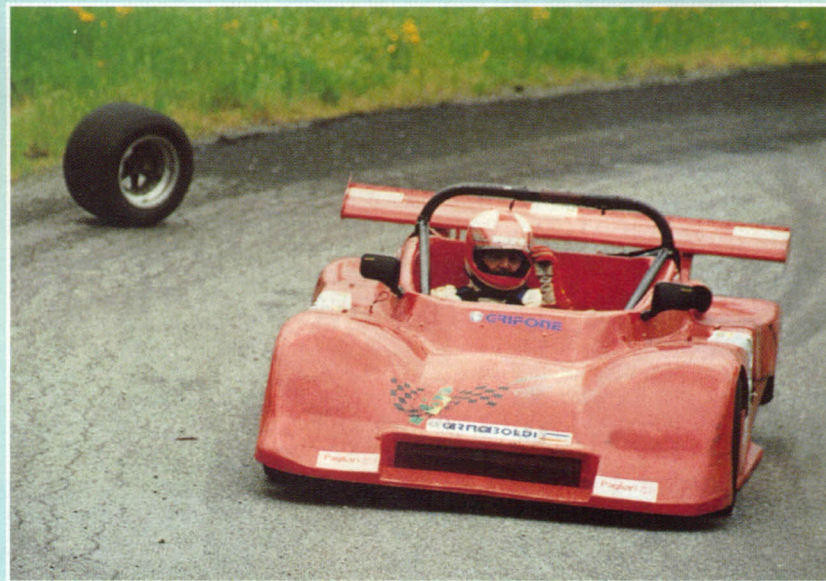
Assoluta: 1. Rossi (Herbert R2000) 140,45; 2. Draghetti (Peugeot 205) 147,14; 3. Rizzi (Dallara) 147,40; 4. Dezza (Ford Escort RS) 148,98; 5. Lola (Fiat 127) 150,83; 6. Carbognani (Fiat X1/9) 150,91; 7. Del Santo (Fiat X1/9) 151,10; 8. Farina (Renault Clio) 151,38; 9. Lusoli (Renault 21) 152,79; 10. Pagliari (Osella) 153,00.
GRUPPO N
Classe 1300: 1. Guglielmi M. (Peugeot 205) 156,50; 2. Olivari M. (Peugeot 205) 160,77; 3. Schenetti M. (Peugeot 106) 161,64; 4. Pasquinelli M. (Peugeot 205) 162,35; 5. Medici M. (Peugeot

205) 163,01; 6. Nieddu R. (Peugeot 205) 165,51; 7. Cocco R. (Peugeot 106) 165,68; 8. Vivi D. (Peugeot 205) 173,01; 9. Verdi M. (Peugeot 205) 193,19.
Classe fino 1600: 1. De Ferrari S. (Opel Corsa) 166,90; 2. Peirano A. (Opel Corsa) 167,94.
Classe fino 2000: 1. Farina V. (Renault Clio) 151,38; 2. Costi R. (Renault Clio) 155,83; 3. Vezzosi G. (Peugeot 205) 174,24.
Classe oltre 2000: 1. Dallari S. (Renault 5 Gt Turbo) 156,70; 2. Corbelli R. (Ford Escort Cosworth) 157,51; 3. Giovannini S. (Ford Escort Cosworth) 157,75; 4. Rigamonti (Renault 5 Turbo) 159,03.

GRUPPO A

Classe fino 1600: 1. Dalla Porta P. (Peugeot 205) 157,64; 2. Tavoni G. (Peugeot 205) 163,46; 3. Fiandri R. (Citroen Ax) 166,00; 4. Feliciani G. (Opel Corsa Gsi) 168,81; 5. Paonili M. (Peugeot 205) 184,67.
Classe oltre 1600: 1. Draghetti G. (Peugeot 205) 147,14; 2. Alessandrini A. (Peugeot 309) 153,90; 3. Schiatti O. (Renault Clio) 161,63; 4. Rizzello S. (Renault 309) 165,92; 5. Fedolfi E. (Opel Kadett Gsi) 168,84; 6. Codeluppi I. (Peugeot 205) 168,91.

SPORTFOTO



F. RALLY □ PELLIZZARI A LONGARONE

È vicentino il signore del Piave

LONGARONE — Terza edizione del Formula Rally nella cittadina che sorge lungo la sponda del Piave. Una gara che, a conti fatti, si è rivelata un buon successo per la BI Racing, in un appuntamento che è

GRUPPO SPECIALE

Classe fino 1000: 1. Ruggi M. 154,71; 2. Chiodini E. 154,89; 3. Gualmini M. 157,63 (tutti su A112).
Classe fino 1150: 1. Loda R. (Fiat 127); 2. Quintarelli F. (Fiat 127); 3. Lusoli G. (A112) 166,37.
Classe fino 1600: 1. Rizzi G. (Dallara) 147,40; 2. Carbognani L. (Fiat X1/9) 150,91; 3. Del Santo E. (Fiat X1/9) 151,10; 4. Breschi (Fiat Ritmo) 159,74; 5. Capitani F. (Golf Gti) 160,57; 6. Bottazzi S. (Fiat X1/9) 165,21; 7. Morelli G. (Alfasud Sprint) 173,44; 8. Sernandoni A. (Fiat Uno Turbo) 190,09.
Classe fino 2000: 1. Dezza R. (Ford Escort Rs) 146,98; 2. Rizzoli G. (Fiat Ritmo) 165,70.
Classe oltre 2000: 1. Lusoli G. (Renault 21) 152,79.

GRUPPO PROTOTIPI

Classe fino 1200: 1. Mantovani G. (Fiat 500) 166,82.
Classe fino 2000: 1. Rossi E. (Erbert) 140,46; 2. Pagliari W. (Osella) 153,00; 3. Massola L. (Sp 01) 153,43.

TROFEO CINQUECENTO

1. Ballestrero V. 159,50; 2. Filippi L. 161,31; 3. Campus E. 164,49; 4. Cavallini F. 166,65; 5. Lovai F. 169,44; 6. Milani P. 169,57 (tutti su Fiat 500).

Per Erberto Rossi, sopra, quello conquistato a Carpinetti è stato il terzo successo consecutivo sulle strade reggiane. Per Pagliari, sotto, invece gara finita su... tre ruote





SPORTFOTO

A INSIGNE LO SHOW MOTORI VACANZE

Un successo lungo tre giorni

NAPOLI — Con le finalissime disputate in notturna, si è conclusa la serie di gare di Formula Rally ad inviti, che hanno fatto da spettacolare supporto alla rassegna «Show Motori Vacanze», tenutasi nel quartiere fieristico della Mostra d'Oltremare di Napoli. Dopo le competizioni tenutesi il 23, 25 e 30 aprile, servite a determinare gli otto ammessi per ogni raggruppamento all'appuntamento conclusivo del 1.

maggio, si è assistito ad una serie di scontri incandescenti per arrivare al successo finale della kermesse. Nel Trofeo Cinquecento, Salvatore Pagano ha bissato il successo della scorsa edizione, regolando in finale il rallystata sannita Michele Liverini. Lotta al calor bianco tra le vetture turismo a due ruote motrici e vittoria per Nicola Murino su Renault R5 GT turbo. Il pilota della Vomero Racing ha avuto la meglio

sull'altrettanto bravo Nino Franzese (Peugeot 205 Rallye), mentre banali inconvenienti hanno fatto uscire di scena Mario Langella (Opel Astra Gsi) e Cataldo Esposito (Peugeot 205 Gti). Nel raggruppamento Special Car e 4x4 Fabio Gianfico, al volante di una fluorescente «Delta» Gruppo N, si è imposto nella sfida finale con Luigi Sambuco, in gara con una Renault 5 Gt Turbo velocissima ma molto fragile. Infine, nella gara riservata alle Fiat X1/9 si è assistito alla bella prestazione di Vittorio Insigne con il fido spider 1600. Il presidente-pilota dell'Autosport Sorrento ha avuto ragione di un ottimo Umberto Aulisio.

Rosario Moselli

GREMENZI ED ERRANI DANNO SPETTACOLO

Quelle Delta vanno in Fiera

SILVI MARINA — Per il secondo anno consecutivo, presso il Motorsport della Fiera Adriatica di Silvi Marina, si è svolto il Trofeo «Fiera Adriatica» di Formula Rally, quest'anno organizzato dalla Scuderia Pescara Corse. Un notevole pubblico ha assistito, sin dal mattino, le tribune lungo il percorso, ricavato tra i padiglioni della Fiera. Le due Lancia Delta iscritte alla manifestazione, portate in gara da Errani e Gramenzi, hanno dato spettacolo. Il miglior tempo del 1. raggruppamento è stato fatto segnare da Antonio Militello su Peugeot 205 Rally. Il regolare svolgimento delle batterie di qualificazione alla finale è stato però turbato dalla pioggia. Nelle pause sono quindi scesi in pista i piloti delle due Delta e, nonostante la pista allagata, calamitando con le loro evoluzioni l'interesse del pubblico. Nel terzo raggruppamento con 12 verificati, Sardellitti con la sua Opel Astra ha avuto la meglio su Piccioni, tra i pochi ad aver montato le gomme rain. I primi quattro di questi due raggruppamenti, sono stati ammessi alla fase finale. E qui Riccardo Errani ha completato la sua giornata trionfale. Alla

fine il suo vantaggio su Gramenzi era di quasi 2 secondi. Lo stesso Errani si è aggiudicato anche il Trofeo «Domolife», riservato all'autore della manche più veloce. In precedenza si erano disputate le finali degli altri raggruppamenti. Nel primo si è im-

posto Fiorile, mentre secondo è stato Amodeo a vincere su Aloisantonio. Nel terzo raggruppamento vittorie di Sardellitti, nonostante alcuni errori ed un rallentamento dovuto ad una vettura di traverso sulla pista.

Eugenio Mascioli

FORMULA RALLY

Silvi Marina (Te), 25 aprile 1995

1. Trofeo Fiera Adriatica

gara ad inviti

- 1. Raggruppamento:** 1. Fiorile 3.34.94; 2. Camarra 3.45.39; 3. Militello 3.47.85; 4. Manente (A112) 3.53.79. (Gli altri tutti su Peugeot 205 Rallye).
- 2. Raggruppamento:** 1. Amodeo (Talbot Sunbeam Ti) 3.54.94; 2. Aloisantonio (Alfa Sprint) 3.59.62; 3. Damiani (Talbot Sunbeam Ti) 4.04.90; 4. Di Lodovico (Renault 5 Alpine) 4.45.82.
- 3. Raggruppamento:** 1. Sardellitti (Opel Astra) 3.31.20; 2. Peroni (Renault 5 Turbo) 3.34.63; 3. Piccioni (Renault Gt Turbo) 3.37.75; 4. Manucci (Renault Gt Turbo) 4.16.17.
- 4. Raggruppamento:** 1. Errani (Lancia Delta) 3.16.00; 2. Gramenzi (Lancia Delta) 3.17.89.
- 5. Raggruppamento:** 1. Di Filippo (Fiat 600) 3.56.67; 2. Minafra (Fiat 127) 4.20.44.

FESTA



Nel Formula Rally della Mostra d'Oltremare a Napoli successo tra le Special-Car e quattro ruote motrici di Fabio Gianfico, sopra, al volante di una fluorescente Delta Hf

con la sua Opel Kadett Gsi è riuscito a prevalere sulla Talbot-Lotus di Paolo Marzari. Alle loro spalle c'è stata una bella lotta e l'ha spuntata Gianfranco Muzio su Renault 5 Max, davanti alle Gt Turbo di Della Pietà e Mezzavilla. Gran finale dedicato ai prototipi della velocità su terra. Ancora una volta il vicentino Andrea Pellizzari non ha avuto rivali grazie alle performanti prestazioni della sua vettura a motore Porsche e quattro ruote motrici. Nulla ha potuto Elezio Nori, con un'auto dotata di motore Suzuki 1100 di derivazione motociclista.

Stefano Cossetti

FORMULA RALLY

Longarone (Bl), 30 aprile 1995

3. Longarone Formula Rally

gara nazionale

Le classifiche

- 1. raggruppamento:** 1. Berto (Fiat X-1/9); 2. Merzi (Peugeot 205 Rallye); 3. De Benedetti (Fiat 127); 4. Maggiani (Fiat 127); 5. Cascato (Peugeot 205 Rallye); 6. Luciani (A 112 Abarth); 7. Castellazzi (Fiat Cinquecento); 8. Gallo (Fiat Cinquecento).
- 2. raggruppamento:** 1. De Biasi (Fiat X-1/9); 2. Fiorentin (Fiat Bertone X-1/9); 3. Speranza (Alfa Romeo 33); 4. Barberini (Talbot Sunbeam); 5. Zerbato (Talbot Sunbeam); 6. De March; 7. Mastellotto (Peugeot 106 Xsi); 8. Collavo (Alfa Romeo 33).
- 3. raggruppamento:** 1. Acco (Opel Kadett Gsi); 2. Marzari (Talbot Lotus); 3. Muzio (Renault 5 Maxi); 4. Della Pietà (Renault 5 Gt Turbo); 5. Mezzavilla (Renault 5 Gt Turbo); 6. De Barba (Peugeot 309 Gti 16V); 7. Casagrande (Alfa Romeo 75 Turbo); 8. De Bona (Peugeot 309 Gti 16V).
- 4. raggruppamento:** 1. Sitta (Alfa Romeo 33).
- 5. raggruppamento:** 1. Pellizzari (Porsche); 2. Nori (Suzuki 100); 3. Scapini (Honda); 4. Piani (Honda Cbr).

FORMULA RALLY

Napoli, 1 maggio 1995

4. Formula Rally Mostra d'Oltremare

gara ad inviti

Le classifiche

- 1. raggruppamento (Trofeo Fiat Cinquecento):** 1. Pagano in 4'49"64; 2. Liverini 4'52"66; 3. Mongillo 5'02"36; 4. Pascale A.; 5. Noviello L. 3'32"18; 6. Pascale F.
- 2. Raggruppamento:** 1. Murino (Renault 5 Gt Turbo) in 4'23"88; 2. Franzese (Peugeot 205 Rallye) 4'26"55; 3. Langella (Opel Astra Gsi) 4'23"57; 4. Tufino (Renault 5 Gt Turbo); 5. Sbaratta (Renault 5 Gt Turbo) 3'01"60; 6. Persico (Renault 5 Gt Turbo) 3'01"99.
- 3. Raggruppamento:** 1. Gianfico (Lancia Delta Hf) in 2'12"33; 2. Sambuco (Renault 5 Gt Turbo); 3. Mauro (Renault 5 Gt Turbo) 4'27"73; 4. Tupino (Renault 5 Gt Turbo); 5. Noviello G. (Peugeot 205 Rallye) 3'03"29; 6. Ciento (Peugeot 309 Gti) 3'03"68.
- 4. Raggruppamento:** 1. Insigne in 4'12"49; 2. Aulisio 4'23"61; 3. Vinaccia 4'15"67; 4. Fiorino 4'22"81; 5. Visconti 3'00"27 (tutti su Fiat X1/9).

Ora Errani comanda la 4. Zona

Con il terzo posto assoluto ottenuto nel 5. Rally Città di Forlì, Riccardo Errani passa a condurre la classifica della Coppa Italia 4. Zona, seguito da De Cecco, vincitore del rally romagnolo.

■ **COLOMBI.** Fabrizio Colombi in gara al Rally Paesi d'Arte con la Bmw M3 da lui preparata ha visto vanificare le sue prestazioni a causa di un ritardo ad un controllo orario che gli è costato trenta secondi di penalizzazione. La causa della timbratura non in orario non è da imputare ad una imprecisione del suo navigatore Giovanni Lucini Paioni ma alla imprevista fermata ad opera di una pattuglia della Polizia per controllare documenti della vettura e del guidatore.

■ **CASATI.** Anna Casati, al Rally paesi d'Arte non ha corso come al solito al fianco del marito Franco Tomasini. Per l'occasione ha fatto equipaggio con il figlio Paolo Tomasini su una Opel Corsa Gsi Gruppo N con la quale ha vinto la classe.

Rally Abeti: aperte le iscrizioni

Si sono aperte le iscrizioni al 13. rally degli Abeti che si correrà domenica 4 giugno con partenza e arrivo a S. Marcello Pistoiese. La gara, valida per la Coppa Italia 5. zona si articolerà su un percorso tutto su asfalto comprendente 10 prove speciali per una lunghezza di 96,480 km. La gara sarà valida anche per il Trofeo Opel Corsa e Opel racing; per il Trofeo Peugeot Master e per il challenge l'Internazionale delle Polizie. Gli interessati possono rivolgersi alla Scuderia Abeti Racing ai numeri: 0573 - 631288 - 631237.

■ **PREMI.** Premi veramente allettanti quelli messi in palio dalla Cest Italia per le salite del Campionato Umbro. Viaggi e soggiorni a Palma, Tenerife o Malaga per i vincitori di Gr.N, Gr.A e Prototipi di ogni gara, con il premio finale del viaggio più una settimana in multiproprietà in queste incantevoli località esotiche.

■ **CIANI.** È sicuramente un gesto nobile quello di Francesco Ciani che partecipa al Civt in Classe N1 con una Bmw M3. Ciani gratuitamente pubblica la Fondazione Distrofia Muscolare attaccando il marchio sulla vettura.

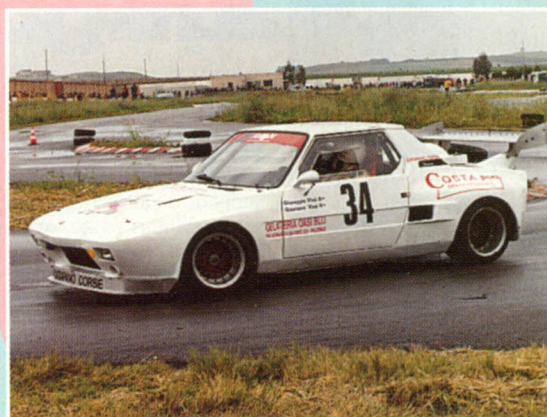
F. RALLY □ VENTICINQUE PILOTI IN KARTODROMO

Virzì non si... Arresta

KINISIA — Venticinque piloti hanno preso parte al 2. «Formula Rally Kinisia», disputatosi sull'omonimo kartodromo in provincia di Trapani, a cura del Kinisia Karting Club. Vincitori nei tre raggruppamenti sono risultati Onofrio Giancani (nel primo, su Simca R2), Damiano (secondo, su Fiat X1/9) e Virzì (terzo, su Fiat X1/9). Nelle prove del primo raggruppamento era già Giancani a staccare il miglior tempo, seguito da Giacalone. Nelle batterie (disputatesi su due manches di tre giri ciascuno, con la classifica per somma dei tempi) Irato aveva però la meglio su Giancani di 1"20, mentre terzo era Marino. La finale, su tre giri, è andata tuttavia a Giancani, seppur per soli 80 centesimi di secondo su Irato, mentre al terzo posto è risalito Marino (Fiat 127). Il 2. raggruppamento non si è costituito a causa dei soli tre concorrenti, che hanno quindi gareggiato con il terzo gruppo. Giurlanda, su Alfa 33, era il migliore nelle prove, ma nelle batterie era sopravanzato da Damiano che si è ripetuto in finale, quando sia Giurlanda che Evola sono stati costretti al ritiro. La Symbol sport di Girolamo Arresta è stata l'auto più veloce nelle prove del terzo raggruppamento, davanti a Virzì, e la stessa classifica si è ripetuta nelle batterie. In finale, però, Arresta si è fermato ad un giro dal termine, ed è stato facile per Virzì cogliere la vittoria, con oltre 2" di vantaggio su Corso, anch'egli su Fiat X1/9; hanno chiuso la classifica Falco (Ritmo 130) e Battaglia (Renault 5 Gt Turbo).

Piero Libro

Sopra a destra; Virzì ha ottenuto il successo nel F. Rally di Kinisia, aiutato anche dalla rottura del motore che ha costretto al ritiro Arresta. A fianco, Balzarotti con il suo Proto-Kawasaki vincitore del quinto raggruppamento nella gara di F. Rally di Abbiategrasso.



GALLA

INCONTRASTATO SUCCESSO CON LA S4

Nello stretto sguazza Noris

ABBIATEGRASSO — Anche nella seconda edizione del Formula Rally Città di Milano contro Eliseo Noris e la sua bianca Lancia Delta S4 non c'è stato niente da fare. Il portacolori del Colombi Racing Team ha imposto la legge del più forte, nonostante abbia dovuto fare i conti con un percorso tanto stretto quanto tortuoso, che non permetteva certo alla sua vettura di esprimersi al meglio. La Delta S4 è stata la vera protagonista della manifestazione, attirando con il suo glorioso passato ed il suo inconfondibile rombo un folto pubblico sul piazzale della zona fieristica di Abbiategrasso. Per il resto, di emozioni la gara ne ha riservate davvero poche, complice anche un parco partenti piuttosto esiguo. Al via si

sono infatti presentati non più di 20 piloti. Noris ha sbaragliato il campo fin dalle prove del mattino e non ha mai lasciato la posizione di vertice, seguito da Balzarotti e Pagliari, impegnati a contendersi il secondo posto. Favorito anche dal mezzo più agile Giovanni Balzarotti, al volante del prototipo tubolare motorizzato Kawa-

saki, è riuscito infine a precedere Walter Pagliari, giunto terzo. L'unico «brivido» della giornata l'ha riservato la finale del primo raggruppamento con Salvatore Traina che al volante della sua Fiat 127 affrontava con troppa foga la curva prima del traguardo, finendo con la vettura rovesciata.

Gianfranco Reduzzi

FORMULA RALLY

Abbiategrasso (Mi), 25 aprile 1995

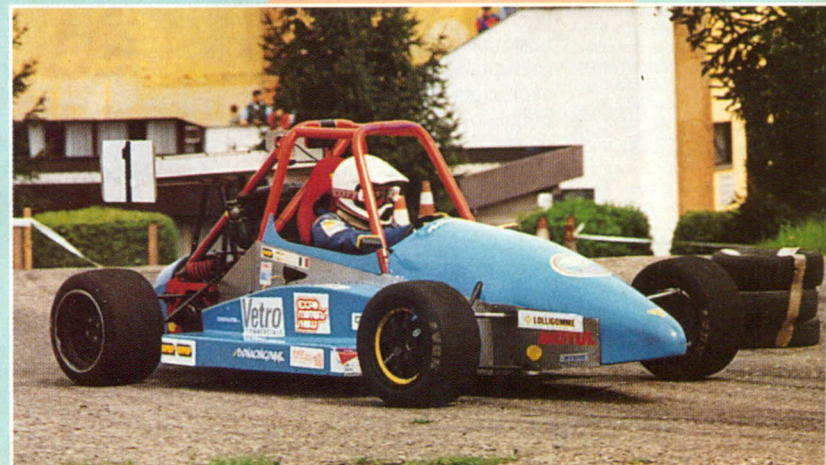
2. Formula Rally Città di Milano

gara nazionale

Le classifiche

- 1. raggruppamento: 1. Merlo (A112) 2'54"78; 2. Gneccchi (Peugeot 205) 3'10"80; 3. Traina (Fiat 127) a tre giri.
- 2. raggruppamento: 1. Beltrami (Peugeot 205 Gti) 2'48"98.
- 3. raggruppamento: 1. Dezza (Ford Escort) 2'53"71; 2. Caputo (Vw Scirocco) 2'55"54; 3. Sarzi Sartori (Renault 5 Gt Turbo) 2'56"77; 4. Barletta (Talbot Sunbeam) 3'06"14.
- 4. raggruppamento: 1. Noris (Lancia Delta S4) 2'40"72; 2. Rizzi (Lancia Delta Integrale) 2'54"84.
- 5. raggruppamento: 1. Balzarotti (Prot. Kawasaki) 2'41"76; 2. Pagliari (Osella) 2'42"16.

SPORTFOTO



COOPER CUP

Giuliani a tavolino

PERGUSA — Vittoria per Alessandro Sgarzi che ha piegato la resistenza di Cappelli. Colpo di scena nelle verifiche post-gara con l'esclusione dei primi tre e vittoria di Giuliani davanti a Germoni, Cantera e Vaccari.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Pergusa (En), 7 maggio 1995

La classifica: 1. Giuliani 10 giri in 23'24"524 alla media di kmh. 126.875; 2. Germoni a 0"304; 3. Cantera a 2"731; 4. Vaccari a 3"490; 5. Giovannetti a 31"339.

TROFEO CALT

Che esordio per Girola!

LOMBARDORE — Esordio vincente nel Trofeo Calt per Giovanni Battista Girola che si è imposto nella classe Monoposto. Nelle altre categorie successi di Comandini tra le Turismo e di Rotondo nella F. Panda. Al via circa una quarantina di vetture.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Lombardore (To), 7 maggio 1995

Le classifiche. Classe Monoposto: 1. Girola (Reinard) 24'29"300. **Classe Turismo:** 1. Comandini (Fiat X1/9) 22'43"303. **Classe F. Panda:** 1. Rotondi in 26'50"181. **Classe Trofeo Giulia:** 1. Moretta 23'54"373.

RALLY A GERACI

Le Madonie di Riolo

GERACI SICULO — Totò Riolo, in coppia con Rosa Maria Castagna alla guida di una Bmw M3, si è aggiudicato il 9° Rally delle Madonie, gara d'apertura della coppa Italia 7. zona.

RALLY 1. SERIE

Geraci Siculo, 7 maggio 1995

Classifica assoluta: 1. Riolo-Castagna (Bmw M3) in 58'28"; 2. Di Benedetto-Fedele (Ford Escort Cosworth) a 1'42"; 3. Vara-Mogavero (Renault Clio Williams) a 3'52"; 4. Valenziano-Triolo (Ford Escort Cosworth) a 4'04"; 5. Bertuccio-Cuce (Opel Astra GSi) a 5'21".

OLIVER



RALLYSPRINT

Noventa va a Deana

NOVENTA DI PIAVE — Dopo aver vinto sul campo, Gabriele Rocca è stato squalificato per aver trainato l'auto nel corso dell'ultimo trasferimento. La vittoria è andata a Deana-De Fonzo su Renault 5 Gt Turbo.

RALLYSPRINT

Noventa di Piave (Ve), 7 maggio 1995

Classifica assoluta: 1. Deana-De Fonzo (Renault 5 Gt Turbo) in 9'20"; 2. Casonato-Pulit (Vw Golf Gti) a 2"; 3. Nadin-Anese (Renault 5 Gt Turbo) a 4"; 4. Ghegin-Dal Ponte (Opel Astra Gsi) a 5"; 5. Zanini-Berto (Renault 5 Gt Turbo) a 6".

SALITA PREDAPPIO

«Ricky» di...polemiche

PREDAPPIO — È stato il toscano Fulvio Braconi su Osella-Bmw ad aggiudicarsi una 18. edizione della Predappio-Rocca delle Caminate avvelenata dalle polemiche.

SALITA

Predappio (Fo), 7 maggio 1995

Classifica assoluta: 1. «Ricky» (Osella Pa 20 S-Bmw) in 5'33"10 alla media di 110.237 kmh; 2. Pacini (Osella C3) 5'54"45; 3. Peroni (Osella-Bmw) 5'58"13; 4. Ottaviani (Ford Escort Cosworth) 6'16"19 5. Morandini (Lancia Delta Hf) 6'18"03.

F. RALLY VALPADANA

Successo di Pellizzari

CREMONA — A Pellizzari la 3. Formula Rally Valpadana.

FORMULA RALLY

Cremona, 7 maggio 1995

Le classifiche
1. RAGGRUPPAMENTO - 1. divisione: 1. Merzi (Peugeot 205 Rallye) 4'35"74. **2. divisione:** 1. Camanini (Proto Maxi 1.000) 4'17"33. **2. RAGGRUPPAMENTO - 1. divisione:** 1. Besacchi (Peugeot 205 Gti) 4'35"17. **2. divisione:** 1. Zaniboni (Fiat X 1/9) 4'05"57. **3. RAGGRUPPAMENTO - 1. Divisione:** 1. Canzanin (Ford Sierra) 4'30"49. **2. divisione:** 1. Lusenti (Porsche) 4'08"60. **4. RAGGRUPPAMENTO:** 1. Rizzi (Lancia Delta 16V) 4'37"63. **5. RAGGRUPPAMENTO:** 1. Pellizzari (Proto 1600) 3'52"63.

CHALLENGE AUTO CROSS

È Contardi il più veloce

AGUGLIANO — A «La Chiusa», vincitori Bonifro (Car Cross), Contardi (2000) e Raffaelli (prototipi).

AUTOCROSS

Agugliano (An), 7 maggio 1995

Le classifiche:

Car cross: 1. Del Bonifro (A112) 6'39"2; 2. Mazzi (Fiat 500) 6'42"0; 3. Pascucci (A112) 6'42"9. **Classe 2000:** 1. Contardi (Alfa 33) 6'18"2; 2. Casagrande (Fiat Ritmo) 6'37"0; 3. Carli (Fiat Ritmo) 6'43"6. **Prototipi:** 1. Raffaelli (Suzuki) 6'29"8; 2. Paoloni L. (Kawasaki) 6'49"7; 3. Zagaglia (Ford Cosworth) 6'58"8.

TARGA TRICOLORE

Per Massazza gran Carrera

SCARPERIA — Giorgio Massazza con una 911 Carrera Rs ha vinto con ampio margine la gara della Targa Tricolore Porsche riservata alle classi 1-2-3. Nelle prime battute della gara della classe 3 Massazza ha dovuto lottare con uno scatenato Drovetti.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Scarperia (Fi), 7 maggio 1995

La classifica: 1. Massazza (911 Carrera Rs) in 34'38"664; 2. Drovetti (944 Turbo Cup) a 10"327; 3. Villa (911 Carrera Rs) a 18"410; 4. Grisa (911 Carrera Rs) a 18"555; 5. Montalbetti (911 Carrera Rs) a 33"554.

PROTOTIPI

Gasparri sul lago

PERGUSA — Daniele Gasparri con una Lucchini P3/93 ha vinto la 2. prova di campionato italiano prototipi precedendo sul traguardo la Centenari di Arturo Merzario. Terzo posto di Ronca davanti a Saccomanno.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Pergusa (En), 7 maggio 1995

La classifica: 1. Gasparri (Lucchini P3/93) 18 giri in 30'40"028 alla media di kmh. 174,323; 2. Merzario (Centenari) a 17"861; 3. Ronca (Lucchini P3/95) a 32"403; 4. Saccomanno (Lucchini P3/95) a 1'13"388; 5. Perazza (Lucchini Sp 90) a 1 giro.

SLALOM LA SPEZIA

Cremonesi per un soffio

LA SPEZIA — Successo sul traguardo di Pitelli, per Franco Cremonesi il quale per 34 centesimi di secondo ha tolto ad Erberto Rossi la soddisfazione di concedersi il bis dopo il successo dello scorso anno. Terza piazza per Lodo e quarta per un Panesi.

SLALOM

La Spezia, 7 maggio 1995

Classifica assoluta: 1. Cremonesi (Federcar) 123.02; 2. Rossi (Herbert R2) 123.34; 3. Lodo (L.A. 2000) 128.29; 4. Panesi (Fiat X 1/9) 128.40; 5. Denti (126 - Giacomelli) 133.23.

RENAULT CLIO

Caruso non perdona

MISANO — Dopo il successo di Magione, Franco Caruso si è imposto anche nella 4. prova della Coppa Italia Renault Clio, confermandosi leader della classifica di campionato. Caruso ha preceduto al traguardo il compagno di squadra Danilo Cascio e l'emiliano Giancarlo Lenzotti.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Misano (Rn), 7 maggio 1995

Classifica: 1. Caruso 16 giri in 30'55"782 alla media di 126,014 kmh; 2. Cascio a 0"760; 3. Lenzotti a 2"283; 4. Brescia a 8"428; 5. Scieghi a 8"951.

FORMULA 3000

Un Tris per Tuero

PERGUSA — Terzo successo stagionale per Esteban Tuero con la Dallara Vw 392 del team Rc Motorsport; l'argentino ha preceduto il compagno di squadra Hang, Takahashi, Coronas e Raimondi.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Pergusa (En), 7 maggio 1995

La classifica: 1. Tuero (Dallara Vw 392) 16 giri in 26'28"044 alla media di kmh. 179,541; 2. Hang (Dallara Vw 392) a 16"055; 3. Takahashi (Dallara Alfa 392) a 32"726; 4. Coronas (Dallara 392) a 39"629; 5. Raimondi (Dallara Alfa 392) a 4"991.

Nel secondo appuntamento dell'italiano Prototipi, si è imposto il pilota della Lucchini Daniele Gasparri, nella foto, che, con una Lucchini P3/93, ha staccato di oltre 17" Arturo Merzario giunto secondo

FORMULA 3

GARA A PERGUSA

Boldrini imperatore di Sicilia

Il pilota della Supercar detta legge e va in testa al campionato. Bettin, al suo terzo appuntamento in questa serie, sorprende centrando due podi

PIETRO LIBRO

PERGUSA — È spettato all'autodromo di Pergusa risolvere l'ex-aequo di vittorie nella formula cadetta fra Andrea Boldrini e Gianluca Paglicci, presentatisi in Sicilia, al terzo appuntamento della serie, entrambi con una doppietta all'attivo. Così come a Monza, su un'altra pista veloce, Boldrini ha ottenuto un ulteriore perentorio plein di primi posti, mentre Paglicci è tornato a casa a mani vuote, alle prese con irrisolti problemi di messa a punto della sua vettura, mai messi in evidenza nel week-end siciliano. La malasorte si è accanita anche contro il precedente leader del campionato, Luca Rangoni, ritirato nella prima gara per la rottura del motore quando era sesto. Nella seconda gara, il bolognese, partito dal fondo, è risalito ottavo. Rangoni per giunta nelle prove era stato rallentato da infelici scelte aerodinamiche. Così ora il bolognese è staccato di 30 punti rispetto al capofila Boldrini, mentre Paglicci, pur a secco di punti, mantiene la terza posizione, sempre più distanziato. Boldrini e la Dallara del team Supercar hanno condotto tranquillamente le operazioni, in particolare nella prima gara, quando già dal secondo giro avevano preso le distanze dagli inseguitori. Il migliore di questi è stato Luca Riccitelli, autore della pole-position, ma rallentato subito nella prima gara dalla fermata di Kanaan, poi secondo al traguardo. Il pilota dell'Italracing nella corsa successiva è rimasto al comando nei primi due giri. Purtroppo Riccitelli ha poi



piegato un baffo urtando un pneumatico di protezione spostato da Boldrini. Così alla gara è poi mancato un contendente di primo piano: il pilota dell'Italracing è infatti finito fuori a causa dell'ala che non gli consentiva più di sterzare. Sfortunato è stato anche Tony Kanaan, protagonista già dalle prove, quando aveva dimostrato di poter puntare in alto. Il pilota brasiliano si è ritirato al secondo giro della prima gara, con la batteria in tilt. Nella seconda corsa, Kanaan partendo dall'ultima fila, si è dovuto accontentare dell'undicesimo posto, facendo anche i conti con la temperatura dell'olio alle stelle, Giornata invece da ricordare per Omar Bettin che, al suo terzo appuntamento di Formula 3, ha ottenuto addirittura un secondo e un terzo posto, ampiamente meritati e sudati per i vari attacchi sferrati dagli inseguito-

ri. Pacchioni, l'altro pilota della Prema, dopo una prima gara incolore, si è avvantaggiato nella seconda dal ritiro di molti avversari e, pur conquistando l'ultimo gradino del podio, Pacchioni è così risalito al quarto posto in campionato. Fra i promossi della gara di Pergusa bisogna segnalare Mediani, Martini e Gasparini. Il primo ha concluso quarto nella prima gara, e ha perso malamente la terza piazza nella seconda. Martini ha messo in carriera due quinti posti, e Gasparini ha sorpreso per la perizia con cui era riuscito a portarsi al quarto posto nella gara iniziale, prima che il motore lo abbandonasse. Nove punti li ha racimolati Thomas Biagi, anche qui mai fra i primi, mentre Rossi ha mandato in fumo la possibilità di ottimi piazzamenti arrivando tre volte lungo in curva. ■



fotografie OLIVER





Allo start della prima gara, a lato, Boldrini scatta prontamente al comando davanti a Riccitelli, che si trovava in pole vittima di un avvio incerto, e a Gasparini. Sul podio, nell'altra pagina, il portacolori della Supercar festeggia con a fianco Bettin, giunto terzo nella prima gara. Manfredini in lotta con Pacchioni, al centro. Entrambi i piloti hanno fornito buone prestazioni. Il portacolori dell'Italracing Venturini ha concluso al quarto posto la seconda corsa, dopo essere partito dalla sesta fila. L'alfiere della Prema, protagonista di una prima gara un po' in ombra, è riuscito a conquistare la terza posizione nella seconda gara

1. GARA □ GIA' FERMO AL SECONDO PASSAGGIO

La batteria beffa Kanaan

PERGUSA — Nei primi due giri della prima gara, in seguito alle rimostranze dei piloti nel briefing, nella nuova chicane situata prima del curvone viene esposta la bandiera gialla per evita-

re situazioni di pericolo derivanti da eventuali sorpassi. Dalla pole si avvia lentamente Riccitelli, il pilota dell'Italracing è sorpassato alla prima staccata da Boldrini e Kanaan. Rossi va dritto

all'ultima chicane e riparte ultimo. Al primo passaggio davanti ai box Boldrini transita con un secondo e mezzo di vantaggio su Kanaan, seguono Riccitelli, Gasparini e Battin. La gara per Kanaan dura poco: si ferma infatti al curvone con la batteria rotta. Al secondo passaggio Ruberti, in quel momento sesto, si ritira per un'uscita di strada alla seconda chicane. Al terzo giro Boldrini ha già più di quattro secondi di vantaggio su Riccitelli, seguito da vicino da Bettin, quindi Gasparini, Mediani, Rangoni e Pacchioni. Le posizioni non cambiano fino all'ottava tornata, quando Rangoni si ritira col motore rotto e Martini scavalca Pacchioni. Intanto Mazzacane tocca con la parte posteriore della monoposto la barriera di gomme

della nuova chicane sbattendo poi contro al guard-rail, evitato dagli altri concorrenti d'un soffio. Boldrini ormai si è distanziato da Riccitelli, l'interesse si concentra così sulla lotta per il terzo posto fra Mediani e Bettin, autore di una stupenda rimonta dalla 5. fila. Gasparini, che segue staccato il duo Bettin-Mediani, deve rinunciare a un buon quinto posto per la rottura del motore al 14. giro, e la sua posizione viene rilevata da un Martini autore di una bella rimonta. Le posizioni però non cambiano sul traguardo, con Pacchioni che conclude sesto davanti a Biagi, rallentato nelle prime fasi di gara da alcuni sorpassi risultati piuttosto complessi. Soltanto settimo Paglicci, alle prese con problemi di sottosterzo. ■

TUTTI I PILOTI CONTRO LA NUOVA VARIANTE

Chicane bocciata

PERGUSA — È toccato ai piloti di F. 3 sperimentare la nuova variante realizzata a Pergusa su richiesta della Fia, per la velocità delle F.3000 al curvone. Più che di una variante, si tratta di una «strozzatura» — poiché realizzata sulla stessa sede stradale — che non è piaciuta ai conduttori della serie cadetta, i quali affrontano in quinta marcia, alzando un po' il piede dall'acceleratore e compiendo una impercettibile sterzata. I piloti hanno chiesto invano al direttore di gara di togliere almeno la barriera di gomma all'uscita della variante, e, poiché inascoltati, hanno sottoscritto un documento di protesta. Il direttore di gara Luigi Annino ha spiegato di non poter soddisfare le richieste, visto che quella variante è stata scelta dalla Commissione Circuiti e Sicurezza della Fia fra le quattro soluzioni presentate; a lavori terminati è stata poi approvata dagli ingegneri Steinmetz della Fia e Agnoletto della Csaì. Nino Gagliano, presidente dell'Ente Autodromo Pergusa, pur non potendo accontentare i piloti, ha dichiarato che l'attuale disegno della variante è sperimentale, e che sia la Fia che la Csaì avevano già chiesto di inviare una relazione a fine gara sull'efficacia della strozzatura, per poterla eventualmente modificare. ■

box

Per la pista di Pergusa un referendum

Il Consorzio Ente Autodromo si farà promotore presso il Consiglio Comunale di Enna di una consultazione popolare, con questo referendum si chiederà ai cittadini se sono favorevoli o meno al proseguimento dell'attività della pista. La richiesta di una consultazione è stata fatta in previsione della scadenza della moratoria (che decadrà il prossimo 31 dicembre) concessa dalla Regione Siciliana all'autodromo, che ricade all'interno di una istituenda riserva naturale.

■ **MARTINI.** Per la prima volta in questa stagione Oliver Martini è stato accompagnato dal fratello Pierluigi, sempre disponibile per consigli. «Vedo Oliver molto in crescita — ha dichiarato il pilota di F. 1 — è maturo per una vittoria. Io ho bei ricordi di Pergusa, dove ho preso i primi punti in Formula 3, mi sono classificato due volte secondo e una volta primo in Formula 3000. Speriamo nella tradizione di famiglia».

■ **MANFREDINI.** Il pilota dell'Italracing si è presentato a Pergusa parecchio debilitato, dopo una settimana di degenza ospedaliera a Milano, causata da una broncopneumonia. Nonostante ciò non è voluto mancare alla terza prova della serie, seppur contro il parere del medico e «imbottito» di antibiotici, piazzandosi quarto nella seconda gara.

■ **SUPERCARS.** Sull'alettone anteriore dell'auto di Boldrini, del team di Minellono, sono stati posti quattro deviatori di flusso, due per lato, preventivamente analizzati al computer. La soluzione si è rivelata positiva, in particolar modo nei curvoni del tracciato siciliano.

■ **FORFEIT.** Non si sono presentati a Pergusa Rolando Galli e Davide Amaduzzi. Il primo ha avuto problemi con lo sponsor e il team Cevenini non ha potuto sostituirlo. Quanto al bolognese, lo stesso Amaduzzi venerdì prima della gara ha fatto sapere che il team non aveva reperito un mezzo idoneo alla trasferta per trasportare monoposto e materiale.

■ **PUBBLICO.** 7000 persone hanno assistito alla manifestazione imperniata sul Tricolore di F. 3. Era da parecchio tempo che a Pergusa non si registrava un afflusso di pubblico così consistente negli appuntamenti di terza formula.

■ **KANAAN.** Il brasiliano, che a Pergusa aveva vinto lo scorso anno in F. Europa Boxer, ha fatto breccia nel cuore degli appassionati siciliani. Sulle tribune è comparso perfino uno striscione con scritto: «Forza Kanaan erede di Ayrton».

■ **WARM UP.** Miglior crono a tempo di record nelle prove di riscaldamento per Danilo Rossi (1'36"334) che assieme al secondo, Ruberti, è sceso sotto il miglior tempo realizzato nelle prove ufficiali da Riccitelli. Rossi è comunque avvantaggiato di una scia.



2. GARA □ IL CREMONESE CONCLUDE TERZO

Grazie ai ritiri risale Pacchioni

PERGUSA — Dalla griglia manca Mazzacane, la cui vettura non è stata riparata in tempo. Parte male Boldrini, che alla prima staccata viene superato da Riccitelli e Bettin. Al terzo passaggio Boldrini ha già superato Riccitelli, che è seguito da vicino da Bettin; più dietro Mediani, Martini e Rossi. Al sesto giro Riccitelli perde quasi 2" dopo aver piegato un baffo toccando una gomma di protezione spostata da Boldrini in una chicane. Nella stessa tornata Kaman va dritto alla seconda variante e riparte dopo aver perso cinque posizioni, mentre Paglicci si ritira col motore rotto, Bettin è terzo a 7" e forma un trenino assieme a Mediani, Martini e Rossi; quest'ultimo al passaggio successivo arriva lungo all'ultima chicane e perde due posizioni a favore di Pacchioni e Manfredini. Riccitelli perde terreno per via dell'ala piegata, al nono giro il pilota dell'Italracing non riesce a curvare all'ultima chi-

cane, va dritto e si ritira. Al decimo dei 18 giri in programma Boldrini ha otto secondi di vantaggio su Bettin che è seguito da Mediani e Martini. Alla tredicesima tornata va fuori Mediani che, nel tentativo di superare Bettin, arriva lungo alla seconda chicane a causa di problemi ai freni. Il reggiano sbatte contro le barriere di pneumatici che rientrano pericolosamente in pista, la monoposto è danneggiata e il ritiro è inevitabile. Pacchioni contempora-

neamente sorpassa Martini e guadagna la terza posizione. All'ultimo giro Rossi, subito dopo aver passato Martini, perde la sesta posizione, che aveva riconquistato grazie ai ritiri, a causa di un altro dritto. Boldrini vince in tranquillità, Bettin precede il compagno di squadra Pacchioni, alle cui spalle arriva Manfredini, dopo una bella rimonta. Da notare è poi l'ottavo posto conquistato da Rangoni, partito in fondo per il ritiro nella prima gara.



LE PROVE □ POLE SUL FILO DI LANA

Riccitelli in extremis

PERGUSA — Prima pole stagionale per Luca Riccitelli, che negli ultimi quattro minuti del secondo turno ha scalzato Boldrini; quest'ultimo, assieme al pilota dell'Italracing e a Kanaan, aveva animato la lotta per la migliore posizione nelle due sessioni. Fino a dieci minuti dal termine del turno conclusivo, sembrava che non si potesse scendere al di sotto dell'1'37"133 realizzato da Kanaan, che grazie a una scia favorevole aveva sopravanzato Boldrini. Poi, con gomme nuove e notevoli giochi di scie, tre piloti sono riusciti ad abbassare il tempo del brasiliano. Kanaan, tra l'altro ha sciupato tutto con un'uscita di strada dopo soli cinque giri della seconda sessione, dovendosi accontentare del quarto posto finale. Alle spalle di Riccitelli si sono piazzati Boldrini e il sorprendente Gasparini, che ha migliorato notevolmente rispetto alla prima sessione. Solo quinto Rangoni, rallentato da un assetto poco scorrevole, davanti ad un positivo Mediani. Ancora una giornata no per Paglicci, vincitore delle due gare precedenti, piazzatosi soltanto quattordicesimo, Biagi aveva acciuffato un buon quinto posto nel primo turno, retrocedendo poi in undicesima posizione. ■



Bettin, nell'altra pagina, è giunto terzo nella prima gara partendo dalla quinta fila. Nella seconda gara il friulano ha conquistato la piazza d'onore. Riccitelli, sotto a sinistra, secondo nella prima gara, nella seconda è stato bloccato da un baffo piegato. Mediani, sopra, ha concluso quarto la prima corsa. Oliver Martini, sotto, ha fatto... l'abbonamento al quinto posto



F3

CAMPIONATO ITALIANO

39. PREMIO PERGUSA

Pergusa (En), 7 maggio 1995 - 5. e 6. prova del campionato italiano

COSÌ (IN 18) AL VIA E (IN 14) AL TRAGUARDO

Luca Riccitelli (Dallara 395-Fiat) 1'36"631	Andrea Boldrini (Dallara 395-Fiat) 1'36"815
Michele Gasparini (Dallara 395-Fiat) 1'37"092	Tony Kanaan (Dallara 395-Fiat) 1'37"133
Luca Rangoni (Dallara 395-Fiat) 1'37"194	Maurizio Mediani (Dallara 395-Fiat) 1'37"331
Paolo Ruberti (Dallara 395-Fiat) 1'37"414	Danilo Rossi (Dallara 395-Fiat) 1'37"418
Omar Bettin (Dallara 395-Fiat) 1'37"467	Gianantonio Pacchioni (Dallara 395-Fiat) 1'37"770
Thomas Biagi (Dallara 395-Opel) 1'37"787	Fabrizio Gollin (Dallara 395-Fiat) 1'37"838
Oliver Martini (Dallara 395-Fiat) 1'37"874	Gianluca Paglicci (Dallara 395-Fiat) 1'38"317
Pietro Antonelli (Dallara 395-Mugen) 1'38"547	Cesare Manfredini (Dallara 395-Fiat) 1'39"079
Gaston Mazzacane (Dallara 395-Mugen) 1'39"591	Danilo Tomassini (Dallara 395-Fiat) 1'40"288

1. GARA

- Andrea Boldrini** 18 giri in 29'23"644, media 181,873 km/h (Dallara 395-Fiat Abarth)
 - Luca Riccitelli** a 7"752 (Dallara 395-Fiat Abarth)
 - Omar Bettin** a 12"233 (Dallara 395-Fiat Abarth)
 - Maurizio Mediani** a 12"521 (Dallara 395-Fiat Abarth)
 - Oliver Martini** a 15"386 (Dallara 395-Fiat Abarth)
 - Gianantonio Pacchioni** a 17"097 (Dallara 395-Fiat Abarth)
 - Gianluca Paglicci** a 22"844 (Dallara 395-Fiat Abarth)
 - Thomas Biagi** a 24"375 (Dallara 395-Opel)
 - Danilo Rossi** a 24"603 (Dallara 395-Fiat)
 - Fabrizio Gollin** a 30"185 (Dallara 395-Fiat Abarth)
 - Pietro Antonelli** a 44"473 (Dallara 395-Mugen)
 - Cesare Manfredini** a 53"447 (Dallara 395-Fiat Abarth)
 - Danilo Tomassini** a 56"609 (Dallara 395-Fiat Abarth)
 - Michele Gasparini** a 4 giri (Dallara 395-Fiat Abarth)
- **Giro più veloce:** Boldrini in 1'36"799 alla media di 184,092 km/h.

2. GARA

- Andrea Boldrini** 18 giri in 29'26"182, media 181,612 km/h (Dallara 395-Fiat Abarth);
- Omar Bettin** a 7"804 (Dallara 395-Fiat Abarth);
- Gianantonio Pacchioni** a 8"939 (Dallara 395-Fiat Abarth);
- Cesare Manfredini** a 10"035 (Dallara 395-Fiat Abarth);
- Oliver Martini** a 10"445 (Dallara 395-Fiat Abarth);
- Thomas Biagi** a 16"763 (Dallara 395-Opel);
- Michele Gasparini** a 23"292 (Dallara 395-Fiat Abarth);
- Luca Rangoni** a 24"973 (Dallara 395-Fiat Abarth);
- Danilo Rossi** a 25"542 (Dallara 395-Fiat Abarth);
- Pietro Antonelli** a

- 29"049 (Dallara 395-Fiat Abarth);
- Tony Kanaan** a 31"074 (Dallara 395-Fiat Abarth);
- Paolo Ruberti** a 34"245 (Dallara 395-Fiat Abarth);
- Danilo Tomassini** a 1 giro (Dallara 395-Fiat Abarth);
- Luca Riccitelli** a 1 giro (Dallara 395-Fiat Abarth);
- Maurizio Mediani** a 5 giri (Dallara 395-Fiat Abarth);
- Fabrizio Gollin** a 6 giri (Dallara 395-Fiat Abarth);
- Gianluca Paglicci** a 6 giri (Dallara 395-Fiat Abarth).

□ **Giro più veloce:** Andrea Boldrini in 1'36"689 alla media di 184,302 km/h.

LA CLASSIFICA DOPO LA 6. PROVA

	MONZA 26/3	MAGIONE 17/4	PERGUSA 7/5	VALLELUNGA 4/6	VARANO 18/6	MONZA 25/6	MUGELLO 23/7	BINETTO 3/9	IMOLA 17/9	MISANO 8/10	TOTALE PUNTI
1. Boldrini	20	20	2	6	20	20					88
2. Rangoni	15	15	10	15		3					58
3. Paglicci		3	20	20	4						47
4. Pacchioni	2		12	10	6	12					42
5. Riccitelli	12		6	8	15						41
6. Kanaan			12	15	12						39
7. Martini	8	10		2	8	8					36
8. Mediani	10	8	3		10						31

9. **Bettin** 27; 10. **Gollin** 18; 11. **Manfredini** 16; 12. **Rossi** 15; 13. **Biagi** 10; 14. **Gasparini** 7; 15. **Tomassini** 6; 16. **Ruberti** 3; 17. **Antonelli** 2.

VALBREM
CERCHI IN LEGA



ORSI

Sopra, i meccanici dell'Alfa Corse ai box dell'Avus. Fra gli italiani Nannini, sotto, è 3. nella 1. gara davanti a Fisichella. A lato, Larini mentre sta per urtare Thiim nella prima corsa: la manovra gli costa il ritiro mentre il danese della Mercedes ha vinto facilmente. Nell'altra pagina, Modena, secondo nella seconda gara, sospesa dopo due interruzioni



ORSI AUTOFOTO



DTM GARE ALL'AVUS

Il cielo sopra Berlino

Dall'incendio sprigionatosi nell'abitacolo dell'Alfa Romeo di Nannini alla insicurezza del circuito cittadino: tutto si è risolto senza danni ma le corse berlinesi vinte da Thiim hanno aperto un caso...

CARLO MARZETTI

BERLINO — Hans Werner Aufrecht, che dell'Itr è la mente e l'anima, ama paragonare il suo amato Dtm alla Nascar, la serie americana di maggior successo. Forse un giorno raggiungerà la popolarità della categoria yankee, ma a Berlino, sull'anacronistico tracciato dell'Avus, l'ha ricordato soprattutto per la propensione all'incidente spettacolare, con una serie di eventi che hanno portato all'annullamento della seconda gara e che hanno messo in ombra il bel successo di Kurt Thiim e la riscossa delle Alfa Romeo. Per fortuna non c'è stato un graffio per i piloti, ma non è detto che la fortuna continui per sempre. Nella seconda gara, un contatto tra Fisichella e Nannini ha provocato un incendio sulla vettura del senese, che è uscito rapidamente senza problemi. Purtroppo si sono ripetute le manchevolezze organizzative già evidenziate l'anno scorso nell'incidente, anche quello col fuoco, della Opel Calibra di John Winter. Anche questa volta l'incendio è stato spento lentamente e anche la pulizia della pista è stata lentissima. Inizialmente la



CON LA 155 EVOLUZIONE '94

Biscione in recupero

BERLINO — Se l'Alfa Romeo non avesse avuto due sole vetture indenni, quelle di Giudici e Bartels, al termine della gara di Berlino, a Settimo Milanese avrebbero avuto di che festeggiare: la ritrovata competitività. All'Avus sono state portate le vetture '94 evoluzione invece delle '95, perché si correva su una pista dove la velocità di punta è determinante. Larini ha mostrato, per 17 giri nella prima corsa e con una breve rimonta nella seconda, un passo all'altezza delle migliori Mercedes, e lo stesso avrebbe potuto Nannini, nella seconda manche, senza il harakiri con Fisichella. Non va dimenticata la ritrovata competitività dell'Euroteam, sia con la sorpresa Bartels che con la sicurezza Modena. Addirittura sono state competitive le vetture di Schuebel, il team troppo presto dato come di quarta linea in casa alfaista. Cosa significa questo per il campionato? Se lo sviluppo della 155/95 procede bene dal punto di vista aerodinamico — dove ancora c'è una inferiorità rispetto alla precedente versione —, le speranze di una stagione vincente ci sono ancora. Dal punto di vista telaistico, il nuovo modello è già superiore al vecchio, e si stanno avviando a soluzione i problemi di elettronica. Con l'arrivo delle nuove vetture non solo l'Alfa Romeo potrebbe mirare alla nuova serie internazionale, ma anche al Dtm, poiché i punti assegnati sono stati meno del previsto e i due maggiori protagonisti Mercedes, Schneider e Thiim hanno avuto a turno brutti fine settimana. Questo è alla resa dei conti il più importante bilancio dell'Avus. Da non sopravvalutare il calo di rendimento della Mercedes: le vetture Amg hanno avuto problemi di affidabilità e sono state certamente inferiori all'Avus quanto a gomme alle Zakspeed. ■

gara è proseguita con la «pacecar» a condurre la fila, successivamente è stata sospesa. Dopo una lunga pausa, la corsa è ripresa con un altro guaio: un groviglio di 7 vetture subito dopo il via. Netta e semplice (o semplicistica) l'opinione del direttore di gara Werner Korth: «Sono stati tutti puri errori di guida che avrebbero potuto accadere ovunque». Gli organizzatori berlinesi sembravano anche intenzionati a dare una terza partenza, e si è assistito per una buona mezz'ora sul rettilineo di partenza allo spettacolo surreale delle ragazze-immagine coi cartelli: perché c'erano ormai ben poche vetture da far partire, e perché i Costruttori hanno deciso di non far partire più nessuno. Molti i pareri negativi sul futuro dell'Avus. Walter Treser, dell'Opel: «Si, siamo stati tra i primi a credere che non si dovesse riprendere, e credo che si debba riflettere sul destino delle vetture Dtm all'Avus. Quello che è successo ha confermato il nostro scetticismo che c'era dallo scorso anno». E il suo pilota Manuel Reuter: «Ci sono limiti fisici e con queste vetture su questa pista li abbiamo raggiunti».

«È troppo stretta e troppo veloce». E rincara la dose Larini: «È una barzelletta che un campionato ben organizzato come il Dtm, con vetture simili venga a correre su piste come questa». Haug, capo della Mercedes Motorsport frena sul pessimista: «Bisogna decidere a mente fredda». Ma un suo pilota che preferisce l'ani-

mato prima della gara diceva: «Sono tanti anni che vengo all'Avus: una volta andava bene per le Turismo, ora non più. Mi piace moltissimo questa pista e correre a Berlino, ma è circuito del passato e non si potrà andare avanti per sempre». Considerando che questa è solo la seconda volta nel Dtm che una gara viene annulla-

ta, e che dove è successo la prima volta, a Salisburgo, non si è più corso, è facile immaginare quale possa essere il destino dell'Avus, persino il compassato Eberhard Braun, il Poltronieri tedesco, non ha potuto fare a meno di esclamare: «Possibile che sempre all'Avus ci siano questi problemi?». Chi, invece, visti i danni al suo parco vetture, poteva scatenarsi di più contro pista e organizzazione, Giorgio Pianta, ha avuto un atteggiamento estremamente soft: «Vedo in questa gara sfortunata un modo involontario e non gradito di documentare la sicurezza delle vetture». Se è vero che nessuno si è fatto male, se è vero che nessuno dei serbatoi ha preso fuoco malgrado i timori precampionato, è però vero anche che si potrebbe rapidamente e facilmente fare qualcosa in più come, magari fin dal Mugello, consentire i rifornimenti tra le due gare, facendo quindi imbarcare solo metà del 140 litri consentiti. Forse sarebbe superfluo, ma non si fa mai abbastanza per la sicurezza, e le norme tecniche del Dtm prevedono che si possa cambiare il regolamento tecnico per aumentare la sicurezza. ■



box

A sud di Berlino nel 1998 una pista ovale

Nel 1998, grazie al supporto della società tedesca che ha al vertice Rolf Moll (presidente anche della federazione automobilistica tedesca, la Ons) nascerà la terza pista della Germania. Sorgerà su un'area di 600 ettari nei pressi di Senftenberg, località a 90 km a sud di Berlino, nella ex Ddr, e sarà costituita da un ovale di 3,2 km; all'interno si svilupperà un tracciato stradale di 4,8 km di lunghezza. Oltre alla pista (che ha già un nome: Lausitzring) ci sarà un'area destinata ad insediamenti industriali e commerciali, una filosofia già seguita a Le Mans, in Francia. La Dekra ha anche assai rafforzato il suo legame col Dtm: una sua società (la Dekra Promotion diretta da Rainer Voegele) è ora responsabile del marketing del campionato, al posto della Fkg che ora cura il super-turismo tedesco.

■ **TECNICA.** L'Alfa Romeo ha fatto un passo indietro presentandosi con le 155/94 evoluzione, ma qualcosa di nuovo è stato comunque portato: il controllo di motore e cambio era lo stesso che ci sarà sulle nuove vetture. Le 155 coi colori Martini avevano un'aerodinamica aggiornata, simile a quella vista sulla macchina di Fisichella ad Hockenheim. Pochi esemplari avevano il cambio semiautomatico: Larini come Batels è tornato al cambio a leva.

■ **LEGNO.** Sulla Mercedes Classe C è comparso il legno per la pedaliera, segno evidente che i problemi di smaltimento del calore dovuti alla contemporanea presenza di fondo carenato e catalizzatore sono comuni a tutti i costruttori. Opel ha per la prima volta usato (sulla Calibra di Dalmas) delle alette mobili sul muso, destinate a migliorare il lavoro dei flussi aerodinamici. Mentre Alfa e Mercedes li montano a valle delle prese d'aria, la Opel li ha davanti alle stesse. Sulle Calibra si sono viste anche nuovi passaruota posteriori.

■ **ONU.** Il Dtm diventa sempre meno tedesco e sempre più internazionale. A Berlino, per la prima volta, le conferenze stampa erano con traduzione simultanea in tedesco, inglese e italiano.

BERLINO — Primo tornante con Thiim e Van Ommen già in testa, ma dietro Magnussen è mandato in testacoda da Bartels che contende la traiettoria interna: pista bloccata e nuova partenza con un giro in meno, tranne per Reuter che deve restare ai box per riparazioni. Al secondo via, Larini si mette nella scia di Thiim. Dietro transitano Van Ommen, Grau (che ha il vizio delle ottime partenze), Franchitti, Nannini, Magnussen, Rosberg e Schneider. Alle sue spalle, Nannini e Fisichella, che al quarto giro quasi vengono a contatto. Un giro dopo Grau, all'esordio con la Classe C '95, fa vedere di meritarsela scavalcando l'esperto Van Ommen; alle loro spalle, Magnussen ha la meglio su Franchitti, per girarsi però al curvone dopo un giro e ritirarsi poco dopo. Mentre Rosberg precipita indietro, incalzato da Mercedes e alfisti, risale Schneider con Nannini alle sue calcagna. Larini si fa sempre più sotto a Thiim e al tredicesimo giro il versiliese tocca il danese al tornante, e deve fermarsi. «Non mi spiego come siano andate le cose: normalmente Thiim frenava ai 200 metri, quando l'ho toccato ai 220. Ho cercato di evitarlo ma non ci sono riuscito». Davanti la gara diventa un monologo delle due Zakspeed, con Nannini che risale benissimo fino al terzo posto, mentre le Mercedes si fermano una dopo l'altra: Franchitti per problemi all'alternatore, Schneider per problemi al cambio. Si va al traguardo con le due Zakspeed, e quattro Alfa in fila: Nannini, Fisichella, Modena e Bartels. Ottima la rimonta di JJ Lehto, che partito ultimo per problemi in prova termina decimo. Per problemi meccanici si schierano in fondo alla griglia della seconda gara Grau (problemi a un mozzo), Van



LA CRONACA □ SECONDA GARA SOSPESA

E Rosberg innesca il groviglio

Ommen e Schneider. Si parte con il solito Thiim in testa e Fisichella davanti a Nannini, che scavalca il romano al quinto giro. Due giri dopo Fisichella sperona Nannini al tornante. Sulla 155 cede nell'urto un raccordo dell'impianto in pressione del cambio semiautomatico, il cui olio sugli scarichi innesta un principio d'incendio. Il senese apre la portiera ancora prima di terminare il suo testacoda contro le barriere. «Forse si è un po' innervosito perché non

era abituato ad avere altre Alfa davanti», troverà la forza di scherzare dopo il senese. «Però queste cose non dovrebbero succedere tra compagni di team, e se uno fa un sorpasso dovrebbe avere il margine per farlo, e se lo vuole fare di piede, farlo in un posto come il curvone, non il tornante». Mortificato il romano: «Non pensavo assolutamente di passare lì Nannini, ho frenato ma la vettura non si è fermata». La gara è continuata dietro la pace car per sette giri prima

della bandiera rossa. Al secondo via, cui non prendeva parte Modena, a cui un avversario in un contatto aveva otturato uno scarico, arriva un altro stop: restano coinvolti in una carambola Rosberg, Larini, Danner, Alboreto, Dalmas, Magnussen, Amthor. I commissari incolpano dapprima Larini e Danner, ma un video accusa invece Rosberg, e i due alfisti sono scagionati. Quando viene annunciato che non ci saranno altre partenze il pubblico applaude. ■

In alto, Fisichella che è stato protagonista di un contatto con Nannini nella seconda gara dell'Avus. Al centro, Sandy Grau: il giovane tedesco ha conquistato il secondo posto nella prima corsa. A lato, la «cometa» Schneider: il pilota di punta della Mercedes è ancora leader del Dtm





fotografieORS

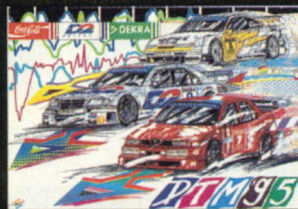


LE PROVE □ SOLO 3 CENTESIMI

Per Thiim pole davanti a Larini

BERLINO — L'eroe di Hockenheim Schneider ha gettato al vento la possibile pole position con un errore in frenata al tornante, finendo in testacoda. C'era stato un segno premonitore al suo box, pochi minuti prima: l'orsacchiotto portafortuna della moglie Nicole era ruzzolato a terra... L'Alfa, invece, ha iniziato la sua resurrezione già nella prima sessione di prove libere: Larini secondo a quattro centesimi di prove libere: Larini secondo a quattro centesimi da Schneider e il buonumore è tornato immediatamente nel clan italiano, per poi aumentare quando Nannini ha fatto il miglior tempo nella prima sessione di prove cronometrate. Nel corso del Top Qualifying il versiliese del Martini Racing avrebbe addirittura potuto insidiare il tempo di Kurt Thiim (che con la 14esima pole ha uguagliato il record Dtm di Ludwig) se non avesse commesso un piccolo errore al tornante. Una marcia saltata dopo aver preso un cordolo ha invece impedito a Nannini di ripetere il tempo del mattino. Qualche difficoltà di trovare la giusta messa a punto per tutti gli altri alfisti, tranne Bartels che ha ottenuto un posto in terza fila. Gianni Giudici è stato al centro di una polemica: l'Ons gli ha fornito un limitatore difettoso, e per evitare di restare fermo in pista (come accaduto a Modena) con la macchina muta, i suoi meccanici hanno disconnesso l'apparecchio. È seguita una squalifica rientrata solo dopo una protesta che definire vibrata è poco. In ombra le Opel Calibra, penalizzate dalla scarsa velocità, senza la quale su una pista con due sole curve, si fa ben poca strada. ■

DTM '95



AVUS BERLIN

Berlino (Germania), 7 maggio 1995
2. e 3. gara del campionato tedesco Turismo

COSÌ (IN 26) AL VIA

Kurth Thiim (Mercedes Classe C) 53"24	Nicola Larini (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 53"27
Dario Franchitti (Mercedes Classe C) 53"43	Joerg Van Ommen (Mercedes Classe C) 53"64
Michael Bartels (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 53"65	Alessandro Nannini (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 53"79
Keke Rosberg (Opel Calibra V6 4 × 4) 53"88	Alexander Grau (Mercedes Classe C) 53"97
Giancarlo Fisichella (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 53"98	Jan Magnussen (Mercedes Classe C) 54"19
Manuel Reuter (Opel Calibra V6 4 × 4) 54"39	Klaus Ludwig (Opel Calibra V6 4 × 4) 54"41
Yannick Dalmas (Opel Calibra V6 4 × 4) 54"72	Bernd Schneider (Mercedes Classe C) 1'00"49
Uwe Alzen (Mercedes Classe C) 54"03	Stefano Modena (Alfa Romeo 155 V6 Ti) senza tempo
Ellen Lohr (Mercedes Classe C) 54"45	Christian Danner (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 54"57
Michele Alboreto (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 54"86	Bernd Mayländer (Mercedes Classe C) 54"92
Ni Amorin (Opel Calibra V6 4 × 4) 55"66	Louis Krages (Mercedes Classe C) 55"81
Gerd Ruch (Mercedes Classe C) 55"91	Stig Amthor (Alfa Romeo 155 V6 Ti) 55"99
JJ Lehto (Opel Calibra V6 4 × 4) senza tempo	Gianni Giudici (Alfa Romeo 155 V6 Ti) senza tempo

1. GARA

- Thiim** (Mercedes Classe C) 35 giri in 31'52"40 alla media di 173,938 kmh
- Grau** (Mercedes Classe C) a 4"40
- Nannini** (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 9"19
- Fisichella** (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 13"07
- Modena** (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 15"12
- Bartels** (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 20"42
- van Ommen** (Mercedes Classe C) a 23"68
- Danner** (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 26"90
- Rosberg** (Opel Calibra V6 4 × 4) a 31"15
- Lehto** (Opel Calibra V6 4 × 4) a 40"19
- Dalmas** (Opel Calibra V6 4 × 4) a 44"11
- Alboreto** (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 1 giro
- Amthor** (Mercedes Classe C) a 1 giro
- Ruch** (Mercedes Classe C) a 1 giro
- Amorin** (Opel Calibra V6 4 × 4) a 1 giro
- Krages** (Mercedes Classe C) a 2 giri

□ Giro più veloce: **Thiim** in 53"66 alla media di 177,115 kmh

2. GARA

- Thiim** (Mercedes Classe C) 13 giri in 18'39"56 alla media di 110,357 kmh
- Modena** (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 1"68
- Danner** (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 2"97
- Rosberg** (Opel Calibra V6 4 × 4) a 4"06
- Lohr** (Mercedes Classe C) a 5"40
- Larini** (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 6"29
- Magnussen** (Mercedes Classe C) a 7"31
- Alboreto** (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 7"92
- Amthor** (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 8"69
- Dalmas** (Opel Calibra V6 4 × 4) a 10"44
- Schneider** (Mercedes Classe C) a 12"19
- Alzen** (Mercedes Classe C) a 13"52
- Reuter** (Opel Calibra V6 4 × 4) a 15"83
- Grau** (Mercedes Classe C) a 16"98
- Ruch** (Mercedes Classe C) a 23"25
- Krages** (Mercedes Classe C) a 26"43
- Giudici** (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 26"29
- Mayländer** (Mercedes Classe C) a 27"31
- Fisichella** (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 27"74
- Lehto** (Opel Calibra V6 4 × 4) a 1 giro
- Nannini** (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 7 giri
- Franchitti** (Mercedes Classe C) a 7 giri
- Bartels** (Alfa Romeo 155 V6 Ti) a 9 giri

LA CLASSIFICA DOPO 3 GARE

	HOCKENHEIM 23/4		AVUS 7/5		NORISRING 25/6		DIEPHOLZ 23/7		NURBURGRING 20/8		MAGNY-COURS 3/9		SINGEN 17/9		HOCKENHEIM 8/10		TOTALE PUNTI
	1°	2°	1°	2°	1°	2°	1°	2°	1°	2°	1°	2°	1°	2°	1°	2°	
1. Schneider	20	20	—	—													40
2. van Ommen	15	15	4	—													34
3. Thiim	—	8	20	—													28
4. Grau	—	6	15	—													21
5. Ludwig	8	12	—	—													20
6. Fisichella	6	—	10	—													16
7. Lehto	3	10	1	—													14
8. Franchitti	12	—	—	—													12
Nannini	—	—	12	—													12
10. Magnussen	10	—	—	—													10
11. Modena	—	—	8	—													8

12. **Bartels** 6; 13. **Rosberg** 6; 14. **Danner** 6; 15. **Alboreto** 4; 16. **Amorin** 3; 17. **Dalmas** 2; 18. **Amthor, Larini** 1 punto.


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



Missile te

TURISMO GARA A BINETTO

Le Audi sul piccolo circuito pugliese si sono rivelate davvero imprendibili. Pirro e Capello hanno fatto il vuoto dietro alle loro spalle. Gli avversari speravano in un cedimento delle gomme, ma i tecnici Dunlop hanno fatto un lavoro perfetto

■ **FABIO RAVAIOLI**

BINETTO — Sembra grigio il futuro del Superturismo tricolore. Per la precisione, grigio metallizzato, con quattro anelli rossi. Dopo due appuntamenti, sul campionato italiano grava un interrogativo angoscioso: chi batterà le Audi? Che l'autodromo del Levante fosse una pista favorevole alla trazione integrale delle vetture tedesche lo si sapeva. Ma, nonostante ciò e nonostante le dimostrazioni di forza date in prova (la pole di Capello ha migliorato di un secondo e mezzo il record di Cecotto dell'anno scorso) e nel warm-up (l'incredibile 47"654 di Pirro), ci si era illusi — per il bene del campionato e la spettacolarità delle gare — che le A4 potessero essere rallentate da un calo di pneumatici.

Emanuele Pirro, nella foto, ha stravinto nel secondo appuntamento della serie. I due primi posti conquistati lo pongono staccatissimo al comando provvisorio della graduatoria tricolore. Sul circuito del Levante il dominio Audi non è mai stato messo in discussione

DUNLOP. I tecnici Dunlop hanno reagito con

rra-terra

prontezza ai segnali negativi venuti dalle gare di Misano e di Zolder (apertura del Superturismo tedesco). La gommatura fornita alle A4 è stata impeccabile e, a dispetto del gran caldo, non c'è stato l'atteso cedimento nella seconda parte di gara. Implacabili, le Audi, hanno continuato a girare con regolarità cronometrica, senza cedere un palmo al disperato inseguimento di Tarquini, che non ha mai gettato la spugna. Pirro, per sicurezza, aveva optato per una miscela più dura di quella adottata da Capello, ma fra le due scelte non ci sono state apprezzabili differenze.

CAPELLO. Quando si è capito che nessuno avrebbe potuto reggere il ritmo delle Audi, un po' tutti hanno fatto il tifo per Capello, non foss'altro per rendere almeno interessante il confronto in famiglia fra i due piloti di Ingolstadt. E l'astigiano non ha deluso, riprendendosi quella pole che gli era stata sottratta a tavolino a Misano e conducendo la prima gara sino al 20. giro. Poi, improvvisamente, ha ceduto il passo a Pirro. Colpa di un'impuntatura del cambio nel passare dalla terza alla quarta, ha dichiarato a fine corsa. Ma a tutti è venuto il sospetto che il sorpasso fosse dovuto a un ordine di scuderia, tant'è che subito dopo il sequenziale dell'Audi n. 2 ha ripreso a funzionare come un orologio svizzero. Il boss dell'Audi Sport, Wolfgang Ullrich ha smentito recisamente e speriamo che abbia detto la verità. Viceversa sarebbe avvilente. Capello non avrebbe meritato di ricevere un simile ordine, tanto più che a questo punto ha ancora tante possibilità di puntare al titolo quante ne abbia Pirro.

SPETTATORI. Tutti gli altri hanno assistito impotenti al doppio trionfo Audi. Agli alfisti non è rimasto che lottare per il terzo posto e l'ha spuntata Tarquini con la solita grinta, a dispetto di un Giovanardi in gran forma che gli ha reso la vita difficile. Va rimarcata la prova della Nordauto, che dopo la delusione di Misano ha affidato a Giovanardi e Tamburini due vetture capaci di confrontarsi alla pari con la 155 dell'Alfa Corse. E la coppia del team diretto da Mauro Sipsz ha offerto una gran prestazione, mettendo dietro Tarquini in prova. Come a Misano, alla ribalta della cronaca è salito un privato. Stavolta è di Mauro Trione, che sulla pista di casa ha lottato come un leone, entrando nel top-qualifying, e terminando le due corse al nono posto assoluto, primo del Trofeo Omega.

TELEVISIONE. Chiudiamo con una nota sull'ulteriore salto di qualità effettuato dalle riprese televisive di Telemontecarlo con l'introduzione del «camera-car» in diretta. È una prima assoluta per una gara di campionato italiano e lo si deve alla Brm di Roma, che ha realizzato le micro-camere imbarcate. Dopo le difficoltà tecniche che ne avevano impedito il funzionamento a Misano, stavolta tutto è andato liscio. ■



PHOTO4

LA CRONACA □ LE ALFA ALL'INSEGUIMENTO

Due terzi per Tarquini



STUDIOCOLOMBO

BINETTO — Le prove del mattino sono movimentate dalla partenza a spinta di Tarquini, di cui potete leggere a parte. Ma c'è un altro fatto da notare: stavolta le misurazioni dell'altezza da terra degli spoiler sono effettuate anche nella prima sessione, durante la quale l'Opel di Colciago, trovata troppo bassa, è ri-

STUDIOCOLOMBO



Ω
OMEGA Telefona e vinci!

Indovina il nome di uno dei vincitori delle gare del Super T e vincerai uno stupendo Omega Speedmaster! Come fare? Semplicissimo: basta telefonare al numero 144-881918 e fornire il proprio pronostico sulle gare del campionato italiano (tariffa 1524 lire al minuto + Iva). E per i tifosi del Super T le novità stuzzicanti non finiscono qui. Tra tutti coloro che telefoneranno, verrà infatti estratto il vincitore di un altro Omega Speedmaster. Un Omega Speedmaster andrà in premio anche all'estratto tra coloro che avranno indovinato il vincitore della prima gara, e lo stesso avverrà per la seconda. Infine: volete seguire dal vivo una gara del Superturismo? Omega ve ne dà la possibilità: basta chiamare al medesimo numero prima indicato. Vi verrà fornito un ulteriore recapito telefonico cui indirizzare le vostre chiamate. I primi 200 in ordine di tempo riceveranno altrettanti biglietti omaggio per la gara in programma a Monza il 21 maggio.



Due quarti posti. È questo il bottino di Fabrizio Giovanardi, a sinistra, ottenuto in questo secondo appuntamento del Superturismo. Un risultato tutto sommato positivo rispetto alla non brillante prestazione di Misano. Sotto a sinistra, Capello il poleman: nella prima gara è stato in testa fino al 20. giro, poi Pirro lo ha passato. Nella seconda, invece, ha sempre fatto da guardaspalle. Per la Vectra di Colciago, in basso, un ben magro risultato, solo un 7. assoluto

mandata al suo box. Gli uomini dell'Rc Motorsport in pochi minuti regolano l'altezza e rimandano in pista Colciago in tempo per qualificarsi. Nel top-qualifying c'è l'atteso dominio Audi e Capello ripete l'impresa di Misano, mettendosi di nuovo alle spalle Pirro. Dietro le Audi c'è battaglia fra le Alfa, con i due piloti della Nordauto che, a sorpresa, si piazzano davanti a Tarquini. Eccellente Trione, che sulla pista di casa entra fra i top-ten.

1. GARA. Capello brucia Pirro al via e le due Audi virano per prime al-



la Gargano, tallonate da un terzetto Alfa: Tamburini, Tarquini e Giovanardi. Nel secondo giro Tarquini attacca e coi denti strappa la piazza d'onore a Tamburini, lanciandosi all'inseguimento delle Audi che hanno già 4 secondi di vantaggio. Alle due Alfa della Nordauto si accoda Naspetti, mentre Colciago è settimo, attaccato da Morbidelli. Con regolarità cronometrica le Audi guadagnano mezzo secondo al giro, mentre Naspetti attacca Giovanardi e Morbidelli supera Colciago. Al 17. giro Tamburini viene infilato in un sol colpo da Giovanardi e Naspetti, intanto Pirro si è fatto sotto a Capello e all'inizio del 20. giro si porta al comando. Tamburini cede anche il sesto posto a Morbidelli e poi si arresta al box con problemi elettrici. La marcia delle Audi non ha esitazioni, Tarquini non recupera nemmeno un centesimo e la gara finisce con la parata delle auto argentee, seguite a distanza da Tarquini, Giovanardi, Naspetti e Morbidelli. Fra i privati s'impone Trione, che termina 8. assoluto.

2. GARA. Ancora le Au-

SUPERTURISMO

BINETTO

3. e 4. prova del Campionato Italiano SuperTurismo

COSÌ (IN 18) AL VIA

Rinaldo Capello (Audi A4) 47"942	Emanuele Pirro (Audi A4) 48"003
Antonio Tamburini (Alfa Romeo 155 Ts) 48"695	Fabrizio Giovanardi (Alfa Romeo 155 Ts) 48"704
Gabriele Tarquini (Alfa Romeo 155 Ts) 48"844	Gianni Morbidelli (Bmw 318is) 49"113
Emanuele Naspetti (Bmw 318is) 49"220	Roberto Colciago (Opel Vectra Gt) 49"880
Oscar Larrauri (Alfa Romeo 155 Ts) 50"064	Mauro Trione (Peugeot 405 Mi16) 50"886
Yolanda Surer (Bmw 318is) 49"861	Felice Tedeschi (Alfa Romeo 155 Ts) 50"240
Moreno Soli (Alfa Romeo 155 Ts) 50"510	Paolo Delle Piane (Alfa Romeo 155 Ts) 50"529
Massimo Pigoli (Peugeot 405 Mi16) 51"365	Gianluca Roda (Alfa Romeo 155 Ts) 51"049
Maurizio Lusuardi (Bmw 318is) 51"368	Emilio Arbizzi (Peugeot 405 Mi16) 52"109

1. GARA

- Pirro** (Audi A4) 34 giri in 28'21"063, alla media di 113,473 kmh
 - Capello** (Audi A4) a 2"959
 - Tarquini** (Alfa 155 Ts) a 5"579
 - Giovanardi** (Alfa 155 Ts) a 14"077
 - Naspetti** (Bmw 318 Is) a 14"810
 - Morbidelli** (Bmw 318 Is) a 22"236
 - Colciago** (Opel Vectra Gt) a 28"657
 - Larrauri** (Alfa 155 Ts) a 38"712
 - Trione** (Peugeot 405 Mi16) a 1 giro
 - Soli** (Alfa 155 Ts) a 1 giro
 - Delle Piane** (Alfa 155 Ts) a 1 giro
 - Roda** (Alfa 155 Ts) a 2 giri
 - Lusuardi** (Bmw 318 Is) a 2 giri
 - Pigoli** (Peugeot 405 Mi16) a 3 giri
 - Arbizzi** (Peugeot 405 Mi 16) a 3 giri
 - Surer** (Bmw 318 Is) a 4 giri
 - Tamburini** (Alfa 155 Ts) a 8 giri
- Giro più veloce:** Pirro in 48"844, alla media di 116,231 kmh.

2. GARA

- Pirro** (Audi A4) 34 giri in 28'17"210, alla media di 113,731 kmh
 - Capello** (Audi A4) a 7"033
 - Tarquini** (Alfa 155 Ts) a 14"942
 - Giovanardi** (Alfa 155 Ts) a 21"056
 - Naspetti** (Bmw 318 Is) a 29"697
 - Tamburini** (Alfa 155 Ts) a 30"213
 - Morbidelli** (Bmw 318 Is) a 36"943
 - Larrauri** (Alfa 155 Ts) a 1 giro
 - Trione** (Peugeot 405 Mi16) a 1 giro
 - Surer** (Bmw 318 Is) a 1 giro
 - Delle Piane** (Alfa 155 Ts) a 1 giro
 - Tedeschi** (Alfa 155 Ts) a 1 giro
 - Pigoli** (Peugeot 405 Mi 16) 1 giro
 - Soli** (Alfa 155 Ts) a 2 giri
 - Arbizzi** (Peugeot 405 Mi16) a 3 giri
 - Roda** (Alfa 155 Ts) a 13 giri
- Giro più veloce:** Pirro in 48"971, alla media di 116,357 kmh.

LA CLASSIFICA DOPO LA 4. GARA

PILOTI	MISANO 23/4		BINETTO 7/5		MONZA 21/5		IMOLA 4/6		MAGIONE 18/6		MUGELLO 9/7		MISANO 6/8		PERGUSA 3/9		VARANO 17/9		VALLELUNGA 8/10		TOTALE PUNTI
	1ª	2ª	1ª	2ª	1ª	2ª	1ª	2ª	1ª	2ª	1ª	2ª	1ª	2ª	1ª	2ª	1ª	2ª			
1. Pirro	15	20	20	20																	75
2. Capello	12	15	15	15																	57
3. Tarquini	20	—	12	12																	44
4. Naspetti	8	10	8	8																	34
5. Tamburini	10	12	—	6																	28
Giovanardi	—	8	10	10																	28
7. Morbidelli	—	6	6	4																	16
8. Larrauri	4	4	3	3																	14
9. Colciago	6	—	4	—																	10
10. Pigoli	2	3	—	—																	5
Trione	—	1	2	2																	5
12. Surer	3	—	—	1																	4

13. Tedeschi 2; 14. Soli, Lusuardi 1.



RACING DYNAMICS®

Preparazioni stradali e sportive per autovetture BMW. Allestimento e gestione BMW da competizione. Costruzione e revisione motori BMW da corsa.

Commissario finisce in ospedale

È finito all'ospedale Carlo Biffino, commissario di gara dell'Ac Taranto, investito dalla Peugeot di Montanari durante la gara dell'N7. L'incidente è avvenuto a causa di un tamponamento di Cesariano a Montanari. Quest'ultimo ha perso il controllo, piombando sulla postazione dei commissari alla curva Gargano. Biffino, che ha riportato una forte contusione pelvica, è stato ricoverato per accertamenti all'ospedale di Taranto. Cesariano è stato escluso di classifica.

■ **PRIVATI.** Adesso c'è anche la coppa Superturismo per i «privatissimi». Nell'ambito del Trofeo Omega per i piloti privati è stata istituita una classifica a parte per quei piloti che guidano vetture in configurazione '94, ovvero non aggiornate alla normativa Fia. Tutto ciò per pochi intimi: tre piloti a Misano, Gabellini, Di Bari e Arbizzi e solo quest'ultimo a Binetto. Il buffo è che costoro non possono prendere punti per il Trofeo Omega, ma solo per la Coppa Piloti Privati. Ma è proprio necessario complicarsi la vita in tal modo?

■ **TRASPONDER.** Dopo che a Misano ne era stato vietato l'uso, la Csaì ha emesso una circolare in cui consente di montare «un sistema di registrazione di dati/cronometraggio» sulle vetture del Superturismo. Resta il divieto di usare le telemetrie durante le qualifiche e le gare.

■ **PERONI.** Che sia già finita l'avventura di Fabian Peroni nel Superturismo? Dopo il rovinoso incidente occorso a Delle Piane a Misano, il Challenge Team si è presentato a Binetto con una sola auto per il bolognese, anche perché quella incidentata è ormai da... autodemolizione. Una nuova scocca sarà approntata per Monza e Peroni spera di essere nuovamente della partita. Tuttavia, lunedì a Binetto la squadra ha fatto provare Gherardo Cazzago e, secondo il team-manager Amato Ferrari potrebbe essere proprio il pilota bresciano ad affiancare Delle Piane nella prova brianzola.

PHOTO4



di sono le più rapide ad avviarsi, con Emanuele Pirro che precede Capello. Gabriele Tarquini si fa soffiare il terzo posto da Giovanardi alla prima staccata. Colciago s'infiltra fra le Bmw di Naspetti (quinto) e Morbidelli (settimo), mentre Tamburini rimonta e il bravissimo Mauro Trione strappa l'ottava piazza a Larrauri, ma è richiamato al box per uno «stop and go» per aver anticipato il via. La stessa punizione la subisce anche Tedeschi. Colciago finisce nella sabbia, spinto da Morbidelli, Naspetti si gira e il «Morbido» guadagna di colpo due posizioni. Pian piano Tarquini si avvicina a Giovanardi e al 14. giro gli si mette in coda, ma non riesce a trovare un varco per passare. Gianni Morbidelli rientra al box, «stop and go» anche per lui, a causa dell'incidente con Colciago. Tamburini risale al sesto posto e, al 23. giro Tarquini infila Giovanardi, ma le Audi sono lontane anni luce. La gara non offre altri spunti interessanti. Da segnalare fra i privati la rincorsa di Trione a Pigoli: al 30. giro il pilota barese sorpassa il rivale andando a bissare il successo ottenuto nella prima gara, quella di Misano.

PHOTO4



STUDIOCOLOMBO

PROTESTE PER L'AVVIO DELLA 155 IN PROVA

Una partenza un po'... spinta

BINETTO — Alto giro... altro pasticcio. Le prove del Superturismo sembrano abbonate al caos. Dopo le altezze di Misano, a Binetto l'involontario protagonista di un nuovo caso è stato Gabriele Tarquini. Nella prima sessione di qualifica, l'Alfa dell'abruzzese non voleva saperne di mettersi in moto e dopo aver inutilmente armeggiato sul motore, gli uomini dell'Alfa Corse l'hanno avviato spingendo la vettura lungo la pit lane... al terzo tentativo e col beneplacito di Romano Fazio, direttore di prova del campionato. In tal modo Tarquini, in extremis, ha ottenuto l'ammissione al top-qualifying. Subito dopo è stato richiamato al box con la bandiera nero-arancio per dimostrare che la sua auto era in grado di avviarsi autonomamente. Cosa che ha fatto. Una procedura a dir poco inusitata, che ha suscitato vivaci polemiche da parte dei team concorrenti. A ragione, perché il regolamento sportivo parla chiaro: l'articolo 3.15, Disposizioni ai box, recita infatti: «In conduttori non potranno in alcun caso, pena l'immediata esclusione, spingere o far spingere la vettura per partire». Tarquini avrebbe dovuto quindi essere escluso dalle prove per schierarsi in fondo alla griglia, senza tempo.

CIVT □ LA SKODA VINCE CON CANNI FERRARI

Una Felicia grande così

Al suo secondo appuntamento stagionale la vettura del pilota lombardo si aggiudica la Classe A3
Primi successi stagionali per Crinelli e Vicarelli

BINETTO — Alla seconda apparizione la Skoda Felicia vince in A3, guidata da un grande Luca Canni Ferrari. Primi successi nel Civt per Patrick Crinelli in N3 e per la Peugeot 306 (guidata da Giampaolo Vicarelli) in N4. In N1 Roberto Sigala vendica la squalifica di Misano. Vittorie a mani basse di Marco Brand in N5, Maurizio Milla in N7, Davide Bernasconi in A1 e Lorenzo Falessi in A3. È scandalosa la decisione dei commissari sportivi d'inflettere solo un'amenda ad Alessandro Zadotti, reo di un evidente sorpasso con bandiere gialle che gli vale un'immeritata piazza d'onore in N7.

N1/2. Sigala e Corsini, in prima fila, esitano e vengono infilzati al via da Manenti e Riva. Sigala si scuote e al 4. giro supera Riva, il quale è attaccato da

Corsini. In N2 c'è una gran lotta fra Roncaglia e Bertei, inseguiti da Walter Melloni e Pisco. La rincorsa di Sigala è coronata al 16. giro, quando il mila-

nese passa anche Manenti e s'invola solitario verso il successo. Il suo rivale deve vedersela con Riva per la piazza d'onore, ma nel finale riesce a

PHOTO4



Sopra a sinistra, Trione sul circuito di casa è risultato, in entrambe le gare, il miglior privato. Sopra a destra, le due Bmw 318 Is con Morbidelli davanti a Naspetti autore poi di due quinti posti. A sinistra, i meccanici Alfa spingono la 155 di Tarquini nella corsia dei box durante le prove. A destra, Vicarelli ha conquistato la sua prima vittoria stagionale con la Peugeot 306 S16 nella classe N5. In classe N1 Roberto Sigala, sotto, si è imposto con la Escort dopo la squalifica di Misano

STUDIOCOLOMBO



distanziarlo. La N2 vive sul duello fra Roncaglia e Bertei, che si scambiano più volte le posizioni, ma dopo il 17. giro il primo inizia ad allungare. Bertei viene poi raggiunto da Piscopo, che aveva superato Walter Meloni. Proprio all'ultimo giro il romano strappa a Bertei la seconda posizione.

N3/5. Dominio Bmw in prova, con le 325 a monopolizzare le prime due file, in pole c'è Patrick Crinelli, mentre il più veloce in N5 è stato Vicarelli. Zadotti infila per primo la Gargano e Sambataro semina il panico arrivando lungo: la Tipo del romano sperona La Neve e dalla collisione esce demolita anche l'Alfa 155 di Montani. La bandiera rossa ferma i concorrenti alla fine prima tornata. Al secondo via Crinelli si fa sorprendere e guida un quintetto composto anche da Zadotti, Bellini, La Neve e Buttiero. Crinelli allunga e si accende la lotta per la piazza d'onore fra Zadotti, Bellini e La Neve. In N5 domina Vicarelli, inseguito a distanza da Pezzuto a Fulgenzi; Viglione (era secondo) si ritira. Al 17. giro La Neve infila Bellini e si porta al terzo posto; lo stesso fa Porello in N5, ai danni di Fulgenzi.

N4. Al debutto con la Clio Williams Naddeo conquista subito la prima fila, a fianco del poleman Brand. Ma il romano parte dai box, penalizzato per essere ripassato dalla pit lane prima di schierarsi. Brand comanda, inseguito da Cipolli, Fortunato, Liberatore e «Wolf». Naddeo è già nono, ma al 3. giro si ritira con un semi-asse rotto. Fra il 9. e il 10. giro Liberatore cede la quarta posizione a «Wolf» e la quinta a Stronati. Questi attacca «Wolf», ma all'inizio del 17. giro vola nella sabbia alla Gargano. «Wolf» è in difficoltà con i freni: si gira ed è sorpassato da Sarasini. Al 26. passaggio il romano compie un testacoda e scivola al nono posto. Brand trionfa, precedendo Cipolli e Fortunato.

N6. Al via la prima fila (Petri e Baroncini) è bruciata dalla seconda (Billo e Ciccozzi). Il quartetto è composto nell'ordine da: Billo, Ciccozzi, Petri e



PHOTO4



PHOTO4



PHOTO4

Baroncini. Al quinto posto insegue Moretti, mentre Fantilli procede nonostante la sua Golf sia vistosamente danneggiata da un incidente. Al 5. giro Ciccozzi attacca Billo, c'è un contatto e il pilota della Golf scivola di colpo in quarta piazza, superato da Baroncini e Petri. Poche tornate più tardi e Billo si ferma sull'erba, col radiatore che schizza acqua bollente nell'abitacolo. Baroncini supera Ciccozzi e passa al comando, ma al 17. giro il pilota dell'Ibiza sbaglia una frenata e finisce nella sabbia, regalando la vittoria a Ciccozzi.

N7. Moccia parte in pole. Le Opel Corsa sono indietro, con «Toby» influenzato e Russo che ha la... varicella. C'è tensione al via e la griglia si muove compatta quando si accende il... rosso. La partenza va ripetuta e stavolta Milla infila il poleman Moccia alla Gargano con una staccata da brivido. Gazzini, terzo, scalpita ma invece di superare Moccia è passato da Zadotti al 5. giro. Questi attacca Moccia e lo sorpassa al 12. passaggio alla gargano, mentre sventolano le bandiere gialle. Sprizzano scintille nella lotta per il terzo posto, Moccia

respinge prima gli attacchi di «Navajo», poi quello di Gazzini. Milla vince a spasso, davanti a Zadotti e Moccia che batte in volata Grazzini e Zucchi.

A1/2. Il poleman Davide Bernasconi prende la testa, mentre Falessi, schierato al suo fianco, è lento ad avviarsi ed è quinto al primo passaggio. Alla spalle di Bernasconi, c'è Lasciarrea che ha scavalcato Pivetti, quarto è Castagna, che cede la posizione a Falessi al 3. giro. Il terzino, leader dell'A2, è scatenato: al 5. giro passa Pivetti e poco dopo si accoda a Lasciarrea,



STUDIOCOLOMBO

Nelle due foto in alto a sinistra, Roncaglia con la Sierra 4x4 vincitore della Classe N2, e Marco Brand con la Honda Civic primo nella classe N4. Successo della Skoda Felicia di Canni Ferrari tra le A3. Brutta avventura per Gordon De Adamach, a destra, uscito durante le prove libere. A sinistra, dominio di Patrick Crinelli con la Bmw in classe N3



le classifiche

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Binetto (Ba), 7 maggio 1995

Campionato Italiano Velocità Turismo

seconda gara della serie

Le classifiche

GRUPPO A

Classe A1: 1. Bernasconi (Opel Kadett Gsi) 28 giri in 25'48"441, alla media di 102,659 kmh; 2. Castagna (Vw Golf Gti 16V) a 7"164; 3. Lasciarrea (Opel Astra Gsi) a 10"761; 4. Pivetti (Peugeot 405 Mi16) a 11"450; 5. Gardano (Fiat Tipo 16V) a 12 giri.

□ **Giro più veloce:** Bernasconi in 54"265, alla media di 104,619 kmh.

Classe A2: 1. Falesi (Alfa 33) 28 giri in 26'06"722, alla media di 101,461 kmh; 2. Gallo (Vw Golf Gti 16V) a 29"009; 3. Insigne (Vw Golf Gti 16V) a 1 giro; 4. Del Corso (Fiat Uno Turbo) a 4 giri; 5. T. Bernasconi (Vw Golf Gti) a 6 giri; 6. A. Gallo (Opel Kadett Gsi) a 7 giri.

□ **Giro più veloce:** Falesi in 54"414, alla media di 104,333 kmh.

Classe A3: 1. Canni Ferrari (Skoda Felicia) 28 giri in 26'03"620, alla media di 101,662 kmh; 2. Sartori a 1"946; 3. Assirati a 5"316; 4. Bacci a 11"796; 5. Bottazzi a 16"108; 6. Gennari a 23"029; 7. Bez a 23"581; 8. Papini a 9 giri (tutti gli altri su Alfa 33 Qv).

□ **Giro più veloce:** Sartori in 54"783, alla media di 103,687 kmh.

Classe A4: 1. Nocchi (Peugeot 306 Xsi) 28 giri in 26'33"309, alla media di 99,580 kmh; 2. Guarnaccia (Peugeot 205 Rallye) a 2"269; 3. Buonsante (Peugeot 106 Rallye) a 2 giri; 4. Buffoli (Peugeot 205 Gti) a 6 giri.

□ **Giro più veloce:** Nocchi in 55"397, alla media di 102,482 kmh.

GRUPPO N

Classe N1: 1. Sigala 28 giri in 24'56"324, alla media di 106,234 kmh; 2. Manenti a 0"249; 3. Riva a 3"713; 4. Corsini a 4"257; 5. Santaniello a 9"718; 6. Storti a 17"149; 7. Matteuzzi a 37"542; 8. Sardelli (Bmw M3 3.0) a 40"203; 9. Burlotti a 40"553; 10. Gatto (Bmw M3 3.0) a 11 giri.

□ **Giro più veloce:** Sigala in 52"554, alla media di 108,026 kmh.

Classe N2: 1. Roncaglia (Ford Sierra Cosworth) 27 giri in 25'15"028, alla media di 101,175 kmh; 2. Piscopo (Ford Sierra Cosworth) a 3"463; 3. Berteri (Bmw M3) a 4"845; 4. Meloni (Bmw M3) a 6"220; 5. Pagni (Ford Sierra Cosworth) a 26"462; 6. Negri (Bmw M3) a 1 giro; 7. Gheri (Ford Sierra Cosworth) a 3 giri.

□ **Giro più veloce:** Roncaglia in 54"824, alla media di 103,553 kmh.

Classe N3: 1. Crinelli 28 giri in 25'56"396, alla media di 102,134 kmh;

2. Zadotti a 4"894; 3. La Neve a 11"951; 4. Bellini a 13"418; 5. Buttiero (Fiat Coupé Turbo) a 25"446 (tutti gli altri su Bmw 325).

□ **Giro più veloce:** Crinelli in 53"004, alla media di 107,108 kmh.

Classe N4: 1. Brand (Honda Civic) 28 giri in 26'19"380, alla media di 100,648 kmh; 2. Cipolli (Honda Civic) a 3"890; 3. Fortunato (Renault Clio Williams) a 8"326; 4. Sarasini (Honda Civic) a 26"192; 5. Liberatore (Alfa 75 V6) a 36"463; 6. Bertani (Vw Golf Gti 16V) a 37"837; 7. Scagnetti (Alfa 155 V6) a 38"327; 8. Marazzi (Alfa 75 3.0) a 39"306; 9. «Wolf» (Bmw 320 I) a 44"154; 10. Baccarelli (Alfa 155 V6) a 1 giro; 11. Bellotti (Vw Golf Gti 16V) a 1 giro; 12. Mulas (Opel Astra Gsi) a 4 giri; 13. Stronati (Honda Civic) a 12 giri.

□ **Giro più veloce:** Brand in 55"634, alla media di 102,045 kmh.

Classe N5: 1. Vicarelli (Peugeot 306 S16) 27 giri in 26'12"412 alla media di 97,483 kmh; 2. Pezzutto (Peugeot 306 S16) a 2"448; 3. Porello (Peugeot 205 Gti) a 8"587; 4. Fulgenzi (Citroën Zx 16V) a 15"231; 5. Alessi (Alfa 33 16V) a 15"747; 6. Insigne (Peugeot 306 S16) a 16"048; 7. Cristiani (Peugeot 205 Gti) a 25"050; 8. Di Mario (Alfa 33 16V) a 27"431; 9. Bertozzi (Peugeot 205 Gti) a 1 giro; 10. Acocella (Alfa 155 Ts) a 1 giro.

□ **Giro più veloce:** Vicarelli in 56"451, alla media di 100,568 kmh.

Classe N6: 1. Cicozzi (Toyota Corolla) 28 giri in 27'16"089, alla media di 97,159 kmh; 2. Petri (Renault Clio 16V) a 1"125; 3. Baiguera (Seat Ibiza 16V) a 4"474; 4. Moretti (Alfa 33 Permanent) a 20"850; 5. De Vuono (Renault Clio 16V) a 57"630; 6. Montanaro (Renault Clio 16V) a 2 giri; 7. «Pepe» (Alfa 33 Permanent) a 2 giri; 8. Fantilli (Vw Golf Gti 16V) a 3 giri; 9. Moscatelli (Toyota Corolla) a 5 giri; 10. Baroncini (Seat Ibiza 16V) a 12 giri.

□ **Giro più veloce:** Cicozzi in 57"607, alla media di 98,550 kmh.

Classe N7: 1. Milla 27 giri in 26'13"142, alla media di 97,438 kmh; 2. A. Zadotti a 3"807; 3. Moccia a 10"959; 4. Grazzini a 11"347; 5. Zucchi a 11"933; 6. «Navajo» a 13"364; 7. Belloni (Peugeot 106 Xsi) a 13"773; 8. Blancardi (Peugeot 106 Xsi) a 17"882; 9. Guarinieri a 23"079; 10. Casillo a 23"620; 11. «Toby» (Opel Corsa Gsi 16V) a 28"741; 12. Acanfora a 30"528; 13. Conti (Peugeot 106 Xsi) a 48"118; 14. Cecotti a 53"924; 15. Grassetto (Opel Corsa Gsi 16V) a 55"618; 16. Borroni a 56"; 17. Caldarelli a 5 giri; 18. Cifri a 5 giri; 19. Morelli a 10 giri; 20. Aristei a 12 giri (tutti gli altri su Peugeot 106 Rallye).

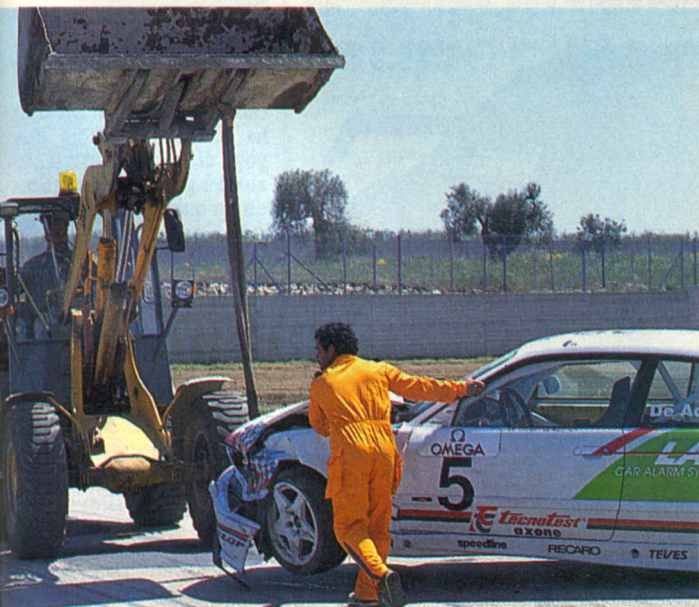
□ **Giro più veloce:** Zucchi in 57"092, alla media di 99,439 kmh.

ma senza riuscire a Saperlo. Nel finale ai due si accoda Castagna: nella bagarre Falesi e al 27. giro ha problemi ai freni e centra Lasciarrea; Castagna ne approfitta per conquistare la piazza d'onore dietro a Davide Bernasconi e davanti a Lasciarrea. Falesi vince comunque in A2, battendo nettamente Marcello Gallo e Insigne.

del 3. giro, in una collisione che fa scivolare Bacci al quarto posto e Sartori al settimo. Papini va al comando, ma al 5. giro viene infilato dalla sorprendente Skoda di Canni Ferrari, partita in decima posizione. La vettura ceca è inseguita da un poker di 33. Papini, Bacci, Assirati e Sartori. Quest'ultimo supera uno dopo l'altro Assirati, Bacci, Papini che per reagire termina la propria corsa nel prato al 20. giro. Sartori va alla caccia di Canni Ferrari, che resiste e vince; in A4 Nocchi s'impone di misura su Guarnaccia.

A3/4. Pole per Bacci, affiancato da Sartori, alle loro spalle c'è Nocchi, il più veloce dell'A4. È Sartori che va al comando, tallonato da Bacci, Papini, Sartori; la Bagarre sfocia, all'inizio

STUDIOCOLOMBO



CromodoraWheels

Handwritten signature or text.

È IN RITARDO

Mondeo in crisi Patrese va ko...

ZOLDER — Riccardo Patrese ha fatto una magra figura al debutto nel Superturismo tedesco, e non certo per colpa sua. Alle prese con una Mondeo 4x4 che è ben lungi dall'essere non tanto competitiva, quanto almeno dignitosa, il padovano ha «remato» in prova e nella prima gara. Al via della seconda ci ha pensato Grohs a «porre fine alle sue sofferenze», spendendolo contro il muro dopo averlo tamponato. «Il programma è in ritardo drammatico — spiega Patrese —, ci mancano almeno quattro mesi di test invernali. Spero che l'esito a dir poco imbarazzante di questa prima gara apra gli occhi ai capi della Motorsport per far sì che venga programmata una serie di collaudi per sviluppare l'auto. Altrimenti non possiamo neppure sperare di diventare competitivi». Non crede che sarebbe stato meglio iniziare la stagione con l'auto a trazione anteriore? «No, difendendo la scelta dell'integrale. A Zolder, Asch ha mostrato qual è il limite della Mondeo "tutto avanti", una vettura che non può competere con le Audi e le Bmw. Se la Ford ha messo in piedi uno squadrone non è certo per puntare a dei piazzamenti».

ZOLDER — Come i quattro anelli di Ingolstadt le Audi hanno sfilato «arroganti» sul traguardo della prova d'apertura del Superturismo tedesco. Le vetture argentee, che erano date favorite dai pronostici dopo l'esordio vincente di sette giorni prima a Misano, hanno avuto anche l'aiuto di... Giove, che ha scatenato, domenica mattina, un acquazzone. Così, le speranze dei piloti Bmw di poter insidiare le A4 sono state «lavate» via, e la prima corsa si è chiusa con un poker Audi. La se-



TURISMO TEDESCO □ A BIELLA LE DUE GARE

L'Audi cala un... poker!

conda, cessata la pioggia, si è trasformata nella solita lotteria sul tema: «azzecca la gomma!». Molti sono partiti con le intermedie, pochi hanno rischiato le slick (e i fatti hanno dimostrato che avevano ragione), Tamara Vidali si è vista imporre le rain ed è stato un peccato, perché si è dovuta fermare a cambiarle. Ripartita con le slick, la trevigiana ha siglato il giro più veloce, coronando un debutto eccellente con la casacca Audi, iniziato col

quarto posto nella prima gara in programma.

NOVITÀ. Il sistema di assegnazione dei punti è assai complicato: nella prima gara di 60 km (denominata «Sprint»), il vincitore ne prende 20, e si scala di un punto alla volta sino al 20. che ne prende uno; nella seconda di 100 km (detta «Rennen») si passa dai 60 punti del primo ai 50 del secondo, ai 40 del terzo e così via fino ai 2 punti del 20. In pratica, la Sprint serve so-

prattutto a ottenere un buon piazzamento nella griglia della Rennen. Dal punto di vista tecnico: la Nissan ha rinvitato a Spa il debutto della Primera 4x4 e per quest'occasione la Scuderia Italia ha noleggiato le due vetture '94 che corrono in Spagna (per Capelli e O' Dor), mentre a Maassen è stata affidata un'auto già ceduta al team privato Dellenbach. E c'è da dire che il team bresciano ha fatto un eccellente lavoro, risultando sempre al top fra le trazioni anteriori

ri e insidiando le Bmw. Per contro la Ford ha portato tre Mondeo 4x4 guidate da Nissen (team Wolf), Patrese e Boutsen (team Schübel), mentre Asch (team Eggenberger) ne ha guidata una con trazione anteriore.

PROTAGONISTI. Se Frank Biella ha vinto, aiutato dalla sorte, entrambe le gare, la sorpresa è venuta da Altfried Heger. Al debutto con l'Audi, il pilota di Essen ha ottenuto la pole e (partito con le slick) ha mancato il successo in gara-2 solo per un problema all'avantreno. Grande, come sempre, Roberto Ravaglia che, con la 318is di Bigazzi, ha dimostrato ancora una volta di essere il più redditizio dei piloti Bmw cogliendo un quinto e un terzo posto. Negli ultimi giri della seconda gara ha mangiato un vantaggio colossale a Biella e Heger, e con un altro paio di tornate sarebbe andato forse a vincere. Già, perché ora come ora, l'unico tallone di Achille delle Audi sono i pneumatici, che calano vistosamente dopo metà gara. Senza infamia né lode l'esordio delle Honda Accord preparate da Linder: né Hahne, né Niedzwiedz sono riusciti a vedere la bandiera a scacchi.

Fabio Ravaoli

a cura di MARCO RAGAZZONI



fotografiePHOTO4



Sopra, partenza bagnata della prima gara del Superturismo tedesco a Zolder con le Audi davanti a tutti. In basso, la deludente Ford Mondeo 4x4 di Patrese. Sotto, il podio della seconda gara di Zolder, con Biela primo, Heger secondo e Ravaglia terzo



TURISMO TEDESCO

Zolder (B), 30 aprile 1995

Adac Stw Cup

1. e 2. gara della serie

Le classifiche

1. gara: 1. Biela (Audi A4) 14 giri in 27'27"18 media 128,020 kmh; 2. Stuck (Audi A4) a 9"65; 3. Heger (Audi A4) a 10"88; 4. Vidali (Audi A4) a 17"72; 5. Ravaglia (Bmw 318is) a 24"87; 6. Winkelhock (Bmw 318is) a 28"05; 7. Burgstaller (Bmw 318is) a 33"73; 8. Peter (Audi 80 Quattro) a 38"50; 9. O'Dor (Nissan Primera) a 49"01; 10. Boutsen (Ford Mondeo 4x4) a 52"44.

□ **Giro più veloce:** Biela in 1'55"61, media 130,286 kmh.

2. gara: 1. Biela, 24 giri in 45'04"19, media 133,680 kmh; 2. Heger a 0"45; 3. Ravaglia a 2"35; 4. Kox (Bmw 318is) a 4"19; 5. Winkelhock a 4"60; 6. Stuck a 42"12; 7. O'Dor a 1'01"46; 8. Grohs (Bmw 318is) a 1'04"79; 9. Müller (Bmw 318is) a 1'21"22; 10. Maassen (Nissan Primera) a 1'28"25.

□ **Giro più veloce:** Vidali in 1'45"99, media 142,111 kmh.

Classifica del campionato: 1. Biela 80 punti; 2. Heger 68; 3. Ravaglia 56; 4. Stuck 49; 5. Winkelhock 47.

Nella foto, con la vettura numero 24 Gordon ha ottenuto il 2. posto a Talladega nella nona prova della Winston Cup guadagnando la posizione in vetta alla serie. Martin a destra, vincitore in Alabama



WINSTON CUP □ LA FORD SBANCA A TALLADEGA

Martin... vincitore

TALLADEGA — La Ford ha fatto il bis a Talladega, nella nona prova della Winston Cup, grazie al bruciante rush di Mark Martin, che ha così regalato alla Thunderbird la seconda vittoria stagionale dopo la precedente affermazione di Rusty Wallace a Martinsville. Le Chevrolet Monte Carlo si sono comunque mostrate competitive anche in questa occasione: Dale Earnhardt era infatti al comando sino a due giri dalla fine, quando un improvviso calo di potenza lo ha retrocesso alla 18. posizione finale. Il pluricampione della Nascar si è così dovuto arrendere ai suoi

inseguitori, lasciando via libera allo scatenato Martin. Earnhardt ha perso anche il comando della classifica generale del campionato in favore del giovane Jeff Gordon, che lo ha appaiato potendo tuttavia contare su di un maggior numero di vittorie (3 contro 1). La gara di Talladega è stata caratterizzata dall'altissima media tenuta dal vincitore Martin (287 kmh), grazie anche alle pochissime bandiere gialle, soltanto due, per un totale di 8 giri sui 188 complessivi. Al via era balzato in testa Loy Allen, che subiva per tutta la prima fase della gara i ripetuti attacchi di Dale Ear-

nhardt, Terry Labonte e Dale Jarrett. A metà corsa si portava in testa Mark Martin che nel gioco dei pit-stop era costretto a cedere il comando prima a Jarrett, e poi a Waltrip e Gordon. Lo stesso Martin tornava al comando al 139. giro. A 15 tornate dalla fine toccava a Waltrip ad andare in testa, ma due giri, dopo erano Wallace e Earnhardt a dare vita ad un elettrizzante duello per la vittoria. Entrambi i piloti erano tuttavia costretti a rallentare proprio nel finale e Martin era lestissimo a balzare al comando, aggiudicandosi con 18" di vantaggio la gara davanti a Gor-

don. Molto sfortunata la prestazione di John Andretti, nipote di Mario, a muro senza conseguenze fisiche dopo 40 giri.

STOCK CAR

Talladega (Usa), 30 aprile 1995

9. prova della Winston Cup

La classifica 1. Martin (Ford Thunderbird) in 2.47'43" media 287,853 kmh; 2. J. Gordon (Chevrolet Monte Carlo) a 18"; 3. Shepherd (Ford Thunderbird); 4. D. Waltrip (Chevrolet Monte Carlo); 5. B. Labonte (Chevrolet Monte Carlo); 6. Elliott (Ford Thunderbird); 7. G. Bodine (Ford Thunderbird); 8. T. Bodine (Ford Thunderbird); 9. Spencer (Ford Thunderbird); 10. Allen (Ford Thunderbird).

La classifica del campionato: 1. Gordon 1314; 2. Earnhardt 1314; 3. Martin 1305; 4. Marlin 1252; 5. R. Wallace 1188; 6. Musgrave 1188; 7. Jarrett 1139; 8. Hamilton 1101; 9. Shepherd 1059; 10. D. Waltrip 1057.

SALITA □ APRE EGOZKUE MA...

Fa scintille super Danti

RECHBERG - Meglio di così veramente non poteva iniziare. Stiamo parlando del Campionato Europeo della Montagna, regno incontrastato dei Prototipi C3 e degli Spagnoli. Invece è stato proprio un pilota italiano ed una vettura Cn, la Lucchini P94-Bmw, a far parlare. Fabio Danti (nella foto a destra) campione tricolore della specialità ha conquistato un eccezionale secondo posto. Il suo distacco dal vincitore, lo spagnolo «Pancho» Egozkue, campione europeo in carica, alla guida di una Osella Pa9/90-Bmw C3 è stato di appena 3"404. Due conduttori della Repubblica Ceca si sono aggiudicati sia il Gruppo A che il Gruppo N. Si tratta di: Tomas Vavrinec su Ford Escort Cosworth e Petr Vojacek anch'esso su Ford Escort Cosworth.

Pietro Gasparri

EUROMONTAGNA

Rechberg (A), 30 aprile 1995

Salita di Rechberg

1. prova del campionato europeo

Classifica assoluta: 1. Egozkue (Osella Pa9/90-Bmw) in 4'47"419; 2. Danti (Lucchini P94-Bmw) 4'50"823; 3. Faustmann (Faust P94-Bmw) 4'55"543; 4.

Pedrazza (Prc) 5'07"073; 5. Micank (Lucchini P3) 5'07"170; 6. Koppel (Prc M87) 5'17"149; 7. Krisam (Urd C 391) 5'17"778; 8. Napione (Lucchini Sport) 5'19"011; 9. Caliceti (Osella Pa9-Bmw) 5'20"647.

Classifica dell'Europeo (dopo la prima gara): 1. Egozkue, Danti 20 punti; 3. Faustmann, Pedrazza 15.



È TORNATO AGOSTINI

In Porsche per divertirsi

IMOLA — Cinquantatré anni, 15 titoli mondiali in moto, 15 anni che non correva in auto. Giacomo Agostini non ha resistito all'invito rivoltagli dalla Porsche, partecipando ad Imola alla prima prova della Supercup davanti a quel pubblico che tante volte l'ha celebrato campione assoluto delle due ruote. «La mia ultima gara in auto risale nel 1980, in F. Aurora. La Porsche mi ha dato l'opportunità di tornare ad Imola, pista che amo particolarmente e che rievoca in me tanti ricordi. Ho accettato volentieri — ha detto "Ago" — anche se non ho più l'età per correre sul serio. Nella Supercup ci sono tanti giovani piloti che lottano con il coltello tra i denti: non posso certo competere con loro». E la gara sul circuito del Santerno, prologo del Gp di F.1, è stata veramente impegnativa per il celebre Mino. L'esordio stagionale della Supercup si è svolto infatti sotto la pioggia battente, che ha reso incerto e combattuto il risultato sino all'ultimo. «La Porsche è divertente, ma molto impegnativa soprattutto sul bagnato — ha detto Agostini, 14. al termine a 3 giri dal vincitore —. In queste condizioni climatiche, mi sono trovato un po' in difficoltà, inciampando anche in un paio di testacoda. Nel finale poi deve essere entrato dello sporco nei freni, e così ho dovuto leggermente mollare. In ogni caso, dopo le prime 2 tornate, il mio tempo sul giro si è abbassato di 10"». Ad aggiudicarsi il primo round della 3. edizione della serie europea riservata alle berlinette di Stoccarda è stato Marco Werner: il tedesco ha risolto a suo favore la gara, dopo un contatto con la macchina del francese Collard, finita contro il muretto dei box proprio dopo l'ultima curva. Oltre ad Agostini, ospite della Supercup era Alessandro Zanardi, partito al palo ma ben presto risucchiato dal gruppo. «Parecchi hanno cercato di farsi largo in ogni modo — ha raccontato il bolognese —. Ho subito qualche toccata ed a rimmetterci sono stato io, in particolare con Huisman». A difendere i colori italiani nella Supercup ad Imola c'erano, regolarmente iscritti al campionato, i due piloti della Pro Race Motorsport: Corradi e Bonanno. Quest'ultimo, 6. assoluto, ha preceduto di pochi secondi sul traguardo il più esperto compagno di squadra milanese.

(e.r.c.)

SERIE PORSCHE

Imola (Bo), 30 aprile 1995

Porsche Supercup

prima gara della serie

La classifica: 1. Werner 15 giri in 36'55"665, alla media di 119,300 kmh; 2. Von Gartzen a 17"877; 3. Malcher a 18"868; 4. Farnbacher a 39"870; 5. Huisman a 53"329; 6. Bonanno a 1'30"780; 7. Corradi a 1'34"410; 8. Kulundzic a 2'11"886; 9. Ahrie a 2'22"348; 10. Collard a 1 giro; 11. Mora a 1 giro; 12. Monteiro a 1 giro; 13. Boehm a 1 giro.

□ **Giro più veloce:** Huisman in 2'24"565, alla media di 121,812 kmh.



Sopra, Giacomo Agostini sorride al suo rientro nelle corse in Porsche Cup. Sotto, Werner taglia vincitore il traguardo a Imola, mentre Collard ha sbattuto nel muretto

Il britannico Westbrook, a fianco, a Imola sotto un diluvio... universale, ha conquistato una vittoria perentoria; dimostrandosi uno dei più seri pretendenti al titolo continentale.

Classifica comandata dal portoghese Giao, secondo in riva al Santerno. A destra, sfortunata la prova di Jason Watt che dopo il terzo posto ottenuto nella prima gara di Zolder in Italia ha dovuto abbandonare, quando era 2. assoluto, per noie elettriche



F. OPEL □ IMPRENDIBILE WESTBROOK

E Giao guida la Serie

IMOLA — Le prime tre prove dell'ottavo campionato europeo di F. Opel hanno confermato che l'esperienza gioca ancora un ruolo determinante, nonostante le novità apportate dalle gomme più performanti. Ad emergere su piste difficili quali Zolder ed Imola sono

stati infatti due piloti naviganti della categoria. In Belgio il portoghese Manuel Giao (2 stagioni nell'Euroseries ed una nella F.3 tedesca) ha dominato entrambe le gare. Ora il pilota di Van Amerfoort, secondo ad Imola, guida saldamente la classifica. Sulla pista del Santerno,

resa insidiosa da un diluvio, si è messo in evidenza il britannico Richard Westbrook, al terzo anno in F. Opel ed uomo di punta del team di David Lloyd. Giao e Westbrook hanno dovuto dare fondo a tutto il loro mestiere per salire sui gradini più alti del podio. Per ora non sono





foto grafie STUDIO COLOMBO



riusciti a fare altrettanto altri due piloti esperti dell'Euroseries, Donny Crevels e Filippo Francioni. L'olandese ed il toscano (prima guida della Draco), regolari nei piazzamenti, seguono Giau in classifica generale, ma ad oggi non sono stati capaci del colpo vincente. L'inizio del campionato continentale di F. Opel ha messo inoltre in luce un gruppo di giovani piloti dalle notevoli potenzialità: con un po' di esperienza qualcuno di loro sarà in breve tra i protagonisti. Fra tutti va segnalato Jason Watt (David Lloyd), 3. nella gara d'esordio a Zolder. Il danese, vincitore del Festival Ford '94, ha fallito all'ultimo per un problema elettrico un meritato 2. posto ad Imola. Altri giovani scalpitano, ma devono ancora maturare: Tim Coronel (Van Amersfoort), Luiz Uva (Draco) e Ricardo Teodosio (Vergani), autore quest'ultimo di una pole position ad Imola dove ha sfiorato il podio. I nostri colori in F. Opel sono anche rappresentati da Michele Villa (Vergani) e Daniele Parrilla (Saetta Corse), che stanno macinando chilometri migliorando di gara in gara. Risultati si attendono anche dal «terzo» uomo della Vergani, il portoghese Couto, che si sta rapidamente adattando alla monoposto della Gm. Le poche modifiche apportate quest'anno alla F. Opel l'hanno resa più veloce di oltre un secondo al giro. «La novità principale riguarda le gomme — dice il team manager Lucio Vergani — che pur restando non radiali sono più performanti grazie alla mescola più mor-

bida ed alla maggiore rigidità dei fianchi. Le altre innovazioni, doppio flap anteriore e nuove barre antirollio, sono meno determinanti». Il regolamento dell'Euroseries ha ridotto quest'anno da 8 a 6 i pneumatici disponibili nel week-end (8 se la gara è doppia). «È più che mai necessario risparmiare le gomme — aggiunge Frits Van Amersfoort, titolare dell'omonimo team olandese — anche perché i nuovi pneumatici consentono all'inizio di andare più forte, ma si degradano molto rapidamente». Manuel Giau, il portoghese attuale leader del campionato, conferma la circostanza: «La macchina ha più grip e pattina meno. All'inizio l'aderenza è simile a quella di una monoposto di F.3, ma ben presto, con l'usura, riaffiorano le caratteristiche base della F. Opel».

Enrico Rosi Cappellani

FORMULA OPEL

Imola (Bo), 30 aprile 1995

Opel Euroseries

terza gara della serie.

La classifica: 1. Westbrook 15 giri in 34'53"178, alla media di 126,281 kmh; 2. Giau a 21'590; 3. Uva a 22'104; 4. Teodosio a 26'754; 5. Francioni a 31'779; 6. Lister a 39'412; 7. Watt a 51'907; 8. Mordillo a 54'177; 9. Crevels a 1'02'153; 10. Kasamet a 1'18'282; 11. Johnsen a 1'18'634; 12. Jacobsen a 1'41'708; 13. Parrilla 1'42'169; 14. Villa 1'42'839; 15. Morth a 1'52'986; 16. Locker a 1 giro; 17. Schueblier a 1 giro; 18. Coronel a 4 giri; 19. Hoenle a 6 giri; 20. Gager a 7 giri.

□ **Giro più veloce:** Westbrook in 2'17"374, alla media di 128,277 kmh.

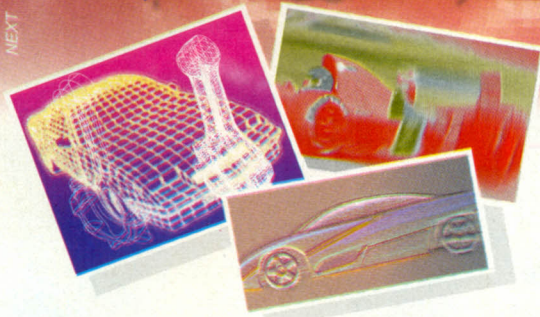
Classifica del campionato (dopo tre prove): 1. Giau 56 punti; 2. Crevels 33; 3. Francioni 28; 4. Westbrook 24; 5. Uve 23; 6. Coronel 18; 7. Teodosio 17; 8. Watt 16; 9. Lister 14; 10. Morth 8.

MODENA MOTORI

Tradizioni, tecnologie e futuro dell'auto sportiva

Mostra-Convegno
Modena - Quartiere fieristico Modena Esposizioni

11-12-13-14 maggio 1995



Premessa da:
DEMOCENTER
Patrocinata da:
PROMO
BOLOGNA FIERE

Realizzata con
il contributo di:
CAMERA DI COMMERCIO
COMUNE DI MODENA
PROVINCIA DI MODENA

Organizzata da:
STUDIO LOBO
Correggio - RE
Tel. 0522 631042
Fax 0522 641470

Orari di apertura al pubblico: Giovedì e Venerdì 09.00/19.00
Sabato e Domenica 10.30/20.00

MODENA MOTORI Tradizioni, tecnologie e futuro dell'auto sportiva
11 - 14 maggio 1995

PROGRAMMA

Giovedì 11 maggio

Tavola rotonda

"Tecnologie e futuro dell'auto sportiva" partecipano i vertici delle Case Automobilistiche ed esponenti del mondo accademico.

Convegno internazionale

"Automobili e motori high tech"

Sessione 1. Il motore prestazionale. Motori turbo compressi - aspirati.

Sessione 2. L'autotelaio delle vetture granturismo. Materiali compositi ed innovativi.

Sospensioni e telai

Sessione 1. Il motore prestazionale.

Progettazione con supercomputer. Impiego di materiale ceramico.

Sessione 2. L'autotelaio delle vetture granturismo. Progettazione in composito (alettoni di F1).

Sessione 3. Interazione auto-ambiente. Emissioni ed ecologia. Alimentazione a metano per 300 Km/h.

Sabato 13 maggio ore 10,30

"Come nasce una vettura prestazionale" Gli studenti di ingegneria e degli istituti superiori incontrano i più famosi Tecnici delle Case di Auto granturismo modenesi ed i progettisti di F1.

Per prendere parte ai lavori del convegno richiedere scheda di partecipazione, programma dettagliato ed elenco relatori alla Segreteria Organizzativa: DemoCenter - Viale Virgilio, 55 - Modena Tel. 059/848810 - Fax 059/848630

- Auto sportive modenesi ed italiane ad elevate prestazioni.
- Tecnologia per la costruzione di auto prestazionali.
- Componenti e soluzioni high-tech.
- L'auto da competizione: evoluzione delle forme e delle prestazioni.
- Auto e Marchi che hanno reso famosi nel mondo la tecnologia ed il design italiani.
- Storia tecnologia e tradizione sportiva delle Case Automobilistiche.
- Evoluzione della tecnica di motori e telai.
- Progettazione di carrozzeria.
- Metodi per prove di crash.
- Sala convegni.
- Rassegna fotografica sulla tradizione automobilistica sportiva modenese.
- Modelli di auto ad elevate prestazioni.
- Le auto in filatelia.

Saranno ospiti della manifestazione piloti, tecnici e protagonisti della F1

IN VITTO RIDOTTO Da cambiare alla cassa con biglietto SIAE ridotto a £ 7.000.

MONDIALE RALLY
CORSICA

Thirtyti

Una lunga, esaltante, cavalcata davanti a tutti. Per il belga la gara si stava trasformando in un trionfo. Poi, la rottura di un cuscinetto lo ha privato del primo successo. E Auriol si è trovato fra le mani la vittoria, la sesta sull'isola

MAURIZIO RAVAGLIA

A JACCIO — Ha ragione Francois Delecour quando sostiene che Bruno Thiry non deve dispiacersi troppo di come sono andate le cose in Corsica, anche se è impossibile credere che il formidabile belga possa accettare l'incredibile, perfino crudele sentenza del Tour de Corse: ritirato mentre stava avviandosi verso la prima, clamorosa vittoria in un rally di campionato del mondo. «Ciò che Bruno ha fatto è semplicemente



PHOTO4

Al comando per venti delle ventidue prove speciali in programma, Bruno Thiry ha davvero entusiasmato in Corsica. Alla 24esima gara di mondiale il 32enne belga è andato vicinissimo alla vittoria con la Ford Escort, ma un inconveniente meccanico lo ha fermato

riTour



straordinario, una prestazione da campione, la sua. Non credevo che qualcuno potesse essere più veloce di me in Corsica», ha sentenziato con sorprendente umiltà Delecour. Il quale, dopo lo sciagurato kappad di Thiry, non si è neppure ritrovato in mano il successo, perché quello è finito nelle tasche di Didier Auriol, ancora una volta, ed è la sesta, esattamente come Bernard Darniche. Nessuno aveva puntato sul belga. Invece, Thiry ha preso tutti in contropiede; per 20 prove speciali su 22 questo mingherlino ex-meccanico, ha letteralmente annientato la concorrenza, dimostrando, semmai ce ne fosse ancora bisogno, che la mancanza di talenti nei rally di più alto livello è soltanto un modo di dire. Ma la prestazione di Thiry sulle strade di asfalto dell'isola francese nasconde un'altra realtà. Nonostante le insistenze dei dirigenti della Ras, né al Montecarlo e nemmeno in Portogallo i responsabili del reparto corse Ford di Boreham avevano permesso al pilota belga di effettuare i test tecnici, dunque di personalizzare la messa a punto della Escort, preferendo invece affidarsi a Delecour. In Corsica, finalmente, Thiry ha potuto affrontare la gara con la vettura modificata secondo il suo stile di guida e le sue esigenze. Il risultato è in quella spettacolare fuga durata 440 chilometri, che Delecour ha inutilmente tentato di contrastare, e che ha ridimensionato il fuoriclasse francese come impareggiabile uomo di riferimento della Ford. Insomma, quanto Biasion andava sostenendo l'anno scorso, cioè che la Escort allestita dal transalpino è inutilizzabile dagli altri piloti, ma anche che essa è efficace in condizioni di asfalto secco, come è avvenuto in Corsica, risentendo invece sui fondi viscosi, ha trovato una conferma nella spavalda ma sfortunata corsa di Thiry.

GIOCHI. Didier Auriol ha dunque consegnato alla Toyota il primo successo nel mondiale '95. Il risultato dell'asso francese è stato certamente favorito dallo stop di Thiry, ma dopo le scoraggianti esibizioni al «Monte» e soprattutto in Portogallo, Auriol ha ritrovato la voglia e la determinazione per puntare in alto mentre la Celica ha compiuto un altro passo in avanti. Il piano inclinato, che ancora un paio di mesi fa pendeva dalla parte della Subaru, sta spostandosi verso il punto di equilibrio. Dalla sfida tra le 10 mila curve dell'isola, la Impreza è uscita sconfitta. Sainz e Liatti hanno amesso che le vetture sono state penalizzate non da problemi meccanici né da una messa a punto imprecisa quanto, invece, dalla mancanza di potenza e, nei tratti in discesa, dall'aderenza. Ciò induce a due considerazioni. Primo: la Michelin ha messo a disposizione di Toyota, di Ford e di Mitsubishi una scelta in più nella gamma dei pneumatici rispetto alla concorrenza, mentre la Pirelli ha saltato il tipo «duro-tenero», avendo una mescola eccellente sulla distanza ma troppo dura per le performances e un'altra troppo morbida, dunque dall'effetto inverso. Secondo: la Prodrive-

**GRANDE PRESTAZIONE DI AGHINI, TERZO, E LIATTI**

Attenti a quei due!

AJACCIO — Il motivo della scarsa considerazione dei team stranieri verso i piloti italiani è stato spesso indicato nelle insufficienti chance date loro per farsi notare in campo internazionale. Al Tour de Corse, questa volta, Andrea Aghini e Piero Liatti avevano a disposizione tutto, vettura, organizzazione e tipo di percorso, per dimostrare di che pasta sono fatti; un passo falso nell'isola francese avrebbe probabilmente compromesso

il loro futuro nei rally del mondiale. Uomo di punta della Mitsubishi in Corsica, Aghini ha permesso alla Casa giapponese di mantenere le leadership della classifica Costruttori concludendo terzo, entusiasmato soprattutto nella tappa finale nella quale, trovato finalmente il bilanciamento della debuttante Lancer Evo3, l'italiano ha rimontato ottenendo prestazioni da primato. Superba è stata anche la corsa di Piero Liatti, al quale la Pro-

drive-Subaru aveva affidato una Impreza che il biellese non ha esitato a definire «il mezzo migliore che abbia mai avuto tra le mani, una vettura semplicemente perfetta». A tratti addirittura più veloce del compagno di team e grande maestro del Tour, Carlos Sainz, e spesso migliore anche nella scelta dell'assetto, Liatti ha ceduto pure il quinto posto a Colin McRae, pagando un minuto di ritardo all'ultimo controllo orario.

Subaru ha dato l'impressione di aver rallentato lo sviluppo della Impreza dopo il travolgente inizio di campionato. Sarà interessante osservare adesso le scelte di campo della scuderia anglo-nipponica. Carlos Sainz è ancora leader del mondiale; in Corsica, nonostante tutto, ha aumentato il suo vantaggio su Kankunen. Ma la Prodrive è davvero intenzionata a spalleggiare totalmente lo spagnolo nella corsa aperta al titolo? A Liatti è stato impartito l'ordine di cedere il quinto posto a McRae: scorrendo la lista delle quattro prove titolate che restano è curioso notare che in tre di esse, Nuova Zelanda, Australia e Rac, a vincere l'anno scorso era stato lo scozzese. Dunque, la Prodrive ancora non ha rinunciato alla opzione McRae. ■

Con il terzo posto raccolto da Aghini sulla debuttante Lancer «Evo3», in alto, la Mitsubishi ha mantenuto il primato tra i costruttori. Sainz, al centro, sembra accigliato ma il quarto posto lo conferma al vertice nel mondiale piloti. Delecour, a fianco, secondo per 15"



ECCO COME SFUMA UNA VITTORIA

Ford vs Thiry?

Dietro il ritiro di Bruno Thiry si nasconde l'atteggiamento di sufficienza, perfino di arroganza, degli uomini della Ford di Boreham verso i soci della Ras Sport. Unite sotto il logo Ras Ford nel mondiale, le due squadre sono in realtà distanti. La componente inglese, che detiene il controllo dell'operazione, ha mani, occhi e orecchi soltanto per Delecour mentre Thiry trattato con indifferenza. In Corsica, le prestazioni del belga hanno paradossalmente irritato la gente di Boreham. L'episodio accaduto all'assistenza precedente il terz'ultimo crono eloquente. Un decennio con la Lancia ha insegnato parecchie cose al capo tecnico della Escort di Thiry, Rino Buschiazio, tra cui intervenire sulla vettura leader della corsa sostituendo quanti più particolari meccanici, anche quando essi non rivelano segni di usura; in questi casi, la prudenza non è mai troppa. L'abile tecnico della Ras aveva quindi deciso quali pezzi cambiare sulla Escort del belga; tra essi anche i cuscinetti delle ruote. I 30 minuti di sosta consentivano l'operazione. Invece, con una decisione sconcertante e responsabili di Ford Boreham bloccano l'iniziativa ritenendola uno spreco inutile. Risultato: nella terz'ultima prova un cuscinetto della Escort di Thiry si allenta mandando gambe all'aria una clamorosa vittoria.



fotografiePHOTO4

LA CRONACA □ BATTUTO PER APPENA 15''

Delecour deve cedere nel finale

Sempre alle spalle di Thiry, il pilota della Ford si vede, nell'ultima tappa, superato da Auriol con la Toyota. E quando tenta di reagire «spigola», danneggiando l'assetto della Escort e chiudendo al secondo posto



AJACCIO — Finisce con le lacrime di Bruno Thiry e la vittoria di Didier Auriol, la sesta dell'asso francese nell'isola, il 39esimo Tour de Corse, venerdì 5 maggio. Quando una cinquantina di chilometri soltanto lo separa dalla clamorosa affermazione, Thiry lascia il campo da gioco: a due prove speciali dalla conclusione, e con 40" di vantaggio su Auriol, la Ford del belga è ferma lungo il percorso, in trasferimento, a causa della rottura del cuscinetto della ruota anteriore sinistra. Il tratto è interdetto alle assistenze, quindi i

meccanici predisposti per il rabbocco di carburante non possono intervenire ma suggeriscono al pilota cosa fare, sotto lo sguardo degli osservatori della Toyota che fotografano la scena per disporre di un documento, nell'eventualità che il personale della Ras Sport aiuti il belga. Per Bruno Thiry è la crudele conclusione di una gara che lo aveva visto primeggiare in lungo e in largo. E Auriol, che all'inizio della tappa aveva superato Delecour, ha la strada spianata verso il successo nonostante il tentativo del fordista, non riu-



● 4. gara del mondiale Piloti

● 4. gara del mondiale Costruttori

● 5. gara del mondiale Marche 2 Litri

● **Organizzazione:** Association Sportive Automobile Club de la Corse, 65, Cours Napoleon, 20000 Ajaccio (Corsica-F)

● **Direttore di gara:** Philippe Conso

● **Percorso:** km 1228 con 22 prove speciali pari a km 490; tre tappe

● **Partiti:** 89 - Arrivati: 45

■ I vincitori delle speciali

Thiry 12 (3 pari merito); **Auriol** 6 (1 pari merito); **Delecour** 4 (2 pari merito); **Aghini, Liatti, McRae** 1.

■ I leader

Prova speciale 1, Thiry e Delecour; da ps 2 a ps 20 Thiry; da ps 21 a ps 22 Auriol

■ I principali ritiri

Navarra (Toyota Celica 4Wd Gr. N) motore; **Loubet** (Ford Escort Cosworth Gr. N) cambio; **Schwarz** (Toyota Celica 4Wd Gr. A) alternatore; **Medeghini** (Renault Clio Maxi Gr. A) alternatore; **Triner** (Skoda Felicia 1.3 Gr. A) motore; **Sibera** (Skoda Felicia 1.5 Gr. A) cambio; **Da Sacco** (Subaru Legacy Rs Gr. A) uscita di strada; **Thiry** (Ford Escort Cosworth Gr. A) cuscinetto ruota.

■ Coppa Fia Gruppo N


1. **Madeira** punti 33; 2. **Holdried** 27 (1. Coppa Fia Dame); 3. **Backlund, Camandona** 13; 6. **Walfridson** 10; 7. **Gassner** 8; 8. **A. Radstrom, Bin Sulayem** 7; 10. **Samuel** 5.

COSI' AL TRAGUARDO

	EQUIPAGGIO	VEETTURA	NAZ.	GR.	TEMPO
1.	Auriol-Giraudet	Toyota Celica 4Wd	F-F	A	in 5.14'49"
2.	Delecour-Francois	Ford Escort Cosworth	F-F	A	a 15"
3.	Aghini-Farnocchia	Mitsubishi Lancer Evo3	I-I	A	a 57"
4.	Sainz-Moya	Subaru Impreza Wrx	E-E	A	a 1'18"
5.	McRae-Ringer	Subaru Impreza Wrx	GB-GB	A	a 1'43"
6.	Liatti-Alessandrini	Subaru Impreza Wrx	I-I	A	a 2'27"
7.	Bernardini-Andrie	Ford Escort Cosworth	F-F	A	a 3'05"
8.	Makinen-Harjanne	Mitsubishi Lancer Evo3	SF-SF	A	a 4'50"
9.	Bugalski-Chiaroni	Renault Clio Maxi	F-F	A	a 5'36"
10.	Kankkunen-Grist	Toyota Celica 4Wd	SF-GB	A	a 10'01"

Gli altri italiani al traguardo: 40. **Bigoni-Bigoni** (Peugeot 205 Rallye Gr. N) a 1.54'39"; 43. **Durante-Trinchieri** (Fiat Cinquecento Gr. A) a 2.08'57".

COSI' IL CAMPIONATO PILOTI

		21-27/1 MONTECARLO	9-12/2 SVEZIA	6-11/3 PORTOGALLO	1-6/5 TOUR DE CORSE	27-30/7 NUOVA ZELANDA	15-18/9 AUSTRALIA	22-25/10 SPAGNA	19-22/11 RAC	TOTALE PUNTI	PUNTI VALIDI
1.	Sainz	20	—	20	10					50	50
2.	Kankkunen	12	10	15	1					38	38
3.	Auriol	—	8	8	20					36	36
4.	Delecour	15	—	—	15					30	30
5.	Makinen	10	15	—	3					28	28
6.	Eriksson	—	20	—	—					20	20
	Thiry	8	6	6	—					20	20
	McRae	—	—	12	8					20	20
9.	Aghini	6	—	—	12					18	18
10.	Radstrom	—	12	—	—					12	12
	Schwarz	—	2	10	—					12	12
12.	Liatti	3	—	—	6					9	9

13. **Ragnotti, Blomqvist, Burns e Bernardini** p. 4.

COSI' IL CAMPIONATO COSTRUTTORI

1.	Mitsubishi	36	64	32	36					168	168
2.	Toyota	25	46	50	42					163	163
3.	Subaru	46	—	60	39					145	145
4.	Ford	47	28	26	42					143	143

COSI' IL CAMPIONATO MARCHE-2 LITRI


		21-27/1 MONTECARLO	9-12/2 SVEZIA	6-11/3 PORTOGALLO	13-17/4 SAFARI	1-6/5 TOUR DE CORSE	27-31/5 ACROPOLI	5-8/7 ARGENTINA	27-30/7 NUOVA ZELANDA	25-27/8 1000 LAGHI	8-12/10 SANREMO	TOTALE PUNTI	PUNTI VALIDI
1.	Renault	65	-	24	-	64						153	153
2.	Peugeot	28	9	54	-	46						137	137
3.	Opel	25	64	29	-	18						136	136
4.	Citroën	4	13	24	-	-						41	41
5.	Nissan	18	-	19	-	-						37	37
6.	Daewoo	-	-	-	35	-						35	35
7.	Skoda	-	33	-	-	-						33	33
8.	Fiat	20	-	9	-	3						32	32
9.	Seat	-	-	25	-	-						25	25
10.	Ford	-	21	-	-	-						21	21
11.	Volkswagen	2	13	-	-	-						15	15
12.	Suzuki	-	7	-	-	-						7	7



PHOTO4

Didier Auriol, affiancato da Denis Giraudet anziché da Bernard Occelli, ha ottenuto la sua diciassettesima vittoria. La prima per la Celica St205

tutto il rally speciale per speciale

PS 1 Tassinca (km 18,00)

1. Thiry, Delecour in 11'28"; 3. Auriol a 3"; 4. McRae a 5"; 5. Kankkunen a 9". 1. 2L: Ragnotti a 7". 1. Gr.N: Madeira, Santoni a 57".

PS 2 Portiglio (km 18,00)

1. Thiry in 10'44"; 2. Auriol, Delecour a 8"; 4. McRae a 10"; 5. Sainz, Ragnotti (1. 2L) a 11". 1. Gr. N: Loubet a 53".

PS 3 Granace (km 18,59)

1. Thiry in 12'07"; 2. Delecour a 1"; 3. Auriol a 4"; 4. Kankkunen, Aghini a 5". 1. 2L: Bugalski a 13". 1. Gr.N: Loubet a 53".

PS 4 Zicavo (km 24,08)

1. Thiry in 16'21"; 2. Delecour a 1"; 3. Bernardini a 3"; 4. Aghini a 4"; 5. McRae a 5". 1. 2L: Ragnotti a 9". 1. Gr.N: Loubet a 1'10".

PS 5 Tasso (km 14,72)

1. Aghini in 9'36"; 2. Delecour, Thiry a 1"; 4. Schwarz a 2"; 5. McRae a 4". 1. 2L: Ragnotti, Bugalski a 9". 1. Gr.N: Loubet a 45".

PS 6 Muracciolo (km 16,42)

1. Auriol in 10'24"; 2. Thiry a 1"; 3. Schwarz a

2"; 4. Delecour, Aghini a 3". 1. 2L: Bugalski a 7". 1. Gr.N: Loubet a 46".

PS 7 Corte-Taverna (km 26,86)

1. Delecour in 16'05"; 2. Auriol, Sainz a 8"; 4. Thiry, Liatti a 9". 1. 2L: Bugalski a 13". 1. Gr.N: Madeira a 1'33".

PS 8 Morosaglia (km 17,67)

1. Thiry in 11'42"; 2. Sainz a 2"; 3. Auriol, Delecour a 3"; 5. Aghini a 4". 1. 2L: Bugalski a 9". 1. Gr.N Madeira a 1'04".

PS 9 Col San Stefano (km 26,96)

1. Thiry in 19'10"; 2. Auriol, Delecour a 10"; 4. Sainz a 14"; 5. Schwarz a 15". 1. 2L: Bugalski a 35". 1. Gr.N: Madeira a 1'49".

PS 10 Canari (km 26,24)

1. Auriol in 18'20"; 2. Thiry a 2"; 3. Delecour a 3"; 4. Makinen a 4"; 5. Kankkunen, Liatti a 7". 1. 2L: Bugalski a 27". 1. Gr.N: Holderied a 1'35".

PS 11 Sorbo Ocagnano (km 22,32)

1. Delecour, Thiry in 14'42"; 3. McRae a 3"; 4. Sainz a 4"; 5. Liatti, Bugalski (1. 2L) a 5". 1. Gr.N: Madeira a 1'18".

PS 12 Valle d'Alesani (km 31,00)

1. Liatti in 19'09"; 2. Auriol a 7"; 3. Sainz, Delecour, Aghini, Kankkunen a 10". 1. 2L: Bugalski a 12". 1. Gr.N: Holderied a 1'47".

PS 13 Ploggiola (km 29,00)

1. Auriol in 17'34"; 2. Thiry a 5"; 3. Liatti a 7"; 4. Sainz a 8"; 5. Kankkunen a 11". 1. 2L: Bugalski a 15". 1. Gr.N: Madeira a 1'47".

PS 14 Corbara (km 13,63)

1. Thiry in 8'07"; 2. Auriol a 3"; 3. Sainz a 4"; 4.

Liatti, Bugalski (1. 2L) a 7". 1. Gr.N: Holderied a 1'55".

PS 15 Argentella (km 16,60)

1. Thiry in 8'57"; 2. Sainz a 3"; 3. Aghini a 5"; 4. Delecour a 6"; 5. Bernardini a 7". 1. 2L: Bugalski a 9". 1. Gr.N: Holderied a 56".

PS 16 Fango (km 28,71)

1. Thiry in 19'31"; 2. Aghini a 5"; 3. Auriol a 7"; 4. Sainz a 8"; 5. Bernardini a 9". 1. 2L: Bugalski a 29". 1. Gr.N: Holderied a 1'45".

PS 17 Porto-Piana (km 9,89)

1. Thiry in 6'24"; 2. Auriol, Liatti a 1"; 4. Delecour a 2"; 5. Aghini a 3". 1. 2L: Bugalski a 8". 1. Gr.N: Madeira a 33".

PS 18 Liamone (km 18,13)

1. Auriol, Thiry in 12'24"; 3. Aghini a 1"; 4. Delecour a 2"; 5. Sainz, Bernardini a 4". 1. 2L: Bugalski a 18". 1. Gr.N: Madeira a 1'11".

PS 19 Arbori (km 32,61)

1. Auriol in 16'45"; 2. Aghini a 1"; 3. Delecour, Thiry a 3"; 5. McRae a 10". 1. 2L: Bugalski a 28". 1. Gr.N: Holderied a 1'31".

PS 20 Suarella (km 25,25)

1. McRae in 17'22"; 2. Auriol, Aghini a 1"; 4. Liatti a 2"; 5. Delecour a 4". 1. 2L: Bugalski a 35". 1. Gr.N: Holderied a 1'41".

PS 21 Petreto (km 30,17)

1. Auriol in 20'22"; 2. Aghini a 4"; 3. Liatti a 7"; 4. Sainz a 8"; 5. McRae a 9". 1. 2L: Bugalski a 35". 1. Gr.N: Holderied a 1'52".

PS 22 Cognocoli (km 25,16)

1. Delecour in 16'03"; 2. Aghini a 6"; 3. Auriol a 8"; 4. McRae a 9"; 5. Sainz a 10". 1. 2L: Bugalski a 21". 1. Gr.N: Andreani a 1'25".

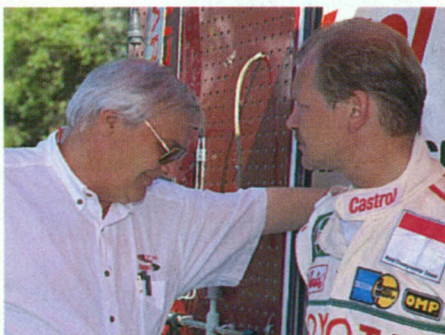
scito per un urto contro una condonata, che ha compromesso l'assetto della Escort nel penultimo crono, di aprirsi un varco in extremis. Per il francese e la Toyota è la prima vittoria stagionale, la prima assoluta della Celica ultima versione. La corsa dal finale imprevedibile era cominciata mercoledì 3 maggio, con i 155 chilometri della prima tappa spartiti in 8 prove speciali. Contro ogni pronostico, Thiry è il grande protagonista della prima tappa, che il belga conclude in vetta alla classifica provvisoria con 6" di vantaggio su Delecour. Le Ford hanno fatto il vuoto: Auriol, terzo, è già a 30"; Aghini a 44"; Sainz a 51"; Liatti a 52"; McRae a 54"; Kankkunen a 57"; Schwarz a 1'02"; il corso Bernardini, terzo uomo del team Ras Ford, a 1'42", e Makinen a 2'04". Il finlandese della Mitsubishi è al debutto al Tour. Ancora Thiry nella tappa successiva, da Bastia a Calvi attraverso la Corsica più selvaggia, 6 crono pari a 150 chilometri. Le condizioni delle strade sono le stesse del giorno precedente: asfalto secco. La temperatura è estiva. Che quelli della prima tappa non fossero exploit, il belga della Ford lo chiarisce ripetendo le prestazioni con una sicurezza sconcertante. A Calvi, Thiry ha un vantaggio su Delecour di 35", una ventina dei quali il francese li ha persi negli ultimi tre crono per problemi al cambio, e 37" su Auriol. Più indietro, Sainz è quarto a 1'21" e precede di appena un secondo il compagno di squadra Liatti, il quale ha ottenuto uno spettacolare scratch nel quarto crono. In 6. posizione, a 1'37" dalla leadership, conclude Aghini, alle prese col difficile bilanciamento della nuova Lancer Evo3, mentre McRae è 7. a 1'45" e Bernardini 8. a 2'43". Delle tre Toyota, a Calvi manca quella di Schwarz: il tedesco è stato costretto al ritiro dopo il primo crono di tappa per la rottura dell'alternatore mentre era in 7. posizione. Compiendo blitz qua e là, Kankkunen stupisce ma il ritardo a un controllo orario, dovuto alla riparazione dell'idroguida, gli costa un minuto di penalizzazione in classifica. Nel quinto crono della frazione finale, «Kkk» rischia il ritiro uscendo di strada; perde 7 minuti e la 9. posizione ma continua finendo decimo.



A TEMPO PIENO CON TRE LANCER NEL 1996

La Mitsubishi punta su «Kkk»

Anticipando i tempi, e spinta dalle lusinghiere prestazioni della Lancer, la Mitsubishi sta mettendo a punto il piano di intervento nel campionato del prossimo anno. In Corsica il presidente di Mitsubishi Motorsport Group, Iwao Kimata, e Phil Short, da tre mesi responsabile del team RalliArt Europe, hanno ammesso che il progetto a cui stanno lavorando punta alla partecipazione a tutte le prove del mondiale '96 con tre Lancer Gruppo A: la formazione base sarà composta da due equipaggi a tempo pieno, mentre sulla terza vettura si alterneranno piloti diversi, scelti secondo il tipo di gara da una lista che dovrebbe ridursi a un paio di nomi. Sebbene Short si sia dichiarato soddisfatto degli uomini che la scuderia anglo-giapponese conta oggi nelle sue file, dunque Makinen, Eriksson e Aghini, l'obiettivo della Mitsubishi è assicurarsi Juha Kankkunen, col quale l'attuale team manager della RalliArt Europe ha un ottimo rapporto personale essendo stato, fino al Rac dell'anno scorso, diesse del finlandese nella squadra Toyota. Infine, di fronte al successo commerciale della nuova Lancia Evo3, della quale in Giappone sono già stati venduti 9mila esemplari in due mesi soltanto, i responsabili della Mitsubishi non hanno escluso la realizzazione di un'ulteriore versione della berlina, la Evo4, nella seconda metà dell'anno prossimo.



Il tricolore sventola quasi sul cofano della Impreza di Liatti, sopra. Il biellese si è meritato i complimenti di tutti, anche se ha dovuto cedere il quinto posto a McRae. Il centesimo rally iridato ha portato a Kankkunen, a fianco mentre è a colloquio con Ove Andersson, solo il decimo posto. Ma «Kkk» in Corsica è andato forte. E la Mitsubishi lo vuole per il '96... In alto a sinistra, i primi tre equipaggi sul podio, in stile F.1. Una simpatica consuetudine corsa che piloti e navigatori hanno accettato di buon grado

L'ANTERIORE DELLA ST 205 FLETTEVA TROPPO

Celica irrigidita



Sfruttando la lunga pausa del mondiale tra il rally del Portogallo e il Tour de Corse, i tecnici Toyota hanno compiuto un altro passo in avanti nella messa a punto della Celica (a sinistra). Insieme alla riduzione del peso — una trentina di chilogrammi la metà dei quali recuperati soltanto sui semiassi, utilizzando titanio e carbonio — l'intervento più evidente ha riguardato la parte anteriore del telaio, irrigidita con una barra trasversale più grossa della precedente: la soluzione ha contribuito a migliorare l'equilibrio della vettura, soprattutto l'azione della sospensione «super strut». Tale modifica è stata possibile utilizzando una speciale apparecchiatura elettronica del centro sviluppo e ricerche di Michelin Competition la quale, simulando le condizioni di gara, quindi la torsione che subisce la scocca nei diversi punti, è stata in grado di individuare l'eccessiva flessione del telaio nella parte anteriore.



C.O.

Occelli cede il sedile a Giraudet

Un improvviso contrattempo familiare, accaduto a poche ore dalle verifiche tecniche, ha costretto Bernard Occelli a rientrare immediatamente in Francia, privando Didier Auriol del suo abituale navigatore. Il posto di Occelli sul sedile di destra della Toyota Celica numero 1 è stato preso all'ultimo momento dal coequipier francese Denis Giraudet. Il bravo navigatore transalpino sarà adesso richiestissimo: è la seconda volta infatti che vince un rally mondiale insieme a un pilota col quale debutta; gli era già accaduto al 1000 Laghi '93, quando fu chiamato a sostituire Piironen al fianco di Kankkunen. Ingiaggiato in extremis dal Toyota Team Europe, Giraudet ha affrontato il Tour de Corse con la tuta imprestatagli da Kankkunen: nell'abbigliamento di Occelli, il lungo navigatore transalpino proprio non entrava.

■ **NUMERO.** Dal 1987, il numero di gara 4 non era stato più assegnato al Tour de Corse per rispettare la memoria di Henri Toivonen e Sergio Cresto deceduti al rally di Corsica '86. Con la decisione della Fia di assegnare i numeri fissi alle vetture iscritte al mondiale '95, il 4 è ricomparso al Tour, sulle fiancate della Subaru di McRae.

■ **CLIO.** Le Renault Clio Maxi di Bugalski e di Ragnotti erano equipaggiate con i nuovi motori da 260 cavalli e il cambio a 7 rapporti.

■ **MEDEGHINI.** La spedizione di Angelo Medeghini al Tour è finita nella penultima prova della seconda tappa a causa della rottura dell'alternatore della sua Clio Maxi. Il bresciano, già penalizzato da problemi al cambio, era arrivato a occupare la 18esima posizione assoluta in classifica provvisoria.

■ **INCIDENTI.** Sia Sainz sia Aghini sono stati protagonisti di incidenti stradali prima della corsa: lo spagnolo mentre stava completando la ricognizione di una prova speciale; l'italiano provando la Lancer da gara il lunedì precedente il rally. La disavventura di Aghini ha costretto i meccanici della Mitsubishi ad allestire un'altra Lancer Evo3 utilizzando la scocca del «muletto».

■ **FORD.** Dopo il cambio a 6 rapporti, utilizzato per la prima volta in occasione del Tour de Corse al posto dell'abituale 7 marce, la Ford ha pronta un'altra modifica per la Escort Cosworth: i differenziali a controllo elettronico. Il nuovo sistema di trasmissione sarà utilizzato molto probabilmente al rally di Nuova Zelanda di fine luglio.

NEL GRUPPO N SI RIPETE IL PORTOGHESE

L'isola di Madeira

Che il successo a piene mani in Portogallo non fosse stato il prodotto della conoscenza del terreno di gioco, Rui Madeira lo ha dimostrato in maniera inequivocabile al Tour de Corse vincendo ancora il Gruppo N e consolidando quindi la leadership nella Coppa Fia. Già davanti a tutti, soprattutto ai compagni di squadra Recalde e Isolde Holderied nella prima tappa, il 25enne portoghese ha stupito per la sicurezza con la quale ha affrontato la sfida del Gruppo N, sebbene fosse alla prima esperienza nel rally delle 10 mila curve. La superiorità delle tre Lancer Evo2 della Mitsubishi RalliArt è stata totale: le berline di Madeira (nella foto sotto a destra) della Holderied, la quale ha reagito con determinazione al minuto perso nel primo crono a causa di un inconveniente al cambio, e di Recalde hanno fatto letteralmente il vuoto già nelle fasi iniziali, dimostrando che contro la «Mitsu» oggi c'è davvero poco da fare. E sarebbe stato certamente interessante vedere fino a dove poteva

spingersi Andrea Navarra, pure lui come Madeira al debutto in Corsica, se la rottura del motore non lo avesse messo kappào dopo appena due prove mentre occupava la seconda

posizione, con la Toyota Celica della scuderia Grifone le cui prestazioni sono ancora penalizzate dal peso elevato: 1600 chilogrammi in assetto da gara.

TRA LE 2 LITRI PRIMATO DELLA RENAULT

Maxi ma non troppo

Come già a Montecarlo, anche al Tour de Corse la supremazia delle Renault Clio Maxi tra le 2 Litri è stata schiacciata. Un dato è eloquente: la Peugeot 306 ufficiale di Gilles Panizzi si è classificata terza con un ritardo di oltre 6 minuti dalla Clio di Bugalski, il quale ha preceduto il compagno di squadra Jean Ragnotti. Tuttavia, nonostante le condizioni delle strade fossero le migliori per le «kit car» francesi, dunque asfalto completamente secco, le prestazioni delle Maxi sono risultate decisamente inferiori a quanto gli stessi uomini di Renault Sport avevano previsto, azzardando Bugalski e Ragnotti addirittura tra il quinto e il settimo posto della classifica finale, comunque tra le migliori Gruppo A da assoluto.



Gli orari

Il rally Isola d'Elba-Coppa Toscana è valido quale terza prova del Campionato 2 Litri. Ecco, di seguito, gli orari della gara.

Sabato 13 maggio partenza di Marina di Bibbona (Livorno) dalle ore 21.00; ore 21.40 Ps1 (Querceto, Km 13,47); ore 22.16 Ps2 (Canneto, Km 10,53); ore 22.57 Ps3 (Sassetta, Km 12,31). Domenica 14 maggio ore 1.10 Ps4 (Querceto, Km 13,47); ore 1.46 Ps5 (Canneto, Km 10,53); ore 2.34 Ps6 (Sassetta, Km 12,31); ore 4.50 Ps7 (Traversa Livornese, Km 7,9); ore 5.23 Ps8 (Montevaso, Km 18,8); ore 7.19 Ps9 (Valle Benedetto, Km 14); ore 7.59 Ps10 (Traversa Livornese, Km 7,9); ore 8.42 Ps11 (Montevaso, Km 18,8); ore 10.10 Ps12 (Valle Benedetto, Km 14). Dalle ore 11.40 arrivo a Marina di Bibbona.



a cura di **SERGIO REMONDINI**

Le distanze

Lunghezza totale 480 km, dei quali 154 per le 12 prove speciali (tutte su asfalto).

■ **TROFEO REPSOL.** È arrivato un nuovo trofeo, indetto dalla Repsol, nell'ambito del tricolore 2 Litri: premierà gli under 25, come già accade per la classifica juniores Csal. Ma con una significativa differenza: con più logica, a dover avere il requisito dell'età sarà solo il pilota e non, come accade nello juniores, anche il navigatore. I punti sono assegnati ai primi sei piloti under 25 con il vecchio sistema F.1: 9, 6, 4, 3, 2, 1. Risultati utili: pari alla metà più uno (arrotondata per eccesso) delle gare.

■ **FORFEIT.** Al rally dell'Elba, oltre a Guizzardi ed a Garosci, mancherà con ogni probabilità anche Fassitelli.

■ **NAVIGATORI.** Cambio sul sedile di destra all'Elba sia per Calderola che per Marchisio. Per l'occasione a fianco del romano ci sarà Paolo Cecchini, visto che per il suo abituale secondo, Agnese, ci sono problemi di lavoro. I postumi del «volo» di Aosta sono invece la causa del forfait di Florean: il sostituto potrebbe essere Di Marco.

Ritirato ad Aosta, Andreucci vuole rifarsi in Toscana, dove cerca con la Peugeot 306 S16 di spezzare il dominio delle Clio nel 2 Litri



TUTTO SULLA TERRAFERMA IL RALLY DI TOSCANA

Si scrive Elba si legge ...Liburna

TEST IN GARA

Calderola svolgerà una prova sul consumo di ossigeno

In occasione del rally dell'Elba-Toscana, il romano Nico Calderola effettuerà un interessante esperimento medico-scientifico. Seguendo dal professore Dal Monte, Calderola disputerà le prime due prove speciali della gara toscana dotato di una apparecchiatura



sporranno del servosterzo e di nuove soluzioni di assetto, mentre per la gara successiva arriverà qualcosa in più anche a livello di motore. Su lunghezze d'onda analoghe all'assoluto, ma con ancora più incertezze, il Gruppo N. Dove è chiaro che Opel Astra e Peugeot 309 sono vicinissime alle Renault Clio, che pure hanno vinto i rally di inizio stagione. Da segnalare, infine, il debutto della Peugeot 306 S16 preparata da Tonelli.

Gianni Cogni

Si scrive Elba ma si pronuncia... vecchia Coppa Liburna (quella su asfalto) con la variante del punto focale, spostato da Livorno a Marina di Bibbona. Ecco, in estrema sintesi, il volto del redivivo rally toscano, primo della serie 2 Litri a disputarsi con una parte delle speciali di notte. Un rally che si è trasferito sulla terraferma pur conservando la sua gloriosa denominazione isolana. Con una aggiunta, un «sottotitolo»: 7. Coppa Toscana. È, questo, un doveroso addendum che rispolvera il nome di un'altra gara che fu e che vuole ricordare come, almeno questa volta, l'Elba non la si toccherà. Ma facciamo un breve riassunto di come si è arrivati a questo stato di fatto. All'Elba non hanno digerito il mancato inserimento del loro rally nel calendario del tricolore Assoluto e hanno così rimesso all'Ac Livorno, detentore del titolo sportivo della gara, il mandato organizzativo. L'Automobile Club ha raccolto la palla e affidato l'organizzazione del rally alla Scuderia Livorno che, una volta verificata l'indisponibilità elbana ad ospitare la gara con nuovi organizzatori, l'ha trasferita sulle prove che una

volta erano il teatro della Coppa Liburna. Quella su asfalto (da qualche anno la Liburna, come si sa, è passata alla formula del tutto terra), quella di Dado Andreini, l'«inventore» sia della Liburna che dell'Elba. Alchimie toscane a parte, il terzo atto del tricolore per le vetture 2 Litri arriva a ruota del Valle d'Aosta e appena prima del rally del Piemonte. Una concentrazione di gare che non aiuta né i piloti, per la stragrande maggioranza privati, né le squadre, che a parte quelle con le Renault Clio si trovano alle prese con vetture nuove e quindi bisognose di lavoro di sviluppo. Il tema della corsa ricalcherà quindi quello delle due puntate precedenti: tutti a dar la caccia a Renato Travaglia. Dominatore a Torino, il trentino è in forma splendida, ma già a Saint Vincent ha trovato segni concreti del tentativo di scarlo dal vertice da parte di tanti suoi avversari in crescita, su tutti Marchisio. Romeo Deila, unico tra gli inseguitori ad aver ottenuto due piazzamenti «pesanti», per ora riveste il ruolo dell'outsider in classifica generale. Tutti gli altri, invece, sono al momento calati nei panni di chi va semplice-

mente a caccia di una vittoria. All'Elba si attendono anche, se non soprattutto, ulteriori progressi da Peugeot, Nissan e Bmw, mentre l'avventura della Citroën «by Nocentini» si interrompe dopo i poco confortanti esiti delle prime due gare. La Peugeot è sicuramente quella che ha nelle ruote il potenziale maggiore, ma è l'impegno nel suo sviluppo che per ora è risultato insufficiente. La Nissan, invece, ha fatto il... pendolo ed è passata da un tipo di problema ad un altro. A Torino il rapporto al ponte della Sunny era troppo lungo, ad Aosta troppo corto. Ma ora il team sembra avere tutti i dati per cercare la soluzione ottimale. E Viale, assente già ad Aosta, disserterà anche l'Elba proprio per concentrarsi (con l'austriaco Baumschlager) in una serie di test il cui scopo è quello di cercare di rendere competitiva sull'asfalto la Sunny. Viale, per quanto se ne sa ad oggi, dovrebbe tornare in gara in occasione del rally del Piemonte. Dove, al contrario, non ci sarà il suo compagno Sergio Pianezzo-la, che corre invece questa settimana in Toscana... La Bmw, infine, può solo crescere. Già all'Elba le 318 iS di-

ANNULLATA PER MANCANZA DI SPONSOR LA GARA GENOVESE

Lanterna spenta

Il campionato italiano Assoluto torna in affanno sul capitolo gare. Dopo il forfait di inizio anno del Costa Smeralda è arrivato anche quello del Lanterna, proprio quando sembrava che ci fosse una soluzione per tamponare l'emergenza economica. Gli sforzi della Grifone (nella foto a destra una delle Celica che il team fa correre in Italia) e dell'Ac Genova si sono infranti contro il consueto disinteresse degli operatori economici cittadini e con gli organizzatori hanno gettato la spugna. Ora il campionato Assoluto aspetta di cono-

scere il destino dell'Abruzzo, già costretto al forfait l'anno passato. Gli organizzatori pescarese si sono dichiarati fiduciosi, ma hanno posto un nuovo termine ultimo, questa volta il 15 maggio, per sciogliere le riserve. Il 23 maggio infatti si riunirà il Comitato Esecuti-

vo della Csaì e in quella occasione dovrà essere chiara la possibilità di far disputare le 8 gare fissate come numero minimo. Nel caso in cui l'Abruzzo dovesse rinunciare sarebbe necessario trovare un'ottava gara da inserire nel programma.

(g.c.)

IL CALENDARIO CAMBIA COSÌ

20-21 maggio	Targa Florio
9-10 giugno	Salento
21-22 luglio	Lana
15-16 settembre	Abruzzo
9-12 ottobre	Sanremo
10-12 novembre	Piancavallo



PHOTO4

he registra il consumo di ossigeno. Scopo dell'esperimento, verificare il reale bisogno di ossigeno di un pilota quando è al massimo dello sforzo, appunto durante i tratti cronometrici. Nella foto si possono vedere, sotto a sinistra il professor Dal Monte, a destra Calderola con l'apparecchiatura di raccolta dell'ossigeno che utilizzerà per interessante esperimento.



L'ITALIANO VUOLE LO ZLATNI

Per Bertone pista bulgara

Con il Zlatni Piassatzi in programma questa settimana in Bulgaria, esattamente il 13 e 14 maggio torna di scena un campionato Europeo ormai totalmente abbandonato a se stesso. Secondo appuntamento a massimo coefficiente (20), lo Zlatni ha però un pretendente alla vittoria di casa nostra: Enrico Bertone. Il torinese (che corre con licenza della Repubblica Ceca) sarà infatti il favorito numero uno con la solita Toyota Celica che abitualmente usa nella serie nazionale che si disputa nell'Est europeo. E dove ha vinto, quale gustoso antipasto in vista proprio dello Zlatni, il rally Ceski Krumlov. Per Bertone, Chiapponi e la Toyota Celica si è tratta-

to della quarta vittoria in altrettante gare, ancora una volta davanti al rivale per eccellenza di questa stagione, Ladislav Krecek, impegnato nel campionato con una Ford Escort Cosworth allestita da Mike Little.

COL TEAM ASTRA

La Delta vince anche in Libano

Successo della Lancia Delta del team Astra nel campionato libanese. Al Rally du Prim temps le vetture della squadra cuneese, che già detiene il titolo libanese vinto lo scorso anno da Nasrallah, hanno ottenuto il primo ed il terzo posto, mentre seconda e quarta sono finite le due Subaru portate sin lì dalla Prodrive. Il vincitore è Johnny Moacdieh che ha preceduto di 2'04" la Impreza di Zee Ohg, di 2'56" l'altra Delta di Nasrallah e di 5'37" la Impreza di Karam. Un buon viatico per i prossimi impegni del team che, come noto, è vicino a concretizzare la propria partecipazione alla Parigi-Pechino.

LE CASE SONO FAVOREVOLI

Torna a 10 il mondiale?

Ridotto quest'anno a 8 prove con l'obiettivo di limitare i costi, il calendario del campionato del mondo potrebbe tornare a 10 gare nel 1996. L'iniziativa ha comunque un risvolto: riportando a dieci le corse, il Montecarlo, certamente il rally più famoso e col ritorno promozionale-pubblicitario maggiore, eviterebbe di uscire dal calendario del mondiale '96, come prevede il sistema della rotazione. Anche il Portogallo, il cui patron Cesar Torres è il presidente delegato della Federazione internazionale, punta ad aggirare l'ostacolo dell'alternanza. La proposta «10 prove», sostenuta paradossalmente dalle stesse Case che avevano chiesto la riduzione delle manche titolate, sarà sottoposta al prossimo Consiglio mondiale della Fia, insieme alla richiesta di modifiche al regolamento sulle assistenze lungo il percorso. Dal rally di Nuova Zelanda dovrebbe essere autorizzato l'intervento dei meccanici sulla vettura nei punti definiti di rifornimento.

(m. rav.)

Anche Navarra in Targa Florio

Grifone a tre punte alla Targa Florio, in programma il 20-21 maggio. Il team di Tabaton schiererà infatti in Sicilia, accanto a Pianezzola e Dallavilla con le Toyota Celica modello St205, anche Andrea Navarra (nella foto).

ORSI



Impegnato preferenzialmente nel mondiale con la versione Gruppo N della coupé giapponese, Navarra avrà a disposizione alla Targa Florio una Celica Gruppo A modello St185. In Sicilia rientrerà Pierino Longhi, fermo dal Ciocco, gara nella quale uscì di strada al debutto con la Ford Escort del Jolly Club. Il compagno Cunico, dovrebbe infine avere al suo fianco come sempre Steve Evangelisti, migliorato dalla fastidiosa gastrite.

CON LA CELICA NELL'EUROPEO

A Ypres corre «Kkk»

Al rally belga di Ypres, prova a massimo coefficiente del campionato Europeo '95 in calendario per fine giugno, parteciperà anche Juha Kankkunen. La presenza dell'asso finlandese rientra nelle iniziative di Toyota Belgium: appoggiare la partecipazione di un pilota di fama come appunto «Kkk», con una Celica-Casa, cosa già avvenuta con Marku Alen alla Boucles de Spa.

Gianniberti si è rotto una clavicola

Le prime parole di Nicola Gianniberti appena dimesso dall'ospedale, mercoledì scorso, dopo l'incidente nella 2. prova del Tricolore della 100, sono state: «Mi è andata davvero bene rispetto a quello che poteva succedere». L'ex-campione del mondo di F. Super A si è infatti agganciato con Manetti alla staccata in fondo al rettilineo della ferrovia della pista di Parma. Gianniberti ha riportato la frattura composta della clavicola destra, oltre ad altre contusioni. Il pilota piacentino, che è in cura dal dottor Claudio Costa, per tre settimane dovrà portare una speciale fasciatura fatta a bretelle. Il rientro in pista è previsto per il mese di giugno, dopo che è stata scartata l'ipotesi di un intervento che prevedeva l'applicazione di una piastra metallica alla clavicola. Questa soluzione avrebbe accorciato i tempi di recupero, ma era sgradita al pilota che ha preferito evitare i ferri del chirurgo.

■ **PARTECIPAZIONE.** Alla gara sul circuito di Cesenatico, in programma il prossimo 14 maggio nella località Ponente del centro balneare romagnolo, non saranno ammessi al via i piloti provenienti da Abruzzo e Marche. La decisione è stata presa per via della concomitanza con la vicina corsa a Monzampolo, in provincia di Ascoli. A proposito della manifestazione di Cesenatico, bisogna aggiungere che le prove libere saranno ammesse nella giornata di sabato 13 dalle 14 alle 19.

Il carabiniere Cesetti ancora assente dall'Europeo

Sauro Cesetti, che sta prestando il servizio militare di leva nell'Arma dei Carabinieri, ha saltato anche la seconda prova dell'Europeo di F. Super A del 7 maggio a Salbris. Il pilota del team Rambo infatti, come già accaduto per il precedente appuntamento di Lonato, non è riuscito ad ottenere la licenza per andare a correre.

■ **RINVII.** Lo scorso 30 aprile sono saltate tre gare: il circuito di Serrapetrona e le corse in pista di S. Venera di Acireale e di Pignola di Potenza. Per tutte e tre non è stata ancora trovata la data per recuperare la manifestazione.

FRAORE — Sulla stessa pista parmense di San Pancrazio dove un anno fa per Trulli il discorso del Tricolore si era chiuso tra polemiche e... ruotate, il pilota abruzzese, dodici mesi dopo, si è preso una rivincita. L'alfiere della Tony ha infatti conquistato matematicamente il titolo della 100 Internazionale, quando alla conclusione della serie manca ancora l'appuntamento di Nizza Monferrato. Purtroppo a Parma non sono mancati gli incidenti. Gianniberti, decollato dopo un contatto con Manetti, ha riportato la frattura di una clavicola. Mentre nella Junior vanno ricordati i voli di Pizzola e Morozov, fortunatamente senza conseguenze. Vediamo cosa è accaduto classe per classe.

100 INTERNAZIONALE.

Già al 2. giro della prefinale si resta con il fiato sospeso: Gianniberti e Manetti si agganciano alla staccata del rettilineo della ferrovia e il primo finisce fuori riportando la frattura della clavicola destra. In testa va Trulli, mentre dietro Pantano e Balistreri lottano per il 2. posto. Il pilota della Tibikart viene poi superato da Orsini e Palmieri. La finale vive sul duello fra Palmieri e Trulli che separati di appena tre decimi tagliano nell'ordine il traguardo. Alle loro spalle un altro duello, quello tra Belicchi e Balistreri, regala emozioni al pubblico, a spuntarla è il romano della Tibikart. Da segnalare il 10. posto di Daniele Parrilla partito dal fondo dello schieramento, dopo il ritiro in prefinale.

100 NAZIONALE.

La categoria lamellare continua ad essere la classe più numerosa con i suoi 78 iscritti, su un totale di 189 piloti presenti a Parma, che hanno imposto agli organizzatori la disputa delle batterie eliminatorie. Nei tempi di qualificazione Laguardia spicca il miglior crono; mentre al vertice dopo le manche troviamo Alessandro. Nella prefinale l'inglese Button riesce a soffiare la vittoria a Mastracci proprio all'ultimo giro. Nella finale il britannico si deve accontentare di seguire per tutta la gara Alessandro. Il terzo gradino del podio se lo aggiudica Orsi, protagonista di una bella rimonta, dopo essere partito dalla 4. fila. Alle verifiche arriva il colpo di scena: Button viene escluso

La Junior ha fatto vivere anche a Parma attimi di brivido, qui, con Pizzola che si capota e Morozov che vola



fotografie BIONDO

NELLA SECONDA PROVA TRICOLEORE

Il primo laureato è Trulli



Spinozzi, a lato, si è imposto due volte nella Junior. Alessandro, sopra, ha vinto la finale della Nazionale. Palmieri, in alto, ha colto il successo nella finale dell'Internazionale

per l'accensione ritenuta non conforme. Il pilota inglese ha comunque presentato ricorso al Tribunale nazionale d'appello.

■ **100 JUNIOR.** Nei tempi il tedesco Friesacher precede Venturi. Dalle manche emerge invece Liuzzi che precede Grassotto e Cavaciuti. Nella prefinale si fa largo con decisione Spinozzi che, autore di una eccezionale rimonta dalla 7. fila della griglia, arriva al successo ponendo tra sé e il più immediato inseguitore un margine di sette decimi. Spinozzi tiene poi la testa della finale tranne che per quattro tornate nel corso delle quali cede lo scettro a Bertagnolli, che all'ultimo giro scivola al 4. posto. Nel dopo gara dalla classifica vengono esclusi Bertagnolli, Lotterer, Tredicine e Grassotto per lo staccabatteria non conforme.



CAMPIONATO ITALIANO 100

Fraore (Pr), 1 maggio 1995

1. prova del campionato

CLASSE 100 JUNIOR

Prefinale: 1. Spinuzzi (Tony-Parilla) 20 giri in 16'34"545 alla media di 86,150 kmh; 2. Valletta (Alkkart-Parilla) a 0"783; 3. Bertagnolli (Crg-Parilla) a 5"277; 4. Giampiero Cavaciuti (Pcr-Pcr) a 6"524; 5. Venturi (Top-Comer) a 6"758; 6. Laudani (Tony-Vortex) a 8"735; 7. Traini (Crg-Parilla) a 9"571; 8. Morardo (Tony-Parilla) a 12"728; 9. Bianchi (Tony-Parilla) a 18"255; 10. Furtbauer (Jolly-Rotax) a 18"740; 11. Camathias (Ch) (Fullerton-Titan) a 22"558; 12. Bertolotti (Crg-Parilla) a 25"951; 13. Manna (Pcr-lame) a 31"984; 14. Piccolo (Pcr-Pcr) a 32"399.

Finale: 1. Spinuzzi 20 giri in 16'45"267; 2. Luizzi (Crg-Comer) a 0"057; 3. Cavaciuti a 1"663; 4. Valletta a 3"976; 5. Fornara a 7"119; 6. Venturi a 8"542; 7. Bertolotti a 10"059; 8. Roana (Tibikart-Parilla) a 10"139; 9. Morardo a 10"866; 10. Bianchi a 11"915; 11. Mastrangelo a 12"870; 12. Traini a 12"970; 13. Chiesa (Teco-Rotax) a 13"570; 14. Tami (Tibikart-Rotax) a 14"264.

La classifica di campionato: 1. Spinuzzi punti 50; 2. Venturi 44; 3. Luizzi 38; 4. Grassotto 32; 5. Bertagnolli 27; 6. Valletta 25; 7. Cavaciuti 22; 8. Bianchi 15; 9. Meneghello 12; 10. Pini 10.

CLASSE 100 NAZIONALE

Prefinale: 1. Button (Gb) (Birel-Rotax) 20 giri in 16'04"122 alla media di 88,868; 2. Mastracci (Gold-Italsistem) a 0"199; 3. Bertocchi (Npk-Pcr) a 2"239; 4. Alessandro (Top-Comer) a 2"869; 5. Marra (Tony-Italsistem) a 7"159; 6. Giordan (Tony-Vortex) a 8"098; 7. Marini (Brrm-Saetta) a 9"141; 8. Orsi (Tony-Saetta) a 10"171; 9. Giammaria (Pcr-Pcr) a 10"510; 10. Ivone (Top-Comer) a 10"735; 11. Toninelli (Haase-Titan) a 12"049; 12. D'Ambrosio (Top-Comer) a 12"500; 13. Russomando (Tony-Vortex) a 12"720; 14. Scarzia (Jolly-Rotax) a 12"943.

Finale: 1. Alessandro 20 giri in 16'05"733 alla media di 88,720 kmh; 2. Orsi a 6"024; 3. Bertocchi a 6"801; 4. Marini a 7"500; 5. Ivone a 9"233; 6. Giammaria a 10"109; 7. Marra a 10"451; 8. Mastracci a 10"799; 9. Mathis (Birel-Sirio) a 11"016; 10. Russomando a 11"611; 11. D'Ambrosio a 12"164; 12. Yasukawa (Birel-Parilla) a 12"649; 13. Quintarelli (Crg-Crg) a 15"360; 14. Varano (Crg-Crg) a 17"494.

La classifica di campionato: 1. Alessandro punti 40; 2. Bertocchi 31; 3. Gamba e Valletta 20; 4. Mastracci 24; 6. Marra 22; 7. Giordan 21; 8. De Stefanis 20; 9. Orsi 19; 10. Marini 17.

CLASSE 100 INTERNAZIONALE

Prefinale: 1. Trulli (Tony-Vortex) 20 giri in 15'56"501 alla media di 89,576 kmh; 2. Gandolfi (Crg-Crg) a 2"541; 3. Orsini (SwissHutless-Italsistem) a 4"012; 4. Palmieri (Gold-Italsistem) a 4"403; 5. Balistreri (Tibikart-Rotax) a 5"886; 6. Pantano (Crg-Rotax) a 6"998; 7. Dallari (Mike-Parilla) a 7"725; 8. Belicchi (Fullerton-Rotax) a 8"451; 9. Furlanetto (Pcr-Pcr) a 9"292; 10. Casazza (Crg-Crg) a 9"446; 11. Foré (Tony-Vortex) a 9"594; 12. Boscolo (Gold-Italsistem) a 9"812; 13. Clostermans (B) (Birel-Rotax) a 11"267; 14. Panigada (Top-Comer) a 14"374.

Finale: 1. Palmieri 20 giri in 15'54"456 alla media di 89,768 kmh; 2. Trulli a 0"327; 3. Balistreri a 1"375; 4. Belicchi a 1"873; 5. Foré a 2"142; 6. Dallari a 5"017; 7. Orsini a 5"115; 8. Boscolo a 7"719; 9. Casazza a 8"100; 10. Daniela Parrilla (SwissHutless-Saetta) a 13"703; 11. Pantano a 15"313; 12. Fu-magalli (Tony-Italsistem) a 17"708; 13. Clostermans 18"033; 14. Saitta (Tibikart-Italsistem) a 18"515.

La classifica di campionato: 1. Trulli punti 75; 2. Orsini 46; 3. Palmieri 33; 4. Balistreri 26; 5. Manetti 22; 6. Belicchi 21; 7. Pantano 20; 8. Borghese 18; 9. Gandolfi 15; 10. Foré 11.



PATERLINI

TELAIO CAMBIATO DAVANTI

Haase con la barra

Alla seconda prova del Tricolore della 100, a Parma, la Haase si è presentata con un nuovo telaio (nella foto, sopra), caratterizzato dalla barra anteriore che collega i fuselli. Una soluzione di avantreno, mai usata prima dalla Casa dell'ex-iridato, attualmente molto diffusa e che ha la prerogativa di rendere più rigido l'anteriore, lasciando più libero il retrotreno. La nuova creazione della Haase si chiama Skorpion e rappresenta una evoluzione del telaio omologato con la sigla Cik 03, di cui conserva lo stesso numero di curve, come pure è inalterato il diametro dei tubi, pertanto questa scocca potrà gareggiare anche nelle gare nazionali.

IL CALENDARIO

14 maggio

- Pista Azzurra Jesolo (Ve) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Due Mari Amato (Cz) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Stella Monsampolo (Ap) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Winner Nizza Monferrato (At) 100 Junior, 100 Naz., 100 Int.
- 3. prova di campionato italiano
- Pista Palomba Matera 60, 100, 125, Amatori
- Circuito di Carini Villa Grazia di Carini (Pa) 60, 100, 125, Amatori
- Circuito Castelfranco Castelfranco di sotto 60, 100, 125, Amatori
- Circuito S. Caterina S. Caterina d'Abbasanta (Or) 60, 100, 125, Amatori
- Circuito di Cesenatico Cesenatico (Fo) 60, 100, 125, Amatori



NOVITÀ

Un casco della Arai per il kart

La casa nipponica ha recentemente lanciato sul mercato italiano il neonato Gpk, sigla in cui l'ultima lettera significa kart per indicare che il casco è stato studiato per questa specialità. La calotta, costruita in Super fibre laminata, è particolarmente leggera e resistente e rispetta le norme Snell Sa 90. Il prezzo di vendita è di 1.190.000 iva inclusa.

PADDOCK

A Parma per lo staccabatteria di sicurezza irregolare quattro piloti sono stati squalificati. Ora la **Fik** non transige...

ARTURO RIZZOLI

Nella seconda prova del Tricolore della 100 Junior quattro piloti, per la precisione Lotterer, Bertagnolli, Tredicine e Grassotto, sono stati tolti dalla classifica perché trovati con il sistema di sicurezza di esclusione della corrente non conforme. Il collegio dei Commissari sportivi si è mostrato subito molto risoluto nel prendere questa decisione perché sulla sicurezza non possono esistere comportamenti «elastici». In più, secondo alcuni tecnici, l'esclusione dello staccabatteria potrebbe dare dei vantaggi per il funzionamento del motore. Lascia comunque sconcertati vedere che un apparato di sicurezza possa essere quantomeno trascurato. La Fik, con la decisione di Parma, ha in ogni caso voluto dare un segnale chiaro sulla propria volontà di applicare con rigore le regole. Dopo i numerosi incidenti che hanno costellato questo primo scorcio di stagione, era importante che l'autorità sportiva mostrasse una reazione. Sulla strategia a medio termine della Federazione il presidente, Oddino Domenichini, ha detto: «Gli incidenti visti dall'inizio dell'anno ci hanno indotto a un'analisi approfondita del problema. Toccate e uscite ve ne sono un po' in tutte le categorie, ma il fenomeno è serio nella Junior. Ad esempio, nella gara di Parma, la 100 Nazionale e la 100 Internazionale, che partendo lanciate arrivano alla prima curva più veloci della Junior che prende il via da fermo, non hanno mai registrato problemi. Invece nella classe del pistonport c'è sempre stato qualche mucchio. Per la terza gara del Tricolore, a Nizza, abbiamo già

organizzato un incontro con i piloti, cercheremo di sensibilizzarli con argomenti che riteniamo convincenti, questi dovrebbero fare dimenticare ai ragazzi la pressione esagerata messa loro addosso dai genitori e permette di correre più tranquilli. In più, stiamo studiando alcuni interventi precisi, da discutere nel prossimo consiglio federale». Il presidente della Fik non si vuole sbilanciare, ma ci risulta che l'autorità sportiva abbia scritto ai costruttori per trovare as-

Il presidente Domenichini promette interventi per riportare la tranquillità nella Junior

sieme correttivi per migliorare la sicurezza, senza alterare i contenuti tecnici dei mezzi. Tra le proposte allo studio vi sono dei paraurti piuttosto lunghi, progettati per ridurre il rischio dei decolli. Simili appendici offrirebbero però ai piloti la possibilità di dare più colpi, pertanto verrebbe progettato anche un nuovo sistema di sganciamiento automatico che interviene in caso di urto. Infine non è escluso che possa essere ridotta la lunghezza delle gare.




L'ESPERIENZA PER OGNI ESIGENZA

ELF IDROCARBURI ITALIANA S.p.A.
Via Campanini, 6 tel. 02/677.066.05



La Fik assicura che le verifiche tecniche saranno sempre più rigorose

ORSI



Alla pista Volturmo è iniziato il mese ... Mariano

PISTA VOLTURNO

Caiazzo (Ce), 1 maggio 1995

4. prova del campionato regionale Campania

Classe 60 Minikart: 1. Nitto (Allkart) 10 giri in 5'18"33; 2. De Angelis (Dap) 5'25"40; 3. Galdo (Gold) 5'27"67; 4. Cirlando (Allkart) 5'29"14; 5. Forino (Dap) 5'36"62. Tutti i motori sono Comer.

Classe 100 Junior: 1. Mariano (Kali-Parilla) 15 giri in 6'32"53; 2. Buccillo (Brm-Parilla) 6'35"28; 3. Lubrano (Brm-Parilla) 6'40"64; 4. Casillo (Tibikart-Parilla) 6'57"96.

Classe 100 Nazionale: 1. Posillo (Tecno-lame) 15 giri in 6'35"10; 2. Petruzelli (Birel-Sirio) 6'36"82; 3. Cigliano (Birel-Sirio) 6'44"31; 4. Zuppetti (Crg-Sirio) 6'59"12.

Classe 125 Nazionale: 1. Foresta (Kali-Tm) 15 giri in 6'18"38; 2. Buonpersiero (Haase-Pavesi) 6'18"82.

Classe 125 Internazionale: 1. Perillo (Crg-Tm) 15 giri in 6'27"68; 2. Dardo (Kali-Tm) 6'42"53; 3. Giangregorio (Crg-Tm) 6'33"22.

Classe 100 Amatori: 1. Romano (Brm-Parilla) 15 giri in 6'26"62; 2. Palmieri (Allkart-Pcr) 6'37"39; 3. Alonzo (Top-Sirio) 6'45"81.

ANGIOLELLA



Classe 125 Amatori (aspirato): 1. Cerullo (Kali-Tm) 20 giri in 3'47"32.

Classe 125 Amatori (valvola): 1. Iavarone (Kali-Pavesi) 20 giri in 8'32"58; 2. Ciotola (Kali-Tm) 8'34"33; 3. Vovola (Dap-Pavesi) 8'38"61; 4. Vaglivello (Crg-Tm) 8'39"05; 5. Cappabianca (Mari-Tm) 9'00"25.

Posillo di stretta misura su Flagello ad Atina

PISTA ATINA

Atina (Fr), 30 aprile 1995

Classe 60 Minikart: 1. Petolicchio (Top) 12 giri in 9'49"3; 2. Napoli (Top) 9'50"9; 3. De Angelis (Kali) 9'52"9; 4. Raguzzi (Tony) 10'01"8; 5. Terenzio (Gold) 10'08"3. Tutti i motori sono Comer.

Classe 100 Junior: 1. Di Zazzo (Kali) 20 giri in 14'30"8; 2. Veneruso (Gold) 14'32"9; 3. Pacitto (Top) 14'37"9; 4. Dal Monte (Crg) 14'45"0; 5. Barbato (Birel) 14'49"1.

Classe 100 Nazionale: 1. Posillo (Tecno) 20 giri in 14'01"5; 2. Flagello (Kali) 14'01"8; 3. Mastrantuono (Crg) 14'18"1; 4. Coletta (Gold) 14'19"5; 5. Blasi 14'19"9.

Classe 100 Internazionale: 1. Forte (Crg) 10 giri in 7'13"0; 2. Coccia (Crg) 7'13"9; 3. Zanni (Pcr) 7'17"2; 4. Sdoia (Crg) 7'18"5; 5. Concetti (Tony) 7'25"8.

Classe 125 Nazionale: 1. Nardin (All-

kart) 20 giri in 14'0145; 2. Buonpersiero (Haase) 14'08"8; 3. Massetani (Allkart) 14'09"7; 4. Garofalo (Birel) 14'11"3; 5. Monti (Kali) 14'17"7.

Classe 125 Internazionale: 1. Turriziani (Gold) 20 giri in 14'12"7; 2. Zompanti (Gold) 14'13"4; 3. Di Simplicio (Gold) 14'18"0; 4. Crispino (Crg) 14'19"9; 5. D'Anella (Kali) 14'20"4.

Classe 100 Amatori: 1. Merigiola (Gold) 15 giri in 11'42"9; 2. Pragliola (Tecno) 11'43"8; 3. Di Lello (Tecno) 11'41"1; 4. Pace (Tecno) 11'45"8; 5. Giuliani (Pcr) 11'51"1.

Classe 125 Amatori (aspirato): 1. Palumbo (Kali) 20 giri in 14'43"4; 2. Manna (Allkart) 14'35"4.

Classe 125 Amatori (valvola): 1. Bianchi (Kali) 15 giri in 10'49"0; 2. Apruzzese (Kali) 10'53"0; 3. D'Eramo (Kali) 10'56"7; 4. Mattochia (Dap) 11'01"9; 5. Parente (Crg) 11'02"3.

Valpolicella incorona Bonanni in volata

CIRCUITO S. AMBROGIO

S. Ambrogio Valpolicella (Vr) 30 aprile 1995

Classe 60 Minikart: 1. Slaviero 11 giri in 10'40"87 alla media di 49,433 kmh; 2. Munari a 4"06; 3. Bizzotto a 6"72; 4. Andreatta a 8"83; 5. Lonardi a 16"02. Tutti i motori sono Comer.

Classe 100 Junior: 1. Benetti (Kali-lame) 15 giri in 12'54"31 alla media di 55,792 kmh; 2. Forte (Birel-Italsistem) a 7"99; 3. Sernagiotto (Pcr-Pcr) a 10"91; 4. Pelizza (Pcr-Pcr) a 20"91; 5. Tarocco (Crg-lame) a 54"11.

Classe 100 Nazionale: 1. Castioni (Pcr-Pcr) 12 giri in 10'15"65 alla media di 56,136 kmh; 2. Malandrini (Crg-Crg) a 4"53; 3. Rinaldo (Tony-lame) a 43"10; 4. Bonsetto (Kali-Italsistem) a 54"22.

Classe 100 Internazionale: 1. Cuccirelli (Tony-Italsistem) 15 giri in 12'44"63 alla media di 56,498 kmh; 2. Damian (Mari-Italsistem) a 10"27; 3. Saporiti (Mari-Parilla) a 37"02; 4. Spadetto (Pcr-Pcr) a 1 giro.

Classe 125 Nazionale: 1. Pellegrini (Gold-Pavesi) 15 giri in 12'15"31 alla media di 58,671 kmh; 2. Padovani (Tony-Pavesi) a 0"41; 3. Maman (Birel-Pavesi) a 5"75; 4. Avogaro (Birel-Tm) a 6"07; 5. Girelli (Gold-Tm) a 8"99.

Classe 125 Internazionale: 1. Savoia (Tony-Pavesi) 15 giri in 12'15"53 alla media di 58,733 kmh; 2. Menapace (Crg-Tm) a 15"99; 3. Ghiotto (Tony-Pavesi) a 1 giro; 4. Pasquali (Haase-Pavesi) a 1 giro; 5. Ghidini (Tony-Tm) a 1 giro.

Classe 100 Amatori: 1. Bonanni (Pcr-Pcr) 15 giri in 13'10"79 alla media di 54,629 kmh; 2. Zaro (Birel-lame) a 0"21; 3. Signorotto (Birel-Parilla) a 27"90; 4. Barboni (Rakama-Sirio) a 29"43; 5. Vidori (Birel-Parilla) a 30"38.

Classe 125 Amatori (valvola): 1. Alberto Iachelli (Crg-Tm) 15 giri in 12'19"53 alla media di 58,415 kmh; 2. Tacchella (Crg-Pavesi) a 14"69; 3. Federico Alberti (Tony-Tm) a 18"14; 4. Tinazzi (Birel-Pavesi) a 18"44; 5. Andrea Alberti (Crg-Tm) a 25"55.

Benelli a tutto gas nel circuito cittadino di Viserba

CIRCUITO DI VISERBA

Viserba di Rimini (Rn)

Classe 60 Minikart: 1. Zanfrini; 2. Serrà; 3. Pizzutti; 4. Marsiglia.

Classe 100 Junior: 1. Benelli 25 giri in 12'33"99; 2. Marcotulli 12'44"44; 3. P. Angelo Lanci 12'51"82; 4. Zani a 2 giri.

Classe 100 Nazionale: 1. Bertozzi 25 giri in 12'26"67; 2. Michele Lanci 12'28"55; 3. Catani.

Classe 100 Internazionale: 1. Giorgi 25 giri in 12'00"13; 2. Di Ubaldo 12'00"95; 3. Cecchetti 12'01"17; 4. Bonavita 12'18"95; 5. Fabrizio Fabrizi a 1 giro.

Classe 125 Nazionale: 1. Daniele Fabrizi 25 giri in 11'44"90; 2. Ferretti 11'45"79; 3. Baruzzi 11'47"77; 4. Nepa 11'49"81; 5. Di Carlo 11'49"81.

Classe 125 Internazionale: 1. Ricci 25 giri in 11'53"86; 2. Dall'Olio 12'08"91; 3. Degli Innocenti 12'07"87; 4. Pratiella a 4 giri; 5. De Luigi a 4 giri.

Classe 100 Amatori: 1. Zani 25 giri in 12'33"48; 2. Collini 12'33"79; 3. Garuffi 12'50"26; 4. Bordi 12'51"43; 5. Buda 12'51"76.

Classe 125 Amatori (valvola): 1. Campanini 22 giri in 10'30"30; 2. Lagni 10'32"89; 3. Montironi 10'39"56; 4. Bilancioni 10'45"02; 5. Lagni 10'47"97.

BENEDETTI



Alberto Iachelli su Crg-Tm, sopra, ha dominato la 125 Amatori valvola al circuito di Sant'Ambrogio Valpolicella. Bertozzi, sotto, si è imposto nella 100 Nazionale nell'appuntamento sulle rive dell'Adriatico a Viserba. Forte alla guida di un Crg, a sinistra in basso, ha centrato il successo nella 100 Internazionale sulla pista di Atina. Iavarone al volante di un Kali-Pavesi, a sinistra in alto, è salito sul gradino più alto del podio nella 125 Amatori valvola alla pista Volturmo di Caiazzo dove si è svolta la quarta prova del campionato campano

BATTAGLIA



Lo stile scelto dai Campioni



Accessori per Kart

GIACOLETTO PIERLUIGI 10081 Castellamonte (TO) Frazione Preparetto127 - Tel. 0124-513904

SETTE GIORNI IN TV

GP DI SPAGNA

Saranno Italia 1 e Canale 5 a trasmettere in Italia le immagini del Gran Premio di Spagna.

I collegamenti, in diretta da Barcellona, per le prove saranno sia venerdì sia sabato dalle ore 12,50 alle ore 14,10 su Italia 1. Il warm up, invece, verrà trasmesso solo da Eurosport il 14 dalle ore 9,30 alle 10. Domenica consueto appuntamento con Andrea de Adamich e «Gran Prix» alle ore 12,30 su Italia 1, mentre alle 13,30 collegamento con Barcellona su Canale 5 e alle ore 14 lo start della gara. Subito dopo il Gp «Parco chiuso». Lunedì 15 alle 24 circa su Italia 1 «Speciale dopo gara» con ospiti in studio. Ricordiamo, inoltre, che mercoledì 10 nell'ambito di Italia Uno Sport a mezzanotte, Schittone presenterà il Gp di Spagna con le ultime novità.

TELE + 2

Il 9 maggio alle ore 23 la replica della gara del Dtm di Berlino commentata da Gianni Federico. Mercoledì 10 alle 22 mezz'ora sul Tour de Corse, sabato alle 12 la gara di F.3 di Pergusa e domenica 14 maggio alle 16 la replica del Tour de Corse e alle 16 di Pergusa. Tutti i programmi automobilistici della settimana sono in chiaro, ossia visibili anche a chi non possiede il decoder.

TELEMONTECARLO

«Crono-Tempo di motori» di mercoledì 10 maggio, alle ore 0,15, presenterà un servizio sul dopo Imola, la rievocazione effettuata da Coulthard sulla Williams del circuito di Montjuich, su cui si è corsa la F.1 dal '69 al '75, e le presentazioni della Rover 400, della Ferrari 355 Spider e dell'Alfa 155 16V Twin Spark, provata quest'ultima da Michele Alboreto. Venerdì 12 alle 0,45 uno speciale di un'ora sul Superturismo, sabato alle 12 la replica di Crono e alle 12,30 quella di Tmc speed del 7 maggio. Infine la nuova trasmissione di Tmc Speed sarà domenica 14 alle 20,10 e presenterà le gare del Turismo inglese a Thruxton, il Dtm dell'Avus, il turismo belga e il Ferrari Challenge a Spa, infine il Civt di Binetto.



RAI

Su Rai Tre mercoledì 10 maggio, nel corso del Tgs Pomeriggio Sportivo in onda dalle 15,50 alle 18,50 e dedicato in massima parte agli Internazionali d'Italia di tennis femminile, verranno trasmessi 10 minuti sul Tour de Corse. Venerdì 12, sempre durante Tgs Pomeriggio Sport, uno speciale sulla gara di F.3 svoltasi a Pergusa. Infine sabato 13, stessa rete e stesso orario, «Rallytime», la trasmissione condotta da Amedeo Verdizio e dedicata al campionato italiano rally, in questa occasione ai Rally Valle d'Aosta ed Elba. Domenica 14 su Rai Due, subito dopo il Tg2 delle ore 13, andrà il onda il programma curato e condotto da Gianni Roca Tg2 Motori. Infine lunedì 15, sempre su Rai Due, a mezzanotte, verrà trasmesso il nuovo programma dedicato alla F.1 e a tutte le gare del mondiale, condotto da Mario Poltronieri e Carla Consalvi, nella foto sopra.

ODEON

Martedì 9 maggio alle 22,55 la 3. puntata di «Auto & Auto» ideata e condotta da Nestore Morosini e replicata sabato alle 17. Mercoledì 10 alle 22,40 «Racing Time» replicata sabato alle 13,15.

CINQUESTELLE

Sabato 13 maggio alle 22,30 «Motori non stop» con Patricia Pilchard e Paolo Bonaveri.

VELOCITA'

13-14 MAGGIO

1000 KM DI PARIGI (F)
GRAN TURISMO EUROPEO BPR
BPR Organisation
Tel. 0033/1/42597340-42594828

13 MAGGIO

MONZA
FORMULA MONZA
Sias - Autodromo di Monza
Tel. 039/24821
BARCELLONA (E)
F. 3000
Circuito di Catalunya
Tel. 0034/37522161

14 MAGGIO

BARCELLONA (E)
CAMPIONATO MONDIALE DI F.1
Circuito di Catalunya
Tel. 0034/3/5722161
BARCELLONA (E)
PORSCHE SUPERCUP
Circuito di Catalunya
Tel. 0034/3/5722161
FALPERRA (Portogallo)
CAMPIONATO EUROPEO DELLA MONTAGNA
SPA (Belgio)
SUPERTOURNAMENT CUP
Adac Berlin
Tel. 0049/30/8686284
SILVERSTONE (GB)
CAMPIONATO BRITANNICO TURISMO
Silverstone Circuit
Tel. 0044/1327857271
SUGO
CAMPIONATO GIAPPONESE TURISMO
Circuito di Sugo
AVUS-BERLINO (D)
COPPA ADAC TEDESCA TURISMO D2
Avus Berlin
Tel. 0049/308686284

RALLY

13-14 MAGGIO

ZLATNI (BG)
CAMPIONATO EUROPEO RALLY Coefficiente 20
Fbsa
Tel. Sofia-Bulgaria
IVREA (TO)
COPPA ITALIA 1. ZONA
A.S.Ivrea Corse
Tel. 0125/631879-fax
0125/739903
RALLY ISOLA D'ELBA
CAMPIONATO ITALIANO RALLY 2 LITRI
Ac Livorno - Tel. 0586/899651
PAVIA
RALLY OLTREPO PAVESE
COPPA ITALIA 3. ZONA
Scuderia Alberti
Tel. 0385/43814

14 MAGGIO

MODENA
RALLYSPRINT DEL FRIGNANO
Modena Corse Sport
Tel. 059/334311

ALTRE SPECIALITA'

13-14 MAGGIO

ALGERO-SCALA PICCARA
CAMPIONATO ITALIANO VELOCITA' IN SALITA
Ac Sassari - Tel. 079/271462
V ENDURANCE CITTA' D'AREZZO
TROFEO E COPPE CSAI
ENDURANCE 4x4 CAMPIONATO ITALIANO TOUT TERRAIN
Fuoristrada Arezzo Scout
FAYEYRAS (F)
CAMPIONATO EUROPEO RALLYCROSS
Asac du Sud Ouest
Tel. 0033/56/816110

14 MAGGIO

CENTURIPPE (EN)
VELOCITA' IN SALITA E AUTOSTORICHE
Ente Autodromo Pergusa
Tel. 0935/25660
PALERMO
SLALOM PARCO 2000
Staff 99 - Tel. 091/349950
BELLANTE (PE)
SLALOM
Pescara Corse
Tel. 085/4710435
SAMBATELLO
SLALOM LA COLLINA
Scuderia Aspromonte
Tel. 0965/893432-fax 0965/29002
CHIAVARI LEIVI (GE)
COPPA CSAI SLALOM 1. ZONA
Gecar Gto - Tel. 019/706382
TORRANO (PC)
VELOCITA' SU TERRA
Team Padova Cross
Tel. 049/9630465
MODENA
COPPA DELLA CONSUMA (PI)
CAMPIONATO ITALIANO DELLA MONTAGNA AUTO STORICHE
Acipromuove
Firenze
TRIESTE
TROFEO GATTAMELATA
REGOLARITA' AUTOSTORICHE
Trieste Racing Club
Tel. 040/313214
PIAN NOVELLO (PT)
COPPA FUORIMONTE-CUTIGLIANO
CAMPIONATO ITALIANO FUORISTRADA
COPPE CSAI
Pistoia Corse
Tel. 0573/364218-3364218
PUCCIANIELLO (CE)
COPPA CSAI SLALOM 4. ZONA
Caserta Corse
Tel. 0823/444704
CALCINATE (BG)
FORMULA RALLY
Vedovati Corse - Tel. 035/773001

TRASMISSIONI VIA SATELLITE

EUROSPORT

Martedì 9

13,30 SPEEDWORLD
In questo numero: la gara Nascar disputatasi a Martinsville il 23 aprile e la prova dell'europeo Truck disputatasi a Digione il 30 aprile
15,30 CAR RACING
Super Truck-Car da Bercy-Parigi
20,00 MOTORS
In questa puntata: British F. Vauxhall, Dtm di Berlino, Eurocup F. Renault.

Mercoledì 10

17,00 KARTING
Campionato Europeo da Salbris, in Francia
19,00-22,00 FORMULA ONE
Gran Prix Magazine

Giovedì 11

12,30 FORMULA ONE
18,30 RALLYCROSS
L'Europeo di Lousada in Portogallo

Venerdì 12

12,30 RALLYCROSS
replica della gara di Lousada
13,00 FORMULA ONE
in diretta da Barcellona la 1. sessione di prove del Gp di Spagna
18,30-23,00 FORMULA ONE
replica delle prove
20,00 INTERNATIONAL MOTORSPORT REPORT

Sabato 13

13,00 FORMULA ONE
in diretta da Barcellona la 2. sessione di prove del Gp di Spagna
18,30-23 FORMULA ONE
replica della 2. sessione
22,30 TRUCK RACING
la prova dell'Europeo disputatasi a Digione
1,00 INTERNATIONAL MOTORSPORT REPORT

Domenica 14

8,30 FORMULA ONE
replica della 2. sessione di prove

9,30 FORMULA ONE
in diretta da Barcellona il warm up
11,00 KARTING
Europeo di Salbris, Francia
13,30 FORMULA ONE
in diretta da Barcellona il Gp di Spagna
22,00 FORMULA ONE
replica del Gp di Spagna

Lunedì 15

13,00-18,30 FORMULA ONE
un'ora di immagini e commenti sul Gp di Spagna
17,30 KARTING
la gara di Salbris
20,00 SPEEDWORLD
in questo numero: la gara Nascar di Talladega del 30 aprile, il Turismo di Donington, le gare di Truck di Digione e Misano