

AUTO SPRI NT

SETTIMANALE **21**
Anno XXXIII - 25-31 maggio 1993
Sped. in abb. postale gr. II/70
L. 3.500

F.3 NEL PRINCIPATO



VINCE PACCHIONI

ESCLUSIVO!

Harvey compra Tyrrell

POSTLETHWAITE
SI GARANTISCE
UN AVVENIRE
POST-CAVALLINO



Guida a Indy

TUTTO SULLA
500 MIGLIA
DI MANSELL
E PIQUET



GP MONACO

**NEL GRAN GIORNO DI SENNA
SI RIAPRE IL MONDIALE**



FOTO ANGELO ORSI

E se la Ferrari...

REDAZIONE

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

DIRETTORE RESPONSABILE

CARLO CAVICCHI

CAPOREDATTORE

FRANCO NUGNES

CAPOSERVIZIO

ROBERTO BOCCAFUOGLI

INVIATI SPECIALI

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

REDATTORI

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

SERVIZI SPECIALI

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

GRAFICA E IMPAGINAZIONE

**GIORDANO CAPELLI (responsabile)
ADRIANA BOLLA - ALBERTO RONDELLI**

SEGRETARIA

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

DISEGNI

**MARCO MAESTRINI - ANTONIO SASSI
GIORGIO SERRA - MASSIMO VALLESE**

COLLABORATORI

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

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

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

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

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



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



Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 990



CONTI EDITORE
S.P.A.

DIRETTORE EDITORIALE

ADOLFO GALLEAZZI

Direttore sezione libri: **Paolo Facchinetti** - Progettazione
grafica: **Paolo Rocca** - Ufficio Pubblicità: **Loredana Malagutti** -
Ufficio concorsi: **Serena Santoni** - Ufficio diffusione:
Ulférico Comparone - Ufficio abbonamenti: **Roberto Galifari**

ORSI



VELOCITÀ

IL PERSONAGGIO

14 Easy Indy

Al Unser jr, il vincitore dell'ultima 500 Miglia di Indy, rivela in un'intervista a casa sua tutte le insidie della gara Usa

FORMULA INDY

20 Quelli del muretto

Tutto quello che bisogna sapere della corsa in catino più famosa del mondo: curiosità, tecnica e uno spaccato... umano davvero unico

FORMULA UNO

36 Uomo da marciapiede

Il Gp di Monaco ha offerto una grande battaglia fra le strade del Principato. E non tutto è stato scontato come si pensava...

FORMULA 3

70 Gp Montecarlo

Sabato alla vigilia del Gp di F.1 si è disputata la gara della terza serie che è stata il primo incontro internazionale del '93



PHOTO4

RALLY

PROMOTION

72 Rally di Sassari

La gara sarda è l'unica del campionato che ha una doppia validità: oltre a contare per il trofeo Kenwood è anche 3. prova del terra

MONDIALE

74 Toyota a nudo

La Celica parte favorita all'Acropoli: scopriamo quali sono i segreti del team giapponese. Ma attenzione alla Ford...

OPINIONI

4 Io, canaglia

di Giorgio Faletti

35 Domenica notte

di Carlo Cavicchi

114 Bastian contrario

punto di vista controcorrente

BOCK



28

Gran Turismo verso l'Europa



82

Viaggio nel futuro con Volvo

L'ALTRA DOMENICA

92 Le gare in Italia

RUBRICHE

8 lettere

10 news karting

12 news estero

64 news velocità

68 notiziario csai

69 domenica sprint

78 news rally

88 news on the road

104 portobello

105 crucisprint

110 dove si corre

113 teleschermo

io, canaglia



Aranciata Tamara

GIORGIO FALETTI

Rapporto degli Agenti:
Lo Presto Calogero
Bruson Guerino
Località: Magione (Perugia)

In data 14 maggio in località succitata, intercettavamo veicolo Alfa Romeo 55 che accostava a sinistra senza aver esposto l'apposito triangolo lampeggiante previsto dalle vigenti disposizioni del Codice della Strada, ancora nebuloso in proposito. La conducente del veicolo, invitata ad esibire patente di guida, annunciava di non averla al seguito ed esibiva documento alternativo, dichiarando di essere tale Tamara Vidali, pilota di Civt. Pur ignorando al momento che tipo di aereo fosse il detto Civt, facevamo presente all'interessata che l'essere abilitata alla guida di velivoli non dava automaticamente l'abilitazione alla guida di automezzi. Allora la Vidali dichiarava di essere pilota automobilistico attualmente in forza alla squadra Alfa Romeo. L'agente Lo Presto, che manifestava evidenti segni di incredulità di fronte alle asserzioni della Vidali, le chiedeva se la minigonna, oltre ad averla addosso, ce l'aveva pure sulla macchina e la invitava a salire sul mezzo e a dimostrare quanto dichiarato. La Vidali di cui sopra accettava di buon grado quanto proposto e, salita sulla propria vettura, partiva a razzo, prontamente seguita dalla nostra, alla cui guida si poneva eroicamente l'agente Lo Presto, il quale, purtroppo, si dimostrava tale solo di nome e non di fatto. La Vidali affrontava le curve a folle velocità seminandoci quasi immediatamente, per cui l'agente Lo Presto decideva di desistere ed entrare in un bar: purtroppo, impossibilitato a fermarsi data l'alta velocità, ci entrava con la macchina. Il proprietario della trattoria «da Edo», esponeva allora il conto agli atti, comprendente una vetrata e due aranciate: già che eravamo entrati, ci sembrava poco carino non consumare nulla.

Approvato e controfirmato
Bruson Guerino - Lo Presto Calogero



190-42
Ferrari

 **CLIC**

**Vi avevo detto
che Lombardi non lo
doveva toccare...**

CLIC

FERMO POSTA

■ **FEDERICA R.** - Lugo (Ravenna) - Chissà se Cecco Angiolieri avrebbe apprezzato il suo spirito; speriamo solo che l'epigramma rivolto a Briatore fosse davvero scherzoso, altrimenti altro che «due risate»...

■ **ASS.PRO LOCO POSSAGNO** - (Treviso) - Ci sembra che abbiate già documentato a sufficienza l'accaduto. Che cosa abbia di violento una gimkana automobilistica, può saperlo solo il parroco che vi ha negato l'autorizzazione. Provate col farmacista...

■ **FEDERICA VALENTINI** - Chieti. L'argomento della stanchezza di Senna a Imola ha provato una tale valanga di lettere che era impossibile trattarle tutte. Al solito, le posizioni erano contrastanti, ma a questo punto preferiamo considerare chiuso l'argomento.

■ **GAIA CEMASI** - Monza (Milano). Le notizie sul SuperTurismo francese vengono regolarmente pubblicate nella rubrica «estero», la settimana successiva a quella della gara, in modo da avere più tempo e più spazio per gli eventuali sviluppi.

■ **SERGIO PINHO ALVES** - Janga (Brasile). La Brabham di Bernie Ecclestone è ormai un ricordo molto lontano. Evidentemente il futuro del suo ex team non interessa al presidente Foca...

■ **LAURO BOERETTO** - Torino. L'unico modo che possiamo suggerirle per mettersi in contatto con Michael Schumacher è quello di scrivergli presso la Benetton Formula, Unit 2, Des Roches Square, Witney, Oxfordshire OX8 6TE, Gran Bretagna.

■ **MARCO PEZZINI** - Brescia - Vedi sopra; comunque Riccardo Patrese abita a Padova e a Cortina d'Ampezzo. I «pass» per il box (di qualsiasi team) sono difficili da ottenere, mentre per i biglietti ci si può rivolgere a qualche agenzia di viaggio, o direttamente all'Automobile Club.

■ **FABIO SANTELLI** - Jesi (Ancona). Il suo punto di vista è pungente, ma fondamentalmente giusto. In ogni caso, nessuno ha mai sostenuto che il blocco della tecnologia possa realisticamente favorire più di tanto i team minori.

■ **BARBARA GORIA** - Cosato (Vercelli). Nei paragoni tra piloti con vetture diverse, non è solo il motore a fare la differenza.

Non piace la rivoluzione francese

Ho sempre sostenuto le scelte di Montezemolo, prima tra tutte quella di richiamare Barnard e Berger. Chiaramente Luca non ha bisogno né del mio appoggio né del mio consenso, ma ci terrei comunque a dire che negli ultimi tempi non lo capisco più. O meglio, capisco ma non approvo. Mi spiego: un bel giorno Maranello dirama l'avviso «Direttore Sportivo cercasi». Motivazione: il Presidente non può occuparsi 24 ore al giorno tutti i giorni della squadra corse. Giustissimo: c'è anche la fabbrica da mandare avanti. Mi viene il sospetto: ma Sante Ghedini, allora, che ci sta a fare? Lasciamo perdere: il colpo è che viene assunto un francese, tale Jean Todt! Per carità, non voglio rinfocolare le polemiche su Barnard e la sua sede inglese di progettazione: per me Mago John è un genio, degno di monumento il giorno che la sua Ferrari dovesse portarci il titolo e, se fosse di qualche utilità, le sue rosse potrebbe disegnarle anche in Alaska. Ma è stata già dura a suo tempo mandar giù che in Italia non esistessero telaisti, aerodinamici, in una parola tecnici di alto livello. Ammettere che non ci sono neppure persone in grado di gestire un team di F. 1 è davvero troppo! Avrei capito, al limite e per assurdo, una proposta a Ron Dennis! Ma questo tizio in F. 1 non ci ha mai messo naso e questa non è una circostanza irrilevante: anche per Fiorio si fece lo stesso discorso e poi nel



'90, con una monoposto da faville, mancò iride piloti e costruttori! Ora ditemi che cosa rimane di italiano in Ferrari, a parte il nome e, per il momento, il Presidente! A proposito: questo Todt parla la nostra lingua o devo ripassare il mio francese per capirlo quando parla in TV?

Angela Vecchiotti Foligno

Una proposta a Ron Dennis avrebbe avuto due aspetti negativi: primo, Dennis è un manager e non un responsabile operativo in pista; secondo, visto che ha già il suo team non l'avrebbe accettata. Meglio trascurare i ragionamenti per assurdo e attenersi alla realtà: tutti pensano che i vertici della F. 1 siano onnipotenti, e invece bisogna fare i conti con il fatto che le persone realmente disponibili per ricoprire certi incarichi sono molto poche. Todt era, al momento, uno dei più indicati. Lasciamolo lavorare e vedremo cosa farà: per ora, niente processi né paragoni. A proposito; Todt l'italiano lo parla poco, ma lo capisce benissimo.

Come rimediare ai Gp che... fanno acqua?

Essendo appassionato di Formula 1 e Vostro assiduo lettore, ho seguito sempre con particolare interesse le notizie riguardanti la sicurezza in F.1, ciononostante ritengo che, visti gli attuali standard di sicurezza in F.1, non sia stato fatto nulla o quasi per risolvere il problema delle nubi d'acqua sollevate dalle monoposto con ruote scoperte in caso di «corsa bagnata». Visto l'inizio dell'attuale Campionato Mondiale di F.1 con quattro gare con pioggia su quattro, desidero perciò rivolgermi una domanda affinché la possiate girare a chi di dovere, e proporre una soluzione, pur non avendo la pretesa di «inventare l'acqua calda». Percorro quotidianamente in automobile per recarmi al lavoro, la Tangenziale di Torino per quasi tutta la sua lunghezza, ed ho notato che tra gli svincoli di Collegno e Rivoli, la pavimentazione è stata fatta con un particolare tipo di asfalto (sperimentale?) che impedisce alle automobili e soprattutto agli autotreni (dotati di ruote piuttosto grosse) di sollevare spruzzi o nubi d'acqua in caso di pioggia, tanto che percorrendo quel (ahimè) breve tratto, si ha l'impressione che sullo stesso abbia improvvisamente cessato di piovere. A questo

punto, la domanda sorge spontanea: perché, almeno sui circuiti permanenti, non viene utilizzato tale tipo di asfalto per la pavimentazione della pista, anche se molto più caro, visto che in F.1 si spendono decine di miliardi? Non ritenete che questo consentirebbe oltre ad una maggiore sicurezza per i piloti anche un maggior spettacolo, visto che potrebbero essere tentati dei sorpassi «impossibili» con la nube d'acqua?

Enrico Mori
Torino

È da vedere se il tipo di pavimentazione in oggetto potrebbe essere adatta a un circuito. Non solo per ragioni di costo, ma anche per quanto riguarda le condizioni di utilizzo «normale» (non può mica piovere sempre...). Ad ogni modo la segnalazione è interessante e merita, se non altro, una citazione. Più che di un problema di asfalto, però, su certe piste si ha un problema di drenaggio, nel senso che non si riesce a far defluire a sufficienza l'acqua piovana. Restiamo in attesa di sviluppi sull'argomento.

I cancelli da cancellare

Uno dei principali argomenti trattati dai giornali per quanto riguarda il Gp di Imola era la diminuzione delle presenze. Le cause addotte erano molteplici: dalla crisi Ferrari ai costi elevati dei biglietti. Mi permetto di porre all'attenzione degli organizzatori del Gp un'altra causa, forse minore, che però mi ha colpito molto e precisamente la maleducazione del personale dell'Autodromo. Lunedì 26 aprile 1993: eravamo in attesa al cancello dell'Autodromo di Imola, sperando di poter salutare Alesi, un caro amico che abbiamo più volte incontrato e che si è sempre dimostrato disponibilissimo. Alla mia richiesta, posta al guardiano, di poter parlare con Jean Alesi e



con il sig. Ghedini per chiedere il permesso per poter entrare un momento, la risposta datami con estrema scortesia era: «Solo io posso far entrare le persone!» Ironicamente mi venne da pensare che il «gentile signore» avesse avuto una crisi d'identità e pensasse di essere S. Pietro con le chiavi del paradiso. Altro episodio: Barrichello arrivava in macchina con dei suoi amici, il suddetto «gentiluomo» lo bloccava facendo notare che nessuno aveva il pass. Pensando che forse non aveva riconosciuto il personaggio, facevamo notare che si trattava di Barrichello, la sua risposta irosa era: «Non me ne frega un... chi è, se non hanno il pass non entrano». Fortunatamente Barrichello è una persona di spirito e lasciava correre la cosa. Ultimo episodio: arrivava Prost ed oltre a fargli i complimenti per la gara chiedevo se potesse posare per una foto assieme; il sig. Prost con gentilezza ed un sorriso cortese accettava tranquillamente. Mentre posavamo per la foto sempre il «gentile signore» mi faceva notare che stavo «intralciando il traffico» e che mi dovevo togliere di torno. A questo punto il sig. Prost interveniva chiedendo di lasciare ancora un attimo per scattare le foto. Ora io mi chiedo il perché di tanta scortesia visto che tutte le persone, me compresa, si rivolgevano con gentilezza ed anche se la risposta era ovviamente negativa, bisognava darla in maniera educata. Il confronto con i piloti che arrivavano e che erano tutti di una gentilezza squisita, era stridente.

Claudia Crevatin
Trieste

I cerberi non ci sono mai piaciuti, e dare a qualcuno la responsabilità di un portone, un cancello o un parcheggio può effettivamente innescare la famigerata «sindrome di S. Pietro» a cui lei fa riferimento. Ma poiché non eravamo presenti, non possiamo dire se la persona da lei criticata non stesse semplicemente facendo il proprio lavoro, anche se magari con un eccesso di zelo. In certi



«Ugole d'oro» anche a Misano

Domenica 16 maggio c.a. ero a Misano Adriatico per assistere alla terza prova del Campionato Europeo Truck. Nell'impianto romagnolo ho trascorso una giornata indimenticabile, i bolidi impegnati nelle sette gare in programma hanno dato spettacolo. È vero, pochi sorpassi in gara ma quante sgommate, quante derapate, quante staccate al limite insomma tantissimo spettacolo. Vi scrivo queste impressioni per sottolineare che la manifestazione ha ottenuto il meritato successo grazie anche al commento delle gare. A Misano hanno trovato uno speaker che batte quello di Monza (vedi polemica 92) il pubblico ha vissuto le gare trasportato da un commento brillante a tratti euforico che ci ha sinceramente divertiti anche se in pista di sorpassi se ne sono visti pochi.

Luigi Vertemati (Merviano) Varese

Per una felice coincidenza, circa nello stesso periodo in cui ricevevamo questa lettera ne è arrivata un'altra (da Marco Guffanti di Monza) che celebrava, una volta di più, le virtù dell'ormai mitico Luigi Vignando, commentatore delle gare sul circuito brianzolo. Di lui ci occupammo già a suo tempo e non vorremmo dare l'impressione di aver costituito un fan club. Ma che un buon commento sia una delle componenti di riuscita di una manifestazione motoristica, trasmettendo emozioni allo spettatore, è cosa strasicura. E lo conferma la lettera dell'amico di Varese. In America (ma anche in Germania e in Inghilterra) questo l'hanno capito benissimo; e così vengono valorizzate le categorie «minori». A buon intenditor...

casi, le consegne sono molto rigorose e chiudere un occhio per qualcuno equivale a transigere per tutti. Dopotutto, anche il presidente della Federazione gira per il paddock durante i Gran Premi munito del regolare pass. Ci interessa invece far notare che, oltre al già tante volte menzionato Alesi, anche Prost si sia mostrato cortese e disponibile verso i tifosi. A questi ultimi ci permettiamo di dare un consiglio: se volete incontrare di persona i vostri piloti preferiti scegliete, per quanto possibile, i giorni di prove piuttosto che i week-end di gara.

IL DUBBIO

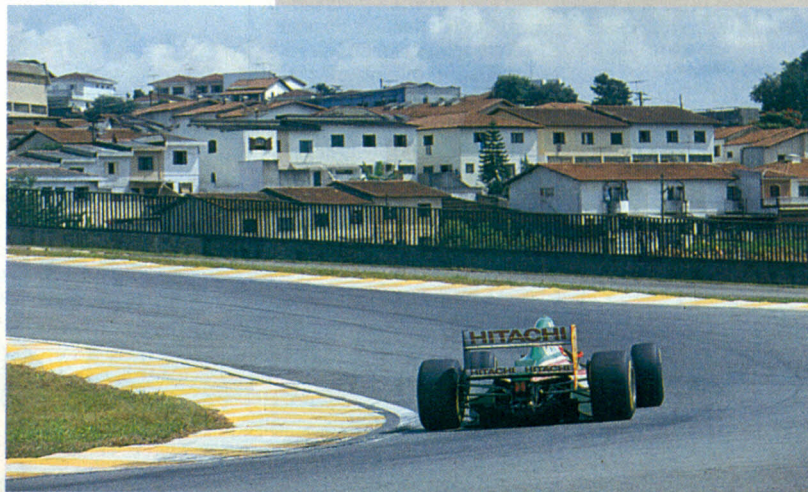
Sono un appassionato di F. 1 ed ho assistito alle prove libere e cronometrate del G.P. di S. Marino. Ho notato che in uscita dalla Tosa alcune monoposto avevano una rumorosità del motore molto irregolare, che spariva quando veniva innestata la marcia successiva a quella di uscita dalla curva. Potreste darmi dei chiarimenti su questo fenomeno?

Vincenzo Bonanno - Napoli

Ci siamo già soffermati, nelle pagine della tecnica Gp, sul tema dell'antispin. Questo dispositivo, ormai allo studio da diversi anni (anche se il suo futuro, alla luce dei regolamenti '94, appare incerto) è stato introdotto per evitare i problemi posti dai moderni propulsori di F. 1 che ormai hanno raggiunto potenze ben superiori a 200 cv/litro. In tali condizioni, quando il pilota riaccelera in uscita di curva, la potenza erogata (ricordiamo che, per quanto «rotondo» possa essere, un motore da competizione ha sempre una risposta relativamente brusca) è esuberante e finisce col mettere in crisi la trazione. Questo provoca il fenomeno che in inglese è detto del «wheelspin» e consiste in pratica nel pattinamento delle ruote. A questo punto, i cavalli del motore vanno sprecati, perché non si riesce a scaricarli a terra nella maniera dovuta. E oltre tutto c'è sempre il pericolo del cosiddetto sovrasterzo di potenza, che provoca sbandate e testacoda. Ecco allora che entra

in gioco l'antispin, che se comprendiamo bene il testo della sua lettera è proprio il responsabile dello strano rumore che ha sentito. Il sistema può agire in diversi modi: uno, che qui non tratteremo, è quello di rallentare la ruota che gira troppo velocemente applicando la forza frenante. L'altro, che in pratica è quello generalmente diffuso, agisce invece sul motore. A ciascuna delle ruote motrici è collegato un sensore che ne registra la rotazione. Quando il sensore rileva uno scoppio, cioè una perdita di aderenza per cui una o entrambe le ruote girano a vuoto, interviene «tagliando» la corrente di accensione inviata alle candele. Per fare un esempio, su un motore a dodici cilindri ne vengono tagliati tre. È evidente, come, in queste condizioni, il rumore del funzionamento non sia più regolare, e ciò provoca appunto il fenomeno da lei rilevato. Il motore a... nove cilindri — quelli non funzionanti vengono trascinati nel moto e servono da «freno» meccanico — considerato nel nostro esempio ha ovviamente meno potenza; per questo, in tempi abbastanza rapidi, la ruota smette di slittare e ripristina la sua aderenza. A questo punto il motore riprende a funzionare normalmente. Innestando la marcia superiore cala il regime e quindi, per quanto detto prima, la ruota «prende» meglio sull'asfalto. Il tutto senza che il pilota debba preoccuparsi di dosare il piede sull'acceleratore. Discorso diverso per il limitatore, che «spenge» tutta l'unità motrice per un attimo quando questa supera il regime massimo rischiando il fuorigiri.

«In uscita di curva il motore di certe F. 1 ha un suono irregolare: perché?»



LE GARE

PISTA NUVOLARI

Curtatone (Mn), 16 maggio 1993

Classe 60 Minikart: 1. Venturi (Dap-Comer) 10 giri in 8'09"5; 2. Colombo (Dap-Comer) 8'09"7; 3. Pini (Kall-Comer) 8'10"0; 4. Roana (Dap-Comer) 8'10"2; 5. «Alex» (Dap-Comer) 8'10"5.

Classe 125 Europa: 1. Pellegrini (Italia Motori-Gilera); 2. Bianchi (Italia Motori-Gilera); 3. Mundola (Italia Motori-Gilera); 4. Rotondi (Italia Motori-Gilera); 5. Offredi (Italia Motori-Gilera).

Classe 125 Nazionale: 1. De Palma (Kall-Pavesi) 18 giri in 11'32"8; 2. Bozzoni (Kall-Tm) 11'35"4; 3. Mazzocchi (Kall-Tm) 11'48"5; 4. Staffetta (Kall-Tm) 11'49"1; 5. Storza (Kall-Gilera) 11'49"4.

Classe 125 Internazionale: 1. Piacentini (Haase-Pavesi) 18 giri in 11'28"1; 2. Damioli (Kall-Tm) 11'28"6; 3. Galvagni (Kall-Pavesi) 11'33"2; 4. Maragna (11'33"9; 5. Savoldi (Kall-Tm) 11'35"7.

Classe 100 Amatori: 1. Ferrari (Haase-Parilla) 18 giri in 12'20"9; 2. Donadel (Top-Comer) 12'21"5; 3. Guarnieri (Tecno-Pcr) 12'22"2; 4. Scaratti (Crg-Parilla) 12'30"8; 5. Rossi E. (Tony-Dap) 12'31"1.

Classe 125 Amatori (valvola): 1. Decò (Kall-Pavesi) 18 giri in 12'03"5; 2. Bozzoni (Kall-Pavesi) 12'05"7; 3. Iachelli (Kall-Pavesi) 12'05"9; 4. Gheda (Kall-Pavesi) 12'13"8; 5. D'Affliscio (Kall-Tm) 12'14"1.

CIRCUITO DI PRATA

Prata Principato Ultra (Av), 16 maggio 1993

5. Trofeo South Racing

Classe 60 Minikart: 1. Barbato (Dap-Comer) in 8'09"4; 2. Tuccillo (Allkart-Cimer) 8'14"7; 3. De Angelis (Allkart-Comer) 8'27"2; 4. Lanati (Kall-Comer) 8'29"2; 5. Iannuzzo (Kall-Comer) 8'33"0.

Classe 100 Junior: 1. Fusaro (Top-Comer) 13'50"9.

Classe 100 Nazionale: 1. Ranauro (Crg-Cmp) in 13'28"7; 2. Fucile (Kall-Rotax) 13'31"4; 3. Infante (Kall-Parilla) 13'44"0.

Classe 100 Internazionale: 1. Maio (Crg-Cmp) 6'51"1; 2. Matarazzo (Crg-Parilla) 6'56"5; 3. De Luca Bossa (Kall-Sirio) 6'58"8; 4. Pacelli (Allkart-Comer) 7'01"5.

Classe 125 Nazionale: 1. Austeri (Crg-Tm) in 13'38"6; 2. Tommaselli (Allkart-Tm) 15'08"9.

Classe 125 Internazionale: 1. Cetta (Kall-Pavesi) in 13'31"0; 2. Marrone (Kall-Tm) 13'36"3; 3. Rossetti (Cmp-Tm) 13'44"5; 4. Montenigro (Kall-Tm) 13'51"6; 5. Ginagregorio G. (Kall-Pavesi) 14'01"3.

Classe 100 Amatori: 1. Zarro (Crg-Parilla) in 14'06"7; 2. Pragliola (Allkart-Parilla) 14'15"7; 3. Pace (Allkart-Parilla) 14'16"8; 4. Grieco (Cmp-Sirio) 14'17"7; 5. Spina (Crg-Comer) 14'25"1.

Classe 125 Amatori (aspirato): 1. Basile (Kall-Tm) in 7'05"4; 2. Ulto (Tony-Tm) 7'09"3; 3. Cerullo (Kall-Tm) 7'13"5; 4. Mattiello (Kall-Tm).

Classe 125 Amatori (valvola): 1. Barbiero (Kall-Tm) in 10'34"2; 2. Festa (Kall-Pavesi) 10'38"6; 3. Marsico (Allkart-Tm) 10'43"1; 4. Pagliuca (Allkart-Tm) 10'47"6; 5. Covotta (Crg-Tm) 10'47"9.

FISICHELLA E GIANNIBERTI IN VETTA IN F. S-A

Europeo tinto d'azzurro

JESOLO — I valori si mostrano subito molto equilibrati: 24 piloti nella F. SuperA sono nello spazio di un secondo alle spalle di Fisichella, Beggio, Manetti e Ryttabris. Nella F.A la situazione è ancora più incerta: i primi 34 sono in soli nove decimi di secondo con il francese Terrien, lo spagnolo Surrales e il britannico Davies in vetta. Le manche sono tutte molto combattute, al termine di questa fase, la F. SuperA appare quasi un campionato nazionale più che una prova europea: le prime nove posizioni sono infatti occupate da piloti italiani. Al via della prima corsa Fisichella è il più veloce a scattare: il romano prende il comando della gara per tenerlo sino al termine. Alle spalle del pilota della Pcr si sviluppa una bella lotta tra Gianniberti, Orsini, Beggio e Manetti che concludono in quest'ordine. La seconda gara della F. SuperA pare riproporre il medesimo copione: Fisichella scatta subito al comando inseguito da Orsini e Gianniberti mentre Manetti lamenta ancora alcuni problemi. A metà corsa è però Gianniberti a prendere in pugno la situazione passando in testa tallonato da Fisichella, per la terza piazza si sviluppa un bel duello tra Orsini e Trulli. Ma il terzo gradino del podio se lo ag-

giudica con una rimonta eccezionale Antonelli precedendo Daniele Parrilla, Trulli scivola invece in 5. posizione e Orsini in settima. Anche le prime battute della F.A sembrano parlare italiano: Moro dopo le manche occupa la pole con a fianco Temperini. Il pilota piemontese alla via della prima corsa riesce a prendere la testa, mentre in una toccata alla prima curva restano attardati Montanari, Balocco e Cestetti. Dietro a Moro si insediano intanto Causio, Temperini, Fiorucci e Picchianti. Al 6. passaggio Moro, vittima di problemi elettrici scivola al 13. posto, la leadership passa così nelle mani di Causio seguito da Temperini che esce di scena nella tornata seguente. Causio porta così al termine la gara al comando, alle sue spalle nel finale Virtanen soffia il secondo posto a Terrien. Nella seconda corsa Causio esce di scena nelle prime battute. In testa va così Terrien tallonato da Virtanen e Moro. Il finlandese supera al 5. giro il

francese in vetta alla gara e resta primo sino a due curve dall'arrivo, quando Terrien tenta il tutto per tutto: affianca il battistrada e lo spinge fuori pista. I due mezzi si agganciano, finiscono entrambi nell'erba, ma yolo il francese riesce a proseguire, verso la vittoria.

CAMPIONATO EUROPEO

Jesolo (Ve), 16 maggio 1993

Formula SuperA

Classifica finale: 1. Fisichella (I) punti 27 (4); 2. Gianniberti (I) 27 (10); 3. Antonelli (I) 17; 4. Orsini (I) 16; 5. Trulli (I) 14 (5); 6. Beggio (I) 14 (8); 7. Daniele Parrilla (I) 14 (22); 8. Vassort (F) 11; 9. Manetti (I) 8; 10. Belicchi (I) 7.

Corsa 1: 1. Fisichella (I) (Pcr-Pcr-Bridgestone) punti 0; 2. Gianniberti (I) (Haase-Rotax-Dunlop) 2; 3. Orsini (I) (Tony-Rotax-Bridgestone) 3; 4. Beggio (I) (Kall-Rotax-Vega) 4; 5. Manetti (I) (Crg-Rotax-Bridgestone) 5; 6. Antonelli (Pcr-Pcr-Dunlop) 6; 7. Trulli (I) (Tony-Rotax-Bridgestone) 7; 8. Daniele Parrilla (I) (Mari-Italsistem-Bridgestone) 8; 9. Vassort (F) (Birel-Italsistem-Dunlop) 9; 10. Belicchi (I) (Tony-Italsistem-Bridgestone) 10.

Corsa 2: 1. Gianniberti (I) (Haase-Rotax-Dunlop) punti 0; 2. Fisichella (I) (Pcr-Pcr-Bridgestone) 2; 3. Antonelli (I) (Pcr-Pcr-Dunlop) 3; 4. Daniele Parrilla (I) (Mari-Italsistem-Bridgestone) 4; 5. Trulli (I) (Tony-Rotax-Bridgestone) 5; 6. Vassort (F) (Birel-Italsistem-Dunlop) 6; 7.

Orsini (I) (Tony-Rotax-Bridgestone) 7; 8. Beggio (I) (Kall-Rotax) 8; 9. Belicchi (I) (Tony-Italsistem-Bridgestone) 9; 10. Busslinger (I) (Birel-Sirio-Vega) 10.

La classifica del campionato: 1. Fisichella punti 42; 2. Beggio 38; 3. Manetti 33; 4. Gianniberti e Antonelli 29; 6. Trulli e Belicchi 23; 8. Serjala 20; 9. Orsini e Daniele Parrilla 17.

Formula A

Classifica finale: 1. Terrien (F) punti 25; 2. Moro (I) 19; 3. Davies (Gb) 18 (12); 4. De Nies (B) 18 (40); 5. Causio (I) 15; 6. Virtanen (Sf) 12 (13); 7. Van Ameyden (Ni) 12 (29); 8. Brugnoli (I) 11; 9. Maggio 9; 10. Picchianti (I) 10 (8).

Corsa 1: 1. Causio (I) (Biesse-Fox-Vega) punti 0; 2. Virtanen (Sf) (Tony-Rotax-Vega) 2; 3. Terrien (F) (Sodi-Rotax-Vega) 3; 4. Davies (Gb) (Pcr-Pcr-Vega) 4; 5. De Nies (B) (Tecno-Rotax-Vega) 5; 6. Moro (I) (Kall-Rotax-Vega) 6; 7. Picchianti (I) (Pcr-Pcr-Dunlop) 7; 8. Van Ameyden (Ni) (Swisslullless-Rotax-Bridgestone) 8; 9. Maggio (I) (Tony-Rotax-Bridgestone) 9; 10. Brugnoli (I) (Mari-Italsistem-Vega) 10.

Corsa 2: 1. Terrien (F) (Sodi-Rotax-Vega) punti 0; 2. Moro (I) (Kall-Rotax-Vega) 2; 3. De Nies (B) (Tecno-Rotax-Vega) 3; 4. Davies (Gb) (Pcr-Pcr-Vega) 4; 5. Brugnoli (I) (Mari-Italsistem-Vega) 5; 6. Van Ameyden (Ni) (Swisslullless-Rotax-Bridgestone) 6; 7. Falch (DK) (Haase-Rotax-Vega) 7; 8. Maggio (I) (Tony-Rotax-Bridgestone) 8; 9. Montanari (I) (Tony-Rotax-Bridgestone) 9; 10. Balocco (I) (Mike 1-Parilla-Vega).

La classifica di campionato: 1. De Nies punti 39; 2. Terrien 31; 3. Fiorucci 27; 4. Davies 24; 5. Van Der Ende 20; 6. Moro 19; 7. Maggio 16; 8. Causio, Van Ameyden e Rodriguez 15.

Fisichella (n. 33) e Gianniberti (n. 37) hanno conquistato una vittoria ciascuno nella F. Super A a Jesolo





CRONOMETRO

Tempi parziali e memoria super

È iniziata in questi giorni la commercializzazione del Cronotek (nella foto), un apparato per la rilevazione dei tempi che garantisce una serie di funzioni molto interessanti. Questo apparecchio consente di scomporre in tre parti ciascun giro del pilota principale, contemporaneamente può registrare i passaggi di altri cinque piloti. La capacità di memoria permette di immagazzinare i tempi di 500 giri di ciascun pilota. I dati possono poi essere riportati su carta, con il semplice impiego di una normalissima stampante. Le dimensioni del Cronotek sono assai contenute: 21 cm di lunghezza, 10 di larghezza massima e 2,5 di spessore. Il prezzo di vendita di questo apparato di cronometraggio è di 500.000 lire, Iva inclusa ed è distribuito in esclusiva dalla Ciak, in via Emilia Ovest 237, 43010 Fraore (Pr), tel. 0521/671317, fax 0521-672045.



UN TELAIO MOLTO EFFICACE

Assetti sempre... Sodi

Nella seconda prova dell'Europeo di F. A. disputata a Jesolo, ha impressionato molto favorevolmente il telaio francese Sodi, portato da David Terrien al successo nella seconda corsa e al terzo posto nella prima, con questi risultati nella classifica finale il transalpino è poi risultato primo. La caratteristica principale del telaio Sodi è quella di avere un sistema per variare rapidamente il camber e il caster attraverso triangoli (nella foto) ricavati dal pieno. Questo sistema ha dimostrato di potere sfruttare al meglio l'abbinamento telaio-gomme al mutare delle condizioni della pista. Quanto all'affidabilità, gli urti (dati e ricevuti da Terrien) di Jesolo hanno mostrato che questo avanzato sistema resiste bene in tutte le situazioni.

**GLI ITALIANI CERCANO IL BIS
Coppa del mondo al via a Suzuka**

Giunta alla terza edizione, si disputa domenica 30 maggio la Coppa del mondo, manifestazione riservata alle Formula SuperA e A. Le gare che si svolgono sul kartodromo che si trova all'interno dell'impianto che ospita il Gp del Giappone di F. 1, vedranno al via i nostri migliori piloti che cercheranno di ripetere il brillante doppio successo ottenuto lo scorso anno da Danilo Rossi (F.K.) e Alberto Pedemonte (F.A.). La Coppa del mondo è un evento voluto dalla Ck per creare nuovi consensi attorno al kart in Oriente e che sta riscuotendo sempre maggiore successo.

■ **BONAZZI.** Per un errore di trascrizione, nella classifica della classe 100 Internazionale della gara disputata a Rioveggio lo scorso 9 maggio al vincitore, Bonazzi, è stato attribuito un mezzo diverso da quello che da anni impiega, che è un Top-Comer preparato da Biondini, ce ne scusiamo con l'interessato e con i lettori.

IL PUNTO

A Battipaglia nella seconda prova del Tricolore della 125 Piccini nella Internazionale cercherà di passare in testa

ALESSANDRO COLLINA

La seconda prova del Tricolore della 125 a Battipaglia, in un primo tempo era stata fissata per il 2 maggio, poi è stata spostata al 30, però questa data è concomitante con la Coppa del mondo di Suzuka, così mancheranno piloti come Beggio e Takahashi. Passando però a quello che succederà sulla pista del Sele, nella 125 Internazionale il leader del campionato Baldelli dovrà fare i conti con piloti del calibro di Piccini e Biasuzzi diretti inseguitori o come Montagnani e Cicconetti alla ricerca di riscatto, dopo il poco brillante inizio. Nella 125 Nazionale Abramo, unico ad aver vinto sia la prefinale che la finale nella prima prova, avrà come diretto antagonista Pasquinuzzi. In questa prova farà il proprio debutto anche il motore Gilera, condotto da Sforza. Altre sorprese in questa categoria sono possibili visto la giovanissima età di tutti i motori che hanno fatto il loro esordio nella 1. prova Tricolore in terra Salentina. Proprio la 125 Nazionale può riservare non pochi colpi di scena sul piano agonistico essendo estremamente equilibrato il lotto dei partecipanti. Nella 125 Europa sarà Jacoangeli a dover difendere la propria leadership dagli attacchi di tutti gli avversari, cioè

per l'assoluto equilibrio di prestazioni dei mezzi che pone sullo stesso piano tutti i piloti, esaltando esclusivamente le capacità di messa a punto del mezzo e quella di guida. Un sicuro protagonista sarà comunque Garofalo che corre sulla pista di casa. Per il kartodromo del Sele quello di quest'anno è il terzo appuntamento, in tre anni, con una prova titolata, e da sempre questo tracciato ha riservato sorprese essendo molto tecnico. Inoltre la stagione ormai estiva metterà a dura prova sia i mezzi che le gomme, oltre che i piloti. Unica incognita, anche per questa gara, sarà la pioggia che ormai accompagna tutte le gare Tricolori e che se da un lato potrebbe portare refrigerio ai piloti, dall'altro rimescolerebbe le carte dei valori in campo, come avvenuto a Ugento. Anche quello di Battipaglia resta un appuntamento importantissimo in vista della prova finale di Cervia, pista che oltre al campionato italiano, ospiterà in settembre il campionato del mondo della 125. Il programma della gara di Battipaglia distribuito su due giorni, sabato vedrà la trasmissione televisiva della classe 125 Nazionale su Rai 3 alle 17,40, mentre domenica scenderanno in pista le altre due classi.

COSÌ IN PISTA

SABATO 29 MAGGIO

ore 8.00	prove libere
ore 8.00-8.30	prove libere 125 Nazionale
ore 9.30-10.30	prove di qualificazione 125 Nazionale
ore 11.00	batterie 125 Nazionale
ore 11.45	manche 125 Nazionale
ore 13.15	prefinale 125 Nazionale
ore 14.35	finale 125 Nazionale
ore 15.15-15.30	prove libere 125 Europa
ore 16.10-16.30	prove di qualificazione 125 Europa
ore 16.30-17.00	prove libere 125 Internazionale
ore 17.45-18.45	prove di qualificazione 125 Europa

DOMENICA 30 MAGGIO

ore 8.30	prove libere 125 Europa
ore 8.45	prove libere 125 Internazionale
ore 9.30	batterie 125 Internazionale
ore 10.30	manche 125 Europa e Internazionale
ore 16.00	prefinale 125 Europa
ore 16.30	prefinale 125 Inter.
ore 17.00	finale 125 Europa
ore 17.30	finale 125 Inter.

Piccini all'attacco a Battipaglia



CALENDARIO

29 maggio

- Circuito di Oristano Oristano 60, 100, 125, Amatori

30 maggio

- Pista Happy Valley Cervia (Ra) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Le Sirene Cavaglià (Vc) 60, 100, 125, Amatori
- Pista due mari Amato (Cz) 60, 100, 125, Amatori
- Circuito di Belmonte Belmonte (Pa) 60, 100, 125, Amatori
- Circuito di Tolentino Tolentino (Mc) 60, 100, 125, Amatori
- Pista del Sele Battipaglia (Sa) campionato italiano classe 125

6 giugno

- Pista Kobra Pignola (PZ) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Val Vibrata S. Egidio alla Vibrata (Pe) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Kinisia Trapani 60, 100, 125, Amatori
- Pista di Atina Atina (FR) 60, 100, 125, Amatori
- Pista di Rioveggio Rioveggio (Bo) 60, 100, 125, Amatori

CLASSIFICHE

F.3 Sudam al baby Marques

INTERLAGOS — Boom dei giovanissimi nel 3. appuntamento della serie Sudam di F. 3 Marques, 17 anni, e Neves, 18, si sono infatti aggiudicati primo e secondo posto con sorpassi in gara di grande grinta ai danni dei più esperti Croceri e Furlan, giunti rispettivamente 3. e 5.

Lito Cavalcanti

FORMULA 3

Interlagos (BR), 16 maggio
3. prova del campionato Sudam

Lo classifica: 1. Marques (Ralt Rt34-Mugen) 26 giri in 43'10"145, media 156,292 kmh; 2. Neves (Ralt Rt33-Mugen), 43'11"409; 3. Croceri (Ralt Rt33-Mugen) 43'12"538; 4. Rissati (Ralt Rt34-Mugen) 43'12"987; 5. Furlan (Dallara 390-Fiat Abarth) 43'13"731; 6. Matsubara (Ralt Rt34-Mugen) 43'29"884.

□ **Giro più veloce:** Rissati, 1'37"7, 159,230 kmh.

La classifica del campionato: 1. Neves punti 16; Marques 15; 3. Croceri 13; 4. Furlan 11.

FORMULA 3

Dijon (F), 16 maggio
3. prova del campionato francese

Lo classifica: 1. Gomez (Dallara 393-Fiat Abarth), 20 giri in 25'30"64, media 178,748 kmh; 2. Clerico (Dallara 393-Opel) a 4"95; 3. Janoray (Dallara 393-Opel) a 7"39; 4. Cottaz (Dallara 393-Fiat) a 11"54; 5. Julian (Dallara 393-Fiat Abarth) a 13"24; 6. Gosparini (Dallara 393-Vw) a 28"82; 7. Alberto (Dallara 392-Vw) a 29"24.

PEUGEOT 905 SPIDER

Dijon (F), 16 maggio
2. prova del campionato

Lo classifica: 1. Helary; 2. Trüvisiol a 23"56; 3. Derode a 25"41; 4. David a 38"23; 5. A. Fréquelina a 38"53; 6. Santal a 1'00"50; 7. Gonnin a 1'12"02; 8. Dillman a 1'13"82; 9. Guittard a 1'13"86; 10. Bonjour a 1'18"88.

STOCK CAR

Sears Point (USA), 16 maggio
10. Gara della Winston Cup

Lo classifica: 1. G. Bodine (Ford Thunderbird) con 74 giri alla media di 77,014 MPH; 2. Irvan (Chevrolet Lumina) a 0"5; 3. Rudd (Chevrolet Lumina); 4. Schrader (Chevrolet Lumina); 5. Petty (Pontiac Grand Prix); 6. Earnhardt (Chevrolet Lumina); 7. Dallenbach (Ford Thunderbird).

La classifica del campionato: 1. Earnhardt 1526 punti; 2. Wallace 1501; 3. Allison 1408; 4. Petty 1363; 5. G. Bodine 1532.

ha collaborato:
Jeremy Shaw



Quinta vittoria delle Ford Falcon (qui con Seaton) in Australia

TURISMO AUSTRALIANO □ JONES... A VUOTO

Doppietta di Seaton

BENALLE — La giovane leva contro l'esperto e blasonato campione. 26 anni l'uno, 47 l'altro. È la sfida del Campionato Australiano Turismo, fra Seaton e Jones; una sfida che ha continuato ad appassionare anche in questo quinto appuntamento di stagione. E a colpi di doppiette in successione: Jones aveva centrato la prima a Symmons Plains, Seaton aveva replicato due gare fa, a Phillip Island, Jones aveva risposto ancora con un 1. e un 2. posto a Likeside riportandosi in testa al campionato, seppur per soli 8 punti... Ora Seaton se ne è nuovamente aggiudicata una vincendo appunto a Benalle entrambe le manche (dopo aver siglato anche la pole) e ripassando al comando della classifica generale. Per la verità sono state vittorie più facili delle altre, ottenute mentre molti dei diretti avversari si eliminavano con scaramucce non sempre «ortodosse». Quella nella manche Seaton l'ha colta infatti dopo l'eliminazione di Jones e Mezera, entrati fra loro in collisione mentre cercavano di evitare il coinvolgimento nell'incidente fra Mark Skaife e John Bowe (con i quali erano in quel momento in lotta per la terza posizione), e in seguito all'uscita di scena all'ultimo giro anche di Johnson, in quel momento secondo, per

una manovra «spregiudicata» di Gardner (insieme a Bowe escluso così dalla classifica della manche e multato di 3000 dollari). Di conseguenza anche la vittoria nella 2. manche per Seaton è giunta con maggior facilità grazie alla partenza dal fondo della griglia, con macchine «rappezzate», degli stessi avversari eliminatisi a vicenda nel corso della 1a. In entrambe le manche a trarre ulteriore profitto da questa situazione è stato così anche Longhurst, piazzatosi sempre al secondo posto con una Bmw M3, privata degli handicap in peso (per le presta-

zioni troppo performanti dello scorso anno) e tornata dunque al suo «peso forma» di 1000 kg, ha riacquisito finalmente la sua competitività.

Carlo Irlitti

TURISMO

Benalle (AUS), 16 maggio
5. prova del campionato australiano

1ª manche: 1. Seaton (Ford Falcon Eb), 24 giri in 24'52"11, media 117,55 kmh; 2. Longhurst (Bmw M3) in 24'58"09; 3. Richards (Holden Commodore Vp) in 25'08"42; 4. Morris (Bmw M3) in 25'08"64; 5. Perkins (Holden Commodore Vp) in 25'17"37; 6. Brock (Holden Commodore Vp) in 25'17"70; 7. Johnson (Ford Falcon Eb) in 25'29"10; 8. Crompton (Holden Commodore Vp) in

25'30"61; 9. Blancard (Bmw M3) in 25'33"90; 10. Finnigan (Holden Commodore Vp) in 24'34"80.

□ **Giro più veloce:** Seaton (Ford Falcon Eb) in 1'00"91.

2ª manche: 1. Seaton (Ford Falcon Eb) con 24 giri in 24'56"00, media 117,24 kmh; 2. Longhurst (Bmw M3) in 24'57"60; 3. Brock (Holden Commodore Vp) in 25'12"16; 4. Richards (Holden Commodore Vp) in 25'13"69; 5. Jones (Ford Falcon Eb) in 25'13"75; 6. Johnson (Ford Falcon Eb) in 25'16"27; 7. Bowe (Ford Falcon Eb) in 25'21"11; 8. Skaife (Holden Commodore Vp) in 25'23"91; 9. Crompton (Holden Commodore Vp) in 25'28"85; 10. Perkins (Holden Commodore Vp) in 25'29"13.

□ **Giro più veloce:** Seaton (Ford Falcon Eb) in 1'01"35.

La classifica del campionato: 1. Seaton punti 112; 2. Jones 96; 3. Bowe 83; 4. Johnson 82; 5. Longhurst 47; 6. Mezera 41.

TROFEO VENTURI □ BENE GLI ITALIANI
Jarier per un soffio

BARCELLONA — Vittoria finale di Jarier nella prova «estera» del Trofeo Venturi francese, ma solo a 3 giri della fine, dopo una dura lotta con l'italiano Mondini, già autore anche della pole position e giunto al traguardo a soli 1"547 dall'ex pilota di F. 1. Dietro di loro si è quindi piazzato un altro italiano, Onofrio Russo, che ha duellato a lungo con Olczyk prima che questi fosse costretto al ritiro.

TROFEO VENTURI

Barcellona (E), 9 maggio 1993
3. prova del Trofeo

Lo classifica: 1. Jarier, 26 giri in 33'20"149, media 136,703; 2. Mondini a 1"574; 3. Russo O. a 7"193; 4. De Lesseps a 10"339; 5. De Cecco a 14"862; 6. Badrutt a 32"061; 7. Sebag a 40"097; 8. Krine a 48"317; 9. Camp a 54"739; 10. Chauvin a 55"991.



Jarier e Mondini subito in testa

Gran dominio di Verstappen

WUNSTORF — È avanzato silenziosamente e poi, tutto insieme, è «esploso». Verstappen a Wunstorf, nel 4. appuntamento della F.3 tedesca, si è infatti aggiudicato entrambe le gare in programma con i rispettivi giri più veloci. A Maassen è rimasta così solo la pole position, un 2. posto nella 1ª gara e la leadership nel campionato. Molto bene sono andati anche Angelelli, con due 3. posti, e Colciago che, con un 4. e un 2. posto, si sta rivelando sempre più competitivo anche grazie all'intenso lavoro con la Rc Motorsport sulla Dallara 393-Opel. Molto animate sono state entrambe le gare. Nella prima, in particolare, dietro a Verstappen e Maassen: è infatti successo di tutto: Peter e Abt si sono eliminati in una collisione già al primo giro e subito dopo anche Wurz è uscito di scena in seguito a uno spettacolare «salto mortale»; mentre Krumm, Lamby e Aberer venivano penalizzati per presunta partenza anticipata. Nella 2ª sono stati quindi i due compagni Krumm e Graf ad entrare in collisione, rallentando così anche Peter e Liesner. Molto bravi sono stati invece Colciago, 2., e Angelelli, 3. dopo aver superato Maassen in staccata.

Wolfgang Monsehr



Verstappen con la Dallara 393-Opel

TURISMO INGLESE

E ora Winkelhock

DONINGTON — Dopo le due vittorie di Soper, con la Bmw 318i ufficiale del team Schnitzer, nella 4. prova del Campionato Turismo Inglese finalmente è arrivata anche quella del suo compagno di squadra Winkelhock. Dopo aver conquistato la pole davanti ad altri nove avversari tutti raccolti nello spazio d appena mezzo secondo, Winkelhock è infatti riuscito ad aggiudicarsi la vittoria anche se solo dopo una dura lotta iniziale con Allam, poi costretto ad «accontentarsi» del 2. posto per il deteriorarsi delle gomme della sua Vauxhall Cavalier 16v. Soper non è invece riuscito ad andare oltre la 3ª posizione, ma rimane comunque in testa al campionato.

David Hodges

TURISMO

Donington (GB), 16 maggio

4. prova del campionato britannico

La classifica: Winkelhock (Bmw 318is), 18 giri in 30'47"64, media 141,10 kmh; 2. Allam (Vauxhall Cavalier 16V) a 4"12; 3. Soper (Bmw 318is) a 4"59; 4. Watts (Mazda Xedos 6) a 11"90; 5. Bailey (Toyota Carina E Gti) a 14"13; 6. Hoy (Toyota Carina E Gti) a 17"30; 7. Cleland (Vauxhall Cavalier 16V) a 17"94; 8. Leslie (Vauxhall Cavalier) a 23"30; 9. Odor (Nissan Primera Egt) a 24"36; 10. Flux (Peugeot 405 Mi16) a 25"59.

□ **Giro più veloce:** Winkelhock in 1'41"80, media 142,260 kmh.

La classifica del campionato: 1. Soper punti 72; 2. Winkelhock 50; 3. Allam 32; 4. Cleland 27; 5. Hoy 26; 6. Harvey 24.

TURISMO A DIJON

Sempre più Aiello e Bmw

DIGIONE - Due vittorie nette hanno proiettato Laurent Aiello, con la Bmw 320 i, al vertice del campionato

francese Turismo. Solamente per quattro giri, nella 1ª manche, il portacolori della squadra Oreca ha ceduto la leadership a Philippe Gache e alla Alfa Romeo 155, poi costretti al ritiro per la rottura del mozzo di una ruota.

René Alezra

TURISMO

Digione (F), 16 maggio

3. prova del campionato francese

La classifica: 1. Aiello (Bmw 320i), in 59'03"59, media 154,419 kmh; 2. Biela (Audi 80 Quattro) a 7"31; 3. Moreno (Alfa Romeo 155 Ts) a 20"20; 4. Sourd (Audi 80 Quattro) a 20"77; 5. Machler (Bmw 320i) a 32"40; 6. Jabouille (Peugeot 416 Mi16) a 48"19; 7. Chatriot (Bmw 320i) a 56"58; 8. Giroix (Seat Toledo) a 1'42"22; 9. Basso (Bmw 320) a 2 giri; 10. Bouchut (Peugeot 405 Mi16) a 3 giri.

FORMULA 3

Ancora Burt nell'inglese

BRANDS HATCH — Ancora una vittoria, la quarta, per Kelvin nel campionato britannico di F.3. Sul tracciato «club» di Brands Hatch, Burt (pole) ha condotto dal primo all'ultimo giro; lo scarto con il secondo, Gossens, e col terzo, Gavin, è rimasto comunque contenuto in meno di un secondo, offrendo un arrivo quasi in volata tra l'inglese e il belga.

David Hodges

FORMULA 3

Brands Hatch (GB), 16 maggio

5. prova del campionato britannico di F.3

La classifica: 1. Burt (Reynard 933-Mugen), 26 giri in 19'52"23; media 152,070 kmh; 2. Gossens (Reynard 933-Mugen) a 0"42; 3. Gavin (Dallara 393-Vauxhall) a 0"83; 4. De la Rosa (Reynard 933-Mugen) a 2"24; 5. Ribeiro (Reynard 933-Mugen) a 2"80; 6. Rosset (Ralt Rt37-Mugen) a 3"61; 7. Hughes (Dallara 3939-Fiat) a 3"86; 8. Rees (Reynard 933-Mugen) a 4"75; 9. Spence (Bowman Bc2-Mugen) a 4"86; 10. Dufour (Reynard 933-Mugen) a 5"39.

□ **Giro più veloce:** Gossens in 42"31 alla media di 164,81 kmh.

EUROSALITE

Dopo quattro anni di dominio di Vilarino il Cem si ravviva e scopre nuovi protagonisti. Tra questi anche gli italiani

ALEX HILL

SAN SEBASTIAN — Tre prove del Campionato Europeo della Montagna e tre vincitori diversi. Se sino all'anno scorso Vilarino era incontrastato dominatore del campionato ora, con il suo successo nella prova di apertura in Austria, quello del tedesco Faustmann in Portogallo e quest'ultimo di Egozkue, la lotta al successo è apertissima. Nel contempo c'è la lieta novità degli italiani che, dopo i 9 allori di Nesti, per un certo periodo avevano disertato le gare ed ora ritornano invece con una pattuglia capitanata da Giulio Regosa e composta dai toscani Luca Pacini e Franco Cinelli mentre è atteso anche Antonino La Vecchia, ma nella categoria Sport CN. I segnali di un certo risveglio del Cem sono dunque evidenti anche dalle parole di Giulio Regosa. «Il divario tra i tre di testa e noi italiani per ora è rilevante ed è dovuto alla loro maggiore esperienza e anche ai loro mezzi meccanici con quasi 50 cavalli in più. Lo stimolo venuto dalla promozione e dai contributi spese destinati a noi italiani nel Cem dall'Ancai (l'associazione piloti, n.d.r.) è però importante, soprattutto nell'ottica dello sviluppo delle Sport per la nuova categoria GN che prenderà il via il prossimo anno». Un parere sul quale concorda anche Alberto Librizzi, componente della Commissione Velocità in salita della Fisa, che infatti aggiunge: «Occorre un'azione promozionale e di immagine sul Cem, ma occorre anche sostituire alle C3 le Sport CN e poi vedremo un risveglio del Campionato». Per un altro dei protagonisti italiani, Franco Cinelli, già oggi non ci sono invece dubbi. «Pensate che a San Sebastian c'erano

90.000 spettatori» commenta infatti «la tv spagnola dava la diretta sul canale principale. Inoltre la Federazione spagnola insieme a Sainz e al Team Bravo segue sullo stesso livello anche Vilarino ed Egozkue ed altri giovani che stanno crescendo». Con tutti questi sviluppi a breve e lungo termine, già quest'anno fare pronostici è così più difficile di quanto si pensi. Del resto nessuno immaginava che con Vilarino ed Egozkue anche il tedesco Faustmann diventasse uno dei pretendenti alla vittoria. L'anno scorso nell'europeo era arrivato quarto; ma, forte del fatto che si autocostruisce e si cura direttamente il mezzo, ora può sedere al tavolo dei primi con pari diritti e possibilità di successo. E chissà che in futuro non si rifacciano sotto anche gli italiani. «I presupposti per ricreare una Scuola Italiana ci sono tutti» ha affermato recentemente Giorgio Pianta, Presidente dell'Ancai, ricordando i successi del passato. È una speranza anche degli organizzatori visto che quelli di Andorra ad esempio offriranno iscrizione e alloggio gratis ai nostri piloti.

EUROSALITE

San Sebastian (E), 16 maggio

3. prova del campionato

La classifica: 1. Egozkue (Osella Pa9 C3) in 4"59"94; 2. Vilarino (Osella T/298 C3) a 1"55; 3. Faustmann (Faust P91/1-Bmw C3) a 6"10; 4. Vinyes D. (Osella Pa9-Bmw C3) a 6"10; 5. Regosa (Osella Pa9 C3) a 14"48; 6. Pacini (Osella Pa12 C3) a 19"24; 7. Vinyes J. (Osella Pa9-Bmw C3) a 23"45; 8. Clement (Lola T298) a 41"36; 9. Dosieres (Bmw M3 Gr. A) a 47"79; 10. Kramsky (Bmw M3 Gr. A).

La classifica del campionato: 1. Vilarino punti 50; 2. Faustmann 46; 3. Egozkue 44; 4. Vinyes D. 21; 5. Regosa e Pacini 18.



Prima vittoria per Egozkue (Osella-Bmw) (Vilarino)

INDIANAPOLIS
I SEGRETI DI UNSER JR

EASY INDY

Una guida d'eccezione per poter comprendere il fascino di una gara tutta speciale: Little Al, vincitore dell'edizione 92, spiega cosa attende piloti e vetture nella maratona di domenica prossima

ALBERTO ANTONINI



Esiste qualcosa di più tipicamente americano della 500 Miglia? Probabilmente... l'Harley Davidson Softail che Unser jr, grande appassionato di motociclette oltre che di motoslitte, inforca con orgoglio

INDIANAPOLIS — Dalla stanza 205 dello Speedway Motel, luogo di ritrovo degli addetti ai lavori, le tribune di Indy sono a un tiro di schioppo. Una volta all'interno del circuito, però, il teatro delle operazioni è un motorhome bianco, neppure troppo vistoso fra i colossi delle hospitality americane. In questi giorni c'è ancora parecchio da fare. Le qualifiche sono acqua passata, ma la gara è dietro l'angolo. Ottocento chilometri sul catino più celebre del mondo. L'anno scorso, questi ottocento chilometri Alfred Unser junior li concluse davanti a tutti, con un margine di distacco sul secondo classificato più

fotoTAYLOR



adatto a una gara sprint che a una competizione durata quattro ore: 0,043 secondi davanti a Scott Goodyear, il vantaggio più esiguo nella storia della Indy 500. Fu l'unica vittoria stagionale per «Little A1». Quest'anno c'è un motivo in più per tentare il colpaccio: la voglia di misurarsi contro quel Nigel Mansell venuto da lontano, dall'Europa e dalla F.1. Quel Mansell divenuto campione del mondo su una vettura, la Williams, che un giorno anche lui aveva provato all'Estoril. Quel Mansell che rappresenta «l'altro modo» di correre. Proprio contro le ruote della Lola di Nigel, poco più di un mese fa, Unser ha concluso la sua ultima corsa in IndyCar, in un disperato assalto in curva. E adesso...

«E adesso sinceramente — attacca lui, in tono deciso, con la sua voce pacata e un po' roca — i tre avversari che temo di più sono altri: rispettivamente Mario Andretti, Scott Goodyear e Raul Boesel. Intendiamoci, Mansell si è dimostrato veramente forte qui a Indy, a partire dal rookie test e poi nelle prove libere e in qualifica. Ha fatto un gran bel lavoro. Ma su una pista come questa, in una gara come questa c'è una legge fondamentale: quella dell'esperienza. Più miglia metti insieme, più giri accumuli, meglio ti puoi trovare in corsa. Ecco, Nigel questa esperienza non ce l'ha, perché è appena arrivato. E penso proprio che in gara avrà dei problemi. Non ha abbastanza giri alle spalle. Mario Andretti, e anche mio padre, hanno corso qui per anni, sanno cos'è una 500 Miglia. E per questo che ho più paura di loro che di Mansell».

— Veniamo alla nuova conformazione della pista: il vecchio «apron», che serviva da corsia di lancio ma che tutti sfruttavano per sorpassare all'interno, è stato sostituito da una striscia d'erba bordata da una sorta di cordolo. Questo dovrebbe cambiare parecchie cose anche in corsa...

«Esatto. In sostanza, penso che sarà un bel problema sorpassare. In basso, oltre la linea bianca, non si può più andare perché si finirebbe sull'erba. E nella parte alta delle curve sopraelevate è pericoloso passare, perché i residui di gomma lasciati dalle vetture creano una striscia dove l'aderenza è precaria. Per questo motivo, la cosa migliore sarà lavorare per riuscire a «puntare» gli avversari nel traffico, avvicinandosi in curva e restando dietro di loro fino all'u-

scita in rettilineo, dove avverrà la maggior parte dei sorpassi».

— Avrete qualche problema in più con le turbolenze che investono la monoposto quando si resta in scia?

«Probabilmente sì. Se la sede stradale è sufficientemente larga si può cercare di rimanere un po' defilati, per non essere direttamente investiti dalle turbolenze. Ma visto che la pista quest'anno è più stretta ci sarà poco da fare».

— All'inizio, tu e tanti altri piloti dicevate di non avere nessuna intenzione di mettere le ruote oltre la faticida linea bianca. In realtà, nei giorni di prova tanti l'hanno fatto...

«Io no, e non intendo farlo. So che è possibile, ma credo che a lungo termine non sia una tecnica di guida redditizia».

— Tutti dicono che bisognerà lavorare sugli assetti per ottenere un comportamento «neutrale». Puoi spiegare cosa significa ciò dal punto di vista del pilota?

«Significa che non puoi permetterti troppo push, che è il modo in cui noi americani chiamiamo il sottosterzo. Questo perché se cerchi di correggere una vettura che ha difficoltà di inserimento, finisci troppo in basso, oltre la linea bianca. E viceversa, non puoi nemmeno avere una vettura troppo sovrasterzante su un ovale, per non finire contro il muro. Per cui si lavora per avere il massimo equilibrio. Almeno, ci si prova...».

— È vero che non si potrà più girare sempre con l'acceleratore a tavoletta?

«In prova io e gli altri non ci siamo riusciti. Alla curva 1 e alla 3 si deve sollevare un po'. Ma questo è solo perché le vetture non sono ancora perfettamente a punto. Una volta che il lavoro sarà ultimato, conto di potere effettuare tutto un giro senza alleggerire il gas».

— Tutti parlano di questa 1 e 3; e la telemetria ci mostra una traiettoria più squadrata che nelle curve «pari». Perché?

«Secondo me, è soprattutto un fatto di velocità. Nella curva subito dopo il rettilineo d'arrivo e in quella diametralmente opposta si arriva più veloci, per cui è necessaria un'impostazione differente».

— Su che cosa si lavora di più nella messa a punto: sospensioni o aerodinamica?

«Su entrambi. A 350 e passa all'ora, l'aria ha una grande importanza. Più sei veloce, più la vettura «sente» il vento di corsa che

«Penso che Mansell avrà problemi a Indy. In una gara così, la legge che conta è quella dell'esperienza. Ecco perché ho più paura di gente come Andretti, Boesel o mio padre che di Nigel. Non ha fatto abbastanza giri sull'ovale, non ha abbastanza miglia alle spalle»



PHOTO4



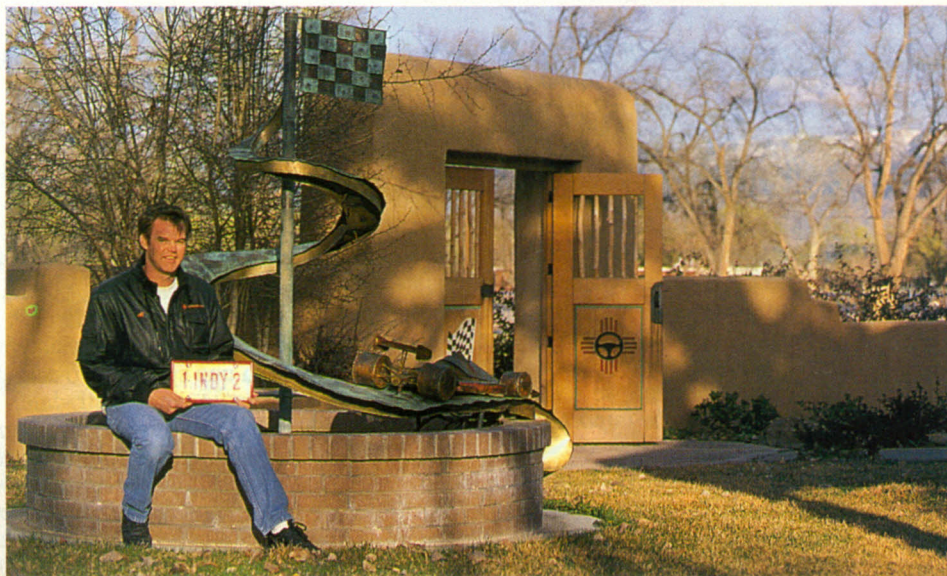


TAYLOR

TAYLOR



Nella prima settimana di qualificazioni a Indy, Unser Junior e il suo team, il Galles, sono stati i migliori fra quelli equipaggiati con il V8 Chevy. Di suo padre, Al dice: «Mi ha insegnato tutto ciò che so, ma non tutto ciò che sa lui... Comunque, il giorno che in gara lo passai e doppiai A. J. Foyt e Gordon Johncock, i miei idoli, sentii di aver perduto qualcosa». Oggi, Little Al è una star anche nei guadagni, che superano i dieci milioni di dollari. E nella sua casa c'è posto per Cody, Shannon Lee e Alfred Richard ma anche per i trofei e un pezzo del vecchio muretto di Indy...



TAYLOR

la investe. Per cui anche se gli alettoni da ovale sono molto semplici, anche se l'altezza da terra è maggiore, ad esempio, che in F.1, l'insieme ali-condotti Venturi ha una grande efficacia. Stesso discorso, ovviamente, per il dosaggio del carico sugli ammortizzatori».

— Su una corsa così lunga sono necessarie delle modifiche...

«Naturale: a ogni pit-stop, si cerca di portare la monoposto nelle condizioni ottimali in modo da arrivare in perfetta efficienza alle fasi finali».

— Allora ha ragione Teo Fabi quando dice che la corsa si decide fra l'ultima luce gialla e l'arrivo... Ma come pianificate la strategia di gara?

«Non puoi programmare le cose con trop-

«Non è possibile programmare con troppo anticipo la strategia di gara. Devi sempre tener conto delle condizioni della pista. E comunque solo se sei in testa puoi pensare a fare la tua tattica. Gli altri, quelli che inseguono, fanno la gara sul leader...»

po anticipo. Dipende tutto da come cambiano via via le condizioni della pista. Hai visto cos'è successo nel primo week-end di qualifica? Con il caldo, le medie scendevano subito. Devi saperti adattare in fretta».

— E per quanto riguarda gli avversari? L'anno scorso Mike Andretti sembrava imprevedibile fino a che non ebbe un guasto meccanico. Non è che l'avete lasciato andare sperando — o confidando — che prima o poi gli succedesse qualcosa?

«Guarda, la strategia di gara tua propria la puoi fare solamente se sei davanti. Altrimenti, bisogna che imposti la tua corsa sul leader».

— Nel '92, dopo tanti incidenti e tante bandiere gialle, tu e Scott Goodyear vi trovaste ingaggiati in una volata all'ultimo sangue. Sentivi di potercela fare o avevi



PHOTO 4

paura che ti passasse?

«Eccome, se avevo paura. Quando siamo usciti dalla curva 4, l'ultima, temevo proprio di vedermelo spuntare di lato in rettilineo. E così è stato: ma non ha messo il muso davanti al mio».

— Nonostante lo stress, non sembravi troppo stanco all'arrivo...

«No, mi sentivo bene. Ero troppo contento».

— In questi giorni segui una preparazione fisica, una dieta particolare?

«Sto un po' a dieta, e gioco molto a "raquet ball" (una sorta di squash, ndr). Però fumo... — lo dice quasi vergognandosene — È una delle mie brutte abitudini».

— Nel '91, all'Estoril, provasti la Williams Fw14 di F.1. So che non ha senso chiedere di fare paragoni, perché si tratta di due vetture totalmente diverse; ma l'impressione della velocità è maggiore con la tua Lola su uno speedway o con una vettura da Gp in un circuito stradale?

«Beh, non è che girando a Indianapolis la velocità ti impressioni più di tanto. È costante, per cui dopo un certo periodo ti abitui e non ti sembra di andare troppo forte. Anche in F.1 ci fai l'abitudine, ma si tratta comunque di una sensazione molto diver-

sa».

— Il primo giorno delle qualifiche hai segnato la media più elevata fra le vetture a motore Chevy. Quali sono le caratteristiche dell'evoluzione «C» rispetto alla concorrenza?

«Ai bassi regimi, lo Chevy non dà molta potenza. E anche la coppia è inferiore a quella del Cosworth Xb. E anche la coppia è inferiore a quella del Cosworth Xb. Ma questo a Indianapolis, dove si gira sempre in pieno o quasi, non dovrebbe essere un problema. Piuttosto, il nostro motore consuma un po' di più del Ford. E questo potrebbe richiedere un pit-stop supplementare per il rabbocco di metanolo».

— Nel fine settimana hai incontrato Rick Mears, il «re degli ovali» che ora fa il consulente per la Penske. Hai idea di cosa l'abbia portato a smettere, dopo l'incidente del '92?

«Non so proprio. Forse non è stata la paura. So soltanto che sta bene com'è e non penso proprio che voglia tornare a correre».

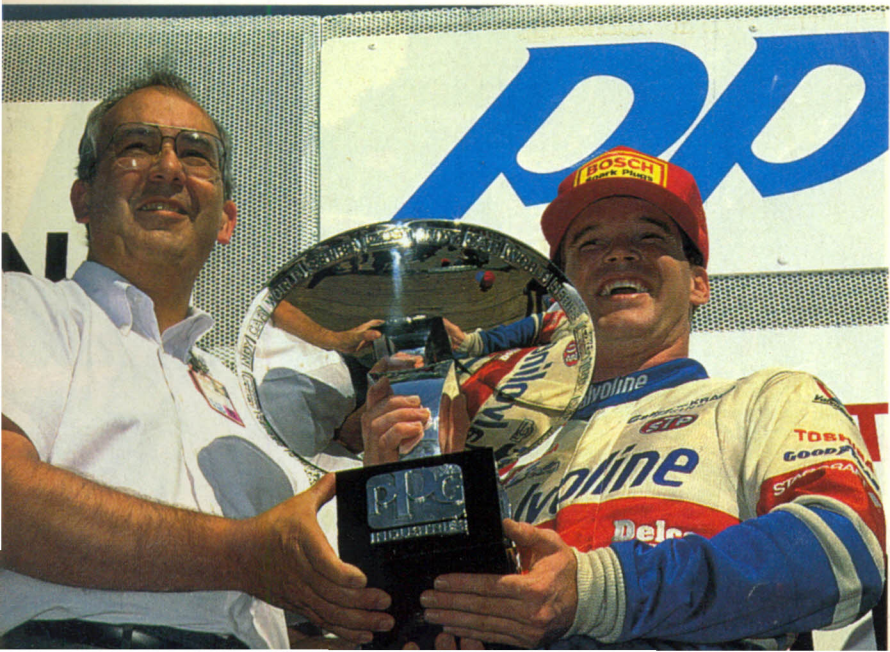
— Cosa ti interessa di più: la vittoria a Indy, quella di campionato o la F.1?

«Adesso penso a vincere la seconda 500 Miglia. Certo, il mondiale F.1...».



PHOTO4

Dopo l'esperienza con la Galmer, quest'anno Al è tornato al telaio Lola, abbinato al motore Chevrolet ultima serie; di questo propulsore, Unser lamenta la mancanza di potenza ai bassi regimi, che però a Indianapolis non costituisce un problema. A lato, Al con famiglia e... cavallo: sposato con Shelley, ha tre figli il maggiore dei quali — che si chiama, viva la fantasia, Alfred... — ha esordito in kart. In basso a sinistra, la premiazione per la conquista del titolo Ppg IndyCar nel '90. In basso a destra, Al mostra l'anello assegnato a tutti i vincitori della 500 Miglia di Indy



CAMPIONE INDY NEL '90

Punto forte la regolarità

Il 19 aprile scorso ha compiuto 31 anni, ma per tutti sarà sempre «Little Al»: un po' per la faccia da monello, un po' perchè è il rampollo di una dinastia da corsa che in Usa rivaleggia con quella degli Andretti. Figlio di Al Senior, quattro volte vincitore a Indy (e che quest'anno ritenta l'impresa) e nipote di Bobby, che a sua volta vanta tre successi nella 500 Miglia, Alfred Unser junior iniziò a correre coi kart all'età di nove anni. A sedici, per gareggiare nelle Sprint, piazzava due guide telefoniche sul sedile in modo da arrivare più facilmente al volante... Fu nella Super Vee che le sue qualità emersero del tutto, portandolo all'esordio in F. Indy alla California 500 dell'82. Nell'84 vinse la prima gara, a Portland, e l'anno dopo rivaleggiò fino all'ultimo con il padre per il titolo della serie, perdendo di appena un punto. Da allora è sempre stato ai vertici della categoria, arrivando nel '90 alla conquista del campionato. Pilota estremamente regolare, capace di accumulare 23 arrivi consecutivi in zona punti, l'anno scorso Al jr ha tentato l'avventura con il telaio Galmer. Le vicende non brillantissime del campionato sono state ripagate dalla vittoria di Indianapolis, con una volata mozzafiato conclusa 43 millesimi di secondo davanti a Scott Goodyear.



fotografie TAYLOR



INDIANAPOLIS

500 MIGLIA AL VIA

Quelli del muretto

Quali sono le traiettorie ideali? Che regolazioni hanno le vetture? Ecco come si guida e si prepara Indy per non andare... a muro

■ ALBERTO ANTONINI

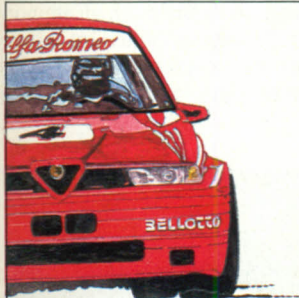
INDIANAPOLIS — C'era una volta un vecchio detto che recitava: «Come si fa a andare forte a Indy? Si inserisce il rapporto più lungo, e via a tutto gas». E c'erano una volta macchine che potevano servire — e servivano — per la 500 Miglia e per le gare «dirt track» su sterrato, con poche modifiche. Altri tempi: le ultime modifiche alla pista hanno richiesto anche ai migliori di alleggerire il piede sul gas per frazioni di secondo alle curve 1 e 3. E anche se la Indy non sarà mai la F. 1 (e non ne ha l'intenzione) la tecnica ha fatto passi da gigante. Rispetto alle altre gare di campionato, quelle gestite dall'IndyCar, Indianapolis conserva ancora un sapore tutto particolare, a metà fra la tecnologia più esasperata e la sapienza artigianale. Può succedere, e succede, che Lyn St. James venga accreditata in prova in un giro a 222 miglia orarie, meglio di quanto aveva fatto Mansell. Complice Raul Boesel, che la domenica ha provato la Lola di Lyn mettendo a punto l'assetto, ma complice soprattutto l'imprevedibilità delle condizioni dell'ovale di 2,5 miglia (4022,5 metri), quell'imprevedibilità che resta uno dei segreti del fascino di Indy. In questa gara dove tutto può accadere, azzeccare l'assetto giusto è solo una delle componenti per riuscire. Ma richiede un lavoro lungo e meticoloso. Quattro curve, apparentemente tutte uguali ma in realtà diverse una dall'altra. Ed ecco che si ricorreva alle regolazioni asimmetriche per facilitare il compito del pilota. Due anni fa gli assetti «dispari» sono stati vietati, ma ancora oggi le gomme di destra hanno uno spessore di circa un quinto di pollice (mezzo centimetro) maggiore che a sinistra. «Non è che la monoposto volti da sola — tiene a precisare Teo Fabi — ma di sicuro lo "stagger" (così si chiama la differenza, ndr) ci aiuta. In rettilineo occorre "appoggiare" un po' col volante sulla destra. Ma quando arriva la curva devi cercare di inserirti il più tardi possibile, in

modo da mantenere la velocità massima ed evitare la deriva. Sempre, però, cercando di guidare "pulito", di mantenere una traiettoria ideale». E la traiettoria ideale, a Indy, la si vede benissimo in telemetria. In sostanza si traccia una linea più fluida, raccordando il rettilineo lungo a quello corto, sulle curve 2 e 4, mentre la 1 e la 3 vengono «squadrate» un po' di più. Proprio la curva 3 è quella che impressiona maggiormente lo spettatore: le monoposto sembrano jet da caccia in formazione, quando si buttano in picchiata sullo «short-chute», il tratto rettilineo più breve. «In quel punto — spiega Fabi — c'è anche qualche ondulazione sull'asfalto, per cui è bene tenersi più in alto per poi tagliare decisamente, puntando verso l'interno della pista».

fotografieORSI

Il colpo d'occhio sul catino più famoso del mondo è di quelli da non perdere. E Indy fa il «pieno» ogni anno: mezzo milione di spettatori, cioè la capienza dell'impianto... È tutta d'argento e reca i volti dei vincitori: la coppa di Indy, sotto, contribuisce ad alimentare il mito della gara





BELLOTTO RACING SERVICE ASSISTENZA UFFICIALE CIVT **MICHELIN**

Bellotto Racing Service è Assistenza Ufficiale **Michelin** al Campionato Italiano Velocità Turismo. L'Alfa di Tarquini, la BMW di Ceccoto, le Peugeot di Baldi, Giovanardi, Ayles, utilizzano la professionalità, l'esperienza, l'assistenza della Bellotto Racing Service; un risultato che ci gratifica molto e per il quale abbiamo lavorato con competenza e passione. Un risultato che mettiamo a disposizione di tutti i nostri clienti.

speedline

- | | | |
|---|---|--|
| ① VERSIONE RALLY
RUOTE IN MAGNESIO
ULTRALEGGERE 13/14/15/16/17" | ② VERSIONE PISTA
RUOTE IN MAGNESIO
ULTRALEGGERE 13/14/15/16/17" | ③ TROFEO CINQUECENTO
RUOTE 5x13"
IN ESCLUSIVA ITALIA |
|---|---|--|



Racing Service
BELLOTTO
Gomme

Spedizioni in tutta Italia di Pneumatici e Ruote. Disponiamo a magazzino di ogni misura e mescola, interpellateci.

BELLOTTO RACING SERVICE · ESTE (PD) TEL. 0429.601062.602550.2951 FAX. 0429.4941

ANTONINI



PHOTO4



ORSI



◀ **CARBONIO.** Il regolamento della 500 Miglia, gestita dall'Usac, differisce da quello delle gare IndyCar. Per esempio sono consentiti i motori Buick con blocco derivato dalla serie. La Buick ha ritirato il suo appoggio, ma questo sei cilindri è ancora abbastanza diffuso. La cilindrata maggiore (3400 cc contro 2650 dei Ford e dei Chevy) e la pressione di sovralimentazione del turbo di 55 inches invece di 45 (siamo a oltre 1,5 atmosfere) permettono di compensare alle carenze dell'architettura offrendo una potenza di oltre 800 cv a 8500 giri. Ulteriore particolarità di Indy sono i freni in carbonio, vietati nelle altre gare. «Un certo vantaggio — spiega l'ingegnere di pista di Paul Tracy — è nella riduzione delle masse non sospese». E il suo pilota, di rimando: «Comunque non crediate che non si usino. Entrando ai box freniamo, eccome...». E per uscirne? Anche se i pit-stop durano più che in F.1 — ricordiamo che le F. Indy hanno martinetti pneumatici per sollevarsi nel cambio gomme — accelerare in uscita è importante. Il cambio è a sei rapporti, con la quinta e la sesta molto ravvicinate, per cui in gara si può usare l'una o l'altra, a seconda delle necessità. Non c'è differenziale autobloccante, ma un «colletto metallico» (gli americani lo chiamano «solid spool») che unisce rigidamente i due semiassi.

ALETONI. L'aerodinamica, su una pista da 360 all'ora, gioca un ruolo fondamentale. Anche se l'altezza dal suolo è sensibilmente maggiore che in F.1 e nonostante i nuovi regolamenti, che hanno limitato la corda degli alettoni posteriori, a certe velocità le appendici aerodinamiche «lavorano» al meglio. I baffi anteriori e posteriori sono semplici e apparentemente tutti uguali. Ma ogni team si affretta a coprirli nelle soste... L'incidenza dell'ala anteriore è regolata in modo da dare un carico asimmetrico. E lo stesso succede con gli ammortizzatori: la ruota più sollecitata è l'anteriore destra. Tutti elementi che concorrono, a «creare» la competitività; in un gioco di equilibri dove la minima variabile può fare la differenza. ■

RITI, ANEDDOTI E CURIOSITÀ VARIE

«The Gun» e le parate

INDIANAPOLIS — Un braccio armato di pistola sporge dalla vetrata ed esplose un colpo: fine delle prove. A Indianapolis, «The Gun» è il sistema adottato per segnalare, alle sei del pomeriggio, la chiusura della pista. Altro che bandiera a scacchi, che comunque a Indy resta un'ossessione, riprodotta dappertutto, anche nel centro della città. C'è tutta una coreografia particolare, un'atmosfera unica attorno a questa gara. Te ne rendi conto appena valichi l'ingresso del centro accreditati. I custodi del Tempio della Velocità sono per lo più ultrasessantenni, signore dalla chioma azzurrata che sembrano uscite da un libro di Agata Christie, vecchietti in camicia gialla che si sfatano nei fischietti per segnalare al pubblico il

passaggio delle monoposto al traino dei muletti, che escono sulla pista o riguadagnano il garage. C'è molto volontariato a Indy, si fatica tutto un mese per avere in cambio un biglietto d'ingresso, come ai vecchi Festival dei partiti. Le cerimonie, le tradizioni di un impianto gigantesco che vive tutto l'anno in funzione di una sola gara (due dal '94, quando arriverà la Nascar) hanno il sapore del rituale. E non è giusto criticare il contenuto tecnico della 500 Miglia senza tener conto dello spettacolo che l'ambiente offre di continuo. Il sorteggio dei turni che hanno diritto a entrare in pista per qualificarsi, ad esempio, è una cerimonia vera e propria: il venerdì sera, i proprietari dei team si mettono in fila, o mandano una persona «di fidu- ▶



PHOTO4



Davy Jones, sopra, portacolori della scuderia Euromotorsport. Teo Fabi, a lato: com'è lontana la pole dell'83... Cheever ascolta le impressioni di Piquet, sopra a sinistra. Colore a Indy: in alto a sinistra l'assegno per la pole di Arle Luyendyk, in alto a destra: la ricerca di autografi



CINQUE VOLTE UNSER

ANNO	PILOTA	VETTURA	MEDIA KMH
1911	Roy Harroun	Mamon	120,041
1912	Joe Dawson	National	126,686
1913	Jules Goux	Peugeot	122,197
1914	René Thomas	Delage	132,722
1915	Ralph De Palma	Mercedes	144,583
1916	Dario Resta	Peugeot	135,185
1919	Howdy Wilcox	Peugeot	141,703
1920	Gaston Chevrolet	Frontenac	142,620
1921	Tommy Milton	Frontenac	144,229
1922	Jimmy Murphy	Duesenberg	152,051
1923	Tommy Milton	Miller	146,370
1924	L.L. Corum-Boyer	Duesenberg	158,096
1925	Peter De Paolo	Duesenberg	162,753
1926	Franck Lockhart	Miller	154,342
1927	George Souders	Duesenberg	156,983
1928	Louis Meyer	Miller	160,101
1929	Ray Keech	Miller	157,048
1930	Bill Arnold	Miller	161,655
1931	Louis Schneider	Stevenson	155,509
1932	Fred Frame	Wetteroth	167,603
1933	Louis Meyer	Miller	167,632
1934	Bill Cummings	Miller	168,760
1935	Kelly Petillo	Wetteroth-Offy	170,977
1936	Louis Meyer	Stevens-Miller	175,529
1937	Wilbur Shaw	Maserati	183,789
1938	Floyd Roberts	Wetteroth-Miller	188,615
1939	Wilbur Shaw	Maserati	185,131
1940	Wilbur Shaw	Maserati	183,911
1941	F. Davis-M. Rose	Wetteroth-Offy	185,263
1946	George Robson	Adams-Sparks	184,785
1947	Mauri Rose	Deidt-Offy	187,228
1948	Mauri Rose	Deidt-Offy	192,822
1949	Bill Holland	Deidt-Offy	195,257
1950	Johnnie Parsons	Kurtis-Offy	199,562
1951	Lee Wallard	Kurtis-Offy	203,172
1952	Troy Ruttman	Kuzma-Offy	207,480
1953	Bill Vukovich	K. Kraft-Offy	207,187
1954	Bill Vukovich	K. Kraft-Offy	210,566
1955	Bob Swikort	K. Kraft-Offy	206,332
1956	Pat Flaherty	Watson-Offy	206,784
1957	Sam Hanks	Epperty-Offy	218,299
1958	Jimmy Bryan	Epperty-Offy	215,316
1959	Rodger Ward	Watson-Offy	218,641
1960	Jim Rathman	Watson-Offy	223,324
1961	Anthony J. Foyt	Watson Offy	223,908
1962	Rodger Ward	Watson-Offy	225,729
1963	Parnelli Jones	Watson-Offy	230,307
1964	Anthony J. Foyt	Watson-Offy	237,139
1965	Jimmy Clark	Lotus-Ford	242,506
1966	Graham Hill	Lola-Ford	232,255
1967	Anthony J. Foyt	Coyote-Ford	243,443
1968	Bobby Unser	Eagle-Offy	246,039
1969	Mario Andretti	Hawk-Ford	252,452
1970	Al Unser senior	Colt-Ford	250,653
1971	Al Unser senior	Colt-Ford	253,859
1972	Mark Donohue	McLaren-Offy	263,070
1973	Gordon Johncock	Eagle-Offy	255,853
1974	Johnny Rutherford	McLaren-Offy	255,169
1975	Bobby Unser	Eagle-Offy	240,083
1976	Johnny Rutherford	McLaren-Offy	241,840
1977	Anthony J. Foyt	Coyote-Ford	259,581
1978	Al Unser senior	Lola-Cosworth	259,689
1979	Rick Mears	Penske-Cosworth	255,670
1980	Johnny Rutherford	Chaparral-Cosworth	229,862
1981	Bobby Unser	Penske-Cosworth	222,237
1982	Gordon Johncock	Wildcat-Cosworth	260,755
1983	Tom Sneva	March 83C-Cosworth	260,730
1984	Rick Mears	March 84C-Cosworth	263,266
1985	Danny Sullivan	March 85C-Cosworth	246,144
1986	Bobby Rahal	March 86C-Cosworth	274,691
1987	Al Unser senior	March 86C-Cosworth	260,995
1988	Rick Mears	Penske Pc17-Chevy	233,046
1989	Emerson Fittipaldi	Penske Pc18-Chevy	269,964
1990	Arie Luyendyk	Lola T90-Chevy	299,243
1991	Rick Mears	Penske Pc20 Chevy	284,101
1992	Al Unser junior	Galmer C92-Chevy	216,376

Nel 1917-1918-1942-1943-1944-1945 la gara non è stata disputata.

«cia» ad estrarre dal sacchetto la fatidica pallina nera con il numero, sulla pedana delle verifiche tecniche che viene rialzata per l'occasione. Il tutto accompagnato dalla voce di uno speaker che ha il classico «drawl», la parlata strascicata degli americani e non cambia tono nemmeno se una macchina si pianta a 350 all'ora contro il muretto. E poi ci sono le parate, quella delle majorettes e quella, incredibile, della banda in costume scozzesi, con tanto di gonnellino e berrettone di pelo. La gente che viene a Indy — appena finita

la gara, i biglietti per l'edizione successiva sono già esauriti — lo fa per lo spettacolo offerto dalle vetture in pista ma anche per partecipare a una grande festa collettiva. E i piloti, i veri protagonisti, si adattano di buon grado a questo clima un po' da fiera paesana, firmano autografi, si fermano a chiacchierare, sono sempre disponibili. Almeno quasi tutti... Ci sono cose che a noi europei, abituati alla F.1, appaiono assurde o incredibili; ma il miglior modo di godersi Indy è quello di viverla... all'americana. ■

Anche se vive e corre negli Usa, Nigel Mansell, sopra, è a pieno titolo il leader del gruppetto di piloti europei. Nelle prove è stato velocissimo Johansson, sotto, con gli occhiali!



«DEB» FRANCESE FRA GLI EUROPEI

Fra le novità c'è Gregoire

INDIANAPOLIS — C'è Stefan e Stephan: a un Johansson raggiante per aver conquistato la seconda fila dello schieramento nella migliore sessione del sabato, migliore fra i telai Penske, fa eco la gioia di Gregoire. Del tutto sconosciuto agli americani, unico o quasi fra gli iscritti ad aver bisogno dell'interprete per commentare la sua prestazione, il giovane francese ha stupito tutti la domenica otte-

nendo la miglior velocità della giornata con la sua Lola a motore Buick V6. «Al primo tentativo — commenta Gregoire — sono stato fermato dal team; poi, la domenica, abbiamo tentato il tutto per tutto e ci è andata bene». Ben più deluso, fra i «nostri», Eddie Cheever che si era messo in fila subito dopo Gregoire e si è visto chiudere la pista davanti al naso, dovendo tentare la qualifica nel week-end successivo.

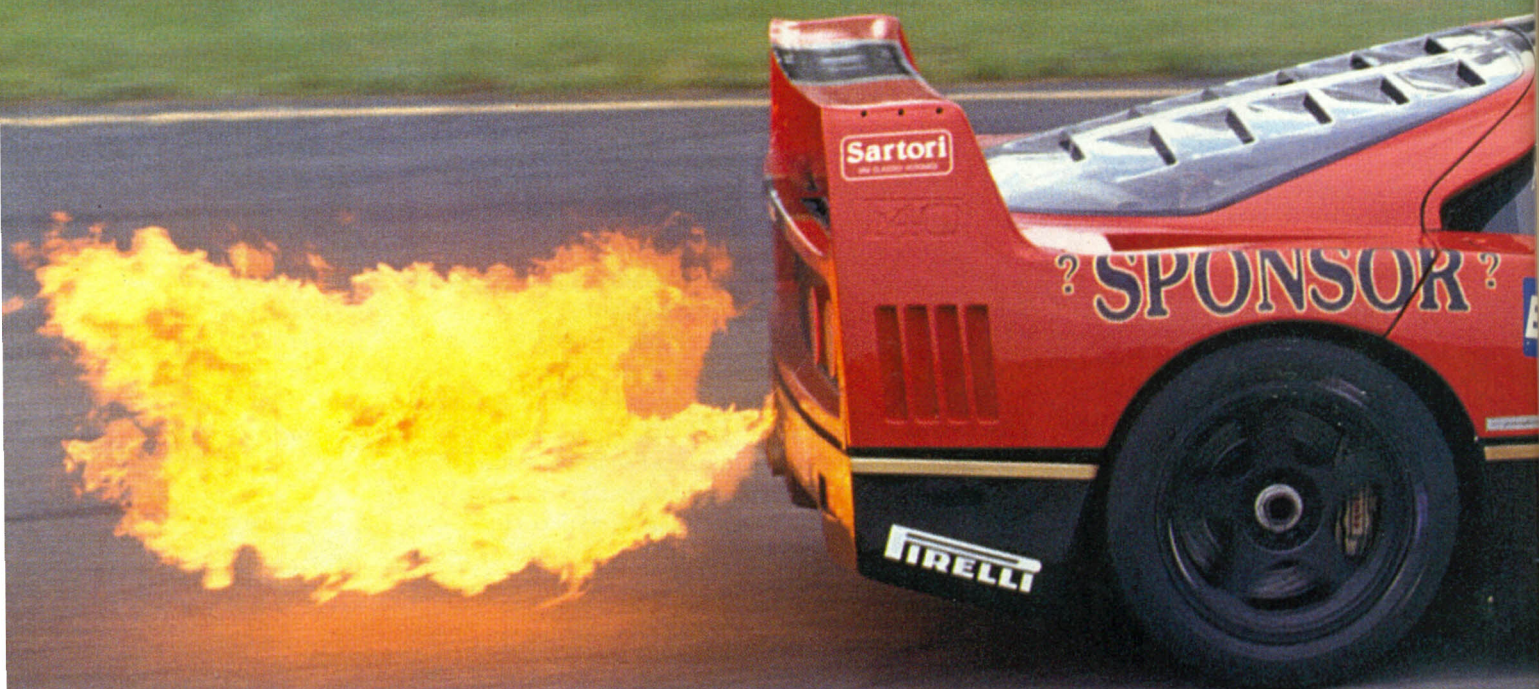
Anche Fabi ha faticato a fare il tempo: «Tutti dicono che quest'anno, con la pista più stretta, è importante avere un assetto assolutamente neutro. Magari l'avessimo trovato subito, noi, un assetto così: invece la mia Lola aveva difficoltà a inserirsi in curva». Per la cronaca, nel gergo tipico della Indy si parla sempre di «push» e «loose»: indicano rispettivamente, sottosterzo e sovrasterzo. ■

GRAN TURISMO
VERSΟ L'EUROPEO

Ritorno di

Sembrava che la serie internazionale fosse ormai una cosa fatta: i grandi marchi sono direttamente interessati e la Fisa è pronta a lanciarla, ma non si trova un punto di incontro sui regolamenti. Ciascun costruttore tira l'acqua al suo mulino rimettendo tutto in discussione. Vediamo perché...

MARCO RAGAZZONI



fiamma

La voglia di correre c'è, i mezzi pure. Per capire che la categoria Gran Turismo per dream car è già una nuova realtà di livello internazionale è bastato fare un salto due domeniche fa a Le Mans, per le prove preliminari di preparazione alla 24 Ore del prossimo 19-20 giugno: 14 Gt su 31 vetture presenti... Quando per la gara la squadre saranno al completo, con tutti i loro equipaggi, il rapporto atteso sarà insomma di 32 a 58, cioè più della metà

dello schieramento di partenza. Per l'organizzazione e la nascita concrete di serie internazionale '94, che in prospettiva potrebbe anche prendere il posto dell'ex mondiale Sport, alcuni dubbi però restano. In realtà quest'anno sono già decollati alla grande due campionati nazionali, come quelli italiano e tedesco nei quali, con vetture e piloti di primissimo piano; mentre quello inglese, per la verità, sta faticando un po'. Ma il punto è proprio tutto qui: nel «ritorno di fiamma»

In Italia la Ferrari F40 (ecco Bucchi a Vallelunga) sino a oggi ha dominato. Ora è attesa la nuova F130 più potente e leggera e con motore da 3500 cc derivato da quello di F1



dopo l'avvio con entusiasmo di tanti campionati dalle diverse impostazioni. Troppa carne al fuoco, troppi regolamenti vicini ma pur sempre differenti e una conseguente diatriba fra le case automobilistiche che si trascina ormai da diversi mesi, senza che la Fisa fino ad oggi abbia saputo in qualche modo comporre i diversi interessi. Perché se sono tutti d'accordo sulla necessità di un regolamento tecnico e di una preparazione delle vetture estremamente semplici, in quanto il senso di questa nuova categoria è già di per sé intrinseco nell'indiscutibile fascino e nel già alto contenuto tecnologico di base di queste dream car, non c'è invece ancora unità di vedute su dove fissare i «limiti» entro i quali confrontarsi. Che le vetture debbano essere omologate in almeno due paesi (di cui uno Cee), che debbano rimanere quanto più possibile vicine nella preparazione a quelle di serie (a metà fra il Gr. A e il Gr. N) e che l'«unità di misura da adottare per il confronto debba essere il solo rapporto peso/potenza (kg/cv) sono infatti punti chiari e fermi per tutti. È proprio sul valore minimo da fissare per quest'ultimo rapporto che però si continua a discutere. 500 cv di potenza massima ammissibile sembrerebbero andar bene per tutti; ma il peso minimo c'è chi lo vorrebbe a 1350 kg, per aprire le porte anche a confortevoli e accessoriate dream car (come Lamborghini Diablo Vt, Bugatti Super Sport, Porsche 968 Turbo S, ecc.), e chi a 1100 kg, per lasciare «libertà di esprimersi» a più performanti Gt (come McLaren Gt, Jaguar Xj220, Lotus Esprit 2.2 Turbo, nuova Ferrari F130, Venturi 500 Lm, Tvr Tuscan, ecc.). E nell'attesa che si decida qualcosa, ognuno continua così a lavorare nella propria direzione... ■



I PARERI DELLE CASE

A ciascuno il suo... peso

Anche se nei test preliminari della 24 Ore di Le Mans si sono presentate solo Jaguar, Porsche e Venturi, un interesse più generale delle case automobilistiche per un'eventuale serie Gran Turismo internazionale '94 appare comunque già da tempo evidente. Per il momento ciascuna cerca però di promuovere e far accogliere quello che ritiene possa essere per lei il più favorevole valore minimo di rapporto peso/potenza (kg/cv), sotto il quale nessuna vettura dovrebbe scendere. Proprio attorno a questa proporzione ruota infatti tutto. «I costruttori non saranno mai unanimemente d'accordo» ha detto Max Welti della Porsche «ma quel che è certo è che bisogna avere un regolamento unico perché attualmente esistono nel mondo sei o sette diversi regolamenti Gt e per una casa è impossibile co-

struire vetture adatte ad ognuno. Un regolamento Fisa non basterà da solo però. Bisognerà infatti che questo sia in accordo con quello dell'Aco, organizzatrice di Le Mans, perché per le case la 24 Ore è troppo importante». Secondo Stéphane Ratel della Venturi bisogna evitare che il regolamento provochi delle esclusioni: «C'è chi vorrebbe imporre un peso minimo di 1300 kg. Un assurdo perché contraddice una caratteristica essenziale delle corse che è la leggerezza delle vetture. Il regolamento Aco è in tal senso molto più intelligente: consente di correre con vetture di una tonnellata ma anche con vetture più pesanti adeguando la potenza». Una visione a cui si contrappone Tom Walkinshaw, invece, che gestisce il programma della Jaguar e che sembra deci-

samente più pessimista dei suoi colleghi: «Le ultime riunioni dei costruttori hanno sortito trovate da pazzi. Ad ascoltare certa gente le Gt diventerebbero ben presto delle Gruppo C. No, a mio parere ci vuole un peso limite di 1.100 kg, un minimo di produzione di 50 esemplari per ottenere l'omologazione e un gruppo unico». Anche in merito ai raggruppamenti per la suddivisione delle vetture e al numero minimo d'esemplari costruiti per l'ammissione alla serie di una vettura ci sono infatti alcune discordanze. Secondo Welti: «Imporre un minimo di esemplari prodotti non è una soluzione intelligente, perché se una casa è veramente interessata e può spendere può costruire quante vetture vuole anche senza venderle. A nostro parere ci vorrebbero due gruppi, uno per le vetture più esasperate perché ci servono vetture eccezionali, ma anche un altro perché ci serve una partecipazione eccezionale e questa non la si ottiene con le vetture eccezionali». Secondo Stéphane Ratel della





La Honda Nsx (in alto a sinistra) ha lottato per la vittoria nella gara del Gt tedesco. La Venturi 500 (a fianco) deve invece dimostrare ancora la sua potenzialità; a Le Mans farà infatti la sua prima uscita Cecotto, con la Bmw M3 Gtr (in basso) in Germania

Venturi, invece «le vetture Gt dovrebbero rispettare un numero minimo di produzione di 50 esemplari annui, ma consentendo un'evoluzione di tipo Gruppo A». Per Chamberlin, che opera per conto della Lotus Sport e che fino ad oggi è stato uno dei maggiori promotori di una serie internazionale (seppur mai invitato alle recenti riunioni dei costruttori a Parigi!), non c'è invece necessità di stabilire un minimo di produzione delle vetture per ammetterle alla serie. «Basterebbe imporre l'omologazione in due Paesi con obbligo anche di crash test» afferma infatti Chamberlin: «mentre ritengo ben più importante che venga fissato a 1100 kg il peso minimo consentito delle vetture: chi viene a vedere una corsa di Gran Turismo vuole vedere delle auto belle ma anche veloci, ben più veloci di una "semplice" Turismo... Inoltre penso che sarebbe opportuno prevedere anche un handicap per le vetture troppo

«competitive», in modo da livellare le loro prestazioni con quelle delle altre: altrimenti, senza una competizione accesa, il pubblico non si diverte». Ma mentre c'è chi discute, si anima e prepara vetture nella speranza di imbrogliare la strada giusta, c'è comunque chi, guardingo, resta invece in attesa, anche se con molto interesse. È la Bmw con una grossa novità. «Ci interessa molto entrare ufficialmente» ha dichiarato infatti Holz, della Bmw Motorsport, a differenza di tutti i responsabili delle altre case, che fino ad oggi hanno parlato invece solo di un impegno affidato a privati «e intendiamo farlo con una M3: una o cento vetture come minimo di produzione richiesta, 1350 o 1100 kg di peso minimo per noi non fa differenza... i nostri ingegneri hanno le capacità, ma prima vogliono conoscere le regole!»

Paolo Bombara

TECNICA □ 24 ORE «LIBERALE»

A Le Mans con 500 cavalli

In assenza di una regolamentazione internazionale, la Aco francese, che organizza la 24 ore di Le Mans, ha stilato un proprio regolamento Gt, decisamente liberale: peso minimo di 1 tonnellata e potenza massima di 480/500 cv, con motori strozzati da una flangia di 45 mm all'immissione. La Porsche dichiara per la sua 911 Turbo circa 480 cv per 1.000 kg, mentre la Venturi 470 cv per 1.030 kg. Le Jaguar Xj220, sviluppate secondo il regolamento Imsa, sono invece più pesanti: 1.100 kg mentre la potenza non viene rivelata. La Lotus Esprit, che dispone di un motore 2,2 litri 16 valvole turbocompresso, dovrebbe invece accontentarsi di 350 cv. Da notare inoltre che il suo motore, con carter olio a secco, è accoppiato ad un cambio trasversale Hewland; mentre nella meccanica, la vettura si distingue per freni di maggiori dimensioni e per un nuovo sistema di sospensioni con montanti più resistenti in acciaio e ammortizzatori più efficienti, in fase di scelta fra i Penske e i Koni. Simili esteticamente alle rispettive versioni di serie, le GT che correranno a Le Mans sono in realtà ben differenti. «Non c'è molto in comune» ammette Welty della Porsche «abbiamo lavorato a lungo su sospensioni, motore, freni e peso. Ma la differenza principale riguarda l'aerodinamica che abbiamo affinato per ottenere il massimo dell'efficienza». Molti lavori di dettaglio anche per la Venturi Lm. Il motore è stato dotato di un carter secco, che ha permesso di abbassare il motore di 8 cm e di migliorare l'aerodinamica. Il radiatore d'olio è stato spostato avanti ed è stato adottato un grande alettone posteriore. I freni sono in carbonio ed il cambio Renault è stato sostituito con uno Hewland. La Jaguar dichiara molti meno interventi sulla sua vettura, sviluppata inizialmente per il programma Imsa, su input della filiale Usa della Casa. Il principale lavoro è stato effettuato proprio sul corpo vettura per alleggerirlo e migliorarne l'efficacia aerodinamica. Ma anche la gestione elettronica è stata comunque migliorata (in modo da consentire una pressione dei turbo di 1,15 bar, contro l'1,0 precedente); sono stati inoltre adottati freni anteriori maggiorati (uguali a quelli dell'Alfa 155 Gta nel Dtm) e nuovi bracci oscillanti anteriori, mentre sono in fase di sviluppo modifiche analoghe anche sul retrotreno.

(p.b.)



ESCLUSIVO!

Harvey compra Tyrrell
POSTLETHWAITE SI GARANTISCE UN AVVENIRE POST-CAVALLINO



Guida a Indy
TUTTO SULLA 500 MIGLIA DI MANSELL E PIQUET



GP MONACO
NEL GRAN GIORNO DI SENNA SI RIAPRE IL MONDIALE

E se la Ferrari...

domenica notte

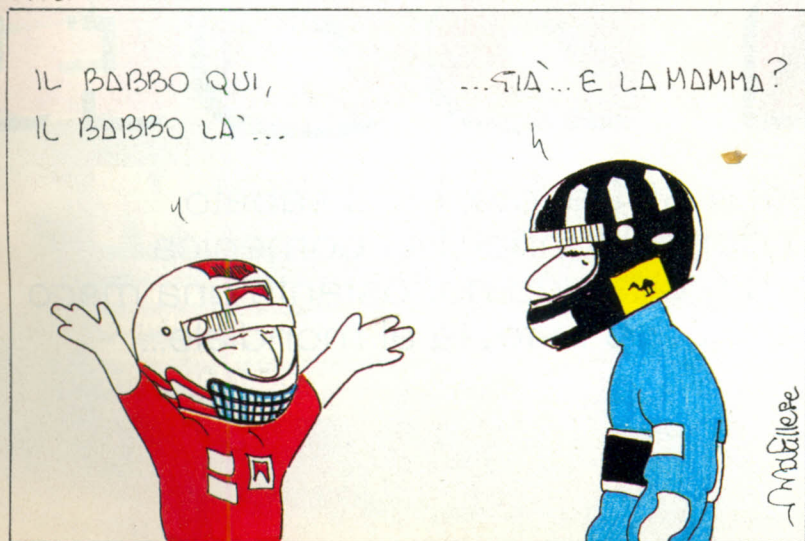
CARLO CAVICCHI

Chissà, forse tutto è cominciato in quel Gp di Monaco dell'84, il primo della carriera di Senna, allorché Jacky Ickx scippò al brasiliano la prima vittoria nel Principato interrompendo giusto in tempo la gara per far vincere Prost, già allora trepidando sotto l'acqua e incapace di resistere al recupero forsennato del quasi debuttante Ayrton. Prost pagò enormemente quel regalo, perché alla fine perse per mezzo punto un mondiale strameritato e certamente suo se solo avesse concluso secondo la corsa, ma a punteggio pieno (6 punti) anziché vincerla a punteggio però dimezzato (4,5 punti). Un vecchio conto e un credito aperto con questa assurda, ma sempre affascinante gara cittadina, che Senna continua a riscuotere con puntuale regolarità e con una buona mano dall'Alto. Sei vittorie in totale, cinque di fila (e sarebbero sei di fila senza quella disattenzione alla curva del Portier nell'88, a gara già in tasca...) si commentano da sole e se è vero che sia un anno fa che quest'anno chi era davanti si è in certo qual modo tolto di mezzo, è pur vero che lui è immancabilmente lì a farci dire «meno male». Si perché se questo incredibile mondiale arcideciso sin dalla vigilia resta pur sempre apertissimo e solo per merito di questo immenso pilota capace sempre di fare la differenza.

Guardate la classifica e leggetevi due morali: la

prima, evidente, è che a dispetto di tutto la lotta rimane accesa; la seconda è che dietro ai due grandi nemici c'è un vuoto pauroso. Sì, perché tutti gli altri compiono belle imprese, ma spesso rompono, hanno disavventure, pagano dazio. I primi due invece no, mai o quasi mai. Le loro auto sono indistruttibili, i loro errori ridotti allo zero, la loro buona sorte quasi sfacciata (quando Prost ha grossi problemi come a Imola, sia Hill che Senna si fermano, quando a Montecarlo Senna è terzo, e oramai staccato, Prost è penalizzato e Schumacher rompe, quando sempre a Montecarlo Prost è ultimo e già tagliato fuori, davanti a lui gli altri fanno a gara a togliersi di mezzo). Ci sono tanti modi di leggere le corse e le classifiche, ma la verità è che i grandi sono tali nel senso pieno del termine: in tutto. E fanno discutere. Adesso nei bar la diatriba è più che mai aperta. I tifosi di Prost potranno a giusta ragione sostenere che senza contrattempi (l'acqua, un doppiato, una penalizzazione) Prost avrebbe vinto tutte le sei gare fin qui corse. Allo stesso modo i tifosi di Senna possono accusare che Prost, al primo contrattempo, si fa puntualmente battere. Discussioni, appunto, da bar e pertanto divertenti perché prive di controprove assolute. Ma che danno il polso di come le corse, lo sport, la stessa vita, restino proprietà dei piloti, dei campioni, delle persone più che dei mezzi meccanici, degli allenatori, degli episodi. Senna e Prost, con la loro sfida sempre rinnovata, testimoniano che ad accendere gli animi sono i combattenti, non la tecnologia. I nostri due fanno spettacolo anche quando battibeccano davanti ai microfoni o quando si speronano. Sono grandi oggi con tutti quei costosi accessori elettronici ed erano grandi anche prima, senza. L'innocenza alla tecnologia esasperata (e per pochi) è pertanto inutile e non ci si deve certo commuovere se Ron Dennis accusa che senza tutte le attuali droghe-alla-guida dovrà mettere a spasso decine di ingegneri. Le corse le fanno gli uomini, non le macchine. La Ferrari dell'80 era penosa, ma Villeneuve era comunque uno spettacolo. La Ferrari di oggi ci ha fatto spesso patire, ma Alesi è valso sempre la pena del biglietto d'ingresso. Il mondiale di F. 1 deve tornare bello di suo e le gare debbono ritrovare il pepe dell'imprevisto. Questo Gp di Montecarlo dovrà pure aver aperto gli occhi a qualcuno...

FIGLI DI PAPA'





 **FORMULA UNO**
GP MONACO

Una bott

Picchia duro giovedì a St. Devote. Poi il sabato si gira a 270 all'ora dopo il tunnel. Ma domenica SuperSenna vince a modo suo nonostante una mano dolorante. E ora è di nuovo in testa al mondiale...

 **DIEGO FORTI**



Sesta vittoria sulle strade di Montecarlo, la quinta di fila: è così che Senna ha battuto lo storico record monegasco di Graham Hill. E ora Prost si agita...

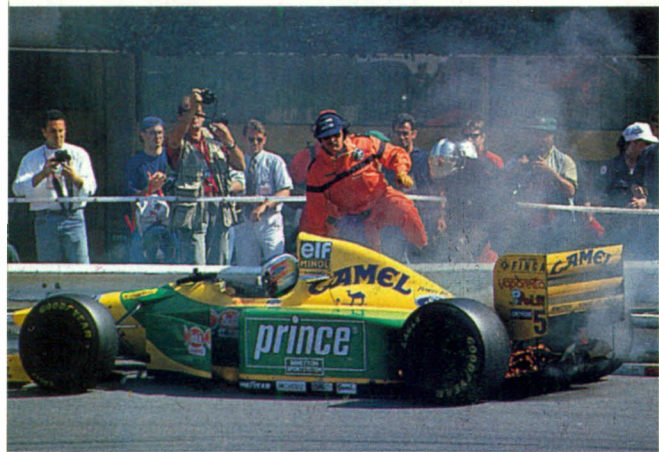
a e via

MONTECARLO — Senna trionfale, con record di vittorie a Montecarlo, sei, di cui cinque consecutive, ma anche classifica iridata rivoluzionata. Il brasiliano è infatti tornato ad essere leader mentre lo insegue Prost con più affanno del previsto. In Canada ad Alain potrebbe non bastare la vittoria per riconquistare la testa del mondiale. Se Ayrton gli doves-

se arrivare alle spalle conserverebbe infatti la testa della classifica sia pure di un solo punto. Per un campionato che pareva destinato ad annoiare, giustiziato dalla presunta superiorità della Williams, non è male davvero. Né si deve dimenticare la stupenda cavalcata di Schumacher, decisamente più veloce di Senna almeno sino a quando l'impianto idraulico della sua Benetton non lo ha tradi- ▶

fotoACTION

PHOTO4



ORSI



PHOTO4

to. Ma non è tutto. A dar forza allo spettacolo si è aggiunta, finalmente, la Ferrari. Questo non tanto per il terzo posto conquistato da Alesi, quanto per il complessivo rendimento delle vetture. Ma andiamo con ordine. Senna è sicuramente stato favorito dall'errore commesso da Prost in partenza, complice la frizione inefficiente della Williams. Un anticipo rispetto al verde del semaforo che ha costretto Alain ad uno stop-and-go dagli effetti terrificanti. Poi bisogna ammettere che Alain ha dato vita ad una corsa di grande qualità, fitta di sorpassi, che lo hanno portato al 4. posto finale. Tuttavia la giornata monegasca non è stata certo la sua. Quando si viaggia al vertice ogni errore, anche se veniale, diventa capitale. Senna, invece, in gara non ha commesso sbagli anche se aveva cominciato il week-end in maniera piuttosto pasticciona, visto che secondo gli elettronici della McLaren la botta tirata all'ingresso della curva di Santa Devota, nella giornata di giovedì, sarebbe stata provocata da un suo errore: avrebbe spinto erroneamente il pulsante che comanda il sollevamento del musetto della vettura, in un punto in cui alzare il frontale è come decidere di andare in testa coda, privi di carico aerodinamico.

PILOTI. Anche Schumacher non ha commesso errori. Ha però pagato la fragilità delle sospensioni attive montate sulla sua

vettura. Tuttavia confermando di essere un asso, ha messo in mostra le potenzialità della sua Benetton che, con il traction control finalmente funzionante, si è rivelata più efficace della McLaren. Una cosa, comunque, il tracciato di Montecarlo l'ha ribadita: i fuoriclasse sono merce rara e fanno sempre la differenza. Né Hill, né Andretti, né Patrese pur tenendo per lunghi tratti della gara un passo decisamente brillante (e nel caso di Damon arrivando sul podio), hanno saputo mettere sulla loro corsa lo stesso sale di Senna, Prost e Schumacher. I fenomeni tracciano un solco molto grande fra loro e tutti gli altri. Ma veniamo al «caso» Ferrari e analizziamolo diviso in due tronconi: quello piloti e quello squadra. La coppia di driver è sicuramente molto forte, con Alesi in una forma strepitosa, diciamo da «10» e forse anche da «11» se mettiamo in conto i rischi presi in qualifica. Berger invece, sa essere molto veloce, ma commette troppi errori. A Montecarlo in pratica ha subito Alesi. L'indomabile grinta di Jean si è imposta in qualifica dove pure Gerhard disponeva di un motore migliore. L'austriaco, dopo un cambio gomme azzeccato, poteva non solo avere la meglio sul compagno ma anche inseguire un secondo posto grazie a una rimonta entusiasmante, costellata purtroppo da un paio di svarioni incredibili. E veniamo alla squadra. Da un punto di vista tecnico si cominciano a vedere

delle buone cose. Nessuna illusione per carità, ma innegabilmente la vettura è migliorata nel corso dei tre giorni. Le sospensioni non sono andate male così come le nuove frizioni, inoltre i motoristi possono tornare a Maranello con dei dati positivi. Dopo tante critiche, anche per loro è arrivato un giorno di sole. Meno bene sono andate le cose sotto il profilo della gestione. Probabilmente se Alesi fosse stato chiamato dentro per il cambio gomme subito dopo Berger, la Ferrari avrebbe occupato due gradini del podio. Ma ipotizziamo che si sia preferito adottare una strategia diversa, tenendo in pista un pilota senza fargli cambiare gomme e uno invece con coperture più fresche. In questo caso si spiega perché, quando Berger ha raggiunto Alesi a quest'ultimo non sia stato imposto di dare strada visto che il compagno viaggiava due secondi più veloce di lui. Postlethwaite, a fine corsa, ha detto che Jean era stato chiamato per il cambio gomme, il francese però ha precisato che questo è avvenuto solo dopo che Berger lo aveva sorpassato. Vale a dire quando fermarsi a cambiare i pneumatici significava mettere in discussione non solo una speranza di podio, ma anche la zona punti. Passi falsi strategici a ingrigire questo Montecarlo più che positivo per le Ferrari, ma soprattutto la terribile sensazione che al Cavallino manchi qualcuno in grado di assumersi le dovute responsabilità.



C'è comunque Todt in arrivo, quindi è sperabile che come sta migliorando la situazione tecnica possa in breve fare un salto qualitativo anche la gestione sportiva.

SUGLI SCUDI. Ancora una volta a meritarsi un applauso è stata la Minardi. Non trova gli sponsor che le servono, ma ad ogni gara aumenta il numero di coloro che le danno fiducia. E la squadra romagnola continua a ricompensare questa fiducia andando a punti. La Marelli o l'Agip possono andare fieri di questo partner che si sono scelti, perché gara dopo gara dimostra di avere messo le basi giuste per risultare competitiva. Certo, Minardi ha sempre paura di finire i soldi, di non avere il budget sufficiente per andare avanti, ma vien davvero difficile pensare che qualcuno, oggi, abbia il coraggio di negargli la fiducia che ha dimostrato di meritare sul terreno più ostico: le piste. Da Montecarlo si torna poi, con una nuova battaglia a covare sotto la cenere. Riguarda i motori. Mentre si sta per raggiungere un accordo che prevede per il 1997 solo degli 8 cilindri 3.5, i team inglesi firmano per fissare l'alesaggio in 92 millimetri. Niente di male se non fosse che questa misura oltre che quella ideale per un 8V con questa cilindrata, è analoga a quella adottata per gli attuali motori Cosworth. Ovvio che alla Renault abbiano un diavolo per capello: passi il danno, ma la beffa hanno ragione di rifiutarla. ■

BERGER. Dopo aver tamponato alla curva del Loews Hill, che è andato in testacoda, il ferrarista ha pensato bene di inserire la retromarcia, urtando così anche l'incolpevole Andreotti che cercava un varco per passare.

SCHUMACHER. Il tedesco era al comando quando sono andate in crisi le attive della sua Benetton.

ALESÌ. Il primo podio ferrarista del '93 è stato festeggiato dal francesino che ha innaffiato i meccanici del Cavallino

HANNO

Michael Schumacher

«Sono contento per il passo avanti che ha fatto la macchina in questo weekend anche se mi brucia essermi ritirato quando ero al comando. Ma almeno adesso so che nel giro di poche gare saremo competitivi perché nei primi giri sono riuscito a tenere il passo di Prost e a tenere dietro Senna».



Ayrton Senna

«Monaco è sempre speciale per me, dalla prima volta che ho corso qui. Non solo per le vittorie, ma anche perché qui sono salito sul podio per la prima volta in Formula 1. Qui spero sempre, anche se dopo l'incidente di giovedì sapevo di avere un problema in più al pollice. Ho pensato alla gara per tutta la serata di sabato. Sapevo che avrei potuto fare qualcosa di buono mettendo pressione a chi mi stava davanti. Prost ha anticipato la partenza, questa volta lo hanno preso e gli è andata male. La Benetton si è fermata e io ho vinto per la sesta volta qui. Fortuna? Non credo nella fortuna, io credo in Dio».

ORSI



Jean Alesi

«Alla fine è come se sentissi la voce di Montezemolo che mi gridava di andare piano. Avevo le gomme consumate e la temperatura dell'acqua alta, non potevo rischiare di inseguire Hill nei giri finali. Con Berger ci siamo toccati, cose che capitano. Poi però l'ho lasciato passare perché non volevo vedere due Ferrari ferme in pista. Il terzo posto serve per toglierci un po' di pressione perché ormai ci sentivamo come quegli sciatori che non arrivano mai in fondo ai loro slalom».

Gerhard Berger

«La Williams di Hill aveva molta più accelerazione della mia Ferrari e non avevo troppe opportunità per passarlo. Quando ho visto un varco ho tentato di passare. Lui ha chiuso la porta, ho tentato di frenare ma non c'è stato nulla da fare. Il terzo posto è un buon risultato di squadra, ma avrei preferito un mio secondo».

Damon Hill

«Anche mio padre sarebbe stato contento che a battere il suo record è stato un pilota del calibro di Ayrton. Sarebbe stato lui il primo a congratularsi con Ayrton per il suo successo. Monaco è un vero test di guida per l'abilità di ogni pilota e vincere qui è sempre una grande soddisfazione. Io purtroppo ho perso tanto tempo nel traffico».

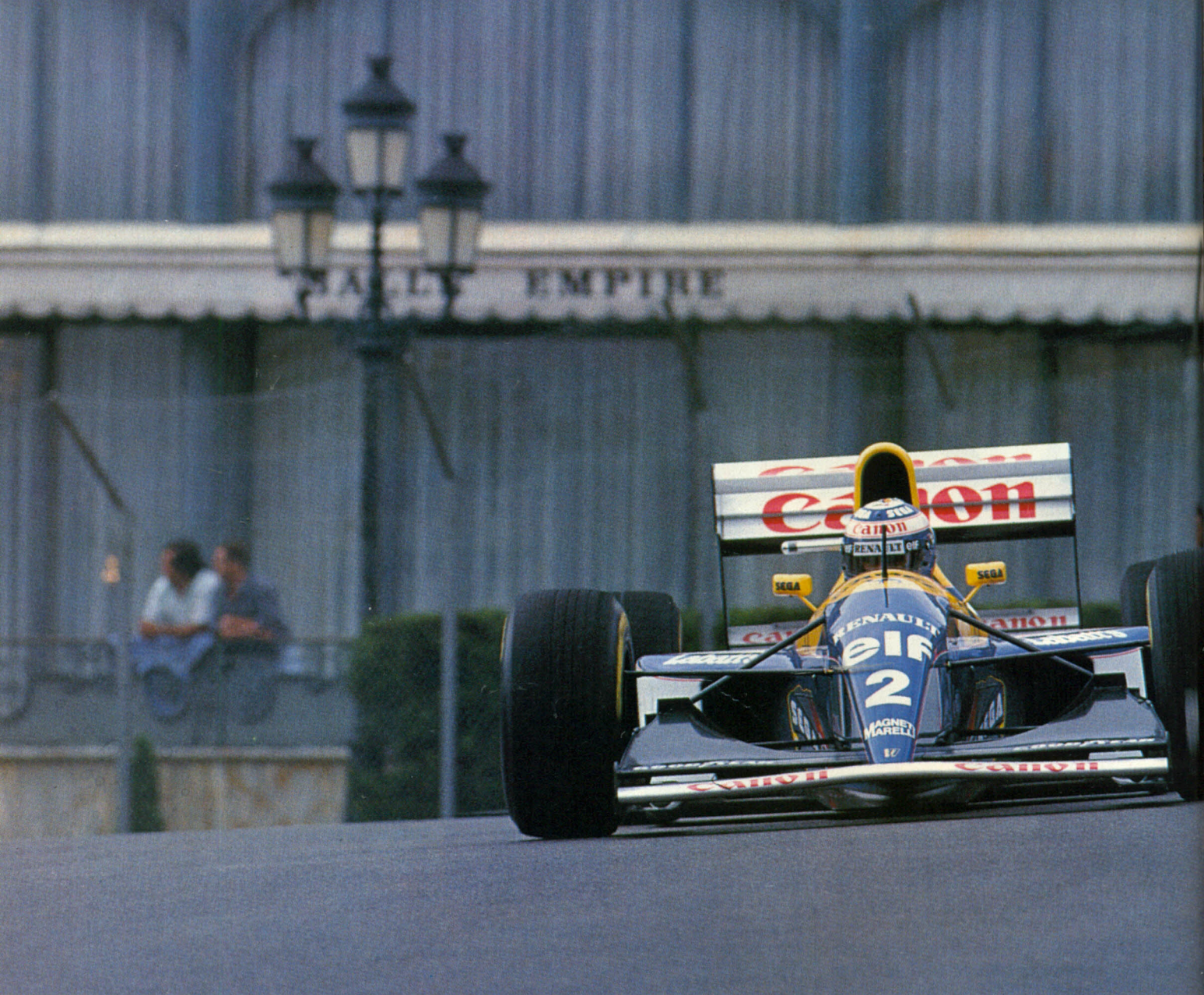
Alain Prost

«Ho rivisto la partenza in televisione. Non credo di averla anticipata. Sono scattato quando si è spento il rosso come fanno decine di piloti tutte le volte. Credo che la penalizzazione sia stata severa e ingiusta. È una sconfitta dura da digerire».



a cura di
Umberto Zapelloni

DETTO



LA WILLIAMS HA UN PUNTO DEBOLE

Allarme frizione!

Il cambio semiautomatico obbliga a un inserimento brutale della prima marcia. Inoltre il comando idraulico ha ancora un funzionamento impreciso. E dopo il danno subito da Prost al via per evitare ulteriori sorprese in gara non è stato effettuato il pit stop

■ **GIORGIO PIOLA**

MONTECARLO — Allarme: anche la Williams ultra-tecnologica è vulnerabile. La Fw15C, la monoposto più invidiata da tutti i piloti del Circus, ha il suo tallone d'Achille: il comando della frizione sta facendo tremare Alain Prost da un paio di mesi, ma solo a Monaco lo ha messo veramente in difficoltà. Già al via il tre volte campione del mondo si è giustamente beccato la penalizzazione di uno stop-and-go per partenza anticipata. Senna, nella conferenza stampa dopo la vittoria, provocatoriamente ha detto che Alain aveva bruciato il via per paura di essere superato da Ayrton. Il francese, invece, ha argomentato diversamente. Sebbene il pedale fosse schiacciato fino in fondo, la sua Williams ha iniziato a muoversi dalla pole proprio per un surriscaldamento della frizione. A quel punto Prost ha preferito andare per la... sua strada temendo di rimanere bloccato al palo. Tutto è filato liscio finché non è dovuto tornare ai box per scontare i dieci secondi di penalità che i commissari gli hanno inflitto: al momento di ripartire la Fw15C si è spenta per ben due volte. Cosa è successo? Con il cambio semi-automatico l'inserimento della prima è già brutale; se a questo aggiungiamo anche un impreciso funzionamento del comando idraulico della frizione capiamo perché ai box Alain ha fatto la figura del pivellino. Il team Williams a Gp concluso ha voluto

AMADUZZI



Pretattica Benetton

La Benetton ha dichiarato, a Monaco, che avrebbe usato i motori Ford Hb nell'evoluzione VI, vale a dire la stessa configurazione di quelli utilizzati dalla McLaren, ma con in più il richiamo pneumatico delle valvole. Avrebbe rinunciato alla serie VII perché ha più potenza in alto, ma meno erogazione ai bassi regimi indispensabile su un tracciato come Montecarlo. Ma quello che Briatore e soci non hanno detto è che la Ford ha sperimentato per la prima volta i pistoni in magnesio capaci di portare la potenza vicina ai 700 cv (in qualifica avevano 695 cv) con un regime di rotazione di 13.800 giri. E pare che il cedimento di motore di Patrese sia da imputare proprio alla rottura di un pistone ultra-leggero. Alla faccia del passo indietro...

A Montecarlo Alain Prost, qui in azione, ha perso la leadership del campionato: è secondo a 5 punti da Senna. In alto, Briatore con Schumacher

COCKPIT

verificare ulteriormente la questione: Prost ha simulato un paio di partenze e in entrambe le occasioni è rimasto fermo con il motore ammutolito. Bene ha fatto il team, quindi, a evitare il pit-stop dei due piloti durante la corsa: la sosta per la sostituzione dei pneumatici sarebbe costata un prezzo elevato anche per Damon Hill, con il rischio di perdere entrambi i piloti dalla zona punti. Patrick Head è parso particolarmente preoccupato per questa defaillance: l'esatta causa la si saprà solo quando le monoposto torneranno a Didcot. Un fatto è certo: sono già stati programmati dei test per cercare di risolvere questo problema che rischia di minare la supremazia tecnica della Williams. Prost era convinto che la brutalità del cambio a controllo elettronico sarebbe stata superata con l'adozione dell'acceleratore elettronico. Nei test di Imola dopo il Gp di San Marino aveva lavorato assiduamente proprio per risolvere questi guai, ma evidentemente non è stato sufficiente. Vale la pena ricordare che problemi analoghi hanno assillato anche McLaren (ecco perché Andretti fatica ad azzeccare una partenza) e Ferrari. Inutile nascondere che nel Circus sono in molti a confidare nei guai tecnici di Prost per mantenere vivo l'interesse di un campionato che altrimenti sarebbe schiacciato dall'indiscutibile superiorità Williams. Senna, intanto, con cinque punti di vantaggio nella graduatoria iridata si frega le mani...

il GP per modo di dire

■ GIORGIO TERRUZZI

La pioggia bagna l'asfalto.

Paolo Scalera, «Corriere dello Sport», venerdì 21

Vip e mezzi vip, top model e tap model, faccendieri ed inquisiti, persino qualche latitante: ci sono ancora tutti da queste parti.

Leo Turrini, «Il Resto del Carlino», venerdì 21

Non mancano gli Scania.

Paolo Ciccarone, «Corriere Motori», sabato 22

Al Principato c'è anche il terzo pilota della Williams, il finlandese Mikka Hakkinen.

Tuttosport, venerdì 21

Non mancano nemmeno una sala riunioni, un frigo bar e una cucina.

Paolo Ciccarone, «Corriere Motori», sabato 22

Ma Senna sta normale?

Tifoso con cappellino Ferrari, venerdì 21

L'uomo bionico è riemerso rintronato forte dalle macerie fumanti con un gomito dolorante e con il naso ammaccato.

Marco De Martino, «Il Messaggero», venerdì 21

Ho dolori alla mano sinistra per una lussazione al pollice.

Ayrton Senna, «La Gazzetta dello Sport», venerdì 21

21

Dolore al braccio e un duro colpo al naso che ora rischia di diventare storto come quello di Prost.

Carlo Marincovich, «la Repubblica», venerdì 21

E Prost, prigioniero di atavici terrori, nicchia.

L'Unità, venerdì 21

Prost... oggi vincerà il suo quinto Gran Premio di Montecarlo andando a pareggiare il conto col nemico Senna.

Marco De Martino, «Il Messaggero», domenica 23

Prost li sistema in dieci minuti

Il Giorno, domenica 23

Farò di tutto per cercare la vittoria

Alain Prost, «La Nazione», domenica 23

Prost, professore in pole.

Tuttosport, domenica 23

L'ombelico in pole position.

Il Giorno, sabato 22

La mamma? Sempre in apprensione.

Damon Hill, «La Gazzetta dello Sport», domenica 23

23

Il venerdì del villaggio ruota attorno all'ombelico della nuova fidanzata di Senna.

Umberto Zapelloni, «Il Giornale», sabato 22

Passa tanta gente lì dentro, e tutti che toccano.

Gerhard Berger, «Il Tempo», domenica 23

Gatta ci cova?

Danielle Dalleria, «Il Giorno», sabato 22

E chi l'avrebbe manomessa?

Il tempo, domenica 23

De Cesaris si cusa

La Gazzetta dello Sport, domenica 23

Zanardi scivola.

La Gazzetta dello Sport, domenica 23

Polli italiani!

Rosticceria in rue Grimaldi, Montecarlo

Sorpresa Schumacher a Montecarlo.

Il Giornale d'Italia, domenica 23

Sorpresa a Montecarlo: la Ferrari vola.

La Gazzetta del Mezzogiorno, domenica 23



ACTION

Caro Luca, vediamo almeno di mettere il naso davanti alla Benetton.

Gianni Agnelli, giovedì 20

Alesi, aiutati tu

la Repubblica, domenica 23

Ma Berger stesso che è saggio, anche se scanzonato, si fa poche illusioni.

Carlo Marincovich, «la Repubblica», domenica 23

Berger: un asino.

Adriano Cimaresti, (giornalista Automobili Revue), domenica 23

Partire in quarta fila, a Montecarlo, significa essere il primo degli sfigati.

Gerhard Berger, «Il resto del Carlino», domenica 23

C'è qualche pilota proprio stronzo.

Jean Alesi, domenica 23

Ferrari, è l'ora degli strateghi.

Corriere dello Sport, domenica 23

Cosa ha fatto sino ad oggi Jean Todt? Le scarpe. Sono anni che Montezemolo usa le Tod's.

Giampiero Agosti, (cameraman Foca Tv), domenica 23

Una Ferrari a motore elettrico? Potrebbe girare solo in un corto circuito.

Erocole Colombo, (fotografo) venerdì 21

Ma basta passare poche ore a Montecarlo per rendersi conto di come i residenti vivano il Gran Premio alla stregua di una fastidiosissima pena collettiva.

Massimiliano Lussana, «L'Indipendente», domenica 23

Non ho parole.

Ayrton Senna, domenica 23



LA F93A IN NETTA RISALITA

Ferrari a tutto ...futuro

Le novità alle sospensioni, al motore e alla frizione hanno superato l'esame. Ora si guarda all'evoluzione aerodinamica

FRANCO NUGNES

Punto e a capo. Con il terzo posto di Alesi la Ferrari alimenta nuove speranze. Nel Principato le rosse hanno dimostrato di aver imboccato la strada giusta. Il week-end monegasco ha dato tre risposte positive su altrettanti argomenti scottanti. Il fatto che sui volti di Bar-

nard e di Lombardi sia tornato il sorriso la dice lunga sul clima di fiducia che si va instaurando a Maranello. Sospensioni attive, motore e frizione hanno superato brillantemente l'esame.

SOSPENSIONI. Finalmente si è venuto a capo su cosa non funzionava:

le attive al retrotreno reagivano alle informazioni che arrivavano dalla centralina elettronica in modo opposto a come avrebbero dovuto. Per questo la F93A alzava il muso in frenata e il posteriore in accelerazione! Barnard quando ha scoperto l'inghippo (in Canada ci saranno delle at-

tive totalmente nuove che saranno sperimentate in settimana a Monza) si è fatto una sonora risata, mentre sembra che Berger si sia molto irritato per i rischi che è stato costretto a correre. In attesa di soluzioni definitive si è «inchiodato» il retrotreno come se fosse un kart, onde limitare le reazioni negative. E il risultato è stato più che soddisfacente!

MOTORE. Ha fatto il suo debutto in prova, solo con Berger, l'unico 12 cilindri dotato dei nuovi tromboncini d'aspirazione a lunghezza variabile. L'altro lo stava provando in contemporanea Larini a Fiorano. Si tratta di un propulsore in grado di garantire un maggior tiro ai bassi regimi, pur garantendo una potenza massima di 740 cv. I cornetti mobili hanno una escursione di circa 10 centimetri, ma non sono l'unica parte in

movimento di questo cuore che è davvero... pulsante. Gli iniettori, infatti, non sono più ai lati delle testate ma sono montati al centro della V come sul Renault. Il primo «flauto» si trova in basso e serve solo ai bassi regimi, mentre il secondo che è mobile come i tromboncini, entra in azione solo da un certo numero di giri in poi. La Ferrari, insomma, ha cercato di estremizzare lo studio della fluidodinamica e delle risonanze, applicandolo all'elettronica. Il castelletto si muove in ragione del numero dei giri e della marcia che è inserita. Non solo, ma i piloti dispongono anche di un bottone dell'«over-boost» che varia l'anticipo per qualche secondo e permette il massimo sfruttamento delle risorse del motore. Berger non è riuscito a fare meglio di Alesi in prova al sabato perché involontariamente ha

LA MOSSA DI POSTLETHWAITE

Harvey compra Tyrrell

La Tyrrell è in vendita, e se Ken in persona lo nega, suo figlio Bob lo avrebbe ammesso con la stampa francese. E chi potrebbe essere interessato all'acquisto del team inglese? Nientemeno che Harvey Postlethwaite. Sì, proprio lui: l'attuale responsabile della gestione in pista Ferrari. Le fonti di questa notizia sono di passaporto inglese, e la danno per arcisicura. Anzi: la irrobustiscono dicendo che in realtà Postlethwaite sarebbe già oggi in possesso di una quota di minoranza della Tyrrell (si parla del 10 per cento), team da lui lasciato oltre tre anni fa quando se ne andò alla Sauber. E il motivo è semplice: Harvey sarebbe già certo (il condizionale è comunque d'obbligo) del suo imminente divorzio con la Ferrari, che proprio il prossimo mese deve fargli sapere se il suo contratto andrà o meno oltre la stagione 1993. Cambierà il quadro ora che, con Barnard in Inghilterra a progettare la Ferrari per il pros-

simo anno, Postlethwaite è diventato l'unico referente in pista per tutta la squadra? Tesi difficili da sostenere, visto che arriverà Jean Todt a gestire tutto in prima persona. E poi già oggi non è Harvey a rappresentare la Ferrari alle riunioni, bensì Barnard. È comunque un dato di fatto che recentemente i contatti con Tyrrell ci sono stati, e numerosi. E Tyrrell, interrogato in merito, si dice del tutto disposto a riprendere con sé il progettista inglese, ma nulla ammette circa la possibilità che il contatto nasconda addirittura una iniziale partecipazione societaria che sfocerebbe poi nell'acquisizione vera e propria. Ora il dubbio è se Postlethwaite stia conducendo questo progetto per conto suo o se sia invece a capo di una cordata. Ma è certo che i «segnali» di questa operazione sono sempre più evidenti e chiacchierati nel paddock dei Gp. È anche alla Ferrari non tutti ne sono all'oscuro... (r. b.)

toccato un pulsante che ha sregolato le attive. Che peccato, perché la prima fila era alla portata di Gerhard!

FRIZIONE. È stata completamente riprogettata nel dopo Imola: dopo i test di durata effettuati da Larini, la nuova frizione che utilizza materiali nuovissimi, non ha più dato problemi rendendo la guida anche meno brutale con il cambio semi-automatico.

FUTURO. Si sono messe le basi, a un programma di rinascita del Cavallino. Le novità arriveranno a ritmo continuato nei prossimi due mesi. Questa settimana a Monza si delibereranno le nuove sospensioni attive e sul motore verrà sperimentato il «drive-by-wire», vale a dire l'acceleratore elettronico made in Maranello. La settimana successiva, se non ci saranno stati inconvenienti si tirerà fuori l'evoluzione

aerodinamica che potrebbe debuttare in Canada (vale a dire musetto più piccolo, nuovo diffusore posteriore e ala modificata). Il motore con la testa a 4 valvole che ha risolto i problemi di temperature al banco, potrebbe essere usato il 5 o 6 giugno a Fiorano o al Mugello: si tratta dell'unità che sarà usata in prova al Gp di Francia. Con quel propulsore la Ferrari spera di cancellare il vuoto in basso del 12 cilindri, mettendosi all'inseguimento del Renault in attesa di un auspicabile sorpasso in vista di Monza, quando arriveranno i cornetti variabili differenziati, vale a dire che il loro movimento sarà scandito dall'ordine di scoppio dei singoli cilindri. Jean Todt potrebbe arrivare a Maranello proprio nel momento in cui tutto comincia a filare per il verso giusto. Gli antichi dicevano che la... fortuna aiuta gli audaci! ■



Postlethwaite con Mosley: che lo stia convincendo a unirsi alla cordata per l'acquisto della Tyrrell?...

MONTECARLO — Tutto si gioca in partenza. Prost che anticipa di poco scattando prima che si accenda la luce verde. Anche se il francese vira al comando e s'involta indisturbato in testa alla gara, la sua è così una gioia di poca durata: termina quando la direzione gara gli comunica una penalizzazione con stop & go di dieci secondi, che in pratica si rivelerà però molto più pesante. Alla famosa curva di Sainte-Dévote, dopo il via, Prost vira comunque al comando davanti a Schumacher, Senna, Hill, Alesi, Berger, Patrese, Wendlinger e Lehto. Nelle retrovie intanto Barbazza viene tamponato da... Andretti, che in partenza ha innestato la terza invece della prima e si è fatto sfilare da tutti. Spinto in avanti, Barbazza si appoggia su Blundell dirottandolo nella via di fuga. L'ingle-



COLOMBO



AMADUZZI



ALLSPORT

LA CRONACA □ PER IL PROFESSORE TRE PUNTI DI CONSOLAZIONE

Prost primo ultimo e quarto

Parte dalla pole ma al via scatta in anticipo ed è penalizzato con uno stop di dieci secondi. Quando sta per rientrare in pista il motore della Williams si spegne e Alain scivola in coda. Poi...

PAOLO BOMBARA

se riesce a ripartire ma solo per ritirarsi tre giri dopo per il cedimento di una sospensione. Barbazza terminerà invece la gara, ma con la scatola dello sterzo danneggiata. Della confusione ne approfittò Alboreto che, scattato molto bene, ha guadagnato tre posizioni al via. Al termine del primo giro Andretti si ferma ai box, cambia il musetto e riparte. In cinque giri Prost accumula due se-

condi di vantaggio, ma al giro seguente gli viene appioppata la penalizzazione che esegue di fatto al 12. giro rientrando ai box. Com'era già successo a Donington, al momento di ripartire Prost spegne il motore. Riesce a riaccenderlo solo dopo due tentativi ed a riprendere quindi la gara, che ha comunque già perso. Riparte infatti 22. e doppiato mentre Schumacher eredita il comando.

ORSI



Per il pilota della Benetton sembrano a quel punto spalancarsi le porte di una seconda vittoria e, forse galvanizzato dall'idea, il tedesco comincia anche ad allungare nei confronti di Senna. Al 17. giro il vantaggio di Schumacher sale infatti a 17", limite oltre il quale non aumenterà più. Intanto, Prost ha iniziato una lenta ma sicura rimonta ed è diciannovesimo. Al 25. giro, Lehto



PARTENZA. AI via Senna è riuscito a mantenere la 3. posizione davanti a Hill (foto centrale) mentre dietro di loro si sono subito infilati Alesi e Berger ZANARDI. Ha corso con grande grinta, ma in molti hanno protestato contro di lui per essersi fatto doppiare con difficoltà... Si sono lamentati Hill, Berger e Alesi PATRESE. Per Riccardo (nella pagina a fianco, al centro) ancora una gara negativa: ritiro al 55. giro per motore rotto GIOIA. Minardi (in basso a sinistra) ha... sfogato così la gioia per il 5. posto di Fittipaldi BARBAZZA. Ancora una volta al traguardo (in basso)

tenta di forzare il passaggio all'interno del tornante del Loews e di carpire l'ottavo posto al suo compagno di squadra, Wendlinger. Ma ha fatto male i suoi conti e l'austriaco chiude. Le due Sauber si toccano e Lehto si ritira. Wendlinger invece può continuare anche se dovrà poi rientrare ai box per sostituire la centralina di gestione del motore. Al 30. giro si ritira Alboreto per il cedimento del cambio. Due giri dopo Senna recupera improvvisamente tre secondi in un giro rispetto a Schumacher. È il preludio alla fine della Benetton, che soffre di un'avaria al circuito idraulico delle sospensioni attive, da cui dipendono anche acceleratore e cambio, e che si ferma al tornante del Loews in una nuvola di polvere estinguente per via d'un principio d'incendio. Senna, che ha già vinto cinque volte a Montecarlo, si ritrova

così al comando da dove nessuno più lo scalzerà per i rimanenti 45 giri. Il suo vantaggio nei confronti di Hill è in quel momento di 16"074, seguono Alesi, Berger, Patrese e Comas. Proprio il francese della Larrousse crea qualche difficoltà due giri più tardi a Senna, che si accinge a doppiarlo. Dopo aver esitato lo spazio di qualche curva, il brasiliano passa mostrando il pugno al suo giovane rivale lungo la discesa del Mirabeau. Comas comunque non impara la lezione e nel corso della gara si ripete nella stessa situazione con differenti avversari. Prost continua a rimontare il gruppo. Al 37. giro è settimo, dopo aver passato Brundle e Wendlinger, il giro dopo scavalca con facilità anche Comas ed è sesto. Al 39. giro Andretti è il primo a fermarsi per cambiare i pneumatici, subito imitato da Berger.



ORSI

Due giri dopo si ferma anche Patrese, che però spegne il motore e perde tempo per ripartire cedendo il quinto posto a Prost. Senna, Prost e Berger (che ha gomme nuove) sono i soli a girare in questa frazione di gara sotto il 1'25". Senna guida la gara con 25" di vantaggio su Hill, Alesi, Berger, Prost e Comas. Al 47. giro si forma un trenino composto da Comas, Brundle e Patrese in lotta tra loro per il sesto posto. Dopo due giri d'esitazioni, Patrese supera di forza Brundle ed il giro seguente si libera di Comas, mentre Suzuki va a sbattere alla variante della Piscina. Al 51. giro si ferma ai box Senna che aveva oltre 27" di vantaggio nei confronti di Hill. Quando il brasiliano riesce dai box, dopo un cambio gomme difficile in cui ancora una volta una pistola pneumatica ha fatto le bizze, il suo vantaggio è sceso a 9"473 ed il giro seguente a 4"6. Da quel momento Senna ricomincia a guadagnare terreno nei confronti di Hill. Al 52. giro Brundle, cercando di superare Comas all'interno del Mirabeau, lo tampona rompendo il musetto della sua Ligier ma anche forando un pneumatico della Larrousse che deve ritirarsi. Tre giri dopo si ritira Patrese per il cedimento del motore. Intanto si scatena un duello fratricida tra le Lotus. Zanardi affianca Herbert alla variante dopo il Tunnel. I due si toccano ma Herbert riesce a mantenere l'ottava posizione. Zanardi lo sorprenderà al Loews due giri più tardi. Intanto Berger è alla caccia di Alesi su cui sta rimontando furiosamente. L'austriaco tenta il tutto per tutto al 62. giro al Loews ma sperona Alesi che riesce comunque a ripartire davanti al compagno di squadra. Tempo due giri

e Berger però riesce a passare ottenendo l'agognata terza piazza, proprio mentre Herbert finisce violentemente contro il muretto della curva Noghes, in seguito al bloccaggio del cambio. Liberatosi di Alesi, Berger fa fondere come neve al sole il distacco che lo separa da Hill, che è bloccato dietro un gruppo di doppiati, tra cui Andretti, Brundle e Zanardi. Superati i primi due, Hill e Berger al 71. giro inseguono Zanardi quando il bolognese chiude loro la porta in faccia al Mirabeau. La collisione non è evitata ma solo rimandata alla curva seguente dove Berger sperona Hill fermando anche Alesi e Andretti. Ripartono tutti, tranne Berger, e così Alesi vola verso il 3. posto. ■



AMADUZZI

ALLSPORT

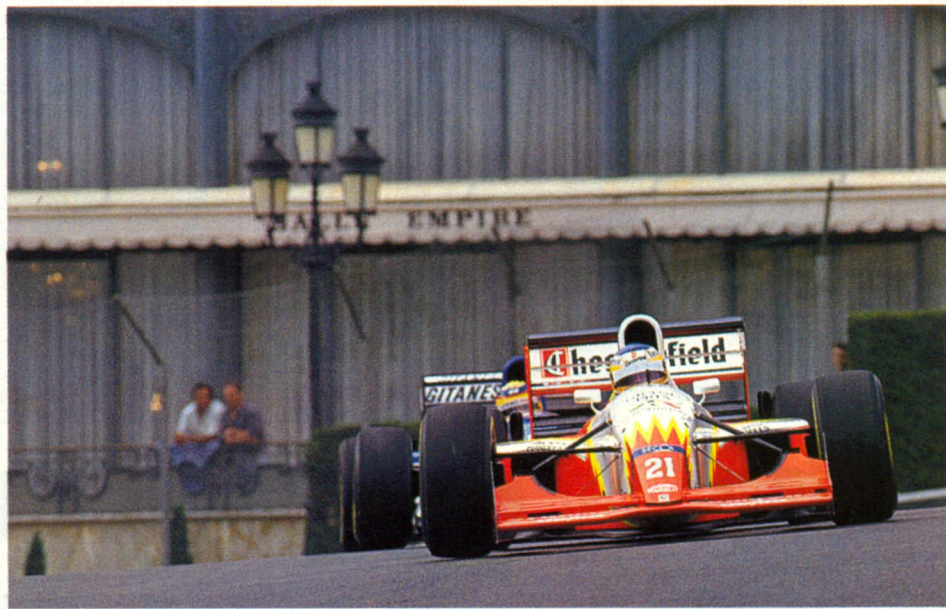




PODIO. Anche questa volta Ron Dennis è salito sul gradino più alto per festeggiare insieme a Senna la vittoria.

ALBORETO. Seppure con il penultimo tempo, il pilota della Scuderia Italia (sotto) è riuscito a qualificarsi, anche se poi in gara si è dovuto ritirare per noie al cambio.

SFORTUNA. Schumacher (in basso, a sinistra) poteva vincere se non avesse ceduto l'idraulica delle sospensioni sulla sua Benetton



COCKPIT

ALESI □ CHE BRIVIDO NEL CONTATTO CON BERGER

«Fra me e Gerhard? Un duello regolare!»

MONTECARLO — Era dal Gran Premio del Canada dello scorso anno che Jean Alesi d'Avignone non saliva sul podio. Eppure proprio prima di affrontare le tortuose strade del Principato aveva predetto un terzo posto: «Perché questo circuito mi piace e normalmente solo una Williams ed una McLaren possono finire prima di noi». Detto fatto, come per incanto. Fosse sempre così facile. In realtà però non è stato così facile, perché quella di Alesi non è stata davvero una gara tattica e d'attesa. «È vero» conferma infatti Alesi «in effetti sono sempre stato obbligato ad attaccare perché vedevo che la vettura funzionava bene e che non prendevo rischi particolari per mantenere il ritmo di chi mi precedeva e quindi era inu-

tile rallentare. Anche se a priori avevo deciso di effettuare una gara di attesa. Mi sono divertito come un matto in questa gara. Ho avuto solo molti problemi con i doppiati ed in particolare con qualche pilota veramente poco corretto». Una gara che non è però stata sempre in discesa per il pilota della Ferrari. «Non proprio» precisa in merito «perché ad un certo punto della gara i pneumatici si sono talmente degradati che la vettura è diventata difficilmente controllabile e ho dovuto ridurre la cadenza. Io aspettavo una comunicazione della squadra per cambiare le gomme, da quando avevo visto che avevano chiamato Berger ai box. Solo che sono stato invitato a rientrare quando Berger mi aveva ormai passato. A quel punto

era troppo tardi. Berger, dopo aver cambiato le gomme, ha rimontato nei miei confronti come una scheggia. Volevo tentare di contenerlo, poi quando ho visto che diventava veramente pressante ho deciso di lasciar perdere. Non potevo resistergli. Ci siamo toccati, ma il nostro duello è stato del tutto regolare». Che paura per tutti però le due Ferrari, finalmente competitive, che ad un passo dal traguardo finale si urtano nella discesa del Loews. A Maranello, come in tutta Italia, un popolo di tifosi ha allora trattenuto il fiato in un attimo d'angoscia. «A chi lo dite. A quel punto mi è sembrato di sentir urlare a distanza Montezemolo e allora mi son detto: Ok, lo faccio passare e non se ne parla più». Questo terzo posto ti fa sicura-

mente piacere, ma ne avevi soprattutto bisogno. «È un risultato che fa sicuramente piacere alla squadra, ed anche a me perché l'automobilismo è pur sempre uno sport individuale. In fin dei conti ci si aspetta di ottenere certi risultati e quando ci si riesce si vivono momenti grandiosi. Ma non bisogna ora lasciarci prendere dall'euforia perché sono state anche le caratteristiche del tracciato monégasco che ci hanno permesso di metterci in evidenza: è uno dei tracciati più esigenti dal punto di vista dell'affidabilità e tutte e due le Ferrari stavano per concludere la gara ed in buona posizione. L'aspetto più positivo di questa gara è forse proprio la dimostrazione d'affidabilità che abbiamo dato».



Come a Barcellona, le Fw15c sono dotate dell'acceleratore elettronico, ma è montato solo per tre prove, perché ancora non ci sono dati precisi in merito all'affidabilità del sistema, che dà comunque totale soddisfazione ai piloti. Ancora una volta, Hill ottiene il miglior tempo nella prima giornata di prove, disputata sul bagnato, precedendo Prost che è rallentato dal traffico. Sabato mattina, entrambe le Williams evidenziano cedimenti ai triangoli delle sospensioni. Su quella di Prost l'avaria è scoperta ai box, mentre quella di Hill cede in piena velocità e l'inglese va in testacoda all'uscita del tunnel. Nel turno decisivo di qualificazione, Prost è imprendibile e conquista la sua sesta pole position consecutiva, mentre Hill deve accontentarsi di un modesto (per lui) posto in seconda fila. Il britannico non è riuscito a trovare un assetto totalmente soddisfacente.



HILL	●●●
PROST	●●●●●
TEAM	●●●●●



Gioia contenuta alla Ferrari che è stata meno distanziata del solito dalla Williams. La squadra di Maranello ha anche portato un esemplare del nuovo motore dotato dei tromboncini ad altezza variabile. Viene deciso che toccherà, solo per la seconda sessione, al più veloce tra i due piloti il giovedì. È Berger, nonostante un numero mozzafiato di Alesi che sbagliandosi nel conteggio dei giri è costretto a tentare un giro veloce con partenza dai box senza lanciarsi, ad usufruire della novità. Giovedì mattina, Berger aveva rotto il cambio innestando troppo velocemente la retromarcia dopo aver fatto un «dritto». Sabato, l'austriaco è velocissimo nelle prove libere ma poi non ritrova un bilanciamento perfetto della vettura in qualifica. Alesi lo scavalca nella griglia, ma proprio in quello che sarebbe stato il suo giro più veloce è rallentato dalla toccata a muro di Lehto.



ALESI	●●●●●
BERGER	●●●
TEAM	●●●●●



PHOTO4



ACTION



Botti ed emozioni per la McLaren e Senna in particolare. Tutti aspettavano al varco Andretti ed invece è il brasiliano a cadere per primo in errore. Giovedì mattina, tradito da uno scarto improvviso della sua Mp4/8 su una gibbosità, Senna finisce contro le barriere all'ingresso della Sainte-Dévote e danneggia la sua vettura che è comunque riparata per la sessione di qualificazione. Al pomeriggio, Andretti finisce invece in testacoda al Mirabeau. Sabato pomeriggio, Senna perde nuovamente il controllo della sua monoposto all'uscita del tunnel e finisce in testacoda. Lo stesso rischia di fare Andretti, che controlla abilmente l'intraversata della sua vettura ma tocca comunque con l'alettone anteriore. L'americano, superate le difficoltà iniziali, stava progressivamente migliorando inanellando giri senza fermarsi ai box.



ANDRETTI	●●●
SENNA	●●●●●
TEAM	●●●



Dopo lunga attesa, le Benetton dispongono infine del sistema d'anti-pattinamento. Le B193 sono anche dotate di acceleratore elettronico mentre per il motore è stata scelta una versione inferiore di sviluppo (la 6). Schumacher ha spinto al limite in tutte le sessioni per strappare un posto in prima fila che sentiva alla sua portata e alla fine è stato premiato, anche se ha dovuto prendere qualche rischio che si è tradotto in un certo numero di testa-coda lungo il circuito. Sabato mattina, il tedesco è anche rientrato quasi immediatamente ai box, col retrotreno della sua B193 in fumo. Si è pensato al motore, ma era solo una perdita d'olio che gli ha permesso di continuare. Patrese, dopo essere stato più veloce del compagno sabato mattina, il pomeriggio è rimasto invischiato nel traffico non riuscendo a ripetersi.



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



Ancora una nuova evoluzione di motore per la Yamaha-Judd, che è ormai alla versione F del suo dieci cilindri. I piloti sono molto contenti ma l'uso di questo propulsore è per ora limitato alle prove. Giovedì mattina, i due piloti della Tyrrell danno vita ad un vero festival di testacoda: tre in tutto, di cui due per il solo Katayama, ma De Cesaris non è da meno perché si gira in rettilineo, sbatte e rovina la vettura che viene comunque riparata per il pomeriggio quando il romano si piazza al dodicesimo posto. Sabato, Andrea viene infastidito nel suo giro veloce da Prost che cerca di superarlo più volte. Katayama risolti alcuni problemi di bilanciamento della vettura, tocca leggermente il guardrail sabato pomeriggio, ma è soddisfatto della vettura. «*Quel che mi manca — ammette il giapponese — è l'esperienza di questa pista.*»



KATAYAMA	●●●
DE CESARIS	●●●
TEAM	●●●

LE PROVE □ SESTA POLE PER ALAIN PROST

Schumacher sale in vetta

Per la prima volta quest'anno il tedesco della Benetton centra la prima fila. Al suo fianco il «Professore» che ha eguagliato, in fatto di pole consecutive, Mansell. Solo il terzo tempo per Ayrton Senna, mentre Alesi è quinto

PAOLO BOMBARA

Anche questa volta la pallina ha saltellato sullo zero, ma alla fine il due è uscito anche sulla roulette di Montecarlo. Infallibile ed implacabile, Alain Prost ha colpito ancora conquistando per la sesta volta consecutiva la pole-position. Poleman del primo giorno, con la pista bagnata dalla pioggia, Hill ha dovuto arrendersi allo

strapotere di Prost sabato sull'asciutto, lasciando anche strada a Schumacher e Senna, sia pur quest'ultimo a mezzo servizio in seguito ad un gran botto nella prima sessione di prove libere. È andata meglio del solito, in termini cronometrici, la Ferrari e solo alla fine del turno decisivo di qualificazione Berger si è accorto d'aver sregolato

senza volere la manetta di comando delle sospensioni attive. Poca fortuna ha avuto anche Alesi, che si è trovato davanti Lehto contro il guardrail. Ma il francese aveva comunque conquistato i cuori di tutti con i suoi giri veloci, fin da quello di giovedì che rimarrà negli annali, con partenza dai box senza giro di lancio. Ancora una volta, l'unica esclusa è una Lola. Questa volta è toccato a un Badoer troppo irruento. Entrambe le sessioni del giovedì sono state interrotte dalla bandiera rossa, la prima volta per sgomberare la pista dalla vettura di Senna, la seconda in seguito all'urto di Zanardi nel tunnel. ■

Per Senna il Gp di Monaco era iniziato nel peggiore dei modi. Giovedì mattina aveva sbattuto violentemente alla Saint-Dévote poi sabato pomeriggio, durante il suo giro veloce, si è intraversato all'uscita del tunnel, a fianco, danneggiando la vettura. Poi in gara si è riscattato vincendo per la 6. volta a Montecarlo



La Lotus continua ad avere grandi difficoltà a capire il funzionamento delle sue sospensioni attive e di conseguenza a trovare la corretta via di messa a punto. A ciò si aggiunge in quest'occasione l'assenza di controllo del pattinamento che è particolarmente penalizzante su un tracciato come quello monegasco dove trovare motricità in uscita dalle curve lente è essenziale. La cosa si è notata ancor più giovedì col bagnato. Il più in difficoltà dei due piloti è Zanardi, che nella prima sessione di qualificazione ha perso subito il controllo della vettura affrontando il tunnel ed è finito contro il guardrail. Il ritardo accumulato gli è costato caro anche sabato, quando i problemi di bilanciamento, del primo giorno, si sono rimani. Benché sia riuscito a staccare un tempo nettamente migliore, anche Herbert non è stato soddisfatto del bilanciamento della sua monoposto.

	ZANARDI	●●
	HERBERT	●●●
	TEAM	●●●



Come Badoer e Andretti, anche per Barrichello si tratta del battesimo su questo circuito. Il giovane brasiliano non delude le attese confermandosi anche in quest'occasione il più veloce pilota della squadra. Rimasto fermo lungo il circuito giovedì mattina per il blocco dell'acceleratore, Barrichello stupisce tutti nella prima sessione di qualificazione quando strappa il tredicesimo miglior tempo. Sull'asciutto, sabato, non riesce a confermare la stessa prestazione a causa di un pronunciato sottosterzo e deve accontentarsi di un posto in ottava fila. Molto più avanti, comunque di Boutsen che lungo le stradine monegasche ha nuovamente patito l'esiguità dell'abitacolo ed anche di varie noie tecniche. A cominciare da un fastidioso funzionamento a scatti dell'acceleratore giovedì e le solite difficoltà d'innesto del selettore del cambio il sabato.

	BARRICHELLO	●●●
	BOUTSEN	●●
	TEAM	●●●



Buona prestazione globale per Warwick, dodicesimo, che ha nettamente sopravanzato Suzuki nonostante l'avaria della centralina elettronica che comanda il sistema automatico del cambio manifestatasi nel corso della seconda sessione di qualifica. Avaria che gli ha impedito di sfruttare il suo secondo treno di pneumatici. L'inglese aveva già avuto una piccola disavventura giovedì pomeriggio, quando, dopo aver tirato dritto alla via di fuga della curva Sainte-Dévote, ha spento il motore. Warwick è rimasto deluso dallo stop forzato per l'avaria elettronica perché era riuscito a migliorare il bilanciamento della sua vettura, che era troppo sottosterzante giovedì. Suzuki ha avuto noie col differenziale giovedì e ha spiattellato il suo primo treno di pneumatici sabato pomeriggio per cui, per non rischiare altri errori, ha preferito non attaccare al limite col secondo treno.

	WARWICK	●●●●
	SUZUKI	●●●
	TEAM	●●●



Anche la Larrousse, come altre sette squadre, adotta un alettone posteriore gigante simile a quello visto per la prima volta sulla Footwork al Kyalami. Questa soluzione, che è destinata ad essere utilizzata solo a Montecarlo, ha un effetto positivo sulla motricità della vettura francese sinora un po' critica nelle curve lente, ma non cancella tutti i difetti ed in particolare un pronunciato sottosterzo nei tornanti o nella variante che si affrontano in prima. Alliot stacca l'ottavo tempo giovedì che non riesce poi a confermare sabato, dopo aver rotto il motore al mattino, mentre Comas preferisce non rischiare più di tanto nella prima giornata contando sul ritorno del bel tempo. Ha ragione lui, e sabato al volante di una monoposto equilibrata e dotata di un buon motore è decimo. Avrebbe potuto far meglio, ma nel suo giro più veloce è bloccato da Hill che zigzaga a gomme fredde.

	ALLIOT	●●●
	COMAS	●●●
	TEAM	●●●



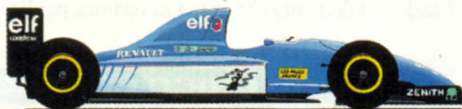
Sicuramente il tortuoso toboga monegasco non poteva far altro che metter ancora più in risalto le ormai note carenze telaistiche della Lola. In queste condizioni, si è riaperta la lotta intestina tra Alboreto e Badoer che ha, questa volta, dato ragione a Michele. Il milanese da sempre velocissimo a Montecarlo ha messo a profitto la sua esperienza, anche per non commettere l'errore di troppo che è invece costato caro al giovane Badoer. Più veloce al giovedì, il trevigiano ha infatti tentato di affrontare la discesa del Mirabeau in quarta anziché in terza, la vettura gli è sfuggita di mano per finire contro il muro. Risultato: Badoer si è ritrovato a piedi. Alboreto gli ha sportivamente ceduto la sua vettura dopo aver effettuato i suoi dodici giri, ma le differenze di taglia tra i due piloti hanno reso praticamente impossibile la sistemazione dell'abitacolo in poco tempo.

	ALBORETO	●●●●
	BADOER	●●
	TEAM	●●



Fine settimana difficile per Barbazza. Il monzese si qualifica di misura, grazie alle disavventure capitate a Badoer, dopo aver già dovuto superare la difficoltà di trovarsi all'esordio sul toboga di Montecarlo. Nella sessione decisiva di qualificazione, sulla sua vettura si rompe la scatola dello sterzo dopo sette giri e deve attendere che Fittipaldi abbia effettuato i suoi dodici giri per tentare a sua volta la qualificazione. Riesce però ad effettuare solo tre giri. La situazione rende difficile la qualifica anche per Fittipaldi, che deve fare i suoi giri in metà tempo, contrariamente a quanto intendeva fare. Il brasiliano, che è contento del comportamento della sua vettura, a parte un fastidioso sottosterzo, aveva precedentemente rotto la frizione nella prima sessione di qualificazione al termine della quale era comunque sorprendentemente decimo.

	FITTI PALDI	●●●
	BARBAZZA	●●
	TEAM	●●●



Al termine delle prove, la squadra è relativamente contenta della tredicesima posizione conquistata da Brundle, ma non della ventunesima in cui si ritrova Blundell, che finora aveva avuto la meglio nel confronto tra i due. Per Blundell in effetti si è trattato di un fine settimana arduo. Il pilota non è riuscito a venire a capo dei problemi della sua vettura. Tant'è che lo stesso Ducaruge, direttore tecnico della squadra, ipotizza un cedimento meccanico ad un organo di una sospensione, un ammortizzatore o altro. Blundell si è anche procurato un forte dolore alla schiena in seguito ad un violento sbalzo su una gobba all'uscita del tunnel. Brundle ha effettuato un «dritto» a Mirabeau giovedì mattina e ha spento il motore, cosicché non è potuto ripartire. Nella seconda sessione libera, l'inglese constatava invece che la sua vettura era molto competitiva col pieno di carburante.

	BRUNDLE	●●●
	BLUNDELL	●●
	TEAM	●●●



Il risultato della Sauber è sicuramente onorevole, anche se non brillante, alla luce di quanto, nella seconda sessione di prove libere, aveva lasciato intravedere Wendlinger, a lungo capoclassifica e al termine quinto con un tempo di due decimi più veloce di quello poi staccato dall'austriaco in qualifica che gli è valso l'ottava posizione. Lo stesso Wendlinger, benché soddisfatto della progressione rispetto a giovedì, quando le monoposto elvetiche lamentavano un'instabilità cronica e scarsa motricità, era parzialmente deluso: la vettura aveva semplicemente meno grip rispetto al mattino. Undicesimo alla fine dei conti, Lehto ha ancor più da recriminare perché nel suo giro più veloce ha leggermente sbandato col retrotreno finendo contro il guardrail alla variante della Piscina. Precedentemente era stato rallentato da Comas che non l'aveva visto.

	WENDLINGER	●●●
	LEHTO	●●●
	TEAM	●●●●

ESCLUSIVO □ LE ANTICIPAZIONI DEL MAGO

Barnard col vento in poppa

I modelli della futura Ferrari sono già in galleria: la monoposto sarà tradizionale ma potrà adattarsi all'elettronica. E per i cerchi...

GIORGIO PIOLA

MONTECARLO — La futura Ferrari sta già nascendo alla Fdd in Inghilterra. Lo ha confermato lo stesso John Barnard, venuto a Montecarlo soltanto venerdì per partecipare alla riunione tecnica indetta per discutere i regolamenti per il 1995. Sinora a questi meeting era intervenuto Harvey Postlethwaite, la presenza del responsabile tecnico della Ferrari indica una più precisa volontà di non ritrovarsi spiazzati di fronte a eventuali scelte che potrebbero contrastare con i piani futuri del mago inglese. Si sa che Barnard non ama rivelare i propri segreti, non soltanto sull'immediato futuro ma anche a lungo termine. Euforico ed ottimista dopo l'incontro avuto con i colleghi della commissione tecnica ha però ammesso: «*Ho già iniziato a lavorare sulla monoposto per il prossimo anno. Ci sono già dei modellini che passano in galleria del vento. Sto puntando a realizzare una monoposto passiva che possa benissimo essere sviluppata maggiormente in chiave di gestioni elettroniche. Purtroppo non possiamo attendere maggiori chiarimenti da parte della Federazione. Personalmente preferirei che venissero imposte delle drastiche limitazioni all'elettronica. Bisogna riportare lo spettacolo in F.1 e ridare ai piloti il piacere di guidare e essere maggiormente protagonisti*». Più ermetico invece Barnard quando si cerca di scoprire qualcosa di più dettagliato sui suoi programmi. Non lo spinge a tradirsi nemmeno l'apparizione della foto di una futuristica monoposto (che vedete in questa pagina) divulgata dalla Symtek seguendo un'idea a lui cara da molti anni, come rivelano i suoi ex collaboratori. Né tantomeno la conferma dei test organizzati dalla Goodyear con cerchi da 15" che coincidono con una simile richiesta fatta alla Pirelli nel '90, quando il tecnico inglese lavorava alla Benetton. I cerchi più grandi avvalorano la tesi di una nuova sospensione con tutti gli elementi all'interno del cerchio «*Ho visto la foto su un giornale inglese, mi sembra un semplice tentativo per cercare di attirare sponsor con una presunta idea originale*». Gli ricordiamo che nel '78 lui stesso realizzò una monoposto, la Chaparral Mk.2, che aveva una strana sospensione posteriore con il gruppo molla-ammortizzatore all'interno del cerchio.

«*Era una cosa diversa; comunque è vero, da tempo penso a una soluzione simile. Ma lo stesso fatto che non l'abbia mai realizzata indica che vi devono essere delle complicazioni meccaniche tali che ne sconsigliano la realizzazione pratica*». Ci vengono in mente i ripetuti discorsi di Barnard sull'omogeneità dell'insieme per ottenere un cocktail vincente, senza nessun elemento che prevalga sugli altri compromettendone l'efficacia, come invece avvenne lo scorso anno con il doppio fondo di Migeot. D'altro canto lo stesso Barnard aveva ammesso a Donington che confidava di poter introdurre interessanti novità sulla sua futura Ferrari. Più volentieri, Barnard parla di cosa potrà succedere nel 1995 con le nuove regole che verranno introdotte per limitare i costi e le prestazioni delle F.1: «*Ritengo che con lo scalino nella parte inferiore delle vetture e con maggiori restrizioni aerodinamiche si potranno costruire monoposto molto diverse dalle attuali; bisognerà ripartire da zero*». E qui Barnard si sente forte, in netto vantaggio rispetto a molti suoi colleghi, anche se i maligni affermano che la sua avversione per l'e-

lettronico nasconde una minore cultura nel settore, dove invece la McLaren con Udo Zucker sembra eccellere. La sua euforia sui programmi '95 in parte però distrugge il castello di informazioni che vorrebbero la Fdd impegnata sullo studio di una sospensione anteriore all'interno dei cerchi, con un profilo alare rigido come collegamento con il telaio. Le limitazioni aerodinamiche riguardano infatti soprattutto la zona attorno alle ruote anteriori, dove sarebbe bandita qualsiasi forma che influisca sull'aero - dinamica e quindi a maggior ragione la soluzione ipotizzata come quella possibile di Barnard. Sembra quindi difficile che il Mago concentri tanti sforzi su una soluzione che comunque potrà essere utilizzata una sola stagione. L'idea dei cerchi da 15" dà comunque ai progettisti maggiore libertà di collocazione della sospensione come altezza da terra e punti di attacco sulla scocca. Alla Fdd comunque si sta anche lavorando a breve termine con una versione aggiornata delle sospensioni attive, che già a Montecarlo hanno segnato un netto passo avanti.

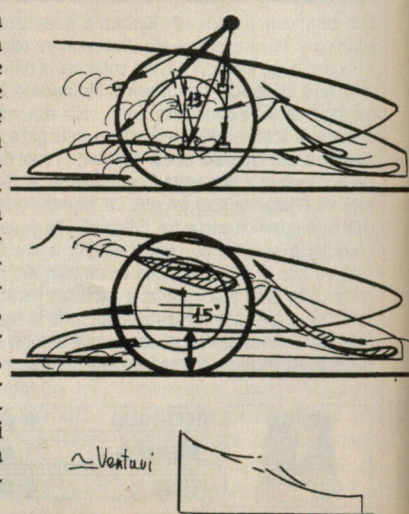


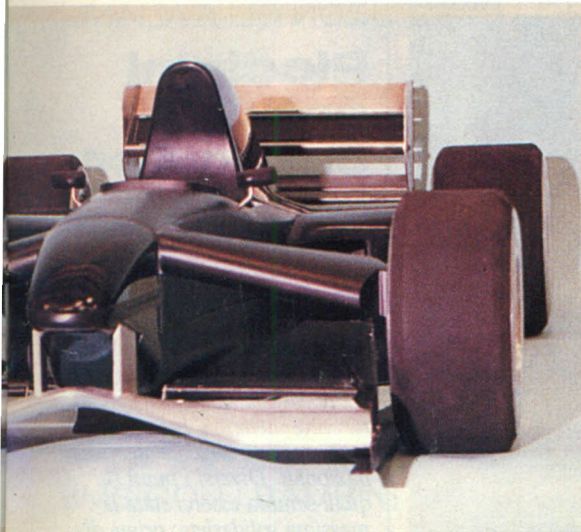
E Symtek gli copia un'idea

BRACCIO UNICO CONTRO LE TURBOLENZE

La soluzione dell'eliminazione dei bracci inferiori della sospensione anteriore offre interessanti vantaggi aerodinamici. Verrebbero eliminate tutte le turbolenze create dal puntone di reazione e dai bracci dei triangoli stessi. Una soluzione che si ispira a quanto già fatto al retrotreno, dove i bracci delle sospensioni sono mascherati all'interno dei profili estrattori. Con il braccio superiore rigido e la sospensione all'interno del cerchio di 15" di diametro si creerebbe un efficiente Venturi privo

di turbolenze nocive. La soluzione dei cerchi da 15" permette comunque di poter alzare il muso e le sospensioni (anche quelle tradizionali) con evidenti vantaggi aerodinamici. Per quanto lo riguarda, Barnard non ha chiesto solo alla Goodyear di realizzare pneumatici con spalla ribassata da 15". Già nel '90, quando era alla Benetton, chiese alla Pirelli, che gommava il team italo-britannico, di realizzare coperture con tali caratteristiche. Lo ha confermato Gianni Turchetti, allora responsabi-





Quella che vedete nella foto non è la Ferrari prossima ventura: è l'immagine diffusa dalla Symtek, la società che annovera fra i soci

il nome di Max Mosley e che l'anno scorso fornì il progetto da cui derivò l'Andrea Moda. Il bozzetto della S941 viene presentato

come l'anticipazione di una F.1 destinata al campionato del prossimo anno. Perché tirare in ballo Barnard? Perché quella delle sospensioni interne alla ruota, con un'unica struttura di collegamento alla scocca racchiusa in una carenatura aerodinamica, è una vecchia idea del Mago. Lo ammette lo stesso Barnard, che tuttavia nell'intervista fra presente quante siano le difficoltà di realizzazione pratica. Alla Symtek invece pensano già alla motorizzazione, affermando di avere individuato quella più adatta. C'è da chiedersi se una monoposto così innovativa potrebbe adattarsi con facilità alle sospensioni convenzionali dopo il bando all'elettronica. Comunque, se son rose...

LE PROPOSTE DEI TECNICI PER IL '95

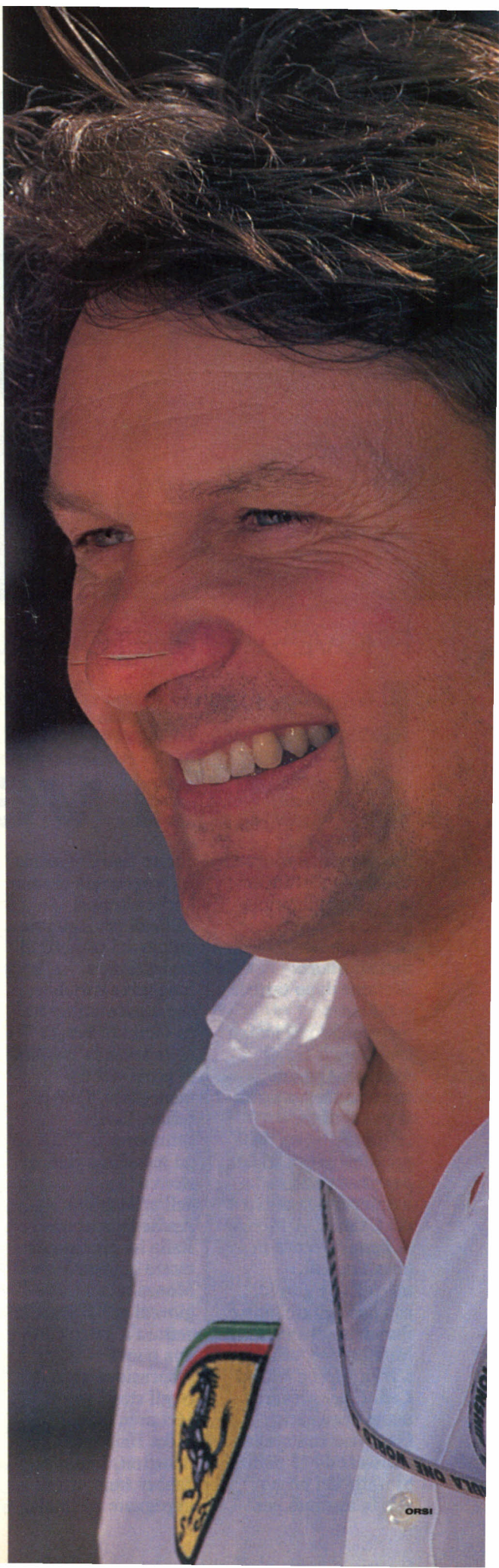
Monoposto e... monoplano

MONTECARLO - Che volto avrà la futura F.1? Se lo sono chiesti, in riunione, i tecnici Brawn (Benetton), Oatley (McLaren), Barnard (Ferrari), Brunner (Minardi), Head (Williams), Densham (Tyrell) oltre ai responsabili della Fisa Whitting e Cadringher. L'argomento

regolamento 1994 non è praticamente stato toccato; la messa al bando dell'elettronica — ormai data per scontata — è vista come una misura di carattere sportivo. Si è invece cercato di individuare una serie di provvedimenti tecnici da introdurre a partire dal 1995, volti a limitare le prestazioni delle vetture e nel contempo a ridurre i costi di realizzazione e gestione. Per prima cosa si è cercato di definire il gradino per il fondo delle monoposto onde ridurre l'effetto suolo. L'idea è quella di un fondo simile alla F. Indy, dalla larghezza compresa fra i 50 e i 30 cm, con gradino ai lati alto 5 cm (in Indy questa misura è di 2 pollici). In linea di massima questa soluzione dovrebbe ridurre il carico aerodinamico del 40%. È stata prevista anche l'eliminazione del controllori di flusso anteriori prolungati oltre l'assale delle ruote. Per quello che riguarda l'ala posteriore questa do-

vrebbe invece essere autorizzata solo monoplano e con la lunghezza della corda all'interno della vettura regolamentata (insomma niente più alettoni posteriori tipo quello introdotto quest'anno dalla Footwork e poi ripreso da moltissime squadre). Si è anche parlato di introdurre crash test più severi per il 1996, con una altezza minima della fiancata in grado di proteggere i piloti sino alle spalle. Da rivedere poi anche l'abitacolo con un ulteriore arretramento della pedaliera rispetto all'asse anteriore delle ruote. Si è anche parlato di motori: la proposta di passare a partire dal 1. gennaio 1997 ai sei cilindri di 2500 cc è stata affiancata da una che sembra godere di molto credito: motori 8 cilindri, sempre di 3500 cc, ma con la misura massima dell'altezza fissata. Questo per limitare il numero dei giri e limitare i costi dei propulsori. (d.f.)

le in pista della Pirelli: «Il ribassamento del fianco — spiega Turchetti — ne riduce la deformazione in curva e allora pensammo che questo potesse essere il motivo della sua richiesta, anche se l'aumento delle dimensioni del cerchio comporta un peso maggiore. Un'altra ipotesi che facemmo fu che Barnard volesse utilizzare dischi freno maggiorati, mentre non avevamo pensato alla possibilità di alloggiare le sospensioni all'interno dei cerchi, né lui ce ne aveva parlato».



COLOMBO



CON GLI ITALIANI Piccinini anti... computer

Incontro dei team tricolori, Ferrari, Minardi, Scuderia Italia e Benetton (squadra legalitaria, oltre che italiana per quello che riguarda la proprietà) con il neo presidente della Csa Marco Piccinini (a lato con Serena) nel paddock monegasco. Scopo del meeting mettere a fuoco i problemi e le esigenze dei team nazionali. Diversi i punti sui quali sembra esserci stata la massima solidarietà: prima di tutto sulla volontà di dire di no all'elettronica, fatto ormai accertato per il '94, per puntare ad una decisa riduzione dei costi. Per quello che riguarda questo argomento sono stati esaminati vari possibili correttivi ad esempio una riduzione dei meccanici per il cambio gomme, la sola giornata di sabato dedicata alle prove di qualifica oltre ad una concentrazione dei test in poche date, con una settimana di prove in Sudafrica prima del Gp, onde mettere a punto le monoposto con il caldo sin dall'inizio della stagione.

PROVE A TAPPETO PRIMA DI MONTREAL

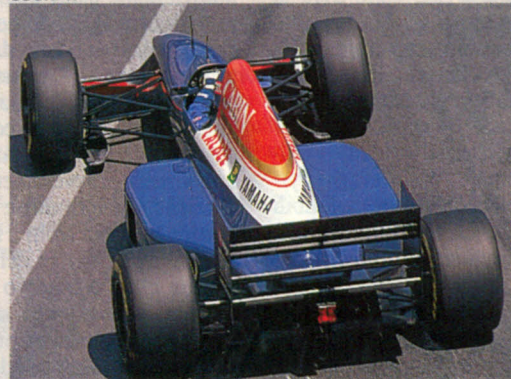
La settimana della verità

Mentre Autosprint va in edicola molti team di F.1 sono impegnati in una serie di test, che assumono un'importanza rilevante dopo tutte le defallienze meccaniche che hanno costellato il Gp di Monaco. Ognuno vorrà mettere a frutto la pausa di tre settimane prima della prossima prova iridata per presentarsi nella miglior forma al Gp del Canada. A Monza la Ferrari scende in pista martedì, mercoledì e giovedì, con due vetture (una è il muletto di Montecarlo), affidate a Jean Alesi e Nicola Larini, per provare i nuovi pneumatici Goodyear con spalla ribassata da 15 pollici. Si tratta del primo test in assoluto per

questo tipo di gomme. In programma ci sono anche ulteriori collaudi per il motore dotato dei cornetti di aspirazione a lunghezza variabile, che è stato utilizzato da Gerhard Berger nella seconda sessione di prove del Gp monegasco. Giovedì, infine, Larini sottoporrà la F93A ad un test «long run» di ricerca dell'affidabilità. Anche la Scuderia Italia ha previsto di essere in pista a Monza mercoledì e giovedì per provare la vettura a passo corto e una nuova sospensione anteriore. Negli stessi giorni McLaren (con il solo Mika Hakkinen), Benetton, Ligier e Sauber sono invece impegnate ad Imola.

La Benetton alterna in pista Riccardo Patrese e Michael Schumacher per un ulteriore sviluppo dell'antispin utilizzato in gara a Montecarlo. Il team francese affida ad Eric Bernard la Js39 con il sistema di sospensioni attive (Blundell prova la monoposto convenzionale), mentre Wendlinger porta al debutto il nuovo motore 10 cilindri progettato appositamente dalla Ilmor per la Sauber. Sessione di prove anche a Silverstone (solo mercoledì e giovedì), per Williams (con Alain Prost), Tyrrell e Footwork. Quest'ultimo team fa esordire la Fa14 con le sospensioni attive vendute dalla McLaren e tiene d'occhio Hakkinen...

COCKPIT



La dinastia dei samurai

La Yamaha si è presentata a Monaco con un'ennesima evoluzione (la F, vale a dire la sesta dall'inizio dell'anno) del 10 cilindri realizzato in collaborazione con Judd. L'ha utilizzata solo di sabato (non essendo stati effettuati test di durata il team ha preferito evitare la gara) De Cesaris, dichiarandosi soddisfatto dei miglioramenti. Tuttavia di questo motore è prevista per Montréal una nuova versione. Nelle speranze del pilota italiano, dovrebbe venir montata sulla nuova Tyrrell che, annunciata da mesi, ancora non ha visto la pista.

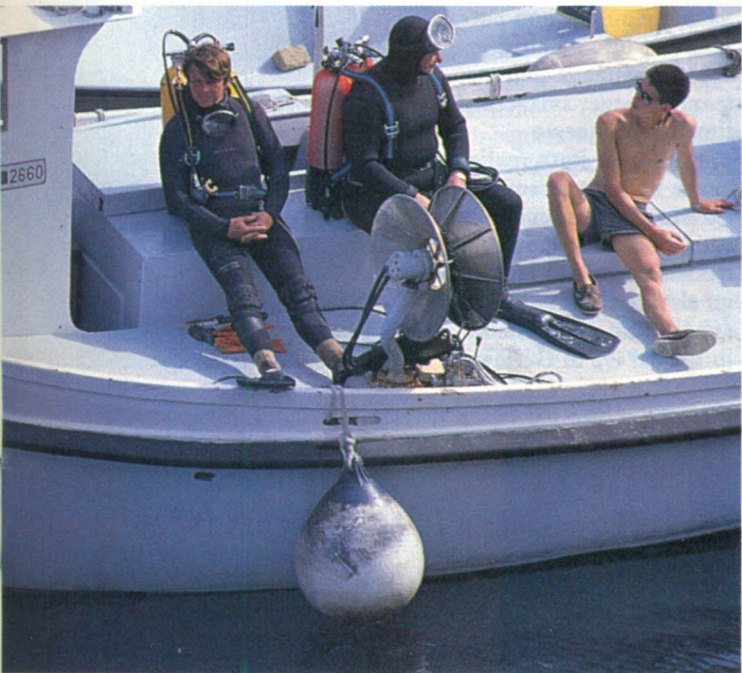


BMS CON I BAMBINI

Quando il cuore è uno sponsor

Anche nel mondo della F.1 c'è spazio per la generosità. Lo ha dimostrato la Scuderia Italia, associatasi all'iniziativa «Essere Bambino» che raccoglie fondi per l'infanzia sfortunata (Associazione bresciana per la Salute del Bambino, tel.: 030/308873) con l'offerta di spazi sulla propria vettura proprio in occasione del Gp di Montecarlo, vetrina del benessere. «Essere Bambino» vuole garantire ai bambini ricoverati o assistiti dalla Clinica Pediatrica dell'Università di Brescia un'assistenza ottimale a livello tecnico-scientifico, in un ambiente che rispetti la personalità del bambino.

ACTION



L'EREDE. In alto nell'altra pagina, uno dei figli della principessa Carolina di Monaco collauda la F93A di Berger sotto gli occhi divertiti del pilota. Forse Gerhard consiglia di stare attenti al Loews... **UOMINI RANA.** Cosa ci fanno i sommozzatori alla chicane del porto? Si tengono pronti nel caso che una vettura caschi in acqua: in passato è successo

DUBBI PER IL MOTORE '94

La Scuderia vede nero

La Scuderia Italia sta lavorando con grande impegno per cercare di porre rimedio alla disastrosa situazione tecnica. Oltre ad una serie di rimedi contingenti, tra cui l'accorciamento del passo e il rifacimento delle sospensioni posteriori, che verranno provati questa settimana a Monza, è stato già studiato, da Rinland, un nuovo cambio oltre ad un retrotreno completamente modificato. Tuttavia la situazione della squadra è decisamente modificata. Infatti la volontà di dar vita ad una vettura nuova già per questa stagione, ha trovato un enorme ostacolo nella mancanza di certezze relative al regolamento tecnico '94. Non solo: anche per quello che riguarda i motori della prossima stagione sono insorte perplessità visto che la Ferrari ha avviato studi per un V8 oltre che per il V12. La squadra bresciana, prima di far nascere una vettura ex-novo, vuole valutare a fondo il rapporto costi-benefici legato all'acquisizione del motore. A questo si deve aggiungere che il lavoro della Lola ha deluso le aspettative ed è abbastanza comprensibile che in squadra esistano perplessità sulle capacità operative della Casa di Huntingdon. Di certo, il team non può correre il rischio di realizzare una vettura per le ultimissime prove della stagione e poi trovarsi costretta a farne un'altra per il '94. Se le prospettive non saranno ben chiare è ipotizzabile che Lucchini prenda la decisione di fermare il programma F.1. Anche se questa è sicuramente l'ultima delle soluzioni previste.

DUE GP IN ARRIVO

Roba dell'altro mondo

A Montecarlo si è vista una delegazione argentina venuta a perorare il reinserimento di un Gp nel calendario mondiale. L'idea non è però di utilizzare il circuito permanente di Buenos Aires, ma di dar vita ad un percorso cittadino utilizzando... le strutture del Gp d'Australia, visto che a questo scopo è stato raggiunto un accordo con gli organizzatori di Adelaide. Ma non è tutto, in settimana una delegazione di Hong Kong si recherà negli uffici della Foca per sottoscrivere un contratto destinato a portare in Cina un Gp nel 1996. Il circuito verrà realizzato da una ditta australiana, la Kinhill Engineering, che ha già messo a punto il progetto impegnandosi a consegnarlo già «pronto corsa». Lo stanziamento per questa operazione è indicato in 30 milioni di dollari.

box

■ **COMPLEANNO.** Rubens Barrichello sono... due e «solo» ventidue anni sembrano separarli. Il papà del pilota della Jordan ha infatti dato non solo il cognome ma anche il suo nome al proprio figlio, che aveva del resto pensato bene di nascere nel giorno del suo compleanno, il 23 maggio. Domenica a Montecarlo Rubens Junior e Senior hanno festeggiato insieme il loro anniversario. Per il più giovane pilota di F.1, detto Rubinho, si trattava del ventunesimo, per il papà del quarantatreesimo.

■ **E 100.** Anche per la Larrousse è tempo di festeggiamenti; il Gran Premio di Montecarlo è infatti stato il centesimo della squadra transalpina, che ha per l'occasione fatto realizzare una magnifica torta di cioccolato ed organizzato un rinfresco di festeggiamento dopo le prove di qualificazioni finali. L'avventura Larrousse iniziò con un telaio Lola e un motore Ford Cosworth al Gp S. Marino dell'87.

■ **BERETTA.** Lunedì e martedì precedente la gara, la Larrousse ha effettuato con Comas ed Alliot alcune prove di messa a punto sulla pista di casa del Paul Ricard. Ai due piloti titolari si è aggiunto il giovane francese di Montecarlo, Olivier Beretta, che martedì ha effettuato qualche giro per collaudare il cambio sequenziale che la Larrousse sta mettendo a punto. La squadra francese sembra orientata ad ingaggiare un pilota collaudatore, e Gounon appare il favorito. In quest'occasione, è stato scelto Beretta perché Gounon era impegnato a collaudare la Lola di F.3000.

■ **PAURA.** Che spavento per Damon Hill nella seconda sessione di prove libere! Sulla Williams dell'inglese si è rotta la sospensione posteriore sinistra all'uscita del tunnel e la Fw15C impazzita è finita in testacoda prima del punto di frenata e ha infilato la via di fuga della variante in retromarcia, sfiorando i guardrail ad alta velocità. Per fortuna la vettura ha evitato il puntone del guardrail presente in quel punto, dove normalmente le vetture si girano a velocità ben inferiori.

■ **SENNÀ.** Molto spavento, ma anche qualche dolore lo aveva rimediato invece Senna andando a sbattere violentemente nella prima sessione di prove libere contro i guardrail all'ingresso della curva di Sainte-Dévote. La vettura del brasiliano, sbilanciata «tallonando» su una gibbosità dell'asfalto, si è trasformata in pallina da flipper urtando tre volte le barriere. Senna si è estratto con difficoltà dall'abitacolo lussandosi il pollice della mano destra.



IL NUOVO ILMOR CONVINCERÀ MERCEDES?

Sauber cerca una... spinta

La Sauber si accinge a testare (a Monza questa settimana) l'inedito 10 cilindri Ilmor nuova generazione. Si tratta di una importantissima carta tecnica, in grado di assicurare alla squadra risultati di prestigio. Una cosa questa molto importante per il team, che deve convincere la Mercedes a rinnovare il contratto di collaborazione in scadenza a fine '93. In base a questi accordi, di durata quinquennale e che inizialmente riguardavano l'impegno in Gruppo C, la Mercedes non solo garantiva un notevole supporto tecnologico e tecnico (per il cambio, le sospensioni, la ricerca aerodinamica), ma versava alla squadra un contributo di 30 milioni di marchi (qualcosa come 27 miliardi di lire) a stagione. Al momento attuale sono molte le voci che vogliono la Mercedes intenzionata a

lasciare e quindi per la Sauber diventa importantissimo, specie dopo la figuraccia monegasca, ottenere risultati di prestigio utili a convincere la Casa della Stella a non abbandonarla. In questa ottica il nuovo 10 cilindri Ilmor può rappresentare una vera svolta. Mario Illien ha anticipato che al banco questo propulsore ha già dimostrato di essere più potente e con una erogazione migliore del predecessore. Non solo, ma è anche più leggero di 3 kg. L'architettura è rimasta invariata, ma le componenti del vecchio e del nuovo motore sono completamente diverse, tanto da non essere intercambiabili. Per quello che riguarda la distribuzione sono state mantenute le 4 valvole per cilindro, mentre per l'alimentazione si è preferito il doppio iniettore. Questo motore è stato realizzato in esclusiva per

Sauber e quindi non potrà essere ceduto ad altre squadre senza il consenso del team manager svizzero. In funzione di questo propulsore è stato realizzato anche un nuovo cambio. Questo gruppo cambio-motore verrà portato in gara solo quando sarà stato raggiunto un elevato livello di affidabilità; difficilmente prima del Gp di Germania.



SI CHIEDE DI RIDURRE LE SPESE

Allarme sponsor dalla Philip Morris

Situazione in ebollizione per quello che riguarda gli sponsor storici della F.1, vale a dire i «tabacca». Il presidente della Philip Morris Europa, Walter Thoma, ha lanciato un appello affinché si limitino i costi, al punto da suggerire di effettuare le prove il solo sabato. Un monito diretto soprattutto alla McLaren (ovvero la squadra «ufficiale» del gruppo) per contenere le spese, perché le sponsorizzazioni potrebbero ridursi notevolmente; e non solo per quello che riguarda il marchio Marlboro. Non è escluso ad esempio che la Chesterfield decida di disertare la prossima stagione, stante i non brillanti risultati sin qui ottenuti. Ma anche la Camel pare intenzionata a contenere la sua sponsorizzazione e non è escluso che dirotti il budget su un solo team. Favorita la Williams.

CON REYNARD E FIORIO

Ormai sicura la Forti F.1

Sono sempre più concrete le possibilità di vedere il team di Guido Forti in F.1 nel '94. Il manager alessandrino era a Montecarlo per stringere i tempi di un'operazione che dovrebbe portarlo nella massima formula e si è incontrato anche con Cesare Fiorio. Forti ha ammesso che l'ipotesi più probabile è quella di un'associazione con la Reynard, per portare a termine, con i dovuti aggiornamenti, il progetto della monoposto che la Casa di Bicester esegui per conto della Pacific Grand Prix. Egli ha poi precisato di aver avuto contatti anche con Enrique Scalabrini, aggiungendo che, per la gestione in pista, sarebbe ben lieto di avere in squadra Maurizio Nardon, il cui rapporto con la Ligier come ingegnere di pista di Martin Brundle si esaurirà con il prossimo Gp del Canada. Di contatti ce ne sono stati anche con la Fondmetal di Gabriele Rumi, ma più con l'intento di coinvolgerla come sponsor che per rilevarne il materiale tecnico o per dar vita ad una fusione. Tuttavia Forti tiene aperta anche una pista americana per un eventuale sbarco in Formula Indy.

■ **HAKKINEN.** Il ruolo di «riserva», sia pure di lusso, gli sta stretto e non ha perso occasione per mettersi in luce. Invitato dalla Porsche a disputare la gara della SuperCup, il finlandese ha segnato la pole position e vinto la gara, nonostante la pressione incessante di uno specialista della categoria, il tedesco Uwe Alzen. Il talento non è acqua e permette di sopprimere alla mancanza d'abitudine o d'allenamento. Anche il secondo pilota invitato dalla Porsche, Walter Röhrl, si è comunque difeso brillantemente classificandosi terzo.

■ **COPPOLA.** Come ogni anno, il vicino e concomitante Festival di Cannes ha fornito la sua schiera di divi dello spettacolo in visita alla F.1. Ospiti più prestigiosi il regista Francis Ford Coppola e l'attore Michael Douglas, ma si sono visti anche i cantanti Chris Rea e Leo Sayer. La presenza più conturbante è però stata quella di Moana Pozzi, Milly D'Abbraccio e una pochissimo abbigliata Barbarella — diretta a Cannes — sull'aereo che ha trasportato parte della stampa italiana e il neo presidente della Csa, Marco Piccinini, da Roma in Costa Azzurra.

■ **CAGIVA-FERRARI.** No, questa volta Maranello non c'entra nulla. Il Ferrari in questione è Virginio, l'ex-iridato della superbike, che ha aperto recentemente a Montecarlo una splendida concessionaria della marca varesina. Per sottolineare l'avvenimento, e cogliere l'occasione per promuovere il nuovo scooter Cagiva City, Ferrari ha messo a disposizione di giornalisti e addetti ai lavori alcune decine di City.

USCITA. Superlavoro per i meccanici della McLaren costretti a riparare la monoposto di Senna a cui si erano staccate tre sospensioni dopo il botto di giovedì mattina. La vettura del brasiliano ha potuto riprendere la pista dopo solo dieci minuti di prove di qualificazione, partendo però dal paddock e non dai box, che a Montecarlo non sono attigui. La cosa ha suscitato alcune polemiche in merito alla sua legittimità, ma lo spirito sportivo ha prevalso.

■ **BARCHE.** Montecarlo è da sempre il salotto della F.1 e la vetrina d'esposizione per lussuose barche e yacht vari nel porto su cui si affaccia per buona parte della sua estensione il circuito. Quest'anno, il loro numero è però sensibilmente calato. Che sia l'effetto-Di Pietro?

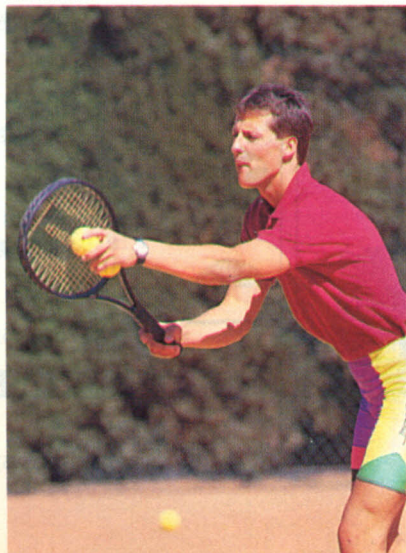
■ **STAMPA.** La Fisa ha posto gli uffici d'accreditamento nel quartiere di Fontvieille che mercoledì sera è stato totalmente bloccato da un gigantesco ingorgo. Il peggio è che, benché la situazione eccezionale fosse evidente a tutti i responsabili dei suddetti uffici non hanno ritenuto di effettuare il benché minimo straordinario.

MA SERVONO ALTRE PROVE A FIORANO

Positivo il test antispin Minardi

Se non ci saranno intoppi la Minardi porterà avanti questa settimana, probabilmente a Fiorano, i lavori di sviluppo sul sistema di controllo della trazione studiato dalla Marelli e che agisce sui freni. I primi test effettuati nei giorni che hanno preceduto il Gp di Montecarlo, sempre sulla pista della Ferrari, hanno confermato il buon livello di affidabilità del sistema, segno evidente della bontà del lavoro «indoor» effettuato dai tecnici della Casa italiana. È comunque apparso chiaro che in funzione dell'antisilattamento il solo controllo della frenata non è sufficiente e occorre una integrazione con sistemi più «tradizionali», come ad esempio il taglio dell'accensione in alcuni pistoni o un controllo dell'alimentazione tramite l'acceleratore elettronico. Comunque, se verrà trovato un accordo con la Cosworth, non è escluso che si proceda anche in questa direzione. Tuttavia il dispositivo della Marelli ha mostrato di aiutare molto la vettura in curva con una funzione autobloccante delle ruote, a tutto vantaggio del pilota. Non è escluso tra l'altro che il team faentino utilizzi per i test Piero Martini, visto il contributo di esperienza che questi è in grado di dare anche in proiezione futura.

AMADUZZI



SHOW. In alto in questa pagina, la classica festa organizzata dalla Marlboro, alla quale ha partecipato anche il musicista Chris Rea. **GAMBE.** A Montecarlo non mancano mai, della qualità migliore e per lo più non troppo coperte. Quelle sfoggiate dalle due ragazze al centro della pagina sono davvero mozzafiato. Non per nulla le legittime proprietarie fanno parte del cast del prestigioso Lido di Parigi. **TENNIS.** A sinistra, Michael Schumacher impegnato nel torneo vinto dall'ex ferrarista «Pasticcino» ora in Benetton



Porte aperte alla Marelli

I responsabili della Marelli hanno incontrato nel paddock di Montecarlo i team manager e i tecnici di molte squadre per promuovere il pacchetto elettronico che l'equipe diretta dall'ingegner Valerio Bianchi sta mettendo a punto. Si tratta, come avevamo anticipato nei numeri scorsi, di un insieme di soluzioni disponibili in blocco per quelle squadre che volessero dotarsi di sospensioni attive, antispin e cambio automatico. A favore di questa soluzione il costo contenuto (il prezzo previsto è di un milione di dollari) e la garanzia di capacità e serietà che può assicurare la Marelli, che sta sviluppando il programma in collaborazione con la Minardi (nella foto). Contro, c'è la morte annunciata dell'elettronica sulle F.1 a partire dal '94.

GP MONACO



Sesta gara
del mondiale
di F.1

23 maggio 1993

Circuito:

Montecarlo

Distanza:

259,584 km

Organizzatore:

Ac Montecarlo

Direttore di gara:

Roland
Bruynseraede

Partenza:

15,33

Spettatori:

70.000

Organizzazione: 7

Sicurezza: 7

Condizioni

atmosferiche:

giovedì pioggia,
sabato e domenica
sereno



ORSI

I PRIMATI

SUL GIRO IN PROVA

È imbattuto (1992)

Nigel Mansell

(Williams Fw14B)

ottenne la pole
con il tempo di 1'19"495
alla media di 150.711 kmh.

SUL GIRO IN GARA

È imbattuto (1992)

Nigel Mansell

(Williams Fw14B)

percorse il suo 74. giro
in 1'21"598
alla media di 146.827 kmh.

SULLA DISTANZA

È imbattuto (1992)

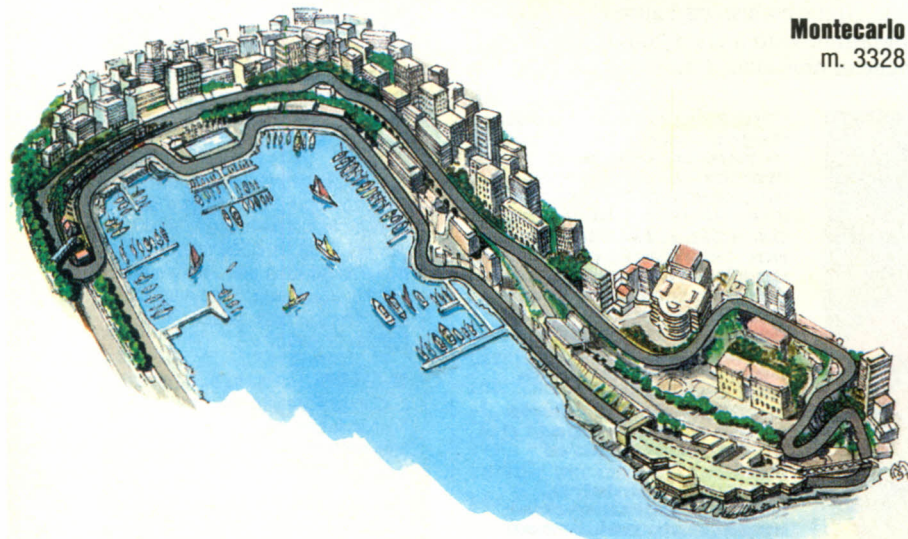
Ayrton Senna

(McLaren Mp4/7)

percorse i 78 giri
pari a 259.584 Km
in 1.50'59"372
alla media di 140.329 kmh.

Montecarlo

m. 3328



IN 26 AL VIA

(fra parentesi la media)

1. FILA



2

Alain Prost
(Williams Fw15C)
1'20"557 (148,725)



5

Michael Schumacher
(Benetton B193B)
1'21"190 (147,565)

2. FILA



8

Ayrton Senna
(McLaren Mp4/8)
1'21"552 (146,910)



0

Damon Hill
(Williams Fw15C)
1'21"825 (146,420)

3. FILA



27

Jean Alesi
(Ferrari F93A)
1'21"948 (146,200)



6

Riccardo Patrese
(Benetton B193B)
1'22"117 (145,899)

4. FILA



28

Gerhard Berger
(Ferrari F93A)
1'22"394 (145,409)



29

Karl Wendlinger
(Sauber C12)
1'22"477 (145,262)

5. FILA



7

Michael Andretti
(McLaren Mp4/8)
1'22"994 (144,357)



20

Erik Comas
(Larrousse Lh93)
1'23"246 (143,920)

6. FILA



30

J.J. Lehto
(Sauber C12)
1'23"715 (143,114)



9

Derek Warwick
(Footwork Fa14)
1'23"749 (143,056)

7. FILA



25

Martin Brundle
(Ligier Js39)
1'23"786 (142,993)



12

Johnny Herbert
(Lotus 107B)
1'23"812 (142,949)

8. FILA



19

Philippe Alliot
(Larrousse Lh93)
1'23"907 (142,787)



14

Rubens Barrichello
(Jordan 193)
1'24"086 (142,483)

9. FILA



23

Christian Fittipaldi
(Minardi M193)
1'24"298 (142,124)



10

Aguri Suzuki
(Footwork Fa14)
1'24"524 (141,744)

10. FILA



4

Andrea De Cesaris
(Tyrrell 020C)
1'24"544 (141,711)



11

Alessandro Zanardi
(Lotus 107B)
1'24"888 (141,137)

11. FILA



26

Mark Blundell
(Ligier Js39)
1'24"972 (140,997)



3

Ukyo Katayama
(Tyrrell 020C)
1'25"236 (140,560)

12. FILA



15

Thierry Boutsen
(Jordan 193)
1'25"267 (140,509)



21

Michele Alboreto
(Lola Bms T93/30)
1'26"444 (138,596)

13. FILA



24

Fabrizio Barbazza
(Minardi M193)
1'26"582 (138,375)

NON QUALIFICATI



22

Luca Badoer
(Lola Bms T93/30)
1'29"613 (133,695)

**VELOCITÀ
IN PROVA**
venerdì

N.	PILOTA	KM/H
0	Hill	258.130
8	Senna	257.600
19	Alliot	257.080
5	Schumacher	256.750
9	Warwick	254.350
6	Patrese	253.900
2	Prost	252.130
26	Blundell	251.870
28	Berger	250.750
27	Alesi	246.330
24	Barbazza	245.080
11	Zanardi	244.960
29	Wendlinger	244.600
23	Fittipaldi	239.600
15	Boutsen	239.490
20	Comas	234.090
30	Lehto	234.090
7	Andretti	233.230
12	Herbert	231.830
4	De Cesaris	231.250
22	Badoer	228.570
25	Brundle	226.470
21	Alboreto	225.550
3	Katayama	222.610
14	Barrichello	215.750
10	Suzuki	119.080

sabato

N.	PILOTA	KM/H
0	Hill	278.300
2	Prost	277.230
27	Alesi	273.170
28	Berger	273.100
29	Wendlinger	273.100
30	Lehto	272.430
5	Schumacher	270.680
25	Brundle	270.170
26	Blundell	269.300
8	Senna	268.160
7	Andretti	267.940
10	Suzuki	267.870
3	Katayama	267.520
20	Comas	267.370
19	Alliot	267.300
4	De Cesaris	266.740
9	Warwick	266.310
6	Patrese	266.030
12	Herbert	265.610
23	Fittipaldi	263.810
21	Alboreto	263.810
11	Zanardi	263.120
14	Barrichello	262.090
15	Boutsen	260.400
22	Badoer	256.680
24	Barbazza	253.970

domenica

N.	PILOTA	KM/H
0	Hill	271.550
2	Prost	271.040
28	Berger	269.450
27	Alesi	269.450
7	Andretti	266.380
5	Schumacher	266.030
30	Lehto	264.910
25	Brundle	264.640
6	Patrese	264.500
10	Suzuki	264.500
8	Senna	264.360
4	De Cesaris	263.460
12	Herbert	263.250
29	Wendlinger	263.190
9	Warwick	262.980
20	Comas	261.610
26	Blundell	260.600
3	Katayama	260.260
11	Zanardi	259.930
19	Alliot	258.530
23	Fittipaldi	258.200
14	Barrichello	257.870
15	Boutsen	255.580
24	Barbazza	255.190
21	Alboreto	246.820

Velocità rilevate sul rettilineo principale



GIOVANELLI



ORSI

Andrea de Cesaris, sopra, avendo conquistato a Montecarlo il 10. posto, entra nella nostra classifica con un punto. Le belle ragazze, a fianco, non sono certo mancate nel Principato. Gerhard Berger, in alto a sinistra, prende la via del mare e sembra quasi volersi allontanare velocemente dal circuito cittadino, che lo ha visto protagonista di una gara troppo irruenta

TUTTI I TEMPI DELLE PROVE

	PILOTA	VETTURA	MOTORE	GOMME	VENERDI		SABATO		DOMENICA
					I	II	III	IV	WARM UP
2	Prost	Williams Fw15C	Renault V10	Goodyear	1'39"649	1'39"649	1'21"731	1'20"557	1'24"025
5	Schumacher	Benetton B193B	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'40"780	1'40"780	1'22"537	1'21"190	1'24"220
8	Senna	McLaren Mp4/8	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'42"127	1'42"127	1'22"187	1'21"552	1'24"283
0	Hill	Williams Fw15C	Renault V10	Goodyear	1'38"963	1'38"963	1'23"951	1'21"825	1'24"542
27	Alesi	Ferrari F93A	Ferrari V12	Goodyear	1'42"160	1'42"160	1'23"261	1'21"948	1'25"756
6	Patrese	Benetton B193B	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'42"136	1'42"136	1'22"209	1'22"117	1'26"558
28	Berger	Ferrari F93A	Ferrari V12	Goodyear	1'40"853	1'40"853	1'22"092	1'22"394	1'25"337
29	Wendlinger	Sauber C12	Ilmor V10	Goodyear	1'45"439	1'45"439	1'22"258	1'22"477	1'25"944
7	Andretti	McLaren Mp4/8	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'45"993	1'45"993	1'24"511	1'22"994	1'27"069
20	Comas	Larrousse Lh93	Lamborghini V12	Goodyear	1'44"483	1'44"483	1'24"805	1'23"246	1'27"163
30	Lehto	Sauber C12	Ilmor V10	Goodyear	1'48"526	1'48"526	1'24"006	1'23"715	1'27"394
9	Warwick	Footwork Fa14	Mugen V10	Goodyear	1'44"884	1'44"884	1'24"106	1'23"749	1'26"403
25	Brundle	Ligier Js39	Renault V10	Goodyear	1'46"446	1'46"446	1'24"573	1'23"786	1'27"768
12	Herbert	Lotus 107B	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'43"898	1'43"898	1'25"732	1'23"812	1'27"706
19	Alliot	Larrousse Lh93	Lamborghini V12	Goodyear	1'43"031	1'43"031	1'27"503	1'23"907	1'27"642
14	Barrichello	Jordan 193	Hart V10	Goodyear	1'44"310	1'44"310	1'25"005	1'24"086	1'27"779
23	Fittipaldi	Minardi M193	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'43"829	1'43"829	1'25"371	1'24"298	1'27"939
10	Suzuki	Footwork Fa14	Mugen V10	Goodyear	-	-	1'24"619	1'24"524	1'27"467
4	De Cesaris	Tyrrell 020C	Yamaha V10	Goodyear	1'44"193	1'44"193	1'25"609	1'24"544	1'28"153
11	Zanardi	Lotus 107B	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'46"935	1'46"935	1'25"990	1'24"888	1'27"465
26	Blundell	Ligier Js39	Renault V10	Goodyear	1'43"449	1'43"449	1'24"923	1'24"972	1'28"465
3	Katayama	Tyrrell 020C	Yamaha V10	Goodyear	1'49"210	1'49"210	1'26"475	1'25"236	1'28"426
15	Boutsen	Jordan 193	Hart V10	Goodyear	1'45"512	1'45"512	1'26"985	1'25"267	1'29"008
21	Alboreto	Lola Bms T93/30	Ferrari V12	Goodyear	1'47"082	1'47"082	1'27"518	1'26"444	1'30"715
24	Barbazza	Minardi M193	Ford Cosworth V8	Goodyear	1'44"524	1'44"524	1'25"499	1'26"582	1'29"168
22	Badoer	Lola Bms T93/30	Ferrari V12	Goodyear	1'46"745	1'46"745	1'30"421	1'29"613	-



AMADUZZI

**AUTO
SPRINT**

la nostra classifica

	SUDAFRICA 14/3	BRASILE 28/3	EUROPA 11/4	SAN MARINO 25/4	SPAGNA 9/5	MONACO 23/5	CANADA 13/6	FRANCIA 4/7	G. BRETAGNA 11/7	GERMANIA 25/7	UNGHERIA 15/8	BELGIO 29/8	ITALIA 12/9	PORTOGALLO 26/9	GIAPPONE 24/10	AUSTRALIA 7/11	TOTALE PUNTI
1. Senna	14	20	21	-	14	20											89
2. Prost	22	1	11	22	21	10											87
3. Hill	-	14	14	-	-	14											42
4. Schumacher	-	11	-	14	11	-											36
5. Fittipaldi	8	-	4	-	3	6											21
6. Blundell	10	6	-	-	4	-											20
7. Herbert	-	8	8	3	-	-											19
8. Brundle	-	-	-	10	-	5											15
9. Patrese	-	-	6	-	8	-											14
Lehto	6	-	-	8	-	-											14
11. Alesi	-	3	-	-	-	10											13
12. Zanardi	-	5	3	-	-	4											12
13. Berger	5	-	-	-	5	-											10
Barbazza	-	-	5	5	-	-											10
Alliot	-	4	-	6	-	-											10
16. Andretti	-	-	-	-	6	3											9
17. Warwick	4	2	-	-	-	-											6
18. Comas	-	1	2	-	2	-											5
19. Badoer	-	-	-	4	-	-											4
20. Suzuki	-	-	-	2	1	-											3
Barrichello	-	-	1	-	-	2											3
22. De Cesaris	-	-	-	-	-	1											1

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

numeri

■ **SENNA.** Ayrton Senna, maestro nel cogliere tutte le buone occasioni, ha vinto per la sesta volta — quinta consecutiva — il Gp di Monaco, gara che dal 1985 in poi lo ha sempre visto andare in testa. Il brasiliano è ora il pilota che ha conquistato più affermazioni nella classica corsa del Principato, precedendo Graham Hill, con 5 successi, e Alain Prost (4).

■ **VITTORIE.** Con questa 39. vittoria Senna è tornato al comando della graduatoria provvisoria con 7,00 punti-gara di media. La Williams è ancora in testa alla classifica Costruttori, con una media di 4,58 punti/partecipazione. Alain Prost, nella sua bella rimonta, ha ottenuto il 38. giro veloce in gara, il 4. a Montecarlo.

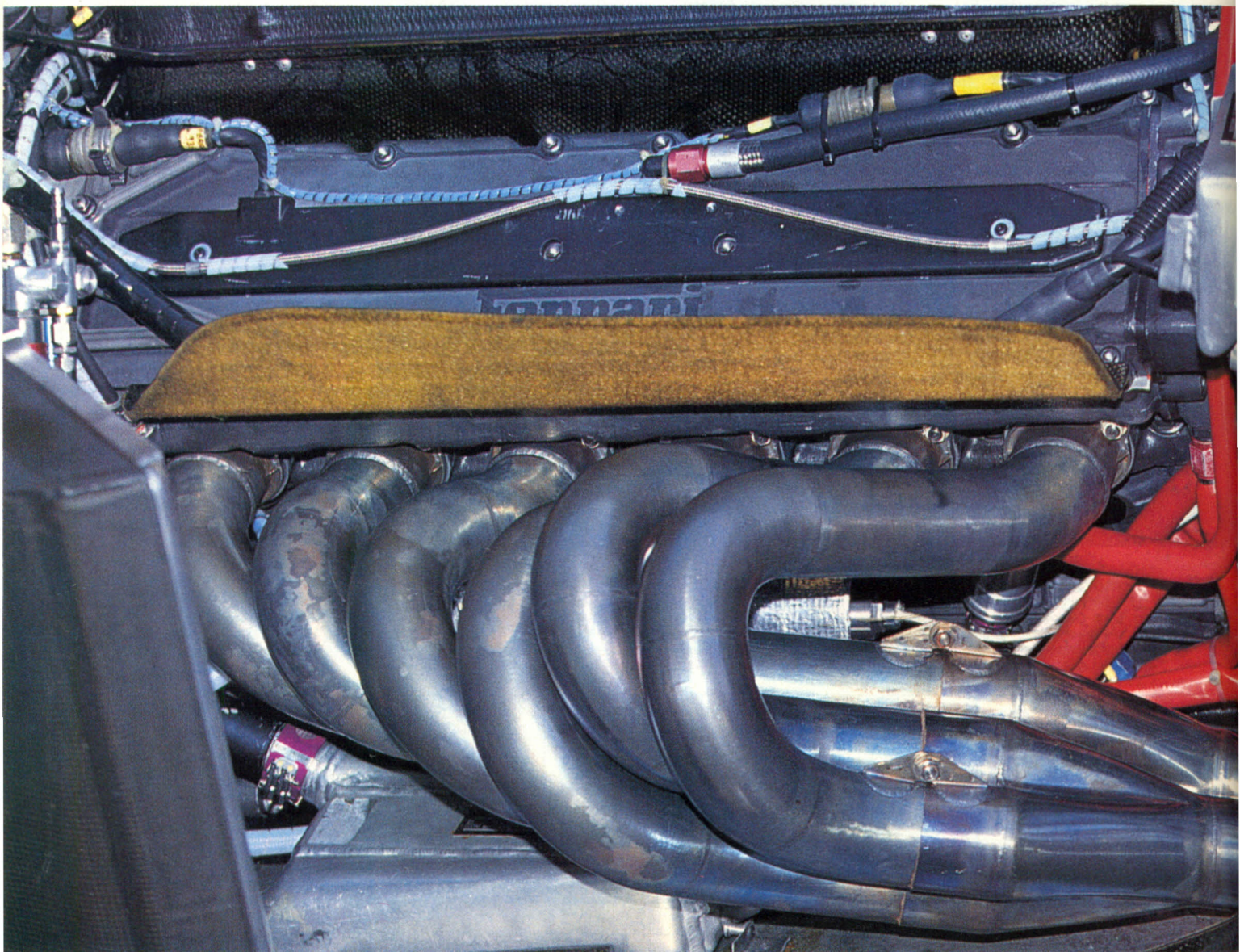
■ **COSTRUTTORI.** Per una curiosa coincidenza i 3 Costruttori che finora hanno vinto di più hanno debuttato a Monaco. Comincia nel 1950 la Ferrari — ora a 8 titoli Costruttori e 9 nei Piloti e 103 vittorie — segue, nel 1958, la Lotus — arrivata a 7 titoli, 6 campionati Piloti e 79 vittorie — e conclude, nel 1966 la McLaren che conta 7 campionati Costruttori, 9 allori piloti e 102 successi. Tra i piloti in attività l'unico che ha esordito a Monaco è Riccardo Patrese, nel 1977; ora l'italiano è primatista assoluto per partecipazioni, con 246 davanti a Piquet con 204.

■ **GRIGLIA.** In occasione del Gp di Monaco del 1933 per la prima volta in Europa i posti sulla griglia di partenza furono assegnati in base ai tempi stabiliti in prova e non per sorteggio. Tra la media del grande Achille Varzi, primo poleman 60 anni fa, e quella dell'ungherese Hein Hartmann, 18 e ultimo qualificato, lo scarto era del 14,09%. Quest'anno tra Alain Prost in pole position per la 26. volta — la 4. nel Principato — e Aguri Suzuki, 18 sullo schieramento, lo scarto era invece appena del 4,70%.

■ **IL PIÙ GIOVANE.** Rubens Barrichello ha festeggiato il 21. compleanno gareggiando nel Gp di Monaco; il brasiliano è il più giovane pilota ad aver preso il via nella gara monegasca. Nel 1962 infatti Ricardo Rodriguez, nato nel 1942, aveva partecipato alle qualificazioni ma non alla corsa. Il più anziano in gara nel Principato è stato Louis Chiron, presente nel 1955 a 55 anni e 292 giorni di età, dopo aver esordito a Monaco nel 1930.

■ **GP MONACO.** Il circuito cittadino di Montecarlo ha ospitato per la 40. volta un Gp iridato, preceduto soltanto dall'autodromo di Monza arrivato a 42. Il primato per successi sulle strade del Principato va alla McLaren (9) e ai motori Ford (12); il record per le vittorie consecutive è ancora della McLaren con 6 dal 1988 al 1993, nonché dei propulsori Honda sempre con 6 dal 1987 al 1992.

a cura di **MAURO MORI**



LA TECNICA □ BERGER PROVA NUOVO V12

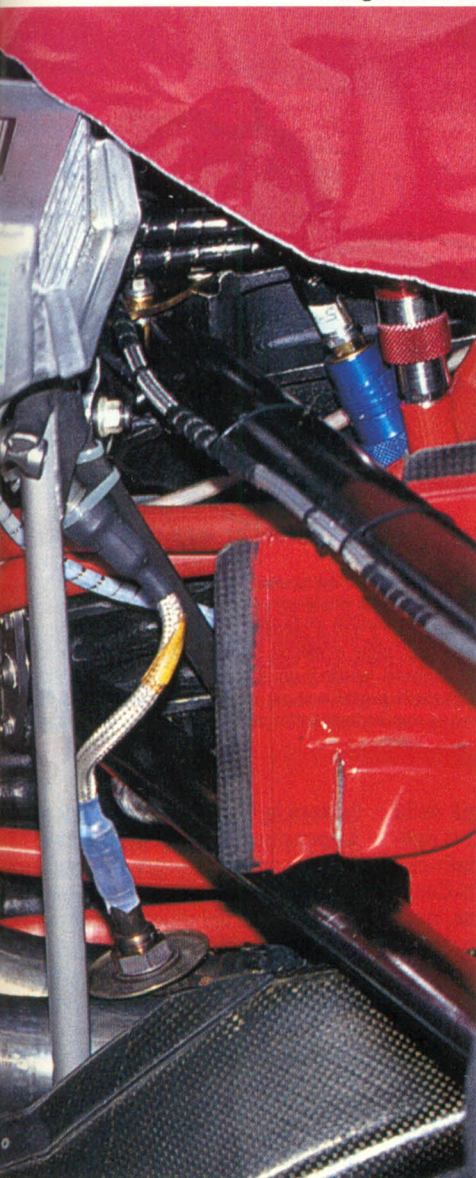
Cavallino variabile

C'è fermento alla Ferrari e si vede. Tra le molte novità portate a Montecarlo, una su tutte si è fatta notare. Si tratta di un dodici cilindri con sistema che fa compiere un'escursione di dieci centimetri ai tromboncini di aspirazione: in questa unità gli iniettori sono sulla verticale dei cornetti. E per il Gp di Francia si aspetta la testa a 4 valvole

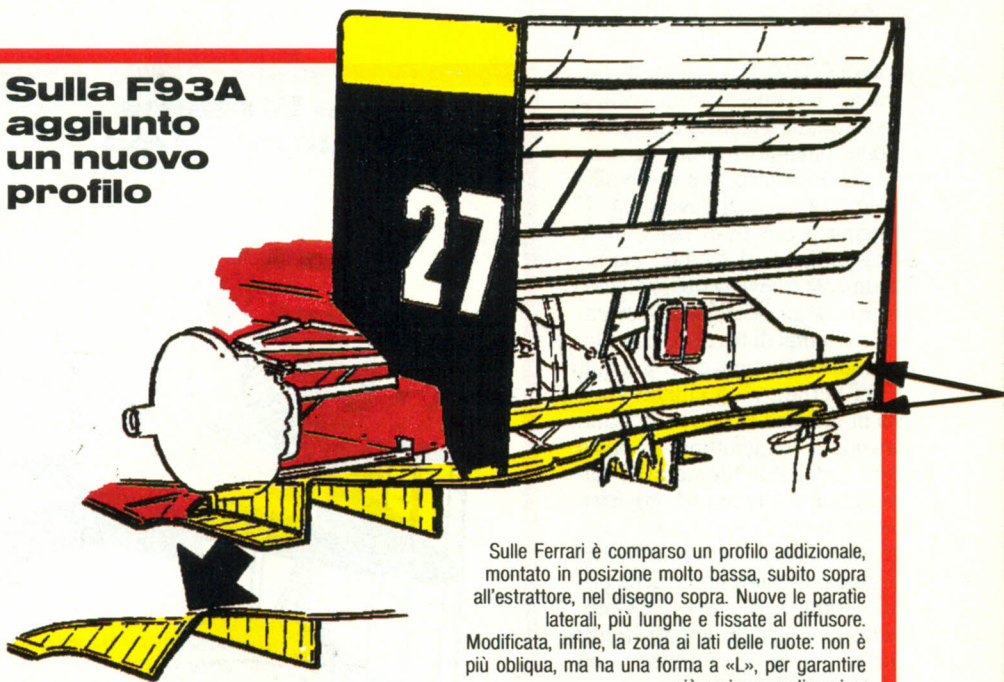
GIORGIO PIOLA

MONTECARLO — Sul circuito cittadino di Montecarlo, dove c'è bisogno di ottenere il massimo carico aerodinamico possibile, anche a dispetto della pura efficienza, c'è stata l'invasione dei doppi alettoni posteriori introdotti sin dalla prima gara della stagione dalla Footwork di Alan Jenkins. Una bella soddisfazione per il tecnico americano cresciuto negli anni '80 alla scuola di Barnard. Le novità non si sono limitate a questi dispositivi. Un po' tutte le squadre hanno cercato, infatti, di fare bella figura nel salotto mondano della F.1, presentando soluzioni più o meno inedite. A iniziare dalla Ferrari.

FERRARI. Tante novità in casa Ferrari, dove sembra si inizi a vedere il bandolo della matassa dei problemi che hanno afflitto sino-

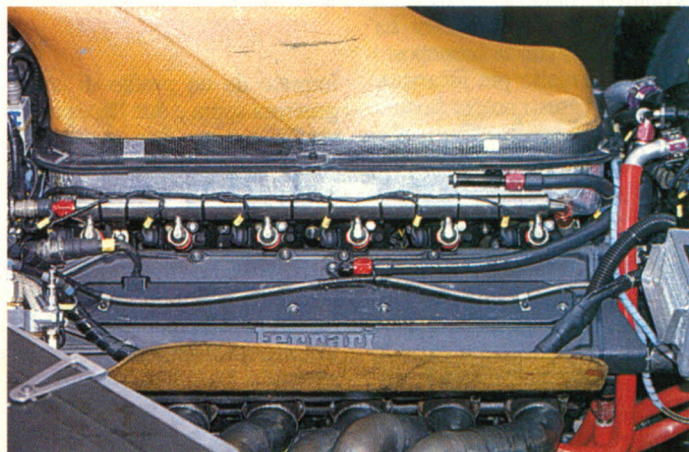


Sulla F93A aggiunto un nuovo profilo



Sulle Ferrari è comparso un profilo addizionale, montato in posizione molto bassa, subito sopra all'estrattore, nel disegno sopra. Nuove le paratie laterali, più lunghe e fissate al diffusore. Modificata, infine, la zona ai lati delle ruote: non è più obliqua, ma ha una forma a «L», per garantire più carico aerodinamico.

L'obiettivo ha fissato l'immagine del nuovo motore che la Ferrari ha fatto provare nel secondo giorno di prove a Berger: nella foto grande ecco l'unità dotata di tromboncini ad altezza variabile; a destra il V12 «standard»



ra la F93A. In attesa delle altre importanti, modifiche, prospettate da Barnard per l'estate si è già intervenuto a Monaco nei tre settori basilari: motore, sospensioni attive, e aerodinamica. Berger ha avuto a disposizione, il sabato, un propulsore dotato di un nuovo sistema di tromboncini variabili. Un sistema che fa muovere i tromboncini di una decina di centimetri. Questo motore era riconoscibile dall'esterno perché è variata la posizione degli iniettori, che ora sono (come avviene sul Renault) alimentati con un unico flauto centrale e posizionati sulla verticale dei tromboncini di aspirazione. È stata utilizzata una nuova frizione, fatta modificare direttamente dalla Fdd. Non è stato ancora utilizzato il motore con testa a 4 valvole per cilindro, atteso per il Gp di Francia. Nelle sospensioni si è lavorato sulla gestione, con-

centrandosi sul sistema più affidabile, cioè quello dotato di molle all'interno dell'attuatore idraulico. Fra una o due gare dovrebbe essere pronta una nuova versione, sulla quale Barnard ha lavorato a ritmi forzati in questi ultimi tempi. In attesa del nuovo muso maggiormente rialzato, tipo Benetton, è comparso a Monaco un nuovo gruppo posteriore triplano, con il terzo profilo posizionato molto in basso, subito sopra al profilo estrattore, con il chiaro scopo di migliorarne l'efficienza. Anni fa la Ferrari aveva provato sulla C4 un flap addirittura posto a metà altezza del profilo estrattore. Per alloggiare questo ulteriore piano sono state allungate verso il basso le paratie laterali, collegate inoltre al diffusore. Sono stati eseguiti esperimenti con i freni dotati di prese d'aria maggiorate, per raffreddare le pinze. Curiosamente,

giovedì, i due ferraristi erano gli unici ad utilizzare la soluzione della pinza con due pastiglie. Poi, sabato, Berger ha provato quella con quattro elementi, come i piloti McLaren, Benetton, Minardi. La domenica, infine, l'austriaco è tornato alla soluzione con due sole pastiglie.

WILLIAMS. Patrick Head non ha potuto tenere fede alla sua promessa di schierare sin da Monaco il sistema di controllo elettronico dei freni, che dovrebbe quindi debuttare in Canada. La sessione di prove organizzata a Silverstone non è bastata a sgrossare il maxi impianto da tutti i problemi di messa a punto. Sia Prost che Hill si sono comunque dichiarati entusiasti del sistema di gestione di ogni singola pinza, messo a punto con la Ap per quanto riguarda la realizzazione delle nuove pompe a

quattro canali. L'aggravio in peso è di poco superiore ai 3 kg. A Monaco è stato utilizzato di nuovo in qualifica l'acceleratore elettronico, che permette anche una migliore gestione del cambio, soprattutto in scalata, quando c'è bisogno di eseguire la doppietta in automatismo. A livello vettura, da rilevare l'utilizzo del doppio alettone tipo Footwork e una modifica alle paratie laterali per permettere un maggiore angolo di sterzata delle ruote. Il gruppo alettone posteriore era così composto: tre profili in alto, dei quali quello principale con un nolder centrale lungo soltanto 60 cm e altri due svergolati verso il basso, con un nolder analogo. Nella posizione avanzata vi erano due profili di corda ridottissima, con una incidenza minima per non mettere in ombra il gruppo principale. Nuove anche le prese dei freni.

BENETTON. Finalmente Schumacher e Patrese hanno avuto a disposizione il controllo della trazione, ottenuto tramite l'acceleratore elettronico, al debutto ufficiale dopo i test di Silverstone. Il sistema permette di risparmiare maggiormente il motore; ma attualmente è lievemente più lento, rispetto a quello della concorrenza, nei tempi di reazione. Da rilevare che a differenza dei Renault e dei Ferrari, gli 8 cilindri Ford sia in versione 6 che 7, utilizzano ancora le ghigliottine al posto delle farfalle. A Montecarlo, sulle Benetton c'erano i Ford «step 6» ma dotati di pistoncini in magnesio! A livello vetture le B193B si sono presentate come nella prima giornata di prove a Donington, cioè con le grandi derive dietro le ruote anteriori tipo McLaren e il doppio alettone posteriore tipo Footwork. Sono stati utilizzati anche nuovi flap all'avantreno, dotati di vistosissimi nolder. Sabato Schumacher ha fatto il tempo con la monoposto in versione molto più «scarica», cioè senza i grossi nolder davanti e soprattutto con l'alettone triplano singolo al retrotreno. Soluzione questa scelta poi per la gara anche da Patrese.

McLAREN. Fra i top team era quello con meno novità, tutte relegate a diverse regolazioni delle sospensioni. Sono ricomparse le grandi paratie dietro le ruote anteriori, mentre si è ritornati a soluzioni vecchie per quanto riguarda gli alettoni. Davanti sono scomparse le ultime generazioni di paratie laterali intubate nella parte posteriore, mentre dietro è ricomparso il grande «padellone»

formato da un profilo di corda generosa sopra e due flap, più un profilo con un flap a metà altezza. Anche in casa McLaren è stato potenziato il sistema di raffreddamento dei freni.

MINARDI. Positivo il primo collaudo del controllo della trazione, ottenuto mediante una gestione elettronica dei freni posteriori, avvenuto la scorsa settimana a Fiorano. In attesa di una efficace messa a punto la squadra faentina si è presentata a Monaco di nuovo con le grandi paratie dietro le ruote anteriori e due piccole pinne centrali nella zona dei flap dell'alettone anteriore. Una solu-

zione, questa, adottata già sulla vettura dello scorso anno e ripescata per Monaco, tracciato che richiede elevati carichi. In Canada dovremmo vedere, forse, nuove soluzioni aerodinamiche al posto delle grandi paratie laterali.

FOOTWORK. Fermento alla Footwork dove, in attesa di montare (questa settimana) le sospensioni attive acquistate dalla McLaren sul quinto telaio, appositamente costruito, è già stato provato il nuovo sistema di gestione del cambio e della frizione realizzato sempre dalla Tag. Quest'ultimo dovrebbe già de-

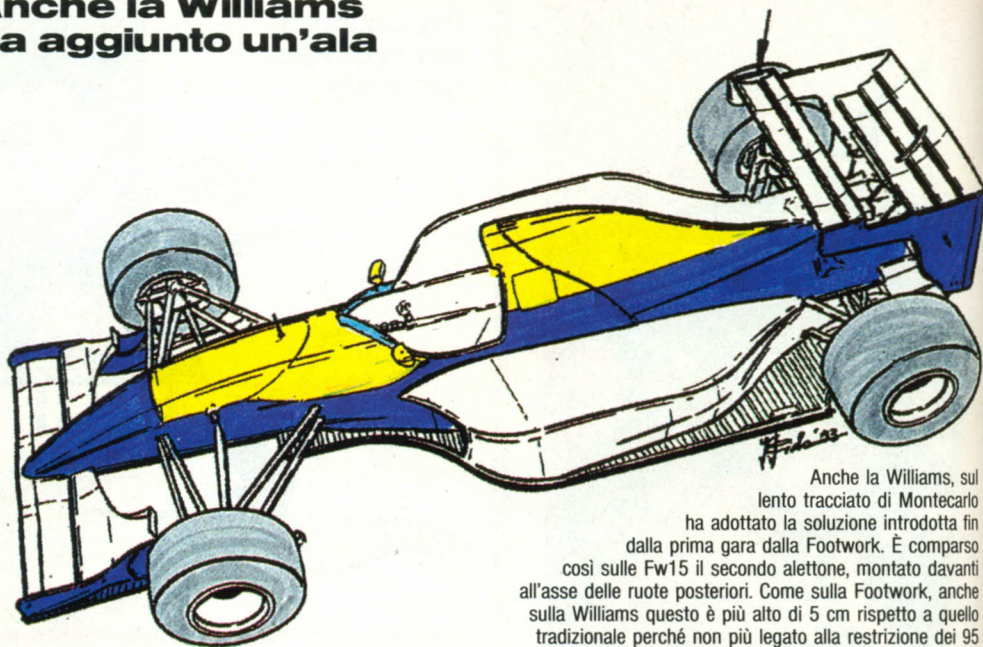
buttare in Canada, mentre per le sospensioni attive c'è il problema di dover modificare adeguatamente i telai esistenti sulle stesse specifiche del quinto, costruito ex novo, il tutto in tempo per essere spedito oltre oceano. Nel frattempo Alan Jenkins ha montato due paratie laterali tipo McLaren, ma decisamente più piccole e arretrate, fissate a «U» alla parte centrale della vettura.

TYRRELL. Anche il retrotreno delle Tyrrell ha un correttore di assetto gestito elettronicamente, come già avveniva da tempo all'avantreno. La 021 sarà pronta per la prossima settimana e, pur conservando un muso che ricorderà l'attuale monoposto, avrà una scocca più stretta e le fiancate decisamente più alte.

SCUDERIA ITALIA. Alettone triplano per le Lola della Scuderia Italia, dotate come a Barcellona del secondo gruppo avanzato, tipo Footwork, sempre realizzato con paratie smontabili piene di bulloncini di fissaggio. Si è visto ai box Sergio Rinland, che dovrebbe per il momento concentrarsi sul nuovo cambio sequenziale in attesa di definire i programmi per il prossimo anno.

LIGIER. Le grandi innovazioni in casa Ligier altre non erano poi che il doppio alettone posteriore tipo Footwork e un nuovo alettone anteriore, con diverso flap e

Anche la Williams ha aggiunto un'ala



Anche la Williams, sul lento tracciato di Montecarlo ha adottato la soluzione introdotta fin dalla prima gara dalla Footwork. È comparso così sulle Fw15 il secondo alettone, montato davanti all'asse delle ruote posteriori. Come sulla Footwork, anche sulla Williams questo è più alto di 5 cm rispetto a quello tradizionale perché non più legato alla restrizione dei 95 cm imposti dal regolamento per l'ala posteriore.

tutti i numeri di telaio

Queste le sigle delle vetture utilizzate nelle prove e in gara nel Gp di Monaco

WILLIAMS

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

TYRRELL

020C-7 Andrea De Cesaris
020C-3 Ukyo Katayama
020C-11 muletto
020C-6 scocca di scorta

BENETTON

B193B-3 Michael Schumacher
B193B-4 Riccardo Patrese
B193B-1 muletto

McLAREN

Mp4/8-6 Ayrton Senna
Mp4/8-7 Michael Andretti
Mp4/8-5 muletto
Mp4/8-2 scocca di scorta

FOOTWORK

Fa14-3 Derek Warwick
Fa14-4 Aguri Suzuki
Fa14-1 muletto

LOTUS

107B-3 Johnny Herbert
107B-2 Alessandro Zanardi
107B-1 muletto

JORDAN

193-5 Thierry Boutsen
193-2 Rubens Barrichello
193-1 muletto

LAROUSSE

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

SCUDERIA ITALIA

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

MINARDI

M193-2 Christian Fittipaldi
M193-3 Fabrizio Barbazza
M193-1 muletto

LIGIER

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

FERRARI

F93A-143 Jean Alesi
F93A-141 Gerhard Berger
F93A-142 muletto
F93A-139 scocca di scorta

SAUBER

C12-5 Karl Wendlinger
C12-3 J.J. Lehto
C12-4 muletto
C12-2 scocca di scorta

● telaio nuovo



Fa... moda il profilo stile Footwork

Anche i team di secondo piano possono trovare soluzioni che poi vengono apprezzate dalle squadre di vertice. È il caso della Footwork, che con la «trovata» di aggiungere un'ala prima dell'alettone vero e proprio, dunque senza il vincolo dell'altezza massima fissata in 95 centimetri, ha davvero fatto scuola in F.1. Così a Montecarlo erano molte le monoposto «superalate», a cominciare dalla super... Williams. Nella foto sopra ecco l'ala della Lotus

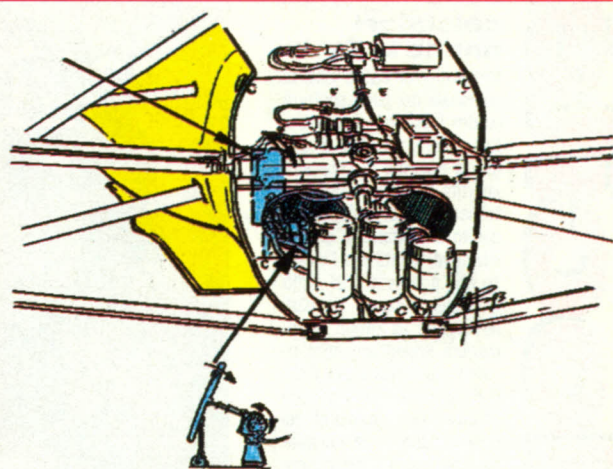
paratie laterali all'avantreno. Modificato anche il diffusore, nella zona ai lati delle ruote posteriori.

LARROUSSE. Anche alla Larrousse ci si è concentrati sull'aerodinamica, con il doppio alettone posteriore e nuove paratie laterali più squadrate ed incavate all'interno.

SAUBER. Nuova carrozzeria, modificata nella parte posteriore che ora è in stile Williams, cioè a «V» all'altezza della zona anteriore al triangolo della sospensione. Ottenuto così un miglioramento nello smaltimento termico dei radiatori. È stata utilizzata una versione evoluta del 10 cilindri Ilmor, in attesa della nuova unità, che dovrebbe apparire ad agosto.

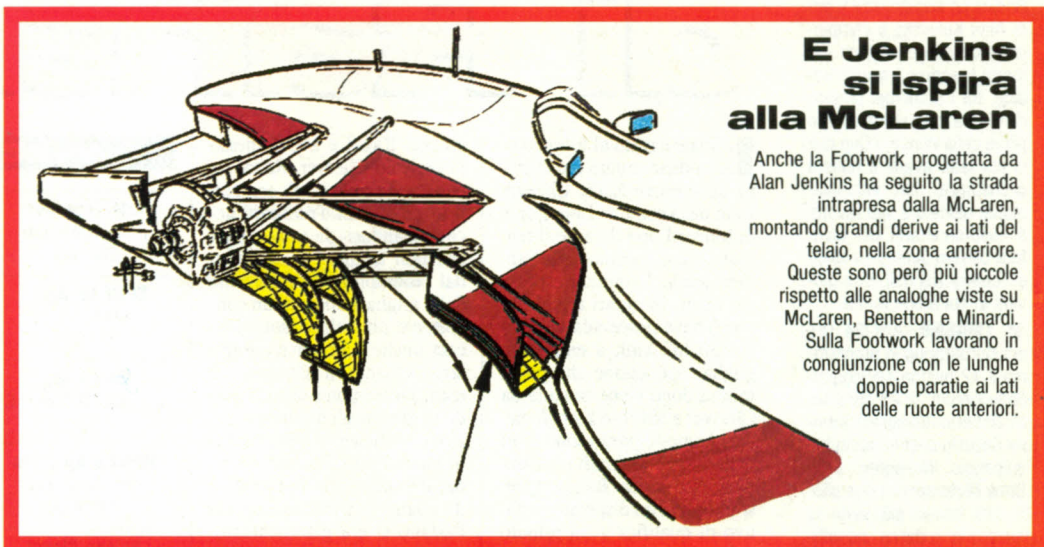
JORDAN. Con Barrichello, a Silverstone, il team ha nuovamente provato il correttore di assetto gestito elettronicamente all'avantreno. È ricomparso inoltre il doppio alettone posteriore, introdotto dalla Jordan per la prima volta a Donington.

LOTUS. Anche la Lotus ha sfoderato il doppio alettone posteriore, stile Footwork. La squadra inglese ha lavorato molto sulle sospensioni attive, facendo prove comparative con diversi livelli di gestione elettronica. Ai box si è rivisto Chris Murphy. ■



La Benetton elettroaccelerata

Debutto ufficiale dell'acceleratore elettronico sulla Benetton, visibile dall'esterno dalla presenza di un potenziometro collegato al pedale per misurare la sua escursione. Un altro potenziometro, collegato a un circuito idraulico, aziona sulla bancata di destra il sistema di ghigliottine.

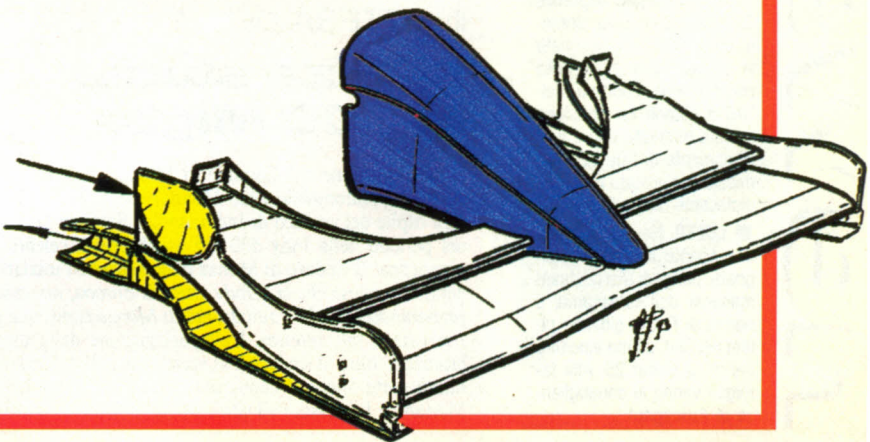


E Jenkins si ispira alla McLaren

Anche la Footwork progettata da Alan Jenkins ha seguito la strada intrapresa dalla McLaren, montando grandi derive ai lati del telaio, nella zona anteriore. Queste sono però più piccole rispetto alle analoghe viste su McLaren, Benetton e Minardi. Sulla Footwork lavorano in congiunzione con le lunghe doppie paratie ai lati delle ruote anteriori.

Ora Prost e Hill sterzano di più

Per esigenze di utilizzare un maggiore angolo di sterzata, sono state modificate le paratie laterali dell'alettone anteriore della Williams. Ora sono maggiormente scavate all'interno.



Piloti calciatori anche in Tv

L'incontro di calcio che la nazionale dei piloti sosterrà contro l'analoga rappresentativa dei cantanti il 2 giugno a Palermo si chiamerà «partita del cuore» per sottolineare ulteriormente lo spirito umanitario di questa iniziativa. Infatti sia l'incasso che il ricavato dei diritti televisivi saranno devoluti all'Admo e all'Atmos, associazioni impegnate nella ricerca scientifica e per l'istituzione di una vera e propria «banca» per i trapianti del midollo osseo. Con il ricavo della «partita del cuore» si conta di potere attrezzare quattro camere operatorie per il trapianto del midollo osseo. Della formazione dei piloti, oltre ai soliti Patrese, De Cesaris, Nannini, Tarquini e Capelli, faranno parte anche Michael Schumacher e Christian Fittipaldi. La partita sarà trasmessa in diretta alle ore 20,40 da Rai 1.

■ **KULWICKI.** È stato Geoff Bodine ad acquistare il team di Alan Kulwicki, il campione in carica delle Stock car morto lo scorso 1 aprile. Bodine, tra i numerosi pretendenti, era comunque l'unico pilota della Winston Cup che si era fatto avanti e questa circostanza ha indubbiamente giocato a suo favore. Il neoproprietario del team farà correre Jimmy Hensley e Tommy Kendall, due giovani in cui crede molto.

■ **TURISMO.** Alla 24 Ore del Nurburgring in programma il 12 giugno sul leggendario circuito di 23 chilometri, Roberto Ravaglia e Johnny Cecotto costituiranno l'equipaggio di punta della Bmw Motorsport: i due piloti, che hanno già vinto la maratona tedesca rispettivamente nell'89 e nel '92, avranno a disposizione la nuova Bmw M3 Gtr, iscritta nella categoria Gran Turismo.

■ **DIMISSIONI.** Nei giorni scorsi il delegato regionale Csa della Campania, Domenico Lo Bello, ha rassegnato le proprie dimissioni dalla commissione sportiva dell'Ac di Napoli. La decisione è stata motivata con il funzionamento di questa commissione giudicata non soddisfacente da Lo Bello.

■ **LUTTO.** Nei giorni scorsi si è spento Mansueto Scagnetti, padre di Marco, team manager dell'Autoscamia, e nonno di Fabio, giovane pilota del Civt, ultimo vincitore del titolo Under 25. Alla famiglia vanno le condoglianze di Autosprint.



PHOTO 4

BEFFATO NELLE QUALIFICHE DI INDY

Il calvario di Rahal

Il finale è stato al fulmicotone: a dieci minuti dal termine delle prove Eddie Cheever va in pista con una Lola-Buick di Menard, ma durante il tentativo viene fermato dalla bandiera gialla di rinuncia esposta dal team. In questi attimi Didier Theys riesce alla velocità di 350,362 kmh a entrare in griglia, operazione che pochi minuti dopo viene ripetuta da Cheever a 350,116 kmh di media. A questo punto sono fuori dalla Indy 500 Smith e il campione in carica Rahal. Quest'ultimo fa un disperato tentativo di qualifica a un minuto dalla conclusione ma la sua velocità non supera i 348 kmh. Ma vediamo come si è arrivati a questa situazione che ha

escluso Rahal e aveva messo in pericolo Cheever. Rahal ha penato al primo week-end con il telaio Rh, ex Truesport, accontentandosi di una media che non lo metteva al riparo dal «bumping», l'esclusione dalla griglia a opera di un concorrente più veloce, sorte toccata anche a Pruett e Grouillard. Quanto a Cheever, il team Turley non è stato in grado di garantirgli un'organizzazione sufficiente: velocissimo in prova libera il sabato mattina, si è «bruciato» un tentativo di qualifica uscendo quando l'asfalto si era già riscaldato. Alla fine Eddie è passato, sulla Lola-Buick del team Menard. Qualificata anche Lyn St. James (nella foto).

ECCO I 33 AL VIA

Arie Luyendyk (Lola T93-Ford) 360,362	Mario Andretti (Lola T93-Ford) 359,473	Raul Boesel (Lola T93-Ford) 359,320
Scott Goodyear (Lola 93 Xb) 357,751	Al Unser jr (Lola 93-Chevy C) 355,770	Stefan Johansson (Penske 93-Chevy C) 355,305
Paul Tracy (Penske 93-Chevy C) 354,459	Nigel Mansell (Lola T93-Ford) 354,390	Emerson Fittipaldi (Penske 93-Chevy C) 354,221
Roberto Guerrero (Lola 93-Chevy) 353,408	Scott Brayton (Lola T93-Ford) 353,395	Danny Sullivan (Lola T93-Chevy C) 353,059
Nelson Piquet (Lola T93-Buick) 350,679	Kevin Cogan (Lola T93-Chevy C) 349,523	Stephan Gregoire (Lola T92-Buick) 355,350
Jeff Andretti (Lola T92-Buick) 354,900	Teo Fabi (Lola T93-Chevy C) 354,807	Gary Bettenhausen (Lola T93-Buick) 354,591
Jimmy Vasser (Lola T92-Ford) 352,317	Stan Fox (Lola T91-Buick) 351,992	Lyn St. James (Lola T93-Ford) 350,829
Tony Bettenhausen (Penske 93-Chevy C) 350,861	Al Unser sr. (Lola T92-Chevy C) 349,881	John Andretti (Lola T92-Buick B) 356,789
Robby Gordon (Lola T93-Ford) 354,116	Hiro Matsushita (Lola T92-Ford) 353,897	Dominic Dobson (Lola T91-Chevy A) 351,984
Davy Jones (Lola T92-Chevy) 351,431	Geoff Brabham (Lola T93-Buick) 350,440	Willy T. Ribbs (Lola T93-Ford) 350,296
Jim Crawford (Lola T92-Chevy B) 350,137	Didier Theys (Lola T92-Chevy B) 350,362	Eddie Cheever (Lola T93-Buick) 350,116

IN ATTESA DELLA F. INDY

Monza studia la 500 Miglia

Una delegazione del Comune di Monza, assieme al presidente dell'Automobile Club Milano, Piero Stucchi Prinetti, sarà ospite del sindaco di Indianapolis, Stephan Goldsmith, nel periodo della Indy 500 per «studiare» la celebre corsa americana. Il sindaco di Monza nello spiegare l'iniziativa ha detto: «In attesa che la F.Indy arrivi in Europa, noi ci stiamo preparando affinché l'autodromo di Monza ospiti una prova riservata a tali vetture». Della delegazione della cittadina brianzola, oltre al sindaco e al presidente dell'Ac Milano, faranno parte anche il capogruppo della Lega Nord, Marco Mariani, e l'assessore all'edilizia, Carlo Vitoni.

NEI TEST MICHELIN DEL SUPERTURISMO

Peugeot in pole a Vallelunga

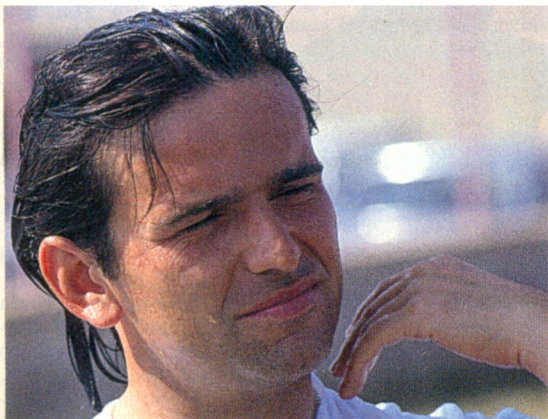
All'inizio della settimana passata la Michelin ha svolto un'intensa serie di prove di gomme per il SuperTurismo tricolore. Sul tracciato romano si sono viste le protagoniste della serie Peugeot, Alfa e Bmw. La Casa del Leone è rientrata dalla trasferta romana con un responso molto interessante: i problemi di motricità manifestati in precedenza dalla 405 con le nuove coperture provate a Vallelunga pare abbiano trovato una soluzione, una conferma di questa situazione emerge anche dalla scala dei valori proposta dalla pista. Giovanardi ha infatti segnato il giro più veloce di questa seduta con il crono di 1'19"57. Alle spalle del pilota di Sassuolo in questo confronto troviamo poi Cecotto con la Bmw, autore di un 1'19"60,

mentre Tarquini con l'Alfa 155 è arrivato a segnare un tempo di 1'19"80. Il valore di questi tempi è comunque relativo: con undici diverse nuove coperture da testare la ricerca delle performance assolute non era certo agevole. La Casa francese ave-

va portato a Vallelunga differenti soluzioni sia sul fronte delle mescole che delle carcasse. Questa settimana, mentre Autosprint arriva nelle edicole, al Mugello si svolgerà un'altra serie di prove sempre con le gomme Michelin.



PHOTO4



ACTION

CON IL TEAM ACE

F.3000 europea per Bertaggia

La partenza di Hilton Cowie dal team Ace ha spianato la strada verso la F.3000 Internazionale a Enrico Bertaggia (nella foto). Il pilota veneto ha così deciso di abbandonare la F.2 britannica per correre nella serie maggiore con la formazione britannica. Bertaggia ha avuto il primo contatto con la Reynard 92 motorizzata Cosworth Nicolson, che piloterà a partire dalla gara di Pau del prossimo 31 maggio, la settimana passata a Snetterton. Il team Ace, sempre con il pilota veneto, farà poi un'altra serie di prove nei prossimi giorni, mentre Autosprint arriva nelle edicole. Per il momento tra Bertaggia e la Ace vi è solo un accordo verbale per la corsa di Pau: in pratica il pilota di Noale vuole vedere qual è il potenziale di questa formazione in gara, poi deciderà se disputare tutte le restanti gare della F.3000 internazionale o meno, ad ogni modo il rientro di Bertaggia nella F.2 britannica pare improbabile.

DE TOMASO LASCIA

Maserati acquistata dalla Fiat

Con una nota di poche righe, la scorsa settimana, la Fiat ha fatto sapere di avere acquisito il pieno controllo della Maserati, ciò su sollecitazione della stessa famiglia De Tomaso, viste le condizioni fisiche dell'ex pilota e costruttore argentino. Lo scorso 29 gennaio, Alejandro De Tomaso era stato colpito da un'emorragia cerebrale, da allora le condizioni del costruttore sono lentamente migliorate, ma non sono comunque mai state tali da fare pensare a un suo rientro in azienda in tempi brevi. È stato così che la Fiat, proprietaria del 49% della Maserati dal 1990, ha dapprima deciso di inviare a Modena il manager Eugenio Alzati con il ruolo di amministratore delegato, poi vi è stata l'acquisizione del 51% delle azioni detenute da De Tomaso per una somma che oscilla tra i 70 e i 75 miliardi di lire.

LA NOVITA'

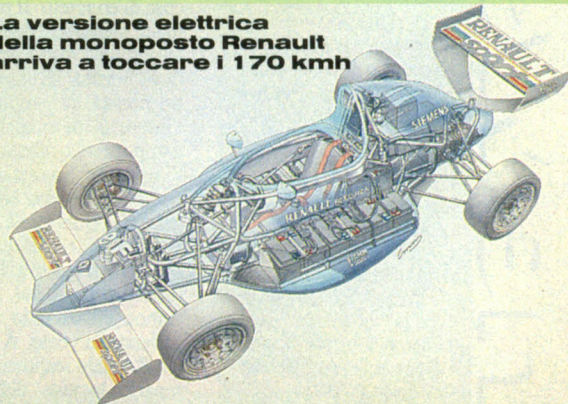
Ha debuttato al Gp di Monaco la **Renault Elektro Campus** versione pulita di una piccola monoposto. Scopriamola assieme

FABIO RAVAIOLI

Nè è rumore, nè inquinamento, nient'altro che il soffio del futuro», con questo slogan la Renault ha presentato a Montecarlo l'Elektro Campus, versione elettrica della neonata monoposto addestrativa. La piccola formula, che domenica mattina ha coperto alcuni giri del tracciato monegasco con Jean Ragnotti al volante, è stata la reginetta dell'Eco & Electric Car Exhibition, promossa da Quattroruote, che ha avuto il vernissage venerdì, allo Yacht Club di Monaco. Alla Elektro Campus hanno fatto da cancelli altre 17 auto ecologiche (a propulsione elettrica o solare), alcune delle quali con marchi prestigiosi, come Fiat, Citroën, Nissan, Bertone, Ligier, Italdesign a dimostrazione che l'impegno dei costruttori è sempre più orientato verso lo sviluppo della motorizzazione ecologica. Un campo in cui Renault si distingue proponendo questo inedito abbinamento tra monoposto e motore elettrico. «L'intento — ha affermato Jean Jacques Payan, direttore del settore ricerca della Renault — è quello di smentire i pregiudizi che vogliono le auto elettriche lente e pesanti. L'Elektro Campus è la prefigurazione di un veicolo elettrico della seconda generazione, capace di prestazione eccezionale». E difatti questa monoposto che pesa 740 kg (340 di batterie), può raggiungere i 170 kmh e accelerare da 0 a 100 kmh in 11". Il motore che la spinge, studiato non come prototipo, ma per la produzione in grande serie, è il primo frutto concreto del progetto «Elegie» condotto in collabo-

razione con la Siemens. È un propulsore asincrono del peso di 50 kg, che eroga 50 kw a 4000 giri ed è capace di raggiungere il regime massimo di 10000. È alimentato da 12 batterie Fiamm Econforce Vr 400, che adottano l'innovativo sistema della ricombinazione dei gas. Esso consiste nell'instaurare all'interno dell'accumulatore un circolo chimico chiuso, durante il quale i gas prodotti dalla reazione di ricarica vengono completamente riassorbiti. Non è utopistico ipotizzarne un impegno agonistico nel prossimo futuro. Visto il contesto della presentazione, è stato naturale parlare del possibile impiego del motore elettrico in F.1. Harvey Postlethwaite, ospite della manifestazione ha detto: «Sono rimasto stupito dalla curva di potenza del motore dell'Elektro Campus. È talmente piatta che dà uno spunto in accelerazione impossibile per ogni motore a scoppio». «Un propulsore elettrico da 300 cv — ha aggiunto l'ingegner Antonio Moretti, capo dello staff che ha progettato l'Elektro Campus — avrebbe un rendimento equiparabile a quello di un motore a scoppio capace di erogare una potenza tripla». Sono però ancora da risolvere i problemi di autonomia e il motore dell'Elektro Campus può girare al regime massimo per meno di 30 minuti. Per vedere i motori termici in F.1 si dovrà attendere ancora molto tempo, ma non è un'utopia; dopo tutto la prima vettura a superare i 100 kmh fu la J-1 Contente di Camille Jenatton. Era il 1899 ed era spinta da un motore elettrico...

La versione elettrica della monoposto Renault arriva a toccare i 170 kmh



Gli svizzeri nel Tricolore Prototipi

Alla gara del tricolore Prototipi in programma il prossimo 30 maggio a Misano saranno ammessi anche i piloti svizzeri. Per ora sono annunciate le presenze di Kessel (Osella), Binder (Argo), Hunkeler (Osella) e Traversa (Tiga).

■ **RINVIO.** Lo slalom 6. Coppa città di Mazzarino, originariamente programmato per domenica scorsa, è stato rinviato per problemi di copertura finanziaria. La data per il recupero della gara non è stata ancora definita.

■ **FIOCOZZO AZZURRO.** Il pilota monzese Marco Spiga, attualmente impegnato nella F.2 britannica, è diventato nei giorni scorsi papà per la prima volta: la moglie Antonella ha infatti dato alla luce un bellissimo bambino al quale è stato imposto il nome di Luca. Ai genitori vanno le felicitazioni e al piccolo Luca gli auguri di Autosprint.

■ **MONZA.** Sono state oltre 10.000 le persone che hanno preso parte domenica scorsa alla marcia podistica organizzata sul circuito brianzolo dalla sezione milanese della Lega italiana per la lotta contro i tumori. I partecipanti potevano scegliere tra un giro della pista junior (2,4 km) e uno o due giri del tracciato stradale, che misura 5,8 km.

■ **SALITE.** Una nuova formazione si affaccia sulla scena delle cronoscalate, si chiama Fire Motor Sport, animatori di questa iniziativa sono Renzo Napione e l'elvetico Philippe Darbhellay. Gli impegni di questa neonata formazione saranno rappresentati dalla partecipazione ad alcune gare dell'Europeo della Montagna e del tricolore. Napione correrà con una Lucchini-Bmw 2000 e Darbhellay sarà alla guida di una Lucchini-Bmw 2500 cc.

■ **LUTTO.** All'età di 76 anni si è spento per insufficienza respiratoria nei giorni scorsi Filippo Carpi de' Resmini, presidente dell'Automobile Club d'Italia dal 1972 al 1982. Oltre che al vertice dell'Acì, Carpi de' Resmini era stato anche vicepresidente della Fiat e attualmente era vicepresidente vicario della Fondazione Giulio Onesti, l'organizzazione creata dopo la morte dell'ex presidente del Coni per promuovere iniziative culturali connesse con lo sport.

IL MODELLO GIÀ IN GALLERIA DEL VENTO

Reynard punta sulla F.Indy

La competizione tecnica in Formula Indycar «rischia» di diventare dal prossimo anno molto più accesa di quanto già non sia. Dopo che alcune case automobilistiche giapponesi hanno manifestato le loro intenzioni (alcune ufficialmente, vedi Honda, altre lasciandosi sfuggire per il momento «solo un interesse, come Nissan e Toyota) di entrare nella serie americana, ora, a sorpresa, anche l'inglese Reynard, la prestigiosa Casa costruttrice di auto da corsa, ha infatti annunciato in forma ufficiale il proprio programma per la F. Indycar. Sfumato a suo tempo il programma di ingresso in F.1, la Reynard entra dunque proprio nel campionato dove nelle ultime tre stagioni ha dominato la sua diretta rivale, la Lola. E questo dice già tutto su quello che potrà essere il suo impegno. I dettagli per il momento sono mantenuti strettamente segreti, ma è certo però sin da ora che per questo ingresso, programmato per il '94, la Casa di Bicester può contare su un «concreto finanziatore» e intende puntare su un top team e un top driver. Per ora mancano i nomi, anche perché i big si lasciano convincere quando vedono qualche cosa di concreto. Il programma di sviluppo e debutto della vettura è stato definito e, in proposito, chissà che dietro non ci sia magari anche l'interesse di qualche Casa giapponese, visto anche l'impegno finanziario che comporta un'operazione del genere... Quel che è certo invece è che della Reynard per la Indycar esiste già un modello in scala sul quale si stanno effettuando i test in galleria del vento. A condurli è l'attuale responsabile del reparto tecnico della Casa inglese, Malcom Oastler. È

colui che ha firmato tutti i più recenti progetti delle monoposto di F.3000 che dominano nel Campionato internazionale. I primi test in pista inizieranno quindi già entro l'anno e saranno anche questi seguiti da Mal-

com Oastler che così, per il programma di F.3000, chiederà sempre più il supporto del suo braccio destro John Thompson. Quale invece il senso di tutta l'operazione? «Quello americano è un mercato che ci interessa molto e

nel quale dobbiamo entrare per cercare nuovi sbocchi commerciali» ha detto James Linton della Reynard. E non vi è dubbio che dietro questa operazione da parte della Casa inglese vi sia l'intenzione di ampliare le proprie quote di mercato internazionale, cercando così di andare oltre le «situazioni di equilibrio» (più o meno tacitamente concordate fra le varie Case costruttrici di telai) oggi esistenti nei diversi campionati; situazioni che, a parte il Campionato internazionale di F.3000, dove oggi corrono solo Reynard, vedono invece il contratto in esclusiva alla Lola per la Formula Indy Light, il dominio in F.3 della Dallara (che, dopo i campionati italiano, tedesco e francese, sta ora minacciando anche l'ultima «isola felice» Reynard proprio nel suo campionato di casa, quello inglese), la leadership Ralt in Formula Atlantic e la lotta aperta nel solo Campionato di F.3000 giapponese, dove comunque i piloti Reynard sono appena cinque.

Marco Ragazzini



Adrian Reynard, a sinistra, ha già fatto alcune visite sulle piste della F. Indycar per prendere contatto con il terreno dove sfiderà un rivale noto, la Lola



NEL TURISMO BRITANNICO

Mondeo anteriore

Per ora Andy Rouse si sta limitando a fare una serie di test comparativi tra la Mondeo a trazione posteriore e quella anteriore, in vista del debutto, finora rinviato, della berlina della Ford nel Turismo britannico. Nelle recenti prove svolte a Snetterton, lo specialista delle Gr. A pare comunque poco propenso a portare in gara la versione a trazione posteriore. A rendere più probabile la scelta della trazione anteriore potrebbe anche subentrare una questione di natura regolamentare: la vettura con le ruote motrici posteriori potrebbero infatti correre nel Turismo britannico solo se la Ford costruirà entro l'ultima gara della serie, in programma il 19 settembre a Silverstone, 1000 Mondeo 4x4, da cui deriva la posteriore, in caso contrario vi sarà da pagare un'ammenda di 100.000 sterline, poco meno di 220 milioni di lire. Per contro le vendite della Mondeo V6 a trazione anteriore stanno andando meglio di quanto si attendesse la stessa Ford, e questa potrebbe essere un'ulteriore buona ragione per abbandonare definitivamente la vettura a trazione posteriore.

A MONZA CON LA PRACTICE

Kanaan super in Formula Opel

Bloccato dall'esclusione della Rc Motorsport dal Tricolore di F.3, Tony Kanaan (nella foto sotto) ora correrà nell'europeo di F. Opel già il 6 giugno a Zeltweg. Il giovane brasiliano ha intanto provato sulla pista di Monza la scorsa settimana la vettura che gli mette a disposizione per questo campionato la Practice. I tecnici della formazione lombarda sono rimasti molto soddisfatti dell'1'53"0 ottenuto da Kanaan

alla prima esperienza con la pista di Monza e con la monoposto addestrativa della Gm. Sul tracciato brianzolo nei giorni scorsi hanno girato anche altri piloti della F. Opel: Spoladore in 1'53"3, Calestani in 1'54"8, sempre con la Practice. La Draco, nella giornata di martedì 18 più calda, ha fatto alcuni test con i propri piloti: Crinelli 1'53"9; Giau 1'54"4 e il neoacquisto Crocioni in 1'57"3.

graficheACTION



MEDICINA E SPORT

La sicurezza dei piloti passa anche attraverso informazioni precise sul loro stato di salute. Ecco perché il professor Bruschelli lancia una nuova iniziativa...

FRANCO NUGNES

È entrato nel mondo delle corse per studiare la soglia dello stress nei piloti professionisti del Superturismo e nei gentlemen driver del Civt. Il professor Paolo Bruschelli, docente dell'università di Urbino, nella passata stagione ha avviato uno studio che ha offerto risultati molto interessanti. Stando nel paddock del Civt l'equipe medica del Gruppo Pi-Greco ha scoperto che le strutture scientifiche mobili messe a disposizione dalla Kontron possono trovare una applicazione pratica per i piloti.

«Grazie al lavoro di ricerca dello scorso anno disponiamo della cartella clinica completa di oltre centocinquanta piloti che corrono in Turismo: ne conosciamo tutte le caratteristiche psico-fisiche avendoli sottoposti a esami prima, durante e dopo la gara. Ciò significa che siamo in grado di fornire un quadro clinico completo del pilota nel pieno dello sforzo».

— Tutte queste informazioni di che utilità possono essere?

«I conduttori a questa eventualità non ci vogliono mai pensare, dato che considerano un incidente un qualcosa che può accadere agli altri ma non a se stessi. Però se si dovesse verificare un crash grave, tale da rendere necessario il ricovero del pilota, è possibile che il medico di guardia al Pronto soccorso possa diagnosticare una cardiopatia laddove invece non esiste alcun problema di cuore. Quanti sono i medici che sanno che in una gara automobilistica la frequenza normalmente varia fra le 150 pulsazioni fino a sfondare il muro delle 200. Noi siamo in grado di fornire real-time (sia via fax che modem, se non semplicemente per telefono) quali sono le condizioni standard del pilota per facilitare la diagnosi in Pronto soccorso. A tutti i conduttori che dovessero aderire alla nostra iniziativa daremo una piastrina con tutti i numeri telefonici con cui si potranno ricevere



«Un medico che non conosce la realtà delle corse può sbagliare la diagnosi su un pilota»

le informazioni necessarie in tempi strettissimi. In questo modo si eviteranno valutazioni affrettate che possono creare seri problemi».

— Qual è stata la reazione dei piloti?

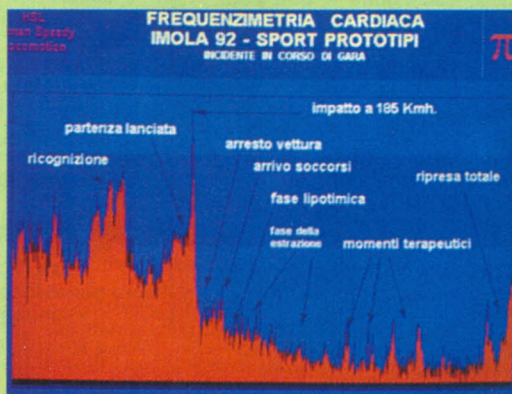
«Finora c'è stato un grande entusiasmo iniziale che non ha trovato riscontro nella realtà. Evidentemente è diffusa la convinzione che non debba mai succedere nulla. È giusto, ma le precauzioni non sono mai troppe...».

— È vero che potrete rilasciare anche il rinnovo dell'idoneità medica indispensabile al rinnovo della licenza?

«Sì, proprio in questi giorni abbiamo fatto una convenzione con un centro di medicina dello Sport e la Usl per cui siamo abilitati a rilasciare l'indispensabile tagliando dopo un attento controllo effettuato direttamente in pista. Meglio di così...».



L'unità mobile con cui è presente alle gare il professor Bruschelli dispone di sofisticate attrezzature, sopra, per il rilevamento del comportamento dei piloti in tutte le situazioni, sotto



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

CAMPIONATO PROMOZIONE RALLY 1993

NORMA SPORTIVA 11 - ART. 7.3
Sulla base dell'esperienza delle prime due gare si apportano i seguenti correttivi a quanto precedentemente pubblicato sul Notiziario Csaì n. 3/93 e sulla «Pagina Csaì» di Autosprint n. 17 del 27/4/93.

PNEUMATICI

Saranno punzonati per ogni vettura n. 12 pneumatici slick; pneumatici di ogni altro tipo sono liberi. Per il rally dell'Asinara (Ss) del 23/5/93 svoltosi su terra sono stati ammessi e punzonati, per ogni vettura, n. 12 pneumatici a scelta del concorrente; penalizzato l'uso di pneumatici diversi da quelli punzonati come già previsto dalla normativa.

ASSISTENZA

Fermo restando un unico mezzo di assistenza per vettura (munito di targa ed identificato dall'Organizzazione) viene revocato il divieto di assistenza lungo il percorso.

PENALITÀ

Il nuovo articolo è il seguente:
Le infrazioni alle norme di cui sopra comporteranno le seguenti penalità:

1 - dissigillatura turbogruppi/cambi/differenziali: 5 minuti primi.

- sostituzione cambi/differenziali: 5 minuti primi

- sostituzione turbogruppo con turbogruppo non punzonato: 5 minuti primi

N.B.: resteranno invariati i provvedimenti che i Commissari Sportivi potranno adottare in merito alla irregolarità nei particolari stessi.

2 - contraffazione della piombatura: esclusione e due anni di sospensione.

Si precisa che le penalità verranno applicate in ogni caso di rottura dei piombi e cioè per qualunque causa, fortuita o meno, restando comunque responsabilità del concorrente l'integrità della piombatura.

3 - assistenza con mezzo non autorizzato: 5 minuti primi

4 - pneumatici:

- per punzonatura di un numero di pneumatici superiore a 12 (dodici): esclusione

- per uso di un pneumatico non punzonato: 5 minuti primi
- per uso di due o più pneumatici non punzonati: esclusione
5 - abbandono del percorso di gara secondo quanto sopra: 5 minuti primi.

DATI AUDITEL CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ SUPERTURISMO 1993

Gara Superturismo di Magione - 15 maggio 1993
Ore inizio/fine: 15:17:44/15:48:00
Ascolto medio: 532.000
Share: 6,75%
Contatti medi: 1.511.000

AVVISO PER GLI ORGANIZZATORI COLLEGIO COMMISSARI SPORTIVI

L'Art. 5.7 della N.S.4 prevede che, in tutte le gare non titolate FISA, i Collegi dei Commissari Sportivi siano composti a maggioranza da Commissari Sportivi Regionali (o Provinciali fino a nuova classificazione terminata). Ne consegue che, compreso il Delegato o Delegati CSAI, non possono essere designati più di due Commissari Sportivi Nazionali.

Si avvertono i Sigg.ri Organizzatori che questa disposizione sarà fatta osservare dal nostro

nostri Commissari Sportivi Delegati, che provvederanno ad effettuare «in loco» le opportune sostituzioni ove l'Organizzatore non avesse provveduto; tali sostituzioni avverranno anche se, i regolamenti particolari di gara fossero stati approvati non rispettando la citata norma.

ALLEGATO «J»

a) Articolo 255-5.4 regolamento gruppo A (annuario CSAI 1993 - pagg. 37 e 86) depennare: «I dispositivi aerodinamici posti sulle ruote... e non soltanto a pressione».

Ne consegue che il disegno 255.9 è annullato.

b) Articolo 275-12.5 regolamento F.3 (annuario CSAI 1993 - pagina 6) alla seconda riga la parola «rimpiazzata» deve essere sostituita da «ripiazzata o rimpiazata».

PREMI ERG F.3

In riferimento a quanto pubblicato sul notiziario CSAI 3/93 a pagina 4, si pubblica l'elenco dei piloti vincitori dei Premi Erg F.3, relativamente alle prime 4 gare del Campionato 1993.

Misano Adriatico	Premio	Rit. 20%	Netto
Pole Position:			
Giannantonio Pacchioni	1.000.000	200.000	800.000
I. Classificato:			
Federico Gemmo	700.000	140.000	560.000
II. Classificato			
Fabrizio De Simone	500.000	100.000	400.000
Giro più veloce:			
Gianluca Riccitelli	500.000	100.000	400.000
Varano de' Melegari			
Pole position:			
Fabrizio De Simone	(non espone marchi ERG - Decisione rimessa alla ERG per assegnazione premio)		
I. Classificato			
Daniilo Rossi	700.000	140.000	560.000
II. Classificato			
Giannantonio Pacchioni	500.000	100.000	400.000
Giro più veloce:			
Daniilo Rossi	500.000	100.000	400.000
Pergusa			
Pole position:			
Flavio Figueiredo	1.000.000	200.000	800.000
I. Classificato:			
Giancarlo Fisichella	700.000	140.000	560.000
II. Classificato:			
Andrea Boldrini	500.000	100.000	400.000
Giro più veloce:			
Andrea Boldrini	500.000	100.000	400.000
Autodromo del Levante			
Pole position:			
Marcello Ventre	1.000.000	200.000	800.000
I. Classificato			
Cristian Pescatori	700.000	140.000	560.000
II. Classificato			
Luca Riccitelli	500.000	100.000	400.000
Giro più veloce:			
Giannantonio Pacchioni	500.000	100.000	400.000

REGOLAMENTO TECNICO PROTOTIPI 3000 ALFA ROMEO

N.S. 10 - Capitolo IV - Art. 2.5 b) Valvole. Aggiungere:

«...Omissis... in ogni caso il fungo della valvola deve rimanere della forma di origine».

CONTROLLO MEDICO CONDUTTORI

N.S. 6 (rif. notiziario CSAI 3/93 pag. 12)

Modificare quanto pubblicato con:

All'elenco delle strutture sanitarie autorizzate al rilascio dei certificati di idoneità fisica pubblicato sull'Annuario CSAI '93 va aggiunto, a pag. 152, nell'ambito delle strutture autorizzate del Veneto, quanto segue:

si ricorda che, per quanto attiene la regione Veneto, la certificazione dell'idoneità alla pratica sportiva agonistica può essere rilasciata, oltre che dai servizi di medicina dello sport delle Unità Locali Socio Sanitarie e dai Centri F.M.S.I. convenzionati, anche dalle strutture private che diano le necessarie garanzie e che pertanto siano riconosciute idonee della Giunta Regionale ed inserite in un apposito albo regionale.

RALLY BERGAMO

Grecis fa centro

BERGAMO — Michele Grecis ha centrato per la terza volta il successo nel Rally delle Prealpi Orobi-che. Navigato da Maria Paola Fracassi e al volante della Lancia Delta Hf preparata da Nocentini ha preceduto nell'ordine Moro-Pellicioni e Re-Monetti entrambi su Lancia Delta Hf.

RALLY 1. SERIE

Bergamo, 23 maggio 1993
Classifica assoluta: 1. Grecis-Fracassi (Lancia Delta Hf) in 49'04"; 2. Moro-Pellicioni (Lancia Delta Hf) a 21"; 3. Re-Monetti (Lancia Delta Hf) a 1'34"; 4. Sottosanti-Palladino (Lancia Delta Hf) a 1'42"; 5. Gamba-Parigi (Ford Sierra Cosworth) a 3'08".

RALLYSPRINT

Berretti a Tredezio

TREDOZIO — Giuseppe Berretti, in coppia con Boris Gentili, ha vinto la 1. edizione del Rallysprint di Tredezio. La coppia romagnola (Opel Astra 16v) ha preceduto l'Opel Kadett Gsi di Pelloni-Casari e la Renault 5 Gt Turbo di Zanni-Vaccari, 1. in Gruppo N.

RALLYSPRINT

Classifica assoluta: 1. Berretti-Gentili (Opel Astra 16v) in 15'11"; 2. Pelloni-Casari (Opel Kadett 16v) a 11"; 3. Zanni-Vaccari (Renault 5 Gt Turbo) a 17"; 4. Carcereri-Bendazzoli (Renault 5 Gt Turbo) a 21"; 5. Sassi-Evangelisti (Volkswagen Golf Gti 16v) a 21".

AD ACQUAVIVA

Negati i permessi

ACQUAVIVA PICENA — Alla vigilia della 18. edizione, con i piloti presenti che avevano già effettuato le verifiche, la cronoscalata S. Benedetto del Tronto-Acquaviva Picena è stata annullata per il mancato rilascio delle necessarie autorizzazioni. All'organizzazione della Monte Urano Corse & Airone Racing sono state negate per non aver presentato, il venerdì precedente la gara, il percorso con le dovute misure di sicurezza posizionate. La Prefettura di Ascoli è stata irrimediabile sulla decisione presa.

CRONOSCALATA

C'è Nappi tra i templi

CAPACCIO — Entusiasta duello tra Piero Nappi su Osella Pa9/90-Bmw e Ritacca su Osella Pa/6-Bmw nella 4. edizione della Coppa dei Templi, gara valida per la Coppa Csai della Montagna 2. zona organizzata dall'Ac Salerno. Ad avere la meglio è stato il napoletano Nappi per soli 0"54.

VELOCITÀ IN SALITA

Capaccio (Sa), 23 maggio 1993
Classifica assoluta: 1. Nappi (Osella Pa/9 90-Bmw) in 5'00"02; 2. Ritacca (Osella Pa/6-Bmw) a 0"54; 3. Scola C. (Osella Pa/8-Bmw) a 17"67; 4. Scola E. (Prc-Alfa Romeo) a 33"95; 5. Lofredò (Bogani Sn90-Alfa Romeo) a 34"55.

CHALLENGE CLUB

«Ricky» l'aretino

MAGIONE — L'aretino Ricky Braconi su Osella-Bmw si è imposto nella 4. prova del Challenge Italiano Club davanti a Casazza. Combattuta la gara di F.3 ha visto prevalere il bolognese Amaduzzi (Dallara 391), che ha preceduto di poco Lusuardi e Premoli.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Magione (Pg), 23 maggio 1993
Classifica assoluta: 1. «Ricky» (Osella Pa9-Bmw) 15 giri in 12'37"917 alla media di 117,559 kmh; 2. Casazza (Lola 298-Bmw) 12'41"609; 3. Merzario A. (Centenari Alfa) 12'56"228; 4. Amaduzzi (Dallara 391-Alfa) 12'59"223; 5. Lusuardi (Dallara 392-Alfa) 13'00"841.
□ **Giro più veloce:** Ricky in 49"689 alla media di 119,545 kmh.

TROFEO CADETTI

De Luca fa il tris

MONZA — Emanuel De Luca, con una Corsini preparata dal Team Valori, si è imposto nella quarta gara del Trofeo Cadetti Agip, battendo in volata Alain Magro Malosso. Al terzo posto, Mauro Roncoroni staccato di quasi 4 secondi. La volata per il quarto è andata a Scialpi.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Monza (Mi), 23 maggio 1993
Classifica assoluta: 1. De Luca (Corsini) in 22'25"202; 2. Magro Malosso (Reggiani) a 0"558; 3. Roncoroni (Ducsa) a 3"650; 4. Scialpi (Cavallini) a 38"552; 5. Reggio (Corsini) a 38"725.

TARGA PORSCHE

Finalmente Renato

VALLELUNGA — Renato Mastropietro, con la nuova e finalmente competitiva 911 Turbo S, ha vinto la 4. prova della Targa Tricolore Porsche. Alle sue spalle le 911 Carrera Cup di Ruggero Grassi, Mario Passerini e Antonio De Castro. Nelle classi minori vittorie di Keller e Giudice.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Vallelunga (Roma), 23 maggio 1993
Classifica assoluta: 1. Mastropietro (911 Turbo S) 25 giri in 37'11"313 alla media di 129,071 kmh; 2. Grassi (911 Carrera Cup) a 9"463; 3. Passerini (911 Carrera Cup) a 30"417; 4. De Castro (911 Carrera Cup) a 43"666; 5. Keller (944 Turbo Cup) a 48"687.

ALPENPOKAL

Angelaistri perentorio

VALLELUNGA — Sandro Angelaistri ancora una volta ha dominato nella Porsche Carrera AlpenPokal. Con la quarta vittoria consecutiva, è sempre più leader del campionato. Alle spalle dell'elvetico hanno concluso Monforte e Cassina.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Vallelunga (Roma) 23 maggio 1993
Classifica assoluta: 1. Angelaistri 25 giri in 34'54"219 alla media di 137,521 kmh; 2. Monforte a 14"042; 3. Cassina a 35"441; 4. Appenzeller a 39"936; 5. Mastropietro a 50"083; 6. Michelotti a 51"540; 7. Della Noce a 53"156; 8. Kuhn a 1'08"973; 9. Ram-pa a 1'09"582; 10. Marsiaj a 1'20"020.

SLALOM

Il ritorno di... Bruno

ROTONDI — Dopo circa due anni di digiuno è finalmente tornato alla vittoria Gaetano Bruno alla guida della Fiat 850 coupé-Ford Cosworth autoperparata. Il pilota napoletano si è imposto nel 2. Slalom Città di Rotondi. Sul podio anche Francesco Casale e Francesco Cerbo.

SLALOM

Rotondi (Av), 23 maggio 1993
Classifica assoluta: 1. Bruno (Fiat 850 coupé-Ford Cosworth) 111,38; 2. Casale (Fiat X1/9 1300) 117,91; 3. Cerbo (Fiat X1/9 1300) 119,14; 4. Iz-zo (Fiat X1/9 1600) 121,19; 5. Testa (Fiat 600/1000) 121,25.

SLALOM

Rossi in Toscana

VAIANO — Ennesima vittoria per Erberto Rossi con il suo prototipo Er2-Sport, alla 11. edizione dello Slalom Vaiano-Schignano, movimentata per l'avvincente duello fra Nerini e Cremonesi per la seconda piazza, conquistata da quest'ultimo. Ottimo Draghetti quarto assoluto e primo in Gr. A. Nel Trofeo Cinquecento Filippi ha preceduto Villani.

SLALOM

Vaiano (Fi), 23 maggio 1993
Classifica assoluta: 1. Rossi (Er2-Sport) 135,27; 2. Cremonesi (Federcar) 139,02; 3. Nerini (Fiat X 1/9) 141,80; 4. Draghetti (Peugeot 205 Gti) 143,34; 5. E. Villani (Fiat X 1/9) 144,60.

VST/MAGGIORA

La terra è di Forti

MAGGIORA — Il pilota locale Erminio Forti su una Porsche 3500 si è aggiudicato la gara nazionale di Velocità su Terra che si è corsa a Praggiaro di Maggiora. Tra i fuoristrada monopolio di Bertuzzi, mentre tra i prototipi successo di Paroli e di Valfredini tra le monoposto.

VELOCITÀ SU TERRA

Maggiora (No), 23 maggio 1993
Classifica SPORT, classe 1050: 1. Cabirri (Mini 90) punti 60; **classe oltre 1050:** 1. Forti (Porsche 3500) punti 60. **PROTOTIPI, classe unica:** 1. Paroli (Lancia 3500) punti 45; **classe monoposto:** 1. Valfredini (Proto-Fiat) punti 45. **FUORISTRADA:** 1. Bertuzzi (Suzuki-Cosworth) punti 60.

AUTOCROSS

Contardi solitario

PERGOLA — Pur senza aver fatto segnare il miglior tempo assoluto, Fabrizio Crispiani con il successo tra i prototipi continua a condurre il Challenge Autocross 1993 dopo la quarta prova. In questa gara l'assoluto è stato fatto registrare dal locale Maurizio Contardi (Alfa 33 4x4).

AUTOCROSS

Pergola (Ps), 23 maggio 1993
Classifica assoluta: 1. Contardi (Alfa 33 4x4) 6'02"26; 2. Paoloni (Lancia Delta Integrale) 6'05"92; 3. Crispiani (Suzuki prototipo) 6'14"52; 4. Raffaeli (Ford Cosworth) 6'19"70; 5. Binci (Alfa 33) 26'23"86.

AUTOCROSS

Imbattibile Tamburini

CAMPODORO — Luciano Tamburini su Proto-Porsche è stato il dominatore della gara di autocross che si è corsa sul nuovo circuito permanente realizzato dal team Padova Cross. Secondo posto per Susan su Proto-Yamaha e terzo Zantommasi anch'egli su Proto-Porsche come il vincitore.

AUTOCROSS

Campodoro (Pd), 23 maggio 1993
Classifica assoluta: 1. Tamburini (Proto-Porsche) 5'56"95; 2. Susan (Proto-Yamaha) 6'14"71; 3. Zantommasi (Proto-Porsche) 6'19"85; 4. Pellizzari (Lancia Delta) 6'31"78; 5. Bonollo (Alfa 33) 6'35"04.

AUTOCROSS

A Barzi l'assoluto

LATINA — Ancora Mastrogriaco sugli scudi nel trofeo «Autoclub» Latino. Il pilota ciociaro ha dominato la classe più affollata, la 1800 cc, mentre nelle altre categorie si sono imposti Barzi (3500), Piacentini (1000), Concotelli (Prototipi) e Spagnul nel nuovo Gr.N.

AUTOCROSS

Latina 23 maggio 1993
Classifica assoluta: 1. Barzi (Renault 5 Gt Turbo) 6'40"8; 2. Mastrogriaco (Lancia Beta Montecarlo) 6'50"7; 3. Cerroni (Fiat X 1/9) 7'03"7; 4. Eller (Fiat X 1/9) 7'08"9; 5. Concotelli (Prototipo) 7'14"5.

FORMULA RALLY

Gabriel incedulo

MARTIGNACCO — Albino Gabriel era quasi incredulo di aver vinto. L'ex navigatore di Tognana si è aggiudicato il 1. Formula Rally-Clay Regazzoni Show Trofeo Repsol battendo in finale su Bmw M3 della Race Line, Illide Romagna su Lancia Delta 16V Gruppo A già portata in gara da Biasion.

FORMULA RALLY

Martignacco (Ud), 23 maggio 1993
Classifica assoluta: 1. Gabriel (Bmw M3); 2. Romagna (Lancia Delta 16V); 3. Buiatti (Vw Golf 16V); 4. Vegnaduzzo (Lancia Delta 16V); 5. Acço (Opel Kadett Gsi 16V).



La tedesca Claudia Hürtgen, a lato, è finita a ruote all'aria al 1. giro. Pacchioni ha condotto tutta la gara davanti a Fisichella, sopra. La Tatuus, sotto, festeggia il successo con il pilota di Crema dopo la delusione del '92



FORMULA 3
GP DI MONACO

Italiani brava gente

Pacchioni primo e Fisichella secondo riportano in auge i piloti azzurri
Le Dallara sbancano e i Fiat dominano

FABIO RAVAIOLI

MONTECARLO — Gli anni bui della F.3 italiana vanno alla fine in archivio. Gianantonio Pacchioni e Giancarlo Fisichella hanno esorcizzato la maledizione del Gp di Montecarlo che sfuggiva ai nostri piloti da l'89, anno di

Tamburini. «Pac Man» e «Fisico» hanno sbaragliato il campo e il loro uno-due assume le connotazioni di un trionfo per la F.3 tricolore, abbinando il risultato sportivo a una supremazia tecnologica indiscutibile. Sin dall'inizio della stagio-

ne si era capito che il binomio Dallara-Fiat Abarth sarebbe stato il termine di paragone della categoria. Nella gara monegasca se n'è avuta la conferma. In questo momento il telaio Dallara non ha avversari e, dopo aver monopolizzato il

campionato di casa nostra ed essere prepotentemente emerso in quelli francese e tedesco, ha conquistato i primi dieci posti a Montecarlo. Quanto al 4 cilindri della Tipo 16V, ha dominato il primo, vero confronto internazionale. Gli Opel e i

Volkswagen ufficiali, curati da Holger Spiess, non hanno dato più che qualche grattacapo ai due missili Pacchioni e Fisichella. In gara, anzi, l'Opel «ammazzasette» dello scorso anno, ha rischiato di prenderle anche dal Mugen e solo una difesa al limite della scorrettezza da parte di Verstappen ha impedito a Schiattarella di portare sul podio quello della Bvm. Un ruolo decisivo, come al solito, è stato giocato dalle gomme. Le Bridgestone hanno conquistato i primi tre posti in prova e in gara. Le Pirelli si sono difese con Schiattarella, Peter e De Simone. Delle Michelin si sono lamentati in molti, soprattutto i piloti transalpini, tutti relegati nella seconda parte della griglia. Le coperture francesi sono state giudicate troppo lente nei cambi di direzione che debbono essere repentini per via della chicane, suscitando le perplessità anche dei due piloti Volkswagen, Angelelli e Maassen. L'unico che è riuscito a far-



PHOTO4

le rendere in modo soddisfacente è stato Paolo Coloni. Autore della pole provvisoria nel primo turno di prove, il pilota umbro non è riuscito a difenderla in quello decisivo, picchiando alla curva del Tabaccaio. Quanto alle Dunlop, adottate dal solo Rossi, sono state al di sotto delle aspettative. E veniamo agli uomini. Al suo debutto sul toboga monegasco, Giancarlo Fisichella ha mostrato ancora una volta il suo straordinario talento naturale. Il romano ha ottenuto la pole infliggendo mezzo secondo a tutti su un circuito dove l'esperienza è importante, ma la capacità di improvvisazione diventa determinante. Gianantonio Pacchioni ha condotto una gara superba, fuggendo ogni dubbio sul fatto che sapesse anche vincere. E con lui la Tatuus si è rifatta con gli interessi della delusione subita lo scorso anno quando il sudamericano Nico Palhares vanificò, con un banale errore, pole e gara di testa.

CON MOTORI FIGLI DELLE TURISMO

Europeo F.3-D2

MONTECARLO — Ogni volta che i piloti della F.3 internazionale si misurano tra di loro, si torna a parlare di ripristino di una serie continentale. L'ultima proposta, in ordine di tempo, che sarà discussa nei prossimi giorni, è quella di dar vita ad una «Super F. 3» che potrebbe prendere il posto della Formula Opel. La Euroserie della General Motors appare ormai destinata all'estinzione e l'Efd (European Formula Drivers Association) che la gestisce è alla disperata ricerca di un'alternativa tra gli altri grandi costruttori interessati alle corse. L'idea è quella di istituire una nuova formula basata sui motori 2 litri derivati dalla serie che rispondono alla normativa Fisa del Turismo D2. Motori che, innalzando da 8500 a 9500 il regime massimo di rotazione, potrebbero arrivare ad erogare oltre 350 cavalli. Con un peso complessivo di poco inferiore ai 500 kg (a metà tra una F.3 e una F.3000), le monoposto di questa ipotetica Super F.3, sarebbero molto impegnative, diventando l'ideale anello di congiunzione tra le serie nazionali di F.3 e la F.3000. La gamma di scelta dei propulsori sarebbe vastissima, mentre il telaio potrebbe essere monomarca. Una possibilità, quest'ultima, che ha destato vivo interesse da parte della Dallara.

LA CRONACA. Al via c'è molta animazione e diversi piloti danno l'impressione di muoversi in anticipo; Angelelli lo fa platealmente, i commissari lo notano e sanzionano lui, e anche Ventre, con un minuto di penalizzazione. A Sainte

Devote è Pacchioni che si presenta al comando, inseguito da Fisichella e Verstappen. Claudia Huetgen, speronata da Liesner, finisce con le ruote all'aria. Nel capottamento la ragazza tedesca riporta alcune fratture e lesioni alla mano

destra, tutto ciò richiederà un piccolo intervento plastico per ricostruire la pelle della mano. La coppia di testa prende la fuga, girando con incredibile costanza su tempi inavvicinabili dagli altri. Verstappen deve difendersi dagli attac-

chi di Schiattarella e De Simone, mentre Krumm peggiora ulteriormente la propria situazione con un testacoda alla piscina. Angelelli si ritira dopo un urto contro il rail e Janoray sperona Cottaz alla chicane. A metà gara Pacchioni nota che il diretto rivale ha problemi con le gomme e forza il ritmo, infliggendogli 3 secondi in 5 giri. Ciò consente al cremasco di assicurarsi un margine per gli ultimi giri. L'interesse si sposta sulla lotta per il terzo posto. De Simone si ritira al 16. giro per il cedimento di un giunto e nella tornata successiva Verstappen, ormai braccato da Schiattarella, anticipa troppo la frenata alla Rascasse e il modenese non può evitare di tamponarlo. Schiattarella rientra i box per far cambiare il musetto e monta anche un treno da qualifica che gli permette di fare il giro più veloce. Nel finale è Peter che cerca l'attacco a Verstappen, ma deve accontentarsi del quarto posto.

35. GRAN PREMIO DI MONTECARLO

Montecarlo, 22 maggio 1993

COSÌ (IN 26) AL VIA (IN 21) AL TRAGUARDO

Giancarlo Fisichella (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'34"690	Michael Krumm (Dallara 393-Opel Spiess) 1'35"174
Gianantonio Pacchioni (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'35"703	Mimmo Schiattarella (Dallara 393-Mugen) 1'35"961
Jos Verstappen (Dallara 393-Opel Spiess) 1'36"323	Phillip Peter (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'36"637
Paolo Coloni (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'36"698	Fabrizio De Simone (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'36"828
Massimiliano Angelelli (Dallara 393-Vw Spiess) 1'36"854	Sascha Maassen (Dallara 393-Vw Spiess) 1'36"881
Markus Liesner (Dallara 393-Opel Spiess) 1'37"422	Claudia Huetgen (Dallara 393-Opel Spiess) 1'37"423
Marcello Ventre (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'37"467	Federico Gemmo (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'37"716
Alexandro Janoray (Dallara 393-Opel Spiess) 1'37"745	Emmanuel Clerico (Dallara 393-Opel Spiess) 1'38"125
Christophe Tinseau (Bowman Bc3-Vw Spiess) 1'38"312	Didier Cottaz (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'38"657
Alberto Pademonte (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'38"895	Gianmaria Regazzoni (Dallara 393-Opel Spiess) 1'39"055
Daniilo Rossi (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'39"421	Andrea Belluzzi (Dallara 393-Mugen) 1'39"429
Oliviero Saleri (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'39"449	Christian Abt (Dallara 393-Vw Spiess) 1'39"671
Nicola Bertolucci (Fts 933-Mugen) 1'39"916	Phillippe Sinault (Ralt Rt36-Alfa Romeo) 1'40"046

Non qualificati: Elton Julian (Dallara 393-Fiat Abarth) 1'43"047; Frédéric Lajoux (Dallara 392-Vw Spiess) 1'43"951

- Gianantonio Pacchioni** 24 giri in 39'00"054 alla media di 122,877 kmh (Dallara 393-Fiat Abarth)
- Giancarlo Fisichella** a 4"177 (Dallara 393-Fiat Abarth)
- Jos Verstappen** a 19"005 (Dallara 393-Opel Spiess)
- Phillip Peter** a 20"099 (Dallara 393-Fiat Abarth)
- Markus Liesner** a 34"367 (Dallara 393-Opel Spiess)
- Federico Gemmo** a 41"756 (Dallara 393-Fiat Abarth)
- Sascha Maassen** a 45"382 (Dallara 393-Vw Spiess)
- Paolo Coloni** a 52"286 (Dallara 393-Fiat Abarth)
- Emmanuel Clerico** a 55"655 (Dallara 393-Opel Spiess)
- Daniilo Rossi** a 1'02"129 (Dallara 393-Fiat Abarth)
- Christophe Tinseau** a 1'05"283 (Bowman Bc3-Vw Spiess)
- Andrea Belluzzi** a 1'05"558 (Dallara 393-Mugen)
- Marcello Ventre** a 1'25"139 (Dallara 393-Fiat Abarth)
- Alberto Pademonte** a 1'36"932 (Dallara 393-Fiat Abarth)
- Gianmaria Regazzoni** a 1 giro (Dallara 393-Opel Spiess)
- Oliviero Saleri** a 1 giro (Dallara 393-Fiat Abarth)
- Didier Cottaz** a 1 giro (Dallara 393-Fiat Abarth)
- Michael Krumm** a 2 giri (Dallara 393-Opel Spiess)
- Mimmo Schiattarella** a 2 giri (Dallara 393-Mugen)
- F. De Simone** a 7 giri (Dallara 393-Fiat Abarth)
- Christian Abt** a 12 giri (Dallara 393-Vw Spiess)

□ **Giro più veloce:** Schiattarella in 1'35"600 media di 125,322 kmh.

L'isola di Navarra

Dodici mesi dopo il successo tra le Fiat Uno in Costa Smeralda il cesenate vince nella prova valida per «Promozione» e «Terra»

STINTINO — Evidentemente ad Andrea Navarra, vincitore del rally Golfo dell'Asinara valido sia per il Campionato Promozione che per il Trofeo Terra, la Sardegna porta bene. Il giovane pilota di Cesena ha ottenuto infatti il suo primo successo assoluto proprio sull'isola dove lo scorso anno si aggiudicò a sorpresa (perché debuttava nella serie) la prima prova del Campionato Fiat Uno Turbo, nel rally Costa Smeralda. L'appuntamento con la vittoria, la sua «prima volta», Navarra se l'era preparata mentalmente già da tempo. Sapeva che i velocissimi sterrati del rally sardo sarebbero stati pane per i suoi denti e non ha sbagliato un colpo. Nelle posizioni di testa sin dal via, Navarra ha sempre ottenuto ottimi tempi in prova speciale e non si è minimamente scomposto quando, in una sola prova, la undicesima, i due con i quali era in lotta, Grossi e Sergio Pianezzola, hanno sbattuto. In quel frangente Navarra è stato abile a non commettere il benché minimo errore. E alla fine è giunto il successo, che il ragazzino del Jolly Club ha dedicato a suo zio, un grande del motociclismo morto proprio venti anni fa a Monza nell'incidente che costò la vita anche a Jarno

Saarinen: Renzo Pasolini. Sarà stata soddisfazione doppia per Navarra, che ora è passato a condurre nel Trofeo Terra anche grazie all'errore e alle disavventure di quello che era il leader prima della gara, «Pucci» Grossi, che lui comunque precedeva in classifica quando questo è uscito, nella undicesima prova. Grossi, all'arrivo, ha avuto parole di fuoco nei riguardi delle sciocchezze regolamentari che quel che rimane del Campionato Promozione continua a trascinare avanti. Come si sa è stato eliminato quasi tutto, sono rimaste la limitazione alle gomme (dodici) e, a sorpresa, è stato mantenuto un vincolo per le assistenze: non si poteva, infatti, contare su più di un furgone a vettura. Serve, forse, questo, a limitare i costi? E serve a limitare i costi far correre i piloti delle vetture da assoluto con dodici anziché con una ventina di coperture? Grossi ha sbagliato e si è visto sorpassare in classifica. Spiace per lui ma, bisogna dirlo, il Trofeo Terra ne guadagna enormemente in incertezza. Bravissimo anche Sergio Pianezzola, al debutto sulla Lancia Hf dopo il secondo posto al Ciocco Terra con la più vecchia 16V. Il ragazzino è cresciuto in fretta e per la famiglia Pianezzola l'annata sem-

bra proprio di quelle buone. Tra le novità c'era la presenza di Vanni Pasquali che, abbandonato il Campionato Assoluto, ha deciso di puntare al Promozione con la Ford Escort Cosworth della Pro.Motor.Sport. Nelle prove corte e strette il veronese non ha brillato, ma in quelle più veloci si è espresso su buoni livelli. Il secondo posto per lui, che dall'inizio dell'anno aveva avuto solo guai, gli sarà sembrato manna dal cielo... Soprattutto dopo un'uscita da brivido.

LA CRONACA. Si parte e Grossi ha già l'handicap: 30" per partenza a spinta dal parco chiuso, con la sua Delta che non voleva saperne di andare in moto. Sulla prima prova Navarra dà 2" al riminese, 6" a Fassitelli, 7" a Pasquali. La limitazione gomme non sembra spaventare i big, che le cambiano già dopo la seconda prova. Tutti tranne Fassitelli, il quale continua con le Michelin (più larghe, le Fb 96, rispetto agli altri piloti con le coperture francesi) montate all'inizio. La terza, la quarta, la quinta e la sesta speciale vanno a Grossi. Nella quarta prova, intanto, la DeMartini ha rotto un braccetto della sospensione, spofondando in 47esima posizione: farà una bella rimonta, re-

cuperando parte dei 5'30" persi. Si ritira Stagno e nel Gruppo N comanda Bertolini, sesto. Dopo nove prove Grossi ha 23" su Navarra e 30" su Pianezzola: come detto il riminese aveva «pagato» 30" all'inizio e quindi in testa è Navarra. Nel decimo tratto cronometrato non entra Fassitelli: tra errori ai controlli orari e nella scelta delle gomme, il ritardo per il bergamasco era pesante. Nella undicesima speciale escono Grossi e Pianezzola, perdendo rispettivamente

17'24" e 54" in prova. Sempre nella undicesima speciale si rompe la turbina sulla Sierra di Bertolini e nel Gruppo N va a vincere Griotti davanti a Novello, incredibilmente atardato da problemi con le forze dell'ordine e dal «traffico» per arrivare al controllo orario del via di inizio terza prova. Il finale vede Navarra attentissimo a non commettere errori e, soprattutto, a non fare danni sulla sua vettura. Pare che, prima del via, il Jolly l'avesse già venduta... (m. l.)



TROFEO CINQUECENTO NORD

La luna nel... Pozzi

STINTINO — Il novarese Francesco Pozzi ha finalmente concretizzato con un successo quanto di buono fatto vedere nelle battute iniziali del Trofeo Fiat Cinquecento. A onor del vero in testa, ancora una volta e ancora una volta sin dall'inizio della gara, c'era Marco Ascheri. Poi, sulla nona prova, il cuneese ha trovato delle pietre a sbarrargli la strada: è riuscito a passare, ma da primo che era è scivolato in terza posizione. Mancavano solo quattro prove al termine e Ascheri non è più riuscito a recuperare. Secondo ha concluso un altro giovane di cui si dice un gran bene, Walter Ussai, mentre quarto troviamo Olocco, secondo per 3" al Ciocco, dove vinse Ascheri. In sesta posizione, dietro a Marco Veroni, ecco Aldo Calabrini. Finalmente un raggio di sole, dopo un inizio di campionato difficile, per il vincitore della passata edizione del Rallygame di Autosprint. Adesso, nel girone Centro-Nord, Ascheri conduce su Olocco e Pozzi. □



foto grafiePHOTO4



Andrea Navarra controlla la sbandata della sua Lancia Delta Hf, in alto, verso il successo nel rally Golfo dell'Asinara. Secondo posto per Vanni Pasquali con la Ford Escort della Pro.Motor., sopra. Tra i giovanotti del Trofeo Fiat Cinquecento questa volta l'ha spuntata Pozzi, sotto



2. gara del girone Centro-Nord

Le classifiche

Assoluta: 1. Pozzi-Rossari in 1.48'04"; 2. Ussai-Martini a 1'04"; 3. Ascheri-Bessone a 1'13"; 4. Olocco-Agodino a 2'02"; 5. Veroni-Ferrari a 3'49"; 6. Calabrin-Lumachi a 4'59"; 7. Gatti-Mannelli a 6'35"; 8. Perugia-Parodi a 6'54"; 9. Assirati-Musiari a 7'07"; 10. Fontana-Barchi a 8'21"; 11. Grasso-Lazzaro a 10'09"; 12. Fusaro-Titti a 10'33"; 13. Bono-Echerle a 13'13"; 14. Gaioni-Ghirighelli a 16'50"; 15. Artusi-Rovini a 20'02"; 16. Artusi-Bonucci a 20'35"; 17. Cannizzaro-Bonini a 24'27".

Girone Centro-Nord.

Assoluta: 1. Ascheri 32 punti; 2. Olocco 23; 3. Pozzi 20; 4. Ussai 14; 5. Biasiolo 12; 6. Caldani, Gatti 7; 8. Fissore, Villa, Veroni 6; 11. Calabrin 5; 12. De Giacomi, Assirati, Perugia 3; 15. Acarbis 2; 16. Balocchi, Fontana 1.

Under 21: Ascheri 33 punti; 2. Ussai 21; 3. Fontana 16; 4. Acerbis, Veroni 15; 6. Zinna 6.

Debuttanti: 1. Fontana 27 punti; 2. Marchiol 19; 3. Fusaro, Acerbis 18; 5. Artusi 14.



Le classifiche

PROMOZIONE E TROFEO TERRA

Stintino (Ss), 22 maggio 1993

15. rally Golfo dell'Asinara

gara valida per il Campionato Promozione e per il Trofeo Tradizione Terra

Le classifiche

Assoluta: 1. Navarra-Casazza (Lancia Delta Hf) in 1.37'20"; 2. Pasquali-Tedeschini (Ford Escort Cosworth) a 23"; 3. Orioli-Ferrogli (Lancia Delta Hf) a 3'09"; 4. Dracone-Dutto (Lancia Delta Hf) a 3'09"; 5. Pianezzola-Zanatta (Lancia Delta Hf) a 3'21"; 6. Griotti-Imperio (Ford Sierra Cosworth) a 3'47"; 7. Fabbri-Zermini (Toyota Celica 4Wd) a 4'45"; 8. Calza-Deriu (Lancia Delta 16V) a 6'09"; 9. Novello-Milani (Mazda 323 Gt-R) a 7'06"; 10. Pasutti-Bisoli (Ford Sierra Cosworth) a 7'49".

GRUPPO N

Classe 2000: 1. Bassu-Pisano (Renault Clio 16V) in 1.50'05"; 2. Angeli-Sottimano (Peugeot 309 Gti 16V) in 1.52'28"; 3. Sticchia-De Angelis (Peugeot 309 Gti 16V) in 1.52'42"; 4. Plien-Frau (Peugeot 205 Gti) in 1.55'48"; 5. Casu-Murru (Peugeot 205 Rallye) in 1.59'04"; 6. Fressi-Drecchioni (Opel Kadett Gsi) in 2.01'43"; 7. Santa Cruz-Santa Cruz (Peugeot 205 Rallye); 8. Cipriani-Allegro (Peugeot 205 Rallye) in 2.05'11"; 9. Morandini-Rasenti (Peugeot 205 Rallye) in 2.06'06"; 10. Scalabrini-Klense (Peugeot 205 Gti) in 2.06'49".

Classe oltre 2500: 1. Griotti-Imperio (Ford Sierra Cosworth) in 1.41'07"; 2. Fabbri-Zermini (Toyota Celica 4Wd) in 1.42'05"; 3. Novello-Milani (Mazda 323 Gt-R) in 1.44'26"; 4. Pasutti-Bisoli (Ford Sierra Cosworth) in 1.45'08"; 5. Finiguerra-Perotto (Toyota Celica 4Wd) in 1.47'07"; 6. Bragion-Santucci (Lancia Delta Hf) in 1.49'00"; 7. Mattia-Boschi (Toyota Celica 4Wd) in 1.49'25"; 8. Petrucci-Lolli Ceroni (Mazda 323 Gt-R) in 1.50'06"; 9. Pes-Manca (Lancia Delta 16V) in 1.50'24"; 10. Meloni-Cocchetti (Ford Escort Cosworth) in 1.59'11"; 11. Mura-Cabras (Ford Sierra Cosworth) in 2.05'18".

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Gonzo-Paini (Opel Corsa Gsi) in 1.54'15"; 2. Secchi-Fressi (Opel Corsa Gsi) in 2.00'57"; 3. Satta-Seghenzi (Peugeot 205 Gti) in 2.08'31"; 4. Gai-Bianchino (Peugeot 205 Rallye) in 2.10'58"; 5. Grokhovskaja-Maklakova (Lada Samara) in 2.13'38"; 6. Mugittu-Arru (Seat Marbella) in 2.33'30".

Classe 2000: 1. Russo-Pistarino (Peugeot 405 Mi16) in 1.50'25"; 2. Manfrin-Pighini (Opel Astra Gsi) in 1.53'32"; 3. Spano-Spano (Opel Manta Gte) in 2.03'41".

Classe oltre 2500: 1. Navarra-Casazza (Lancia Delta Hf) in 1.37'20"; 2. Pasquali-Tedeschini (Ford Escort Cosworth) in 1.37'43"; 3. Orioli-Ferrogli (Lancia Delta Hf) in 1.39'08"; 4. Dracone-Dutto (Lancia Delta Hf) in 1.40'29"; 5. Pianezzola-Zanatta (Lancia Delta Hf) in 1.40'41"; 6. Calza-Deriu (Lancia Delta 16V) in 1.43'29"; 7. Sias-Biosa (Renault 11 Turbo) in 1.48'57"; 8. DeMartini-Gibellini (Lancia Delta Hf) in 1.50'01"; 9. Marini-Zampa (Lancia Delta 16V) in 1.55'33"; 10. Grossi-Borri (Lancia Delta Hf) in 1.59'05".

COSÌ I CAMPIONATI

PROMOZIONE

Assoluta: 1. Battaglin 35 punti; 2. Frasson 23; 3. Tabaton e Navarra 20; 5. Gazzola e Pasquali 15.

Gruppo N: Ferrara 30 punti; 2. Lenci 22; 3. Romano, Griotti, Nale e Tognozzi 20.

-Formula 2-: 1. Russo 35 punti; 2. Migliara e Basu 20; 4. Raffaelli e Arneglio 15.

Juniores: 1. Frasson 40 punti; 2. Navarra 20; 3. Chiantelassa e Nale 16.

Femmine: 1. Zanchetta e DeMartini 20 punti; 3. Ocleppo 7,5.

Trofeo Peugeot: 1. Russo 40 punti; 2. Arneglio 20; 3. Borra 18.

TROFEO TRADIZIONE TERRA

Assoluta: 1. Navarra 44 punti; 2. Grossi 40; 3. Pianezzola 31; 4. Fassitelli 25; 5. De Martini e Dracone 16.

Gruppo N: 1. Griotti 40 punti; 2. Stagno 35; 3. Fabbri 31; 4. Novello 27; 5. Galleni 20.

-Formula 2-: 1. Brunello e Reggini 35 punti; 3. Manfrin 23.

Juniores: 1. Navarra 55 punti; 2. Pianezzola 47; 3. Dracone 27.

Trofeo Peugeot: 1. Brunello 40 punti; 2. Sticchia 24; 3. Gotelli 23.

RUSSO. Il torinese è stato erroneamente penalizzato di un minuto, per un ritardo a un controllo orario, anziché di soli 30". Lo sbaglio è del cronometrista, che hanno prontamente riconosciuto la loro colpa. Le classifiche sono uscite con Russo al secondo posto, dietro a Bassu. Al pitata è stato comunque assicurato che giustizia sarà fatta, lui avrà vinto tra le «Formula 2» e passerà a 40 punti anziché 35 nella relativa classifica del Promozione.


RILASTIL



MONDIALE RALLY
LA SFIDA ALL'ACROPOLI

Mistero Toyota

Tre vittorie in quattro gare disputate e lo status di favorita non bastano per scommettere già sulla Casa giapponese nella corsa al titolo. Perché...



A Gaza non è più tornato. Eppure da questa fascia di terra sulla sponda israeliana del Mediterraneo, nel 1960 iniziò il percorso che lo ha portato da soldato dell'Onu a campione dei rally e infine a team manager. Ove Andersson aveva 22 anni e in Medio Oriente si trovava col corpo di spedizione dei Caschi Blu, inviato per pattugliare la striscia di Gaza passata sotto il controllo delle Nazioni Unite; al ritorno in Svezia, con i soldi della paga di militare acquistò una Saab usata e disputò i primi rally. Undici anni più tardi, il gigante svedese si meritava il titolo di migliore pilota della stagione internazionale; in quel per lui formidabile 1971 vinse a Montecarlo, all'Acropoli, a Sanremo e il rally delle Alpi Austriache. ▶

Per il Toyota Team Europe, il Safari ha rappresentato la terza vittoria consecutiva nel mondiale '93: il successo della Celica di Kankkunen, qui in azione, ha portato a quota 6 le affermazioni della Casa giapponese nel rally del Kenya

Quattro anni dopo aggiungeva al suo palmarès il primato al Safari e concretizzava l'idea di una squadra tutta sua. Trovò l'intesa con i giapponesi, mise insieme una decina di persone e costituì il Toyota Team Europe. Oggi Ove Andersson è a capo di un'organizzazione che conta 200 dipendenti, di cui un'ottantina è rappresentata da ingegneri e da tecnici altamente specializzati, dispone di una super attrezzata «factory» alla periferia di Colonia, in Germania, ma ancora insegue l'ambizioso progetto di conquistare per la Toyota il campionato del mondo Costruttori, certamente il più prestigioso dei titoli ralistici. Per il team nippo-tedesco l'inizio di stagione '93 è stato folgorante: le Celica hanno infilato la vittoria a Montecarlo, in Svezia e al Safari mancando il risultato pieno solamente al Tour de Corse. Tuttavia, la marcia verso il primato finale accuratamente pianificata sta incontrando una resistenza maggiore di quanto avevano previsto al quartier generale di Colonia. La Ford sta mostrando i muscoli, non è più un pericolo a media intensità; la Escort, Delecour e Biasion sono diventati una spina nel fianco nei piani di espansione della Casa giapponese. Il rally dell'Acropoli, che tre anni fa permise alla squadra di Andersson un prodigioso balzo in avanti nell'élite del mondiale rally, è quindi la prova che potrebbe permettere alla Toyota di allungarsi in campionato o alla Ford di accorciare le distanze, se non già di annullarle con un successo totale della Escort e una contemporanea uscita delle coupé di Auriol e di Kankkunen dai primi dieci della classifica. In Giappone hanno comunque fretta, nonostante la media gare-punti sia esattamente quella programmata nel dicembre scorso: l'inattesa sconfitta in Corsica è stata pareggiata dalla vittoria al «Monte», che nelle previsioni degli strateghi del Tte doveva invece andare alla Ford o alla Lancia. I conti dunque tornano. Lo score totale al rally di Grecia rientra nei piani. L'operazione mondiale '93 è stata dettagliatamente preparata anche nei particolari ed è sostenuta da un budget consistente — oltre 80 miliardi di lire, più di quanto riescano a mettere insieme Ford e Jolly Club — che dà al Toyota Europe il titolo di squadra più ricca, ma non necessariamente migliore, e dai mezzi più sfarzosi del campionato. Al Safari il gruppo d'armata nippo-tedesco era formato da un centinaio di effettivi, sebbene di fronte avesse soltanto se stesso. Quello spiegamento fu definito perfino esagerato ma rivelò in maniera inequivocabile la «sindrome da insuccesso» che ancora caratterizza, e per certi aspetti condiziona l'avventura della Toyota nei rally. Al Tour de Corse, dove per

LA CELICA 4WD GRUPPO A AI RAGGI X

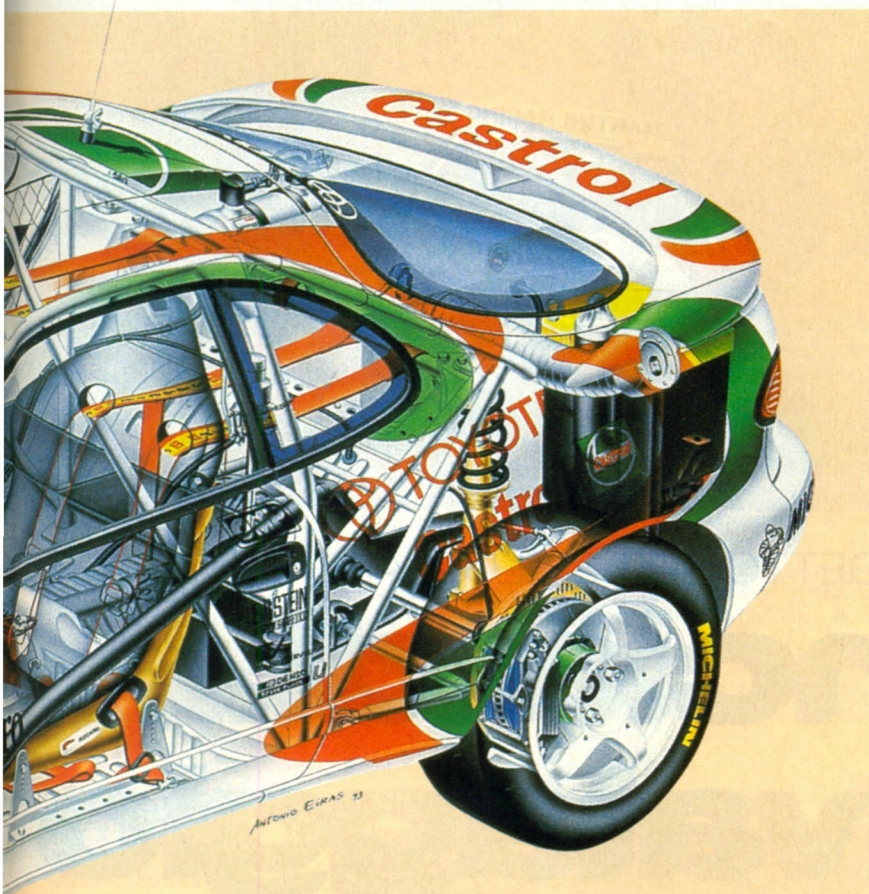
Assemblata in 400 ore



evitare sgradevoli sorprese aveva affidato una delle due Celica a Chatriot, specialista dell'asfalto e dell'isola, le sue forze erano superiori a quelle della Ford e del Jolly Club-Lancia; sotto tutte le latitudini la Toyota ha sempre qualcosa in più degli altri, siano uomini e mezzi di assistenza, siano le lunghe e costose prove di messa a punto. Dispone di un'équipe indipendente per i collaudi e lo sviluppo di nuove soluzioni, nel corso degli ultimi anni ha razzato ingegneri da altre squadre. All'Acropoli si presenta con alle spalle centinaia di ore spese in Grecia per i test tecnici; in questa pratica è indubbiamente il team che investe le somme maggiori. La Toyota è quindi un complesso in continuo movimento. Eppure questo apparato solo superficialmente perfetto ancora non possiede il controllo della fantasia; il suo cammino è disseminato da clamorosi errori mentre non c'è traccia di audaci colpi di mano. Anche in un'epoca come questa di sofisticata

tecnologia, l'estro e le intuizioni geniali possono permettere di capovolgere situazioni sfavorevoli. Prendiamo, ad esempio, una squadra senza gli stessi mezzi della Toyota e per la quale l'Acropoli è altrettanto importante, il Jolly Club. La Delta protagonista di un'epopea irripetibile non ha più il vantaggio sulla concorrenza? L'Abarth ha smesso di impegnarsi nello sviluppo della vettura? Inutile scoraggiarsi. Ci si guarda attorno, si stringe un patto con la Pirelli per la fornitura di pneumatici specifici, rompendo perciò il monopolio Michelin, e si scopre che la berlina può colpire ancora. Magari non in pieno volto, ma abbastanza inaspettatamente da mettere in allarme i rivali. Più avanti, gli uomini della scuderia milanese probabilmente escogiteranno qualche altro stratagemma. Intanto giocano la partita all'Acropoli entrando in campo senza sentirsi già sconfitti.

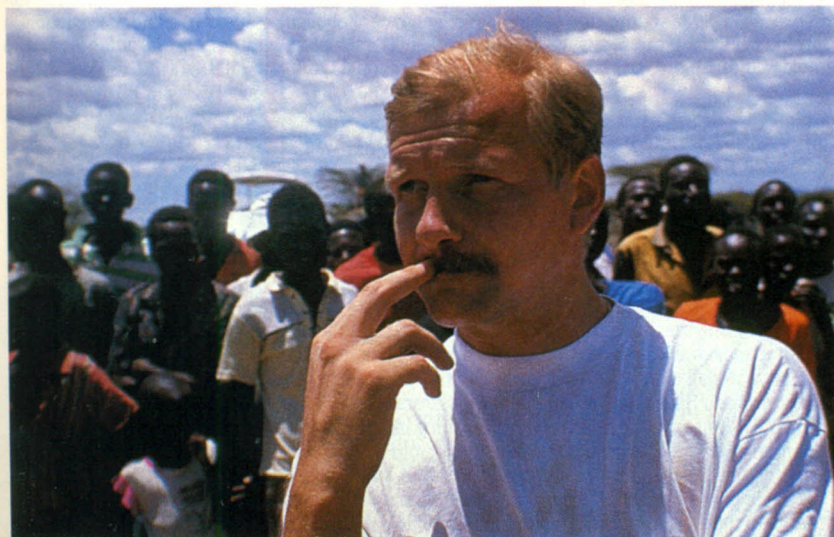
Maurizio Ravaglia



In servizio dal rally di Montecarlo '92, la versione evoluzione della Toyota Celica 4Wd Gruppo A utilizza un motore 2 litri, 4 cilindri-4 valvole, sovralimentato con turbocompressore dotato di intercooler e di sistema di raffreddamento ad acqua. La potenza, in condizioni standard, è attorno a 350 cv a 5600 giri/minuto mentre il

rapporto di compressione è di 8,5:1. La scocca e il roll-bar a gabbia sono realizzati dalla ditta tedesca Matter, che ha eseguito anche i calcoli di rigidità torsionale dello chassis. Il sistema di trazione integrale prevede un differenziale anteriore e uno posteriore di tipo meccanico, e un differenziale centrale a giunto viscoso; il cambio è un X-

Trac a 6 rapporti. La preparazione e l'assemblaggio di una Celica Gruppo A richiede 400 ore circa. Fino a oggi la Toyota ha conquistato 28 affermazioni in gare del mondiale — score che la pongono al secondo posto della speciale classifica per vittorie dietro alla Lancia, leader con 73 successi — e due titoli Piloti, nel '90 e nel '92 con Sainz.



Juha Kankkunen, 34 anni, 3 volte campione del mondo

40 ACROPOLIS RALLY

Per la prima volta quest'anno a una prova del mondiale sono presenti tutte e cinque i team di vertice del campionato, in rappresentanza di altrettanti Costruttori. I piloti designati dalle Case per il punteggio del Marche sono: Auriol e Kankkunen per la Toyota; Sainz, Aghini, Trelles e Recalde, che pur iscritto dal Jolly Club sarà assistito dalla scuderia Top Run, per la Lancia; Biasion e Delecour per la Ford; Eriksson e Schwarz per la Mitsubishi; Colin McRae e Vatanen, che quindi ritorna alle gare dopo uno stop di 6 mesi, per la Subaru.

Il programma

DOMENICA 30 MAGGIO

Prima tappa Atene-Delfi; km 532 con 11 prove speciali pari a km 163

LUNEDÌ 31 MAGGIO

Seconda tappa Delfi-Delfi; km 538 con 13 prove speciali pari a km 190

MARTEDÌ 1 GIUGNO

Terza tappa (finale) Delfi-Atene; km 580 con 12 prove speciali pari a km 192

Percorso totale: km 1650 con 36 prove speciali per complessivamente km 555

Così il campionato

Il 40esimo rally Acropolis è valido quale sesta prova del campionato del mondo Marche e Piloti, della Coppa Fia Piloti Gruppo N e della Coppa Fia 2 Litri; per vetture Gruppo A a trazione anteriore e motore aspirato di 2000 cc. È inoltre valido per la Coppa Fia Dame riservata a equipaggi interamente femminili. Ecco le classifiche provvisorie.

MARCHE - 1. Toyota punti 77; 2. Ford 57; 3. Subaru 36; 4. Mitsubishi 33; 5. Lancia 26.

PILOTI - 1. Delecour punti 55; 2. Kankkunen 43; 3. Auriol 35; 4. Biasion 31; 5. Alen 25; 6. McRae 24; 7. Jonsson 20; 8. Eriksson 18; 9. Aghini, Chatriot, Duncan 12; 12. Sainz, Makinen, Iwase 10; 15. Johansson, Jack 8; 17. Schwarz, Eklund, Fiorio, Pattrni 6; 21. Thiry, Burri, Brighetti, Haider 4.

COPPA GR.N - 1. Coutinho punti 14; 2. Fassina, Manfrinato, Shamji, Backlund, Spiliotis 13; 7. Jordan 11; 8. Nitta, Kytöletho, Serpaggi 10.

COPPA 2 LITRI - 1. Opel punti 34; 2. Peugeot 22; 3. Citroën 20; 4. Skoda 19; 5. Renault 10.

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

Gli iscritti top

N. EQUIPAGGIO	VETTURA	GR.	NAZ.
1 Auriol-Occelli	Toyota Celica 4Wd	A	F-F
2 Delecour-Grataloup	Ford Escort Cosworth	A	F-F
3 Sainz-Moya	Lancia Delta Hf	A	E-E
4 Eriksson-Parmander	Mitsubishi Lancer	A	S-S
5 McRae-Ringer	Subaru Legacy Rs	A	GB-GB
6 Kankkunen-Piironen	Toyota Celica 4Wd	A	SF-SF
7 Biasion-Siviero	Ford Escort Cosworth	A	I-I
8 Aghini-Farnocchia	Lancia Delta Hf	A	I-I
9 Schwarz-Grist	Mitsubishi Lancer	A	D-GB
10 Vatanen-Berglund	Subaru Legacy Rs	A	SF-S
11 Trelles-Del Buono	Lancia Delta Hf	A	U-RA
12 Florio-Brambilla	Lancia Delta Hf	A	I-I
14 Recalde-Christie	Lancia Delta Hf	N	RA-RA
15 Nishiyama-Sugiura	Nissan Pulsar Gti-R	N	J-J
16 Thiry-Prevot	Opel Astra 16V	N	B-B
17 Driano-Lallement	Citroën Ax Sport	A	F-F
18 Makinen-Harjanne	Lancia Delta Hf	A	SF-SF
19 Stohi-Diekman	Audi Coupé S2	A	A-D
20 Bin Sulayem-Morgan	Ford Escort Cosworth	N	UAE-IRL
21 Fassina-Pirollo	Mazda 323 Gt-R	N	I-I
22 «Stratissino»-Pavli	Nissan Sunny Gti-R	N	GR-GR
24 Sibera-Gross	Skoda Favorit 136L	A	CS-CS
25 Triner-Klima	Skoda Favorit 136L	A	CS-CS
27 Recordati-Verdelli	Lancia Delta Hf	N	I-I

Coppa raid riesumata dalla Fia

Mentre l'Atlas Rally era in pieno svolgimento, la Fia ha reso noto di aver ripristinato la Coppa del Mondo per rally tout terrain, abolita in seguito al rifiuto di alcuni organizzatori di pagare notevoli somme di denaro per i diritti televisivi. Dopo il Tunisia, che inizialmente era in calendario ma che poi, proprio per la protesta, era uscito dalla Coppa, l'Atlas diventa il primo raid valido per la serie. Le altre gare sono Baja Sardegna (10-13 giugno); Baja Portugal (1-4 luglio); Baja España (22-25 luglio); Rally dei Faraoni (1-13 ottobre); Sprint Desert Challenge (18-20 novembre).

Riva e Roveda vincono il «Castrol»

Aldo Riva e Chicco Roveda si sono aggiudicati con l'Audi Coupé S2 il Castrol International Rally valido per il Campionato Africano. Gli italiani, campioni in carica della serie, hanno concluso al primo posto la gara con un vantaggio di 9'11" sulla Vw Golf di Habib. La gara, sette prove in Sudafrica, trentadue nello Swaziland, per una lunghezza da rally del... mondiale, è stata durissima. Tra i molti ritiri, da segnalare quelli di Grobler (Nissan), Sarel Van der Merwe (Ford), Shamji, Rautembach. Nelle battute finali sono finiti fuori gara i due piloti ufficiali Toyota: Damsiaux per rifornimento vietato dopo aver avuto problemi con l'iniezione, Kuun per un'uscita di strada.

(m. h.)

Bugalski secondo su Clio

Dopo essere rimasto a piedi per il suo programma nel campionato francese con una Lancia Delta della Grenoble Autosport, Philippe Bugalski si è visto offrire una Clio Williams dalla squadra in cui militava due anni fa: il team della Renault. Con la Clio Williams Bugalski ha debuttato, concludendo secondo, nel rally Saturnus disputato in Slovenia e vinto da Franz Wittmann con una Toyota Celica 4Wd ex ufficiale.

(c. l.)



PHOTO 4

C'È UN PROGETTO PER SVILUPPARE LA DELTA

Lancia di... salvataggio

Roberto Angiolini scende in campo per... salvare la Lancia. Le probabilità che la Delta possa continuare a correre anche nel mondiale del '94 sono ormai veramente ridotte, ma il gran capo del Jolly Club non ne vuole sapere di arrendersi. E ha già pronto un piano da sottoporre agli sponsor che lo stanno seguendo quest'anno (nella foto sopra la Delta-Martini di Cerrato all'Elba). È un piano che dovrebbe costare intorno al miliardo e mezzo di lire e che prevede lo sviluppo di una serie di evoluzioni capaci di garantire competitività all'immortale Delta anche nel '94. I punti sui quali si dovrebbe intervenire sono tre: motore, sospensioni e trasmissione. Per quanto riguarda il motore si potrebbe sfruttare l'esperienza maturata lo scorso anno dall'Alfa Corse con la 155 Gta che ha dominato nel Super Turismo italiano. Con la flangia da 38 millimetri (come da regolamento rally) i propulsori delle Alfa hanno fornito una montagna di cavalli, non molti in meno rispetto ai 420 che avevano in versione da pista (dove si usava la flangia da 41 millimetri). Per quanto riguarda la trasmissione occorrerebbe un differenziale più moderno e più adeguato alle attuali esigenze rallyistiche, un differenziale viscoso. A livello so-

sensioni, infine, si tratterebbe di sviluppare un progetto su misura per le gomme «strette» che si usano da quest'anno. Uno dei problemi della Delta '93 è dipeso proprio dal fatto che le Michelin «strette» sono state sviluppate sulla Ford Escort e, dunque, perfette per quella vettura ma non per la Lancia.

FORMULA KIT. Torna a farsi largo, intanto, una proposta regolamentare che potrebbe entrare in vigore nel '95 e che prevede una formula molto simile a quella per le vetture che corrono nel Dtm, il campionato tedesco turismo. Una Casa

dovrebbe indicare un suo modello di grande serie che servirebbe da base per la preparazione di una versione da rally. Questa avverrebbe tramite un apposito kit, che il costruttore si incaricherebbe di far omologare, contenente tutti i pezzi per le modifiche ritenute necessarie per renderla competitiva. Unici vincoli la struttura e le forme della carrozzeria del modello scelto per le corse: dovrebbero restare quelli dell'auto di serie. Importantissimo particolare: verrebbe abolito il minimo produttivo, scomparirebbe cioè l'obbligo di costruire 2500 esemplari, come accade oggi con il Grup-

po A. Una regolamentazione che sembra non dispiacere anche ai giapponesi, inizialmente arroccati in difesa dell'attuale regolamentazione. Qualcosa di più sul futuro di questa per ora ipotetica «Formula kit» potrebbe trapelare dopo la prossima riunione dei costruttori, in programma a metà giugno a Parigi. Pare comunque che l'unica casa radicalmente contraria sia la Ford e lo si può ben comprendere... Uno dei nodi ancora da sciogliere, infine, è quello relativo al tipo di motorizzazione: turbo con cilindrata inferiore a due litri o aspirato di 2000 o 2500 cc?

SOLO UNDICESIMI GLI ITALIANI

Camel Trophy agli Usa

Dopo diciassette giorni di gara, con 1600 chilometri percorsi all'interno della jungla malese, si è conclusa la quattordicesima edizione del Camel Trophy. La vittoria è andata all'equipaggio americano composto da Tim Hensley e Michael Hussey, che hanno preceduto gli equipaggi di Francia e Austria. La vittoria nella classifica parziale stilata sul risultato delle sedici prove speciali è andata alla Francia, mentre la classifica relativa al miglior spirito di collaborazione, è stata vinta dall'equipaggio delle isole Canarie. La somma delle due classifiche ha dato però il successo agli Stati Uniti. L'Italia si è classificata solo all'undicesimo posto. L'equipaggio formato da Matteo Ghiazza e Giovanni Formica ha incontrato diversi problemi, soprattutto nella prima parte del Camel Trophy, perdendo molti punti a causa di un errore nella prova di navigazione con il road book. La grande novità di questa edizione è stata la costruzione di una centrale di rilevazione per fini ecologici all'interno della jungla. Alla realizzazione hanno partecipato tutti i concorrenti. La prossima edizione del Camel Trophy sarà organizzata in Sudafrica, in una zona montuosa tra Argentina, Cile e Paraguay.

(c.m.m.)

PER LE DICHIARAZIONI

Zanini fuori dalla Federazione spagnola

PHOTO4



Per una dichiarazione sulle vicende tra il Jolly Club, la Repsol e Carlos Sainz, apparsa sul quotidiano sportivo madrilen «As», Antonio Zanini, 45 anni, ex campione europeo e più volte vincitore del titolo spagnolo, è stato radiato dalla Fea, Federacion Espanola de Automovilismo, della cui Giunta Direttiva era membro. L'aspetto grottesco del provvedimento è che l'opinione espressa dall'ex rallista catalano non riguarda affatto la Federazione ma la partnership Jolly-Repsol, quindi anche Sainz. Nell'intervista contestata, Zanini afferma: «Carlos sta disputando una stagione molto difficile. Sono stato in Italia e ho saputo che il Jolly gli sta limitando i mezzi. Mi hanno anche detto che dei 600 milioni di pesetas (circa 7 miliardi di lire, ndr) portati dalla Repsol solamente un terzo è andato alla squadra. Adesso stanno rivolgendo le attenzioni maggiori verso Aghini, fornendogli materiale migliore». In un lungo comunicato, la Fea ha reso noti i motivi della sanzioni inflitta a Zanini assumendo la curiosa difesa della Repsol e delle scelte di Sainz. Al primo punto dei 6 punti la nota recita: «... La Repsol, insieme a Sainz, ha contribuito in maniera determinante all'evoluzione di una vettura (la Celica, ndr), che ha dato alla marca giapponese (la Toyota, ndr) due titoli mondiali». Da parte sua, Zanini ha risposto alla Federazione affermando che «Come cittadino, sportivo dell'automobilismo e uomo della Federazione, sono completamente libero di esprimere, a titolo personale, qualsiasi tipo di dichiarazione e di opinione, specie su argomenti che riguardano questo sport... dopo 25 anni di pratica come pilota».

FUORISTRADA

Questa settimana si corre in Toscana

È in programma questa settimana a Monteverchi, in provincia di Arezzo, la seconda prova del Campionato Italiano Velocità Fuoristrada 4x4. Il pilota da battere è Benito Bertuzzi, vincitore della prima gara con la Suzuki Cyclone che a Ponte a Egola sempre in Toscana non ha avuto rivali. Atteso al riscatto dopo il ritiro nella prova d'apertura della serie il campione in carica, Filippo Martorelli. Il programma del 3. Trofeo Miravalle prevede sabato 29 maggio le verifiche tecniche e sportive dei 50 iscritti, mentre domenica 30 maggio si disputeranno le varie manche in programma. Inizio alle ore 10, conclusione prevista per le ore 18.



ACTION



TORNA IL «NIDO DELL'AQUILA»

E Trelles vuol battere se stesso

Mancano appena cinque settimane alla terza edizione della salita sterrata «Il Nido dell'Aquila» che lo scorso anno vide il primo successo di Andrea Aghini al volante di una Lancia. Per la gara organizzata da Davide Gramellini con l'appoggio di Autosprint è già iniziato, dunque, il faticoso conto alla rovescia, che si concluderà sabato 26 giugno, quando si disputeranno le due salite sul percorso che porta al Monte Pennino. La carne al fuoco è tanta e le novità non mancheranno certo. Per ora cominciamo col segnalare la presenza di due piloti e due vetture in grado da sole di richiamare l'attenzione di tutti gli appassionati. Stiamo parlando di Gustavo Trelles, vincitore con la Lancia Delta Proto dell'Astra (nella foto sopra), della prima edizione e detentore del record della gara (5'13"17), e di Piero Liatti, campione europeo 1991. Trelles avrà a disposizione la Lancia Delta Hf Proto che Mauro Nocentini sta costruendo e che promette di essere un vero e proprio «mostro», mentre Liatti correrà con l'attesissima Subaru Legacy Group A ex ufficiale della Art.

RETRO'

Rievocazione storica o corsa su strada? **Giuseppe Veronesi** non ha dubbi: troppi travisano la Mille Miglia

■ SERGIO REMONDINO

Che cos'è la Mille Miglia? La rievocazione storica di quella che è stata la più grande corsa su strada di tutti i tempi? Oppure è una gara di velocità? La questione può sembrare oziosa ma non lo è se si ragiona alla luce delle polemiche e delle squalifiche che hanno avvelenato l'edizione 1993 della manifestazione bresciana. I vincitori e altri concorrenti, fra i quali John Surtees, sono stati tolti di classifica per aver usato sistemi di cronometraggio elettronico, vietati dal regolamento.



«Una volta i tempi erano rilevati con una precisione al secondo. Oggi siamo ai centesimi e questo la dice lunga sull'evoluzione impressa da alcuni alle corse per auto storiche».

— Chi parla è Giuseppe Veronesi, terzo alla Mille Miglia con una Alfa Romeo 1900 Touring del '53. Il portacolori del Club Italia ha partecipato avendo quale navigatrice la figlia 19enne, utilizzando solo e soltanto cronometri manuali, rispettando in pieno non solo la lettera ma anche lo spirito dei regolamenti. Questo non gli ha impedito di ottenere un ottimo piazzamento...

«La Mille Miglia non è una corsa su strada. È la rievocazione storica di una gara che fa parte del patrimonio storico e culturale dell'Italia. La manifestazione di oggi è la scusa per tirare fuori dai musei e dai garage dei collezionisti privati automobili da sogno, che altrimenti sarebbero oggetto di culto per pochi fortunati. Io credo che se

in una competizione amatoriale viene esasperato l'agonismo, va a finire come è andata quest'anno. Guardate quanti stranieri ci sono nelle prime posizioni della Mille Miglia: loro vengono sì per fare la gara, ma per passerella, per attraversare luoghi stupendi, vedere Siena, visitare l'Italia. Senza esasperazioni. E questo spirito deve avere la Miglia Miglia, che può contare comunque sul calore e sull'abbraccio della folla. Senza bisogno di mettersi a fare le corse vere».

— Che cosa si può fare per «moralizzare» le storiche?

«Il Club Italia ha allo studio alcune iniziative. Stiamo pensando ad esempio di organizzare una gara di regolarità riservata a circa 50 equipaggi, obbligati a firmare prima del via un gentlemen's agreement in base al quale si impegnano ad utilizzare solamente il cronometro manuale che viene loro consegnato e che si terranno a fine gara come ricordo. Vogliamo farlo per riportare nelle storiche un po' di spirito sportivo, nel senso più puro del termine».

GIACOMELLI



Giuseppe Veronesi in azione sulla sua Alfa, sopra, e al via, in alto

La Ford
Escort
di Cunico



TRICOLORE ALLA SVOLTA CON LA TARGA FLORIO

L'ultima carta di Cunico

Il Car Totip vira la boa di metà stagione sbarcando in Sicilia per la più classica delle sue prove, quella Targa Florio che fra patemi e rivoluzioni raggiunge formalmente l'edizione numero 77. Vera e propria università dell'asfalto, con il suo tracciato veloce e dal fondo infido, la «Targa» si presenta in edizione riveduta; gli organizzatori rimandano comunque al '94 l'operazione di completamento del nuovo percorso. Per ora le novità più grosse sono la riduzione a sei delle diverse prove speciali (scompaiono quelle di Termini, Polizzi e Cerda) ed il raggruppamento di partenze e arrivi in Foro Umbero I a Palermo; abbandonando (purtroppo) il pittoresco teatro di Piazza Politeama per

la via. Ma più che le novità del percorso, a tenere banco sarà il risultato finale del rally, che potrebbe essere decisivo sia a livello di assoluto che di Gruppo N. Per i quattro big che si contendono il tricolore '93 sarà lotta psicologicamente impari: due partiranno con pochi patemi d'animo (Longhi e Cerrato), gli altri (Cunico e Pianezzola) con la consapevolezza di essere, a una sorta di ultima spiaggia. Per il pilota della Ford l'unico risultato che gli consentirebbe di continuare a sperare nel titolo è la vittoria: ma il male oscuro della sua Escort sarà guarito? La fiducia c'è, anche perché dopo l'Elba in casa Pro. Motor. Sport molto si è fatto per rimediare a quei problemi di allestimento (compresa una

ridistribuzione dei compiti con l'avvento di un tecnico ex-Abarth, De Grandi) che sinora hanno frenato Cunico. E se così fosse, dopo il mondiale anche l'italiano potrebbe parlare Ford. Come, peraltro, il bilancio degli scratch nelle prime quattro gare (29 speciali vinte da Cunico, 19 da Longhi, 13 da Cerrato, 8 da Pianezzola) lascia intravedere. Per Pianezzola, invece, più che una questione di matematica è un fatto di logica: dopo la gara siciliana in casa Grifone dovranno decidere su chi puntare fra lui e Longhi. A meno di ripensamenti... Cerrato, dal canto suo, si fa forte dell'essere l'uomo che ha vinto più volte la Targa Florio; ma pure Longhi, che sull'asfalto va a nozze, medita

il colpo che sarebbe da kap paò, o quasi, per la concorrenza. Con la speranza che il rapporto di forze Michelin-Pirelli dia ragione, come a Piancavallo. Nel Gruppo N, carte nuovamente rimescolate. Stavolta il leader Manfrinato veste il marchio ufficiale della Ford Italia, con la vettura Repetto-Winner Team. Travaglia debutta con un nuovo esemplare, evoluto made in Pro. Motor. Sport; Dallavilla confida anche nelle Michelin «larghe», Bizzarri spende la sua ultima chance di attaccarsi al carro tricolore, così come Bentivogli. Il plurititolato è uscito dall'Elba con un ritiro ma con la certezza di essere competitivo. Stavolta, e per tutti, ci sarà anche il «rischio locali».

(g.c.)

Il programma

Le verifiche. Giovedì 27 dalle ore 8.30 alle 14.00 presso il SanPaolo Palace Hotel a Palermo.

La gara. Venerdì 28 partenza della prima tappa a partire dalle 8.01 presso il Foro Umberto I a Palermo. Ore 9.19 ps1 (Montemaggiore), ore 10.17 ps2 (Cerda), ore 11.00 ps3 (Caltavuturo), ore 11.35 ps4 (Lascari), ore 13.08 ps5 (Montemaggiore), ore 14.06 ps6 (Cerda), ore 14.49 ps7 (Caltavuturo), ore 15.24 ps8 (Lascari). Arrivo presso il Foro Umberto I dalle ore 17.40. Sabato 29 maggio partenza della seconda tappa a partire dalle 8.01. Ore 9.19 ps9 (Montemaggiore), ore 10.17 ps10 (Targa), ore 11.10 ps11 (Lascari), ore 11.51 ps12 (Santa Lucia). Arrivo dalle ore 14.32.

Le distanze. Totale 600,48 km, dei quali 231,19 per le 12 prove speciali (tutte su asfalto).

Le classifiche

Assoluta: 1. Longhi 70 punti; 2. Cerrato 62,5; 3. Pianezzola 50,75; 4. Cunico 35; 5. Fiora 14,5.

Gruppo N: 1. Manfrinato 52 punti; 2. Travaglia 38,75; 3. Dallavilla e Bizzarri 20.

«Formula 2» 1. Fiora 60 punti; 2. Andreucci 47; 3. Munaretto 25.

I top al via

- 1 **Cunico-Evangelisti**
Ford Escort
- 2 **Cerrato-Gulzardi**
Lancia Delta Hf
- 3 **Bentivogli-Hedinger**
Ford Escort
- 4 **Longhi-Imerito**
Lancia Delta Hf
- 5 **Manfrinato-Manuzzi**
Ford Escort
- 6 **Pianezzola-Roggia**
Lancia Delta Hf
- 8 **Andreucci-Amati**
Peugeot 106 Xsi
- 9 **Flora-Sghedoni**
Renault Clio 16V
- 10 **Medeghini-Cecchini**
Peugeot 106 Xsi
- 11 **Travaglia-Mari**
Ford Escort
- 12 **Tonso-Soffritti**
Ford Escort
- 14 **Caranna-Alizzi**
Lancia Delta Hf

PORSCHE NELLA LONDRA-SYDNEY STORICA

Ma è stata una gara vera

Con i suoi 17mila chilometri la rievocazione della Londra-Sydney è senza ombra di dubbio la gara storica più lunga. Durata un mese, la «Lombard London-Sydney Marathon» si è conclusa la scorsa settimana in Australia e ha visto il successo dei britannici Tuthill-Showell, con una Porsche 911. Che si sia trattato di una corsa «vera» e non di una semplice passeggiata, lo rivela la battaglia ingaggiata dai vincitori con Vaughan (poi secondo al volante della Ford Falcon che aveva già utilizzato nella Londra-Sydney «originale», del 1968) e con Graham Lorimer, quinto per guai meccanici alla sua Escort dopo aver lottato per vincere. Al terzo posto ha concluso il keniano Mike Kirkland. La quarta posizione è andata a Roger Clark. Con l'Escort che lo ha reso grande Clark è risalito dal 35esimo posto in cui era scivolato per guai meccanici. Grande alleata per la sua rimonta la neve caduta sulle ultime speciali... Tra i 106 equipaggi al via (86 all'arrivo) c'era anche quello composto da Andrew Cowan e Johnstone Syer. L'attuale responsabile del team Mitsubishi RalliArt è arrivato 67esimo con la Hillman Hunter sulla quale aveva vinto la Londra-Sydney del 1968.

Martin Holmes



BISHOP



BISHOP

Tre protagonisti della Londra Sydney storica. In alto Roger Clark e la sua Escort al via. Sopra, Andrew Cowan con la Hillman Hunter. A fianco la 911 dei vincitori Tuthill-Showell

HOLMES



L'«Abruzzo» è pronto

La grande paura è passata. Il rally di Abruzzo, nonostante la perdita dello sponsor principale, si farà. Gli uomini della Abruzzo Corse, infatti, sono riusciti a porre rimedio a una situazione che stava diventando difficile grazie all'aiuto di alcuni enti locali e degli Ac Pescara e Teramo. La gara, in programma venerdì 18 e

sabato 19 giugno, ha validità per il Campionato Assoluto e per il Trofeo Tradizione Terra. La seconda tappa, infatti, è come al solito su sterrato, mentre la prima è su asfalto. Sei le speciali della prima frazione di gara, nove quelle della seconda, mentre partenza e arrivo sono a Pescara. Nonostante un buon successo

per quanto riguarda il numero delle richieste di iscrizione (a differenza di quanto avveniva in passato...) gli organizzatori hanno deciso di chiedere una proroga del termine ultimo, che è stato spostato al 5 giugno. Chi è interessato può contattare la Abruzzo Corse Rally, lungomare Matteotti 3, 65121 Pescara.

AL TOP

Con la Piccola Peugeot 106 Xsi il toscano **Paolo Andreucci** è tornato a far parlare di sé. E per la prossima stagione...

GIANNI COGNI

Quinta e sesta assoluta al rally dell'Elba. Le profezie di Claudio Berro sulla Peugeot 106 Xsi Gr. A si sono avverate, soprattutto grazie a Paolo Andreucci, la punta della squadra.

«Stare sempre fra i primi dieci con una vettura ufficiale, anche se di soli 1400 cc, rientra nelle cose possibili, come dimostrato dalla Citroën Ax in Francia. In Italia, visto quantità e qualità delle vetture turbo a trazione integrale, è già più difficile ma comunque non impossibile vista l'organizzazione tecnica: sia Berro che Cavagnero sanno bene quello che fanno».

— **Adesso vi verrà la voglia di provare a fare lo sgambetto alla Renault Clio di Flora, per la supremazia tra le "Formula 2"...**

«In gare come la Targa Florio, dove la potenza è determinante, sarà difficile. Ma in altri casi, come in Abruzzo, ce la possiamo giocare, malgrado i 50 cv in meno, che potrebbero diventare 70 con l'avvento della Clio Williams. Vincere il campionato è quasi impossibile: ma non siamo lontanissimi e contiamo di attaccare sempre, magari aiutandolo a sbagliare. Approfittando del fatto che noi siamo in due, mentre Flora ora non ha più Viale a dargli una mano».

— **Due stagioni con la Lancia Delta ed ora solo una "piccola" trazione anteriore di 1400 cc...**

«Per la verità soltanto nell'89 (l'anno del Campionato Fiat Uno) ho potuto disputare una stagione intera, poi spezzoni e basta. Esperienze utilissime, che rifarei. Ma il massimo per me era poter correre un campionato intero con una squadra ufficiale. Dopo aver vinto il Trofeo Peugeot, nel '91, Berro mi ha chiesto di pazientare: l'ho fatto e dopo un anno di quasi totale inattività la Peugeot mi ha ripagato con questo programma che per me è molto appagante. La 106 è una vera macchina da corsa e mi esalta misurarmi con il suo limite, che per ora ho toccato raramente. Magari l'anno venturo, con la 306 che dovrebbe arrivare, avrò anche i cavalli».

— **Ma mai quelli di una Gruppo A di vertice...**

«Spettacolo per il pubblico e soddisfazione per noi piloti ci



PHOTO 4

Professionalismo? È un treno che passa una volta solamente. E io non voglio perderlo...

sono anche con le "Formula 2". Magari le sensazioni sono meno brutali, ma ottenere il massimo da queste auto è forse ancora più difficile che con le Supercar del Gruppo A. Anzi, il fatto che siano vetture meno costose garantirà lotta ancora più numerosa ed appassionante quando manderanno in pensione i turbo: il futuro dei rally è lì».

— **Andreucci e Medeghini: un giovane e un giovanissimo. Galletti nello stesso pallo?**

Angelo deve fare esperienza, e ce la mette tutta: a volte paga dazio a gioventù e sfortuna. Io, con qualche anno in più, ho il dovere di dimostrare di valere un posto in Peugeot, un posto fra i professionisti. È un treno che passa una volta sola e non voglio perderlo».

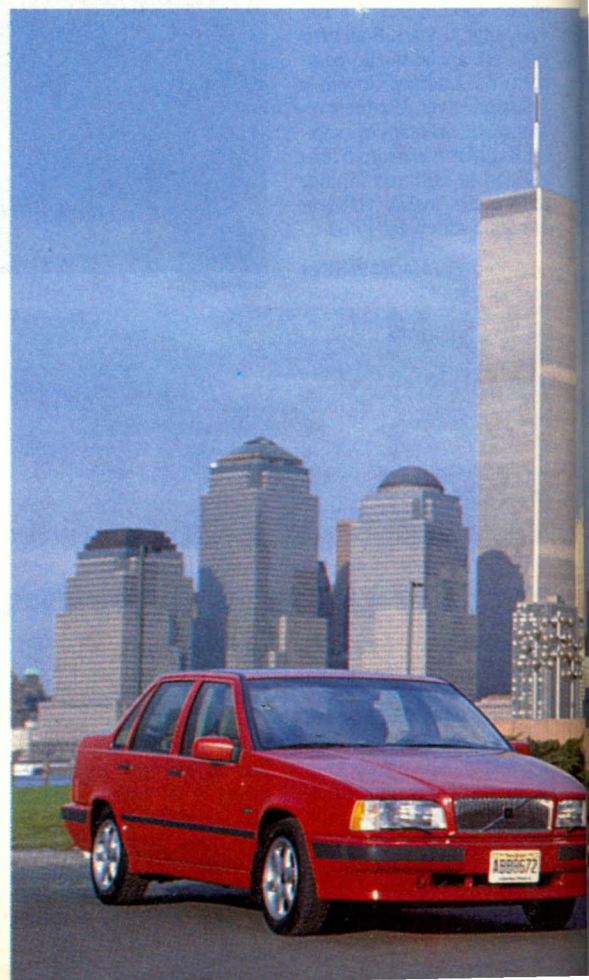


SPECIALE
LEZIONE SVEDESE

L'erba Volvo

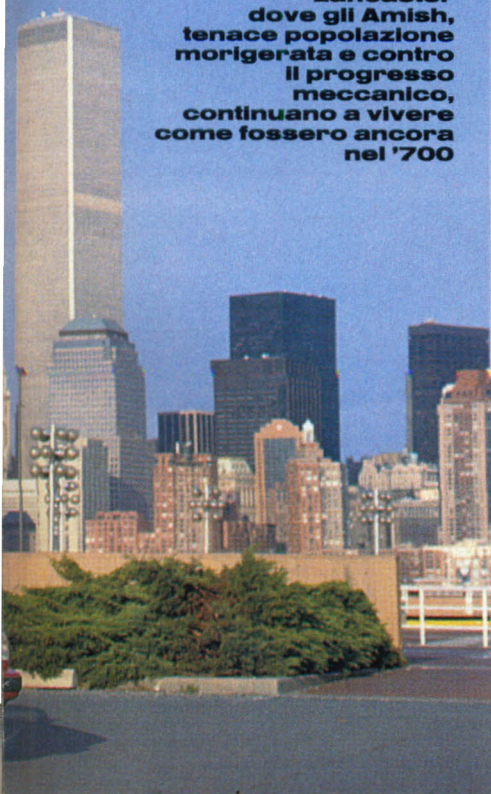
Da New York a Washington
al volante della 850,
cioè l'auto europea
di maggior successo oggi
negli Usa. Per capire
quel mercato e soprattutto
il nostro dal 2000 in poi

ALEX HILL





**Sono sufficienti poche
centinaia di miglia
per passare
dal grattacielo
di New York
alla campagna di
Lancaster
dove gli Amish,
tenace popolazione
morigerata e contro
il progresso
meccanico,
continuano a vivere
come fossero ancora
nel '700**



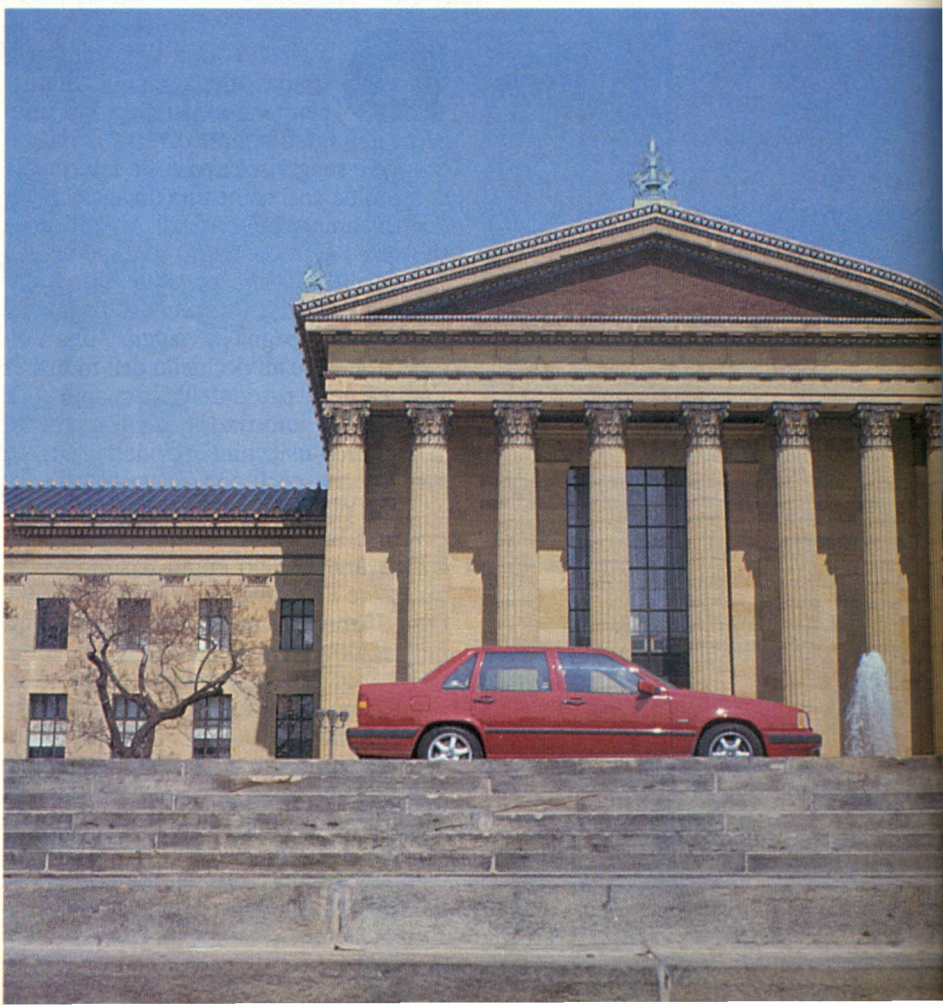
Da New York a Wasghinton la strada affetta cinque Stati e permette al paesaggio di inseguirsi in fondali sempre diversi. Il viaggio è lungo e suggerisce una sosta intermedia e Filadelfia così come una divagazione in Pennsylvania, la terra degli Andretti (per chi ama l'auto da corsa) ma soprattutto degli Amish, ultimi superstiti di un mondo che fu e ostinati nemici dell'oggi e del domani. Compagna di viaggio è una Volvo 850, il fiore all'occhiello dell'industria europea nella patria dell'automobile. C'è traffico sulle autostrade e lo svecchiamento del parco macchine è evidente. Per un europeo che negli anni cinquanta aveva gli occhi pieni di Fiat 1400 o 1100, le lunghissime Buick o Cadillac dalle pinne che graffiavano il cielo erano il simbolo del benessere e restavano un punto d'arrivo. Oggi l'America risparmiosa di Clinton offre ben altra vista: le auto sono più corte, meno appariscenti, tutte più giapponesizzanti. Però sono sempre tante e in barba alla recessione mondiale l'industria statunitense tiene bene il mercato con la sola General Motors in calo nei primi mesi di quest'anno ma con addirittura la Chrysler a quota 30% in più nelle vendite. È un mercato difficile, che ha sofferto e che adesso vive il recupero delle aziende nazionali. Per un decennio gli Usa sono stati

terra di conquista. A Detroit si è subito l'onda d'urto e si è impiegato un po' a modificare la mentalità. Poi sono venuti gli aggiustamenti e i nuovi progetti. Adesso il mercato è ricco di nuove proposte e gli stabilimenti in Messico (manodopera a basso costo sposata a modernissime tecnologie) sfornano modelli su modelli. I giapponesi battono allora la fiacca con poche eccezioni (Nissan, e Mitsubishi) così come gli europei (ma Bmw, Jaguar e Volvo tengono bene, anzi, avanzano).

SFIDA. La 850 che ci porta a spasso rappresenta la sfida della Casa svedese all'abitudinario cliente americano. Una sfida riuscita visto che oggi si tratta del modello europeo più venduto, ma anche una sfida molto mascherata. Per anni le Volvo hanno rappresentato in America l'autorifugio: destinate a una classe di solido livello culturale, hanno spopolato come station wagon perché accontentavano tre esigenze primarie per la upper-class yankee. Erano, e rimangono, auto da famiglia nel senso più completo del termine (padre, madre, figli e cani), erano, e sono, molto robuste in quanto a meccanica come serve a chi vive in un Paese di grandi distanze e quindi di officine lontane, erano, e continuano a essere, automobili molto sicure in caso di incidente, quindi

ottime per affidarvi a cuor sereno la moglie e i figli nel quotidiano. Una immagine perfetta, solida, ma anche un po' stantia e quindi a rischio di logoramento nel tempo. Ed ecco la «rottura», la 850 che non è ancora in versione station wagon (arriverà solo più avanti, dopo che l'operazione rinnovamento sarà completata), e che si propone con più grinta, con i pregi di prima e un look diverso. Quasi una scommessa che i clienti hanno gradito e che adesso troverà una sorta di ciliegina sopra alla torta con la partecipazione (ufficiale a tutti gli effetti, ma mascherata per pudore e per paura di ferire i più conservatori) di un paio di vetture nelle principali gare Turismo della serie Scca. Macchine che hanno tutto per vincere nella loro classe perché a dispetto di un peso piuttosto alto offrono una tenuta di strada e una frenata decisamente superiore. Il rischio che sta correndo il management Usa della Casa svedese è evidente: da un lato c'è la paura di scontentare la clientela più classica, oltretutto fortemente «verde» di mentalità, ma dall'altro c'è l'esigenza di proporre un maggior dinamismo per reggere l'urto delle auto più in voga oggi e cioè i van (la station wagon nella sua forma più esasperata) e gli Sport Utility Vehicles, i nostri fuoristrada, che assicurano sicurezza a una presenza molto aggressiva. Non è un mercato facile quello Usa. Da est a ovest, da nord a sud, ne corre tanta di strada e cambia la gente. Il collante resta sempre quello del nazionalismo e così di una cosa si è certi: a parità di offerta l'americano comprerà sempre la merce di casa. Bisogna allora offrire di più o costare di meno. Esattamente le politiche delle Case straniere, di quelle che sono riuscite nel loro intento almeno.

IMMAGINE. Filadelfia, città chiave nella storia americana, forse una tra le più belle in assoluto ma anche bollata da una pessima fama di città addormentata non appena si chiudono i negozi (terribile la lapide di un celebre attore sepolto a New York: sopra vi è scritto «meglio qui che a Filadelfia, c'è più vita...») permette una divagazione interessante e istruttiva tra le campagne di Reading e Lancaster tutta vissuta tra la voglia di godersi la brillantezza del mezzo meccanico e la paura di incappare nei rigorosi radar della polizia. A un posto di blocco i sorrisi si sprecano, ma non solo perché l'auto piace e incuriosisce. È perché gli utenti Volvo sono considerati dei buoni automobilisti (leggi, nell'ottica del gendarme, che rispettano i limiti). «Ma questa 850 raggiunge le 125 miglia orarie, oltre i duecento all'ora...» azzardiamo e aggiungiamo «va da zero a sessanta miglia in appena 8 secondi...». Sì, ma a quella velocità un utente Volvo non ci va mai, perché è proibito. Così almeno lascia intendere il poliziotto che quasi ci benedice. Ha seminato bene la Casa svedese... ■





Una 850
per
5 Stati



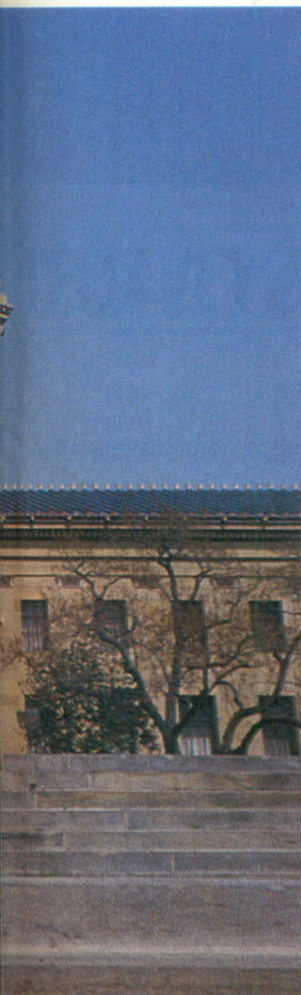
Scene di viaggio dallo Stato di New York al Distretto di Columbia attraverso il New Jersey, la Pennsylvania e la Virginia. Protagonista la Volvo 850 lanciata nelle campagne attorno a Lancaster a confondersi con le carrozzerie degli Amish (il ricordate? Sono quelli del film «Il testimone»...), oppure a Washington per le «cartoline» di rito: davanti alla Casa Bianca, davanti al Capitol e nel fiorito quartiere residenziale di Georgetown. Ma uno stop è stato obbligato oltre che al vecchio distributore di carburante di Bird in Hand, anche a Filadelfia in cima alla scalinata del Museo dell'Arte resa celebre da Stallone in Rocky, oppure a fianco del Delaware River o ancora davanti alla City Hall.



PER LA VOLVO IL FUTURO È GIÀ QUI

Il motore a scoppio ha gli anni contati

Da molti anni, a Camarillo in California, la Volvo ha un Centro Ricerche che si preoccupa di studiare il futuro dell'automobile. In pratica si cerca di capire quali esigenze dovranno soddisfare le auto che saranno sul mercato una ventina d'anni più avanti. Diretta da Sylvia Voegelé, una egiziana da tanti anni negli Usa, il centro di Camarillo serve alla Volvo per capire soprattutto due cose: quali saranno le richieste e le aspettative dell'utenza negli anni a venire e quali saranno le normative, soprattutto ambientali, entro cui le auto si dovranno districare. Gli elementi oggi in mano al Centro sono in continua elaborazione, però alcune grandi linee sono già tracciate e permettono di vedere con una certa chiarezza quelli che saranno gli indirizzi (e quindi gli obiettivi da raggiungere) delle varie Case. Ecco allora che la famiglia del 2000, dopo il recente baby-boom che ha caratterizzato l'America, avrà una composizione meno numerosa. Le previsioni lasciano intendere che saranno in grande calo i nuovi nati anche per la grande recessione che l'attuale Governo paventa. Questo significherà quindi lo sboom dei van, oggi tanto di moda, perché saranno sempre meno indispensabili. Il minor denaro circolante dovrebbe segnare anche il tramonto delle Gt, e questo perché il loro costo è sempre superiore alla media, fatto che le rende oltretutto impopolari all'occhio di una utenza sempre più orientata ai problemi dell'ambiente e pertanto in un certo qual modo ostile a tutte le forme appariscenti e meno «utili» dell'oggetto automobile. In più si profila all'orizzonte il problema dell'inquinamento, particolarmente sentito in California e tale che dodici stati americani hanno già stabilito che qualsiasi costruttore che vende più di 35.000 auto dovrà mettere sul mercato anche una buona percentuale di vetture Zev, cioè a emissione zero di gas inquinanti. In pratica di auto elettriche. Un grosso problema perché l'auto elettrica non piace agli americani non fosse altro perché le distanze casa-posto di lavoro sono tali da far temere per la poca autonomia che le batterie ancor oggi garantiscono. Per questo la Volvo ha già studiato un suo veicolo misto (turbina a gas più motore elettrico). Una strada comunque tracciata anche dagli studi di tante altre Case presenti sul mercato Usa al punto che per il motore a scoppio il destino pare proprio segnato. E non solo in America...



**Volvo 850 Sw
 iniziati
 gli ordini**

Tutte le concessionarie Volvo in Italia dallo scorso lunedì 3 maggio hanno iniziato a raccogliere le ordinazioni per la nuova Volvo 850 Sw, le cui consegne cominceranno a partire dalla prima settimana di settembre. I prezzi chiavi in mano delle nuove Volvo 850 Sw, che rimarranno bloccati fino alla consegna della vettura, vanno dai 41.501.000 lire della versione Gle 2.0i 20V ai 46.900.000 lire dei modelli Git 2.0i 20V e Git 2.5i 20V.

■ **DIESEL.** Secondo i dati forniti dall'Unrae relativi ai primi mesi dell'anno, la domanda di vetture a gasolio cresce con l'aumento della cilindrata, raggiungendo le punte massime sul totale delle consegne con le monovolume e i fuoristrada, rispettivamente col 27,4% e il 49,4%. Sempre secondo i dati resi noti dall'Unrae le richieste di auto a gasolio è minima fra le piccole cilindrate: 3,4%, per salire poi al 25,5% nella fascia che comprende le berline di più grossa cilindrata.

**In aumento
 l'import
 delle Jap**

Se da una parte la domanda italiana di auto nel primo trimestre del '93 è scesa di oltre il 16% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, le consegne di auto giapponesi sono aumentate del 15%, passando dalle 20.027 unità del 1992 alle 23.361 di quest'anno. Per l'esattezza la metà del totale di queste immatricolazioni è costituita da autovetture costruite in Gran Bretagna, tra le quali 10.900 Nissan. Altre 1.865 auto giapponesi sono giunte dagli stabilimenti spagnoli (Suzuki e Nissan), 753 dagli Stati Uniti (quasi tutte Mitsubishi) e 335 da altri paesi. Soltanto poco più di 8.800 invece sono stati i veicoli veramente «made in Japan».

■ **G.M. ITALIA.** Col passaggio di Massimo Berni dalla direzione commerciale alla guida della General Motors Italia, la società ha rinnovato parte del management. Sandro Malatto è il nuovo direttore commerciale, Roberto Croceni ha assunto la direzione marketing, Josè Do Vale quella del personale, mentre Francisco Lopez è stato nominato direttore post-vendita.

NISSAN PROPONE UN FUORISTRADA-BERLINA

**Non solo
 ... Terrano**

Senza dubbio l'elemento predominante del nuovo Terrano II della Nissan, presentato al recente Salone dell'auto di Ginevra, è rappresentato dall'elegante design innovativo di un veicolo di marca nipponica progettato e creato in Europa per il mercato europeo. È va detto subito che a fianco del Nissan European Technology Centre con sede in Inghilterra, ha lavorato, in modo primario sullo stile, l'Idema Institute di Moncalieri, che aveva ricevuto come input essenziale quello di cercare forme che si avvicinassero il più possibile a quelle di una vettura con assenza di spigoli, e senza sembianze di un aggressivo fuoristrada. E l'Idema c'è riuscita a tal punto che la qualità del risultato ha indotto i dirigenti della Casa nipponica a non riservare il Terrano II solamente al mercato europeo ma di esportarlo anche in Giappone. Altro fattore positivo del Terrano II è la sua completa guidabilità soprattutto su strada: il servosterzo di serie e un diametro di sterzata a dir poco ridottissimo, da record, facilitano la manovrabilità nelle strade cittadine favorendo anche l'entrata in parcheggi angusti. Poi una ridotta rumorosità gio-



ca a favore del confort acustico. Le motorizzazioni attuali, invece, non sono favorevoli per le norme fiscali vigenti in Italia, per cui sia il propulsore a benzina 2.4 che il turbodiesel 2.7 sono penalizzati dalla sovrattassa di 5 milioni. Sono motorizzazioni affidabili, è vero, ma poco potenti perché il Td 2.7 eroga appena 100 cavalli (le normali berline 2.5 Td sono su valori di 115-120 cavalli) e il propulsore a benzina raggiunge

124 cv, per un peso a vuoto che oscilla tra i 1700 e i 2000 kg. Per migliorare la sicurezza sono state montate barre alle portiere sia anteriori che posteriori, un rinforzo trasversale all'altezza del cruscotto e un roll-bar inserito nel montante centrale della scocca. Anche se il Terrano II vuole sembrare di più una vettura che un mezzo fuoristradistico, all'occorrenza si comporta come un eccellente veicolo «off road», grazie al-

la trazione inseribile anche sulle ruote anteriori, al giunto viscoso per la ripartizione della coppia motrice sull'asse con maggiore trazione. Viene prodotto nello stabilimento della Nissan Motor Iberica di Barcellona e sarà commercializzato in Europa, grazie a una joint venture, non solamente dalla Nissan ma anche dalla Ford. Su una produzione iniziale di circa 50.000 unità, 28.000 saranno Nissan e 22.000 Ford, che potrà commercializzare solamente la versione 5 porte Td 2.7. In Italia il Nissan Terrano II, verrà venduto a partire dal 1. giugno prossimo nelle due versioni passo corto 3 porte (4105 mm) e lungo 5 porte (4585 mm) con motori benzina o diesel, e prezzi chiavi in mano, senza le attuali sovrattasse, vanno da 26.433.000 lire a 38.845.000 lire. (c.m.)

**Il Terrano II
 ha linee
 morbide
 e livelli
 di finizione
 degni
 di una berlina
 di classe
 superiore, ma,
 al tempo stesso,
 riesce a
 destreggiarsi
 molto bene
 anche sui
 terreni
 fuoristradistici
 più accidentati
 e difficili**





GEIGER LA RENDE GRINTOSA

Una Firebird ...più rovente

Letteralmente il nome Firebird significa uccello di fuoco, per rendere le prestazioni e anche il look della sportiva della Pontiac aderenti al nome la tedesca Geiger Us-Cars ha preparato un interessante kit. Gli interventi sull'estetica riguardano la possibilità di impiegare cerchi con un diametro di 17 oppure 18 pollici, la Firebird nella foto monta ruote di 8,5 x 18 davanti e 10 x 18 dietro, soluzioni di questo genere consentono poi di impiegare gomme dal profilo particolarmente basso, per la precisione si tratta delle 245/40 x 18 anteriori e 285/35 x 18 posteriori. In aggiunta a tutto, ciò esiste poi anche un kit per l'assetto che permette di abbassare la vettura di quattro centimetri. Dopo avere lavorato sull'aspetto esterno alla Geiger Us-Cars passano al motore. La centralina elettronica di gestione del motore V8 viene riprogrammata e vengono montati nuovi scarichi, tutto ciò determina un incremento di potenza che passa da 270 a 295 cavalli. Sul piano delle prestazioni, l'accelerazione da 0 a 100 avviene in 5"5, mentre la velocità massima è di 261 kmh. Per chi vuole anche soluzioni originali per gli interni, sono disponibili vari tipi di tappezzeria in cuoio con differenti colori e design. Infine tutti questi interventi possono essere effettuati sia sulla Pontiac Firebird che sulla Chevrolet Camaro. L'indirizzo della Geiger Us-Cars è Kreillerstrasse 160, 8000 München 82, West Germany, telefono 0049-89-428284, fax 0049-89-428418.



IMPORTATI DALLA BMC

Kit Gr. A ed N per le Escort

La serie di kit di preparazione destinati alla Escort Cosworth si arricchisce del set di materiale destinato alla preparazione per i Gruppi A ed N. Questi nuovi kit disponibili presso la Bmc si vanno ad affiancare a quello già da tempo commercializzato per la preparazione stradale, e capace di fare passare la potenza da 225 a 320 cavalli. Il set per la trasformazione (nella foto) comprende pistoni, alberi a camme, bielle, molle valvole, collettori di scarico e tutta la componentistica elettronica necessaria. Per quel che riguarda i kit delle preparazioni da corsa la Bmc è stata supportata dall'esperienza di David Mountune, tecnico che lavora sulle Ford ufficiali del mondiale rally. L'indirizzo della Bmc, che è distributrice per l'Italia della Cosworth, è via Lamberti 154/c, Medicina (Bo), telefono 051-857316 oppure 851203, fax 051-852659.

19 SPETTACOLI

Fiat al «Giro» è anche show

Per il terzo anno consecutivo la Fiat è impegnata con i propri mezzi al Giro ciclistico d'Italia, partito in questi giorni dall'inconsueta località dell'Isola d'Elba. La Casa torinese, il cui primo coin-

volgimento nella grande corsa a tappe italiana risale al 1911, non si limiterà però soltanto a fornire gli 81 veicoli necessari per lo staff organizzativo, ma allestirà anche lo spettacolo di intrattenimento «Giro Giro Fiat». Si tratta di una sorta di varietà che in 19 città, in cui farà tappa il Giro, vedrà impegnati, a partire dalle ore 21, comici, cabarettisti, maghi e imitatori, e l'ingresso sarà gratuito.



Scegli al tua Mazda da:

- ALESSANDRIA - MONDIAL CAR 90 0131/222559
- ANCONA - AUTOCENTRO 071/887086
- AOSTA - SERGIO MARTA AUTOMOBILI 0165/552654
- AREZZO - TERONTOLA - MANGANI AUTO 0575/67009
- AVELLINO - MONTEFORTE - TECNO MOTOR 0825/682257
- BARI - BARI MOTOR CENTER 080/484044
- BELLUNO - PONTE NELLE ALPI - BRIDDA AUTOCAR 0437/998992
- BERGAMO - AUTO IN 035/401403
- BOLOGNA - AUTOPANIGALE 051/405977
- BRESCIA - REZZATO - LINEA EMME 030/2593016
- CAGLIARI - S.V.E. AUTO 070/496610
- CALTANISSETTA - LEY SUD - 0934/20422
- CASERTA - S. MARIA CAPUA VETERE - CAPITELLI ROBERTO 0823/795054
- CATANIA - SAFOCAR 095/538533
- CHIETI - ROCCA S. GIOVANNI - ALFINO ETTORE 0872/49944
- CHIETI - SAMBUCETO - ESSECAR 085/4462081
- CIVITAVECCHIA - FISI AUTO 3 0766/542999
- COMO - COMO CAR 031/505157
- COSENZA - ROGES DI RENDE - GAGLIARDI MOTO 0984/481088
- CUNEO - DAMILANO AUTOMOBILI 0171/67555
- FERRARA - ITALAUTO 0532/60088
- FIRENZE - AUTOSUN 055/716354
- FORLÌ - LA VETRINA DELL'AUTO 0543/724477
- FROSINONE - FERENTINO - AUTOMONDO 0775/313215
- GENOVA - GIANNELLI AUTO 010/583040
- GROSSETO - AUTO V.I.P. 0564/452798
- IMOLA - AUTOPANIGALE - IMOLA 0542/45519
- LATINA - CAR SYSTEM 90 0773/479737
- LECCE - SUPER CAR 0832/306660
- MACERATA - CIVITANOVA MARCHE - NUOVA MULTICAR 0733/811123
- MATERA - AUTOMOTORS 0835/259233
- MESSINA - AUTOSTILE 090/696691
- MESSINA - ROCCA DI CAPRILEONE - AUTOSTILE 0941/950355
- MESTRE - AUTOPIAVE 041/635553
- MILANO - MABA 02/468030
- MILANO - S.A.A.M.M. 02/66101255
- MODENA - AUTO GRIFONE 059/361032
- NAPOLI - MOTORTECNICA 081/667424
- PADOVA - LIMENA - GIURIATTI AUTOMOBILI 049/768788
- PALERMO - AUTO MODERNE 091/302485
- PARMA - AUTOMODA 0521/293738
- PAVIA - CONCESSIONARIA S. MATTEO 0382/422901
- PERUGIA - S. ANDREA DELLE FRATTE - CENTRALCAR 075/5270162
- PESARO - ARAUTO 0721/281567
- PIACENZA - ASTORRI OPPILO 0523/593202
- PISA - OSPEDALETTO - GIOELE 050/985178
- PORDENONE - ZANETTI OMERIO & C. 0434/35410
- RAGUSA - STYLAR 0932/643521
- REGGIO EMILIA - SIVAR CAR 0522/74015
- RIMINI - CERNI AUTO 0541/781610
- ROMA - ITALAUTO 06/5081298
- ROMA - ROMANA TECNOAUTO 06/491481
- ROVIGO - TOP CAR 0425/47342
- SALERNO - AIR CAR 089/301330
- SANREMO - AUTOCENTRALE 0184/508940
- SASSARI - GRIFTE 079/273308
- SAVONA - EUROMOTOR 019/806655
- SONDRIO - KARAUTO 0342/212067
- TERNI - VEINAUTO 0744/812932
- TORINO - ITALCAR 011/4475654
- TRAPANI - PACECO - SUPER CAR 0923/526111
- TRENTO - AUTOJOLLY 1 0461/931691
- TREVISO - FRATELLI TEOT 0422/306842
- TRIESTE - AUTOSALONE GIROMETTA 040/384001
- UDINE - COMM-AUTO 0432/522090
- VARESE - MILL CAR 0332/241717
- VERCELLI - LEONE CAV. LUIGI 0161/254875
- VERONA - NUOVA VERONAUTO 045/577711
- VIAREGGIO - AUTOSOLE 0584/944050
- VICENZA - ESSEGIAUTO 0444/911922
- VICENZA - ROSA' - GIANESINI 0424/581888
- VITERBO - VEINAUTO 0761/352787

Mazda

MAZDA MOTOR ITALIA spa
km 0.500 Autostrada TO/MI - 10036 Settimo Torinese Tel. 011/22.241

La Ferrari conquista anche la Cina

Nella straordinaria cornice che il tempio del cielo, uno dei monumenti più celebri di Pechino, si è svolta la cerimonia ufficiale di consegna di una Ferrari 348 Ts al primo cliente cinese, il signor Li Xiaoha, titolare di una società immobiliare. Prima di arrivare al tempio del cielo, la Ferrari era sfilata per le vie cittadine, facendo anche bella mostra di sé in Piazza Tiananmen. Occorrerà del tempo prima che diventi fertile per la Ferrari il mercato cinese, ma la cerimonia ha segnato un importante capitolo per la Casa del Cavallino.

■ **VOLKSWAGEN.** Successo di vendita in Europa nel 1992 per i nuovi Caravelle e Transporter della Volkswagen, che sono stati i più richiesti nella categoria dei veicoli commerciali leggeri con 148.378 unità consegnate, ottenendo il 17,7% del mercato europeo. Complessivamente nel 1992, i veicoli commerciali leggeri hanno registrato 838.996 consegne in Europa.

Festeggiati 45 anni Land Rover

La Land Rover ha recentemente festeggiato il suo 45. compleanno. La prima versione, infatti, fu presentata in occasione del Salone dell'Automobile di Amsterdam il 30 aprile 1948, e ottenne l'immediato interesse da parte del pubblico. Nel 1958 iniziò la produzione della seconda versione che in un anno raggiunse le 250.000 unità. La terza serie è datata 1971 e nel 1983 e '84 fecero la loro comparsa le versioni «90» e «110». Nel 1990 poi, per meglio distinguere il veicolo dall'azienda produttrice, alla Land Rover venne dato il nome di Defender. Attualmente il Defender è prodotto in oltre 100 Paesi ed ha già superato una produzione di 1,5 milioni di unità.

■ **JAGUAR.** L'intero pacchetto azionario della Jaguar Italia è stato rilevato dalla Jaguar Car. La Jaguar Italia che importava e distribuiva le prestigiose vetture britanniche nel nostro Paese era costituita in joint-venture dalla Bepi Koelliker di Milano e la Fattori & Montani di Roma che, ora, opereranno in qualità di concessionarie.



LA SUPER-DELTA HA ORA 215 CAVALLI

Hf Integrale verde e più potente

La Casa torinese ha deciso di proseguire la produzione della Lancia Delta Hf Integrale a seguito di una insistente richiesta di amatori e di appassionati estimatori di questa vettura. Sarà difficile arrivare nuovamente a un mezzo stradale capace di tale potenza, di immagine e di prestigio che nella sua «sgraziata», ma affascinantissima, spigolosità, può fregiarsi di sei titoli mondiali, qualificante bandiera nel campo dei rally. Riscuote simpatia ed emana una forte personalità unita ad aggressività e grinta: è unica e forse irripetibile perché avvolta in un alone di intensa sportività. In più possiamo rappresentare la Delta Hf Integrale come un contenitore di alta tecnologia e l'espressione stradale più vicina alle sorelle vincenti nei più importanti rally mondiali. Questo «revival» prosegue una produ-

zione globale di Delta a trazione integrale di 40.000 unità. Dal 1. gennaio scorso non era più in vendita perché priva di marmitta catalitica, così i tecnici Lancia hanno colto l'occasione per fornire ancora una volta un tocco di elevata tecnologia: con l'inserimento del catalizzatore trivalente dotato di sonda lambda sono riusciti, grazie ad alcuni importanti affinamenti, non solo a non perdere cavalli, ma addirittura a guadagnarli, passando dai precedenti 210 agli attuali 215 e migliorando contemporaneamente la coppia di 1 kgm, da 31 a 32, a regimi più bassi. Di conseguenza il motore risulta ancora più progressivo e regolare. La nuova Hf Delta Integrale è più pesante di 40 kg ma il rapporto peso-potenza rimane praticamente invariato, come pure le prestazioni, ad eccezione del consu-

mo leggermente penalizzato (come se ce ne fosse bisogno!). Fra i principali interventi sul motore, ricordiamo che il turbocompressore è stato sostituito con un più piccolo Garrett T3 per ottenere una migliore coppia a un regime più basso e, altra novità, per evitare l'eventuale battito in testa a motore freddo, interviene ora la centralina del sistema di controllo del motore, regolando l'anticipo. In otto anni l'escalation della potenza della Delta è stata considerevole, ma vediamo nel dettaglio: nel maggio 1986, nasce la versione 4 Wd con 165 cv, poi, nel novembre 1987, arriva la prima Hf Integrale (185 cv) con testata a 8 valvole, per passare nel maggio '89 alla più potente Hf 16 V da 200 cv. Un altro 5% di potenza arriva con la versione dell'ottobre '91, la Hf Integrale; fino all'attuale mo-

dello con 215 cavalli. Esteticamente la nuova Hf Integrale è rimasta pressoché identica al modello precedente con un'unica marcata differenza visiva rappresentata dai cerchi in lega nuovo disegno e con diametro di 16 pollici anziché 15. All'interno, nuovo è volante e i sedili Recaro sono di serie, come pure fanno parte del primo equipaggiamento il sistema frenante con Abs, il condizionatore d'aria, i fendinebbia e il correttore dell'assetto dei fari. Non esistono optional. Viene prodotta nello stabilimento di Chivasso, prima vettura dopo la riconversione, avrà una cadenza artigianale ridotta, imposta su 13 vetture al giorno. Sarà posta in vendita in Italia a partire dalla fine di maggio e a seguire negli altri Paesi al prezzo, per il nostro mercato di 56.936.000 lire chiavi in mano.

PRESENTATA A BARCELONA DALLA FIAT

Croma al top col motore 2.5 V6

Al Salone di Barcellona, tenutosi nei giorni scorsi, ha debuttato una super-Croma. L'ammiraglia della Fiat dispone ora di una nuova motorizzazione, si tratta di un'unità V6 di 2492 cc, capace di erogare una potenza di 162 cavalli a un regime di 5800 giri, la velocità massima raggiungibile è di 211 kmh. Come si nota da questi dati, sono performance assai vicine a quelle della Croma 2.0 Turbo, che dispo-

ne di 153 cavalli. Ma la scelta di dotare la berlina torinese di un propulsore di maggiore cilindrata è stata determinata dalla ricerca di elevate prestazioni sposate a un comportamento fluido ed elastico che, alla fine, si traduce in una guida confortevole e veloce. Il propulsore montato dalla Croma V6 è una derivazione del 2.5 a suo tempo utilizzato dall'Alfa Romeo. Per quel che riguarda la dotazione, la berlina

torinese è fornita di serie di Abs, climatizzatore automatico con filtro antipolline, selleria in pelle, ruote in lega. Il cambio automatico è disponibile come optional. Esternamente la Croma 2.5 sarà riconoscibile soltanto da una piccola scritta V6 posta sul cofano posteriore. La commercializzazione partirà in giugno con prezzi attorno ai 46-47 milioni inclusa la sovrattassa per le auto oltre due litri.



OFFERTA IN 11 VERSIONI

Disponibile la nuova Ibiza

È in vendita da qualche giorno presso i 208 concessionari italiani Seat la gamma di lancio della nuova Ibiza. Sono ben 11 le versioni offerte sul nostro territorio dalla Casa spagnola che fa parte del Gruppo Volkswagen. Arti-

colate in quattro diverse motorizzazioni a benzina, rispettivamente di 1.050, 1.300, 1.800 e 2.000 cc e una gasolio da 1.900 cc con quattro livelli di allestimento (Cl, Clx, Glx e Gt), le nuove Ibiza sono proposte in versione a 3 e 5 porte. Da segnalare che le motorizzazioni da 1.050 e 1.300 cc, sono accessibili ai neopatentati, un segmento che in Italia è rappresentato da circa 250.000 consegne annue. A completare la gamma, con l'estate arriverà anche una versione dal 1.600 cc con 75 cv, che andrà così a inserirsi fra le piccole di 1.050 e 1.300 cc e il top della gamma rappresentato dalla 2.000 Gt. I prezzi chiavi in mano delle nuove Seat Ibiza vanno da un minimo di 14.205.000 lire della 1.050 Cl a 3 porte ad un massimo di 24.104.000 lire della 2.000 Gt. Nel corso di questo 1993 la Seat Italia prevede di distribuire nel nostro Paese circa 30.000 nuove Ibiza attraverso la propria rete di concessionari.



ARRIVA DALLA VOLKSWAGEN

Una Polo fa ...Primavera

La Polo Primavera, ultima versione della piccola station-wagon della Volkswagen, è caratterizzata dal tetto apribile e da una dotazione accessoristica che comprende gli alzacristalli elettrici e la chiusura centralizzata. La commercializzazione inizierà negli ultimi giorni di questo mese: due sono le versioni disponibili Cl di 1000 cc e Diesel Cl 1.4, i prezzi sono rispettivamente di 15.867.460 lire e 17.729.810 lire.



SOLO IL MODELLO A DUE RUOTE MOTRICI

Calibra speciale Color Edition

La tinta scelta per la Calibra Color Edition è un verde scuro metallizzato che, ricordando molto il mare, si chiama Nautilus green. Gli altri elementi distintivi dell'ultima versione della coupé della Opel sono i cerchi in lega con un nuovo disegno a sei razze, gli interni rain Bali e il climatizzatore di serie. La Color Edition è disponibile con motore due litri sia a due che a quattro valvole per cilindro, la dotazione di serie prevede: Abs, servosterzo, alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata, computer di bordo e check control. La serie speciale Color edition è però disponibile in

due sole versioni: 2.0 8V e 2.0 16V; in pratica mancano i modelli a quattro ruote motrici. I prezzi di vendita della nuova versione della Calibra sono di 35.273.000 lire per la 8 valvole, capace di una potenza massima di 115 cavalli e una velocità massima di 205 kmh, e 40.858.000 lire per la 16 valvole, che dispone di una potenza di 150 cavalli che la spingono a una velocità massima di 223 kmh. Gli unici optional previsti per la Calibra Color Edition sono gli interni in pelle, che costano 2.487.000 lire, e i sedili anteriori riscaldabili il cui prezzo è di 366.000 lire.

L'Opel propone una versione speciale del proprio coupé distinguibile dai cerchi in lega a cinque razze e dagli interni rain Bali



Tre Ferrari irregolari in altezza

L'irregolarità nell'altezza delle loro Ferrari 348 è costata cara a Peroni, Castellaneta e Cutrera in occasione della gara di Vallelunga del 348 Challenge. Verificati, sulle loro vetture, al termine del 2. turno di prove, sono stati riscontrati dei valori inferiori ai limiti ammessi che oscillavano fra 1 e 2 centimetri. I tre piloti sono stati infatti privati dei tempi ottenuti in questa sessione e sono stati ammessi alla gara solo dopo il pagamento di un'ammenda di 5 milioni di lire: la massima prevista dal Regolamento Sportivo Nazionale! Ma si è davvero trattato di un caso di frode così grave, tale da meritare una tanto elevata ammenda? La vettura di Cutrera denunciava, ad esempio, valori inferiori ai limiti diversi su ogni ruota: 19, 8, 0 e 12 millimetri. Forse più che frode è stata impreparazione... e i tre sono così ricorsi in appello!

Motori Alfa alla riscossa in F.2000

Dopo la superiorità dimostrata dai motori Volkswagen nelle prime due gare della F. 2000, a Vallelunga gli Alfa Romeo hanno preso una bella rivincita. In prova le prime due file erano occupate da piloti motorizzati Alfa, come pure il podio è stato tutto per i propulsori italiani. Questo ha fatto calmare per il momento le polemiche sulla presunta superiorità dei motori di Siegfried Spiess, anche perché in testa alla serie c'è Scilla con un motore della Ellegi.

La frizione tradisce Fabio Danti

Dopo il bellissimo risultato ottenuto nella gara di apertura del campionato, la Alghero-Scala Piccada dove si classificò al 2. posto, Fabio Danti, a Biella, non ha potuto ripetere la prestazione. Il giovane pilota pistoiese si è trovato a circa metà percorso con la frizione della sua Lucchini-Alfa Romeo rotta. Nelle prove comunque si era ben comportato staccato un tempo di tutto rilievo, 2. assoluto (4'27"62) impressionando per la condotta anche una vecchia volpe come Mauro Nesti, che ha avuto parole di elogio per il giovane collega. Ma già dalla prossima gara, la Capino-Spiazzi il pilota toscano medita la rivincita.

A destra, Gasparri con la Tiga è stato il più veloce di tutti tra i Prototipi sulla pista allagata di Vallelunga. Sotto, Merzario precede un gruppo di avversari. Alla fine sarà terzo, risultato che gli vale la testa nell'italiano. In basso, Canni Ferrari al box per il cambio gomme da slick a rain. Nell'altra pagina, Famà esulta per il successo inatteso in F. 2000, conquistato a 300 metri dal traguardo. In basso a destra, subito dopo il via scattano da sinistra a destra, Scilla, Famà e Mastronardi



PROTOTIPI □ SUCCESSO DI GASPARRI

Una Tiga sul bagnato

VALLELUNGA — Un violento temporale abbattutosi sull'autodromo quando il semaforo verde stava accendendosi ha costretto il direttore di corsa a sospendere la competizione già nel corso del primo giro per dar modo di montare i pneumatici rain. La vittoria questa volta ha premiato Daniele Gasparri; il romano fin dalle prime battute ha dimostrato di aver una marcia in più e, perfettamente assecondato da una Tiga dimostratasi imbattibile sull'acqua, ha imposto alla gara un ritmo sostenutissimo che ha portato alla resa prima Mancini e Francisci e poi Martinello, Merzario e Canni Ferrari. Quando la corsa si avvia la pista è quasi allagata ed al via lanciato, in una nuvola di acqua che riduce la visibilità, Canni Ferrari scatta bene dalla pole ed alla sua Lucchini si accoda quella di Martinello. Gasparri appare subito scatenato ed al termine del 1. giro è terzo dopo aver superato Ronca all'esterno della curva del semaforo. Al 1. giro Mancini esce alla esse riuscendo peraltro a proseguire ed anche Spinelli

è subito fermo. Per problemi elettrici si ritira anche Sane-si. In soli due giri Gasparri agguanta la coppia di testa ed al 3. supera anche Martinello che poco dopo è protagonista del primo di una lunga serie di testacoda. Anche Ronca che è quarto si gira alla esse colpendo il muro di protezione. Mentre in testa Gasparri sembra solo attendere il momento propizio per sferrare l'attacco, dietro Merzario è scatenato ed al 5. giro è già terzo. Mancini, dopo l'uscita risale alcune posizioni dando vita ad un bel duello con Francisci che dopo aver occupato anche la terza posizione è costretto

alla resa per dei problemi elettrici dovuti probabilmente all'acqua. In testa Canni Ferrari, nonostante dei problemi all'alettone, sembra controllare la gara, mentre Merzario al 12. giro è nella scia dei primi due. Quando però Gasparri si accorge dell'arrivo di Merzario, rompe gli indugi ed al 14. giro, all'ingresso della curva Roma, supera l'avversario prendendolo rapidamente il largo. A quattro giri dalla fine Merzario accusa problemi di batteria e quindi si deve accontentare del terzo posto che comunque gli è sufficiente per passare al comando della graduatoria tricolore. Otti-



ma anche la gara di Peroni sesto dietro Mancini e di Cavallaro vincitore della Coppa riservata ai telai fino al '90 davanti a De Mola e Scallini. **Maurizio Masini**

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Vallelunga (Roma), 16 maggio 1993
Campionato Italiano Prototipi
Terza gara della serie

Le classifiche

Absoluta: 1. Gasparri (Tiga Sp 92) 20 giri in 29'18"516 alla media di 131,019 kmh; 2. Canni Ferrari (Lucchini P3/93) a 10"178; 3. Merzario (Osella Pa 16) a 18"573; 4. Martinello (Lucchini P3/93) a 40"164; 5. Mancini (Osella Pa 16) a 51"455; 6. Peroni (Lucchini P3/93) a 1 giro; 7. Saccomanno (Lucchini P3/93) a 1 giro; 8. Cavallaro (Lucchini Sp 89) a 1 giro; 9. Malucelli (Osella Pa 18) a 1 giro; 10. De Mola (Lucchini Sp 90) a 2 giri; 11. Scallini (Lucchini Sp 90) a 2 giri; 12. Dolfi (Lucchini Sp 91) a 2 giri; 13. Francisci (Tiga Sp 92) a 9 giri.

□ **Giro più veloce:** Gasparri in 1'24"768 alla media di 135,900 kmh.
Classifica campionato (dopo tre prove): 1. Merzario p. 39; 2. Martinello 38; 3. Canni Ferrari 36; 4. Mancini 26; 5. Sane-si 24; 6. Gasparri 22; 7. Saccomanno 14; 8. Corradi 12; 9. Francisci 8; 10. Peroni e Spinelli 7; 12. Malucelli 6; 13. Cavallaro 3; 14. De Mola.



F. 2000 □ UN DOPPIATO BLOCCA SCILLA

Famà passa grazie al greco

VALLELUNGA — Che effetto può fare, dopo aver dominato una gara dal primo all'ultimo giro, perderla a trecento metri dal traguardo per colpa di un doppiato? Alberto Scilla, che a Vallelunga è stato protagonista involontario di questa vicenda, sul podio faceva fatica a tradire la grande delusione; il giovane perugino vedeva ormai a portata di mano il primo successo in F.2000, e invece ad affermarsi è stato un incredulo Nino Famà. Scilla, come detto, avrebbe meritato in pieno il successo: partito dalla pole-position, il

pilota del team Vismara aveva condotto in testa con grande determinazione, e tanto Famà che gli altri non avevano potuto fare altro che accodarsi. Il modenese, che in partenza aveva bruciato Mastronardi, aveva tentato nel primo giro di insidiare Scilla, ma il perugino aveva resistito bene prendendo subito un certo margine. Mastronardi, terzo, doveva invece difendersi dagli attacchi di Maccari fino a che quest'ultimo non è stato costretto a fermarsi ai box per una foratura; il toscano comunque non è mai stato in

grado di avvicinarsi ai primi. Neanche quando Scilla ha cominciato a «discutere» con i doppiati: il primo è stato De Mola, che lo ha ostacolato al Tornantino nel corso del 19. giro (tra i due c'è stato anche un contatto). In questa occasione Famà è riuscito a riportarsi sotto al perugino, che a sua volta però ha ripreso a forzare rimettendo tra sé e il rivale alcuni secondi; fino, appunto, all'ultimo fatale giro. Scilla si è ritrovato a doppiare Stremmenos alla «Esse», il greco non ha dato strada ignorando le bandiere blu e anzi spingendo il leader della gara verso il bordo della pista; Famà non doveva fare altro che infiltrarsi all'interno e andare a vincere, seppure tra i fischi del pubblico romano. Il terzo posto è andato a Mastronardi, che si è accontentato di fare la sua gara a raccogliere punti per il campionato; maggior battaglia c'è stata alle sue spalle, con Dubbini che è riuscito dopo 30 giri a strappare il 1. posto a Michele Merendino, dolente per un principio di ernia del disco. A punti, per finire, anche l'altro Merendino, Francesco, che ha prece-

duto Mauro Pano e Alejandro Pagani in lotta fra loro per tutta la gara. Per concludere, il Collegio dei Commissari Sportivi ha deciso a fine gara di punire Stremmenos con un'ammonda di un milione per comportamento scorretto.

Innocenzo Bonelli

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Vallelunga (Roma), 16 maggio 1993
Torneo Fisa di formula 2000
Terza gara della serie

La classifica: 1. Famà (Dallara 391-Alfa Romeo) 34 giri in 41'28"716 alla media di 157,382 kmh; 2. Scilla (Dallara 391-Alfa Romeo) a 0"482; 3. Mastronardi (Dallara 391-Alfa Romeo) a 7"752; 4. Dubbini (Dallara 392-Vw Spiess) a 8"916; 5. Merendino M. (Dallara 392-Vw Spiess) a 10"119; 6. Merendino F. (Dallara 392-Vw Spiess) a 15"070; 7. Pane (Dallara 392-Alfa Romeo) a 29"170; 8. Pagani (Dallara 391-Alfa Romeo) a 29"687; 9. Amaduzzi (Dallara 391-Alfa Romeo) a 38"913; 10. Meloni P. (Dallara 392-Vw Spiess) a 39"988; 11. Ferraresi (Dallara 392-Vw Spiess) a 1'09"745; 12. Stremmenos (Dallara 392-Alfa Romeo) a 1 giro; 13. Meloni W. (Dallara 391-Alfa Romeo) a 1 giro; 14. Raimondi (Dallara 391-Alfa Romeo) a 2 giri; 15. Melito (Dallara 392-Alfa Romeo) a 15 giri; 16. Maccari (Dallara 391-Alfa Romeo) a 15 giri; 17. De Mola (Dallara 391-Alfa Romeo) a 17 giri.

□ **Giro più veloce:** Scilla in 1'12"082 alla media di 159,817 kmh.

Classifica di campionato (dopo tre gare): 1. Scilla punti 14; 2. Dubbini, Famà 12; 4. Merendino M. 11; 5. Mastronardi 10; 6. Pagani, Rigoldi, Merendino F. 4; 9. Pane 2; 10. Maccari, Meloni P. 1.

fotografiePHOTO4



Per Vallino ora c'è la Basilicata

Lasciato al palo per una incomprensione tra la segreteria della Meteco e l'organizzazione della gara savonese il ligure Claudio Vallino andrà alla caccia di punti per il Rallygame e per il trofeo Peugeot al rally della Basilicata in programma per il prossimo fine settimana. La trasferta in meridione avverrà grazie al deciso supporto della sua scuderia che, ammesso l'errore, non ha trovato però alcuna collaborazione a Savona (leggi autorità sportive locali) cozzando contro il classico muro di gomma. Una improvvisa rigidità che lascia molti interrogativi e che, con un po' di buona volontà si sarebbe potuta evitare.

Non esiste la licenza per «naviga»

Alessandro Appari, un giovane genovese appassionato di rally, decide di sottoporsi alla visita medico sportiva per cimentarsi nella disciplina che ama più di ogni cosa al mondo. Nonostante la menomazione fisica, che da nove anni, lo costringe all'uso di un arto artificiale Alessandro si presenta al centro genovese Medicina dello Sport e ottiene l'idoneità per una licenza automobilistica come navigatore rally! Con l'attestato medico si presenta all'Acì di Genova dove viene istruita una regolare richiesta di licenza sportiva alla Csaì. Documenti alla mano si presenta alle verifiche del rally Monti Savonesi dove è regolarmente iscritto come navigatore di Costa con una Peugeot 205 Gti. Solo alle verifiche tecniche si «scopre» che Appari ha una limitazione scritta sulla patente di guida e, attualmente, non esiste una licenza sportiva di navigatore rally! I responsabili di questo brutto pasticcio riescono ad immaginare le conseguenze psicologiche della loro «svista»? Noi le abbiamo vissute in diretta e ci permettiamo un suggerimento. Non si potrebbe, almeno nelle gare minori: nazionali o sprint, fare una piccola deroga o ripristinare la sola licenza di navigatore per coloro che, come Alessandro Appari, risultino fisicamente idonei per sedersi esclusivamente a destra del pilota?

Nel Challenge Ferrari 348 successo a mani basse del pilota padovano Roberto Ragazzi, che nella gara di Vallelunga si è imposto in entrambe le manche. A fianco, il conduttore veneto davanti a Castellaneta. All'attivo del pilota romano un 2. e un 3. posto rispettivamente nella prima e nella seconda manche. Risultati che gli sono valsi il 2. posto finale. Terza piazza per un altro romano; il giovane Peroni, in basso



FERRARI 348 □ AL PADOVANO ENTRAMBE LE MANCHE

Vincere è stata una cosa da Ragazzi

VALLELUNGA — Dopo la delusione di Monza, il trionfo di Vallelunga; e con il successo romano Roberto Ragazzi ha dimostrato di essere l'uomo da battere in questo primo Challenge Ferrari 348. Il padovano ha vinto senza problemi entrambe le manche della seconda prova della serie, ottenendo nella somma dei tempi un vantaggio di quasi 10" su Saverio Castellaneta. Lo stesso pilota romano ha ammesso di non essere in grado di tenere il passo di Ragazzi, accontentandosi quindi della piazza d'onore che gli consente di mantenersi secondo in campionato. Ragazzi, miglior tempo in prova davanti a Paolo Cutrera, è scattato in testa già al via della prima frazione, davanti proprio a Cutrera e Castellaneta; Cutrera ha poi dovuto abbandonare all'8. giro, causa un problema di centralina elettronica. È passato quindi secondo Castellaneta davanti a Rossi, lo svizzero Buhner e Fabian Peroni che nei primi giri aveva occupato la 4. piazza prima di intraversarsi alla «Esse» perdendo alcune posizioni. L'ordine al traguardo è rimasto questo; con la zona punti completata da Marco Pietra; nelle posizioni di rincalzo si è assistito in-

vece ad una bella bagarre tra Feola, Pelli, Giraudi e Bonaduce, il quartetto che praticamente ha dato il «pepe» alla gara. La seconda manche, per quanto riguarda Ragazzi, è stata la fotocopia della prima. Il veneto è partito in testa e ci è rimasto fino al traguardo, mentre alle sue spalle Castellaneta ha dovuto lottare per difendere la sua posizione dagli attacchi di Buhner e Rossi. Il vincitore di Monza, dopo aver superato lo svizzero, è però uscito di scena per rottura della frizione; a prendere il suo posto all'inseguimento di Castellaneta ci ha pensato Peroni, risalito dalla 7. posizione in cui era scivolato al via. Il giovane romano dopo es-

sersi sbarazzato di Buhner si è messo in caccia del secondo posto, ed è riuscito a passare Castellaneta proprio sul traguardo; una manovra però inutile ai fini della classifica finale, che ha visto Ragazzi in testa, Castellaneta 2. e Peroni sul 3. gradino del podio. A punti anche Buhner, Pietra e Feola; 7. posto per Giraudi che ha preceduto di pochissimo Pellin e Bonaduce, che anche nella 2. manche hanno continuato la bagarre iniziata nella prima. La classifica del monarca vede ora in testa Ragazzi davanti a Castellaneta (1. degli Under 25) e Rossi che, nonostante il ritiro, si mantiene nelle zone alte.

(i. b.)



VELOCITÀ IN CIRCUITO

Vallelunga (Roma), 16 maggio 1993
Challenge Ferrari 348
Seconda gara della serie

Le classifiche

Finale: 1. Ragazzi 28 giri in 41'51"023 alla media di 128,457 kmh; 2. Castellaneta a 9"439; 3. Peroni a 17"933; 4. Buhner a 25"229; 5. Pietra a 45"702; 6. Feola a 49"603; 7. Giraudi a 58"875; 8. Pellin a 59"729; 9. Benaduce a 1'00"814; 10. Piccolo a 1'47"796; 11. Polani a 1'48"849; 12. Gobbi a 2'28"506; 13. Marini a 2'30"946; 14. Gay a 2'34"667; 15. Masselli a 1 giro; 16. Baldi a 2 giri; 17. Farina a 2 giri; 18. Rossi a 3 giri; 19. «John Wayne» a 9 giri.

Prima manche: 1. Ragazzi 14 giri in 20'57"245 alla media di 128,280 kmh; 2. Castellaneta a 2"867; 3. Rossi a 3"233; 4. Buhner a 3"957; 5. Peroni a 11"508; 6. Pietra a 19"181; 7. Feola a 2'28"016; 8. Giraudi a 30"227; 9. Pellin a 33"514; 10. Benaduce a 36"937; 11. Piccolo a 56"533; 12. «John Wayne» a 57"499; 13. Polani a 58"959; 14. Marini a 1'19"780; 15. Gobbi a 1'19"976; 16. Gay a 1'22"647; 17. Masselli a 1 giro; 18. Baldi a 1 giro; 19. Farina a 1 giro; 20. Cutrera a 7 giri.

□ **Giro più veloce:** Peroni in 1'28"378 alla media di 130,349 kmh.

Seconda manche: 1. Ragazzi 14 giri in 20'53"778 alla media di 128,635 kmh; 2. Peroni a 6"425; 3. Castellaneta a 6"572; 4. Buhner a 21"272; 5. Feola a 23"587; 6. Benaduce a 23"877; 7. Pellin a 26"215; 8. Pietra a 26"521; 9. Giraudi a 28"648; 10. Polani a 49"890; 11. Piccolo a 51"263; 12. Masselli a 1'06"368; 13. Gobbi a 1'08"530; 14. Marini a 1'11"166; 15. Gay a 1'12"020; 16. Farina a 1 giro; 17. Baldi a 1n giro; 18. Rossi a 3 giri.

□ **Giro più veloce:** Peroni in 1'28"111 alla media di 130,744 kmh.

Classifica del Challenge (dopo due gare). 1. Ragazzi p. 13; 2. Castellaneta 12; 3. Rossi 10; 4. Buhner 7; 5. Pietra, Peroni 4; 7. Feola, Bernardoni 1.



fotografiePHOTO4

MASERATI □ NIELSEN SI FERMA PER PROTESTA

Sorpasso sudato e Corradi fa il bis

MISANO — La terza prova del Grantriofeo Barchetta Maserati ha offerto spettacolo, ma anche polemiche. Bruno Corradi, come previsto ha bissato il successo di Pergusa; ma il motivo dominante della gara è stato il ritiro per protesta di John Nielsen. Il danese è rientrato ai box al 10. giro, subito dopo essere stato superato da Corradi; il motivo ufficiale è stato attribuito ad un calo di potenza del motore, tuttavia la tesi più probabile è che si sia ritirato per protesta con il team che avrebbe appoggiato troppo il pilota ita-

liano. Lo spettacolo in gara, però, non è mancato: John Nielsen è scattato dalla pole-position seguito da Cipolli e Corradi, mentre Jorgen Nielsen era costretto ad avviarsi ai box per un problema alla pompa della benzina. Problema che poi lo ha costretto al ritiro dopo neanche un giro, mentre Facetti si portava in terza posizione superando Corradi. Il veneto però si è ripreso la posizione tre tornate dopo, mettendosi in caccia di Cipolli e Nielsen. Il sorpasso al modenese avveniva al 6. giro, mentre al 9. giro Corra-

di si portava in testa infilando il danese alla staccata della Misano. Nielsen al giro successivo, come detto, è rientrato ai box: ma la tesi del calo di motore contrasta con il tempo ottenuto dal danese al 7. giro, inferiore a quello della pole; e lo stesso Corradi ha affermato di aver faticato a superare il rivale. «*Tirava tantissimo* — ha detto il veneto — *non mollava neanche quando l'avevo quasi passato*». Alle piazze d'onore hanno concluso Facetti e, più staccato, Cipolli, a completare un podio tutto tricolore; al

traguardo anche i due assistiti Andersen e Appels, ben lontani dal trio di testa.

Marianna Giannoni

VELOCITA' IN CIRCUITO

Misano (Fo), 16 maggio 1993
Grantriofeo Barchetta Maserati
Terza gara della serie

Lo classifiche
Absolute: 1. Corradi 20 giri in 28'28"991 alla media di 146,949; 2. Facetti a 23"077; 3. Cipolli a 37"445; 4. Andersen a 2 giri; 5. Appels a 3 giri; 6. John Nielsen a 9 giri.
□ **Giro più veloce:** Corradi in 1'23"982 alla media di 149,517 kmh.
Classifica del trofeo (dopo tre gare): 1. Corradi p. 42; 2. John Nielsen 40; 3. Bscher, Jorgen Nielsen 25.



F. FORD □ SI È CORSO A VALLELUNGA

Per Legnaro pole e assoluto

VALLELUNGA — Anche sul «lungo» dell'autodromo romano i protagonisti dello Challenge F. Ford hanno dato spettacolo per niente intimoriti dalle difficoltà di un tracciato diverso da quello breve e nervoso di Magione. Terza gara stagionale e terzo vincitore, infatti ai successi di Signoretti e Bettin si è aggiunto ora quello di Alberto Legnaro che, dopo aver siglato la pole, ha vinto la gara rimettendosi in corsa nella classifica assoluta dello Challenge. Al via Legnaro non ha esitazioni e prende subito il comando della corsa. Non altrettanto rapido è Signoretti che al termine del primo giro sfilava quarto dietro Bettin e Medeghini. Questo

quartetto prende subito il largo mentre gli inseguitori sono condotti da Giansanti su Locci, Sperati e Ceccarelli. Fino al 5. giro le posizioni di testa non subiscono variazioni anche se i primi quattro sono vicinissimi. Nel corso del 6. giro Bettin esce sul prato al tornantino perdendo diverse posizioni. Al termine di questo giro è ottavo e da questo momento è protagonista di una bella rimonta che all'8. giro lo vede già in quarta posizione. Davanti Medeghini pressa da vicino Legnaro, segna il giro più veloce, ma non riesce mai ad attaccarlo con convinzione. Le posizioni in testa non cambiano, tra gli inseguitori ha la meglio Giansanti che

precede Locci. Bettin nel finale perde un paio di posizioni scivolando sesto davanti a Ceccarelli e Sperati. (m.m.)

VELOCITA' IN CIRCUITO

Vallelunga (Roma), 16 maggio 1993
Challenge F. Ford
Terza gara della serie

La classifica
Absolute: 1. Legnaro 10 giri in 13'54"043 alla media di 138,122 kmh; 2. Medeghini a 0"660; 3. Signoretti a 1"113; 4. Giansanti a 16"704; 5. Locci a 16"903; 6. Bettin a 22"902; 7. Ceccarelli a 24"601; 8. Sperati a 39"954; 9. Piazzi a 41"680; 10. Bonelli a 42"402; 11. Peverini a 43"401; 12. Pece a 57"683; 13. Savignani a 3 giri.
□ **Giro più veloce:** Medeghini in 1'22"009 alla media di 140,472 kmh.
Classifica campionato (dopo tre prove): 1. Signoretti p. 35; 2. Legnaro 31; 3. Bettin e Medeghini 28; 5. Ceccarelli 18; 6. Stanghellini 12; 7. Locci 11; 8. Sperati 9; 9. Bolognesi 8; 10. Bonelli 7.



Sopra, Legnaro vincitore in F. Ford. Sopra al centro, Nielsen si è ritirato per protesta tra le Barchette. Per Corradi, sopra a destra, seconda vittoria

IL DEBUTTO

A Biella non doveva neppure partire. Alla fine ha preso il via e per **Mauro Nesti** e la sua Lucchini è stato il successo...

PIETRO GASPARRI

Il giovedì, due giorni prima della gara di Biella, era intrattabile, furibondo: «Sono due giorni che sono a Mantova e siamo ancora lontani anni luce prima di avere questa vettura in grado di correre. Sono arrabbiatissimo, non qui da quarantotto ore e non siamo ancora riusciti neppure a fare il sedilo...».

— **Mauro Nesti era categorico.**

«A Biella in queste condizioni non riusciamo assolutamente ad andarci». Ed invece non solo c'è andata ma anche vinto, staccando di oltre 9" il suo più diretto rivale: Pasquale Irlando pilota ufficiale Alfa.

— **Allora era pretattica; prima la vettura che non era ancora pronta, poi il guasto in prova, ed infine l'apoteosi finale.**

«No, non era assolutamente pretattica. Ero veramente convinto di non riuscire a farcela ad avere la vettura in grado di correre. Colgo l'occasione per chiedere scusa a tutti, mi sento in colpa con un sacco di gente».

— **Di che cosa si sente in colpa e come mai si sente in dovere di chiedere scusa?**

«La storia è lunga ma vale la pena di che la racconti. La vettura da Mantova mi fu consegnata giovedì notte prima della gara. La mattina alle 4 arriva il camion che Braconi gentilmente mi ha messo a disposizione con cui siamo andati a Lombardore a provare la Lucchini. Una ventina di giri in pista in cui riuscì a

sgrossare un po' la messa a punto. Per farla corta arrivai a Biella la sera alle 8 appena in tempo per fare le verifiche. Il sabato faccio la prima salita di prova e stacco il miglior tempo. Nella seconda rompo un ancoraggio della sospensione posteriore. Così ricarico la macchina sul camion e con il mio meccanico la rispedisco a Mantova. Ero sicuro che non avrei corso. Così faccio circolare la voce che domenica mattina non sarei stato in grado di prendere il via. Sono dei matti, penso. Invece domenica alle otto il camion era lì al suo posto. Scarichiamo la vettura e faccio la gara».

— **Vuole farci credere che con una vettura ancora in fase di messa a punto, riparata alla meglio con un intervento quasi di fortuna è riuscito ad infliggere una così sonante sconfitta. Allora se la Lucchini fosse stata a punto cosa avrebbe fatto?**

«Quello che ho detto è la pura verità. I nove secondi che ho inflitto a Irlando non sono veri. Sarebbero potuti essere molti di più. C'è da dire che il percorso quando siamo partiti noi era per oltre un terzo bagnato ed io sono salito con le slick».

— **Archiviata la Biella-Oropa ora quale è il programma di Nesti?**

«La Lucchini ora deve correre, dobbiamo metterla a punto e riuscire ad alleggerirla di almeno una ventina di chili. Quindi prima di Caprino sarà al via a Levico».

PERONI. Con la sua Bogani il pilota toscano ha ottenuto un più che positivo terzo posto nella seconda prova del campionato italiano salita; la Biella-Oropa

CAPELLARI. Quarto assoluto e ancora vincitore del Gruppo A. Luca Cappellari con la Delta HF pare proprio non avere rivali. Bisinelli per il momento pare non avere armi

DE LUCA. Il giovane pilota del Team Valori dopo il successo conquistato nella prima gara, si è ripetuto nel terzo appuntamento del Trofeo Cadetti Agip



SALITA □ SOLO SECONDA L'ALFA 155

Irlando sulle... spine

BIELLA — Non c'è due senza tre! Così Mauro Nesti ha voluto confermare l'attualità dei proverbi, vincendo per la terza volta consecutiva la cronocalata Biella-Oropa, Trofeo Cerruti 1881. Il pluricampione italiano ha così sottolineato ancora una volta la sua superiorità presentandosi alla seconda prova del Campionato Italiano Velocità Montagna, dopo notevoli vicissitudini per la messa a punto della vettura; la debuttante Lucchini-Bmw 3000 che si è dimostrata all'altezza della situazione già alla sua prima uscita. La gara biellese è stata caratterizzata dal maltempo che puntualmente aveva già fatto da prologo durante la seduta di prove ufficiali di sabato pomeriggio e poi domenica pochi minuti prima del via, costringendo così i 108 concorrenti a repentini cambi di gomme ed a correre su un fondo disomogeneo a tratti bagnato ed a tratti asciutto. Condizioni che hanno impresso molta spettacolarità alla gara così da poter soddisfare gli oltre diecimila spettatori assiepati lungo il percorso della mitica strada delle cento curve. Ed ancora

una volta il plauso maggiore è stato raccolto da Mauro Nesti che esternando tutta la sua professionalità ha coperto gli 8100 metri della salita che porta al Santuario di Oropa in 4'21"98 alla media dei 111,306 kmh. Un passo superlativo ed inavvicinabile, anche se ad una media inferiore alle edizioni precedenti, ma giustificata dalla presenza di una «chicane» che ha rallentato l'andatura. Al secondo posto il campione italiano in carica Pasquale Irlando che ha portato sul podio la sua Alfa Romeo

155 Gta ed ora, grazie alla vittoria assoluta della prova di apertura stagionale a Alghero rafforza la sua leadership al vertice della classifica tricolore. «Temevo le Alfa 155 in questa gara — spiega Nesti — poiché il bagnato sarebbe stato favorevole alla loro trazione integrale, e non sapevo come avrebbe reagito la mia vettura in questa prima gara. Sono comunque soddisfatto, anche se ci sono ancora diverse cose da migliorare: alleggerire una trentina di chili e perfezionare l'assetto e la scatola guida,



Nesti con la nuova Lucchini-Bmw



De Luca senza rivali

MONZA — Emanuele De Luca si è ripetuto e, dopo il successo conquistato nella prima gara, è andato a vincere in solitudine la terza prova del Trofeo Cadetti. Un successo perentorio che consente al giovane pilota del Team Valori di consolidare la prima posizione nella classifica provvisoria del Cadetti con nove lunghezze di vantaggio su Mauro Roncoroni, secondo al traguardo di questa prova con un distacco di quasi 15 secondi. De Luca ha iniziato il suo show nelle prove di qualificazione che lo hanno visto effettuare il giro più veloce ad oltre 133 kmh di media. Alle sue spalle, Benedetto Merlino è stato più lento del compagno di squadra di appena 17 millesimi di secondo. Al terzo posto, Paolo Scialpi con la Cavallini che è stato più veloce di Faccenda, Roncoroni e Magro Malosso. Tutti questi piloti sono scesi in pista nella seconda sessione di prove, dopo che nella prima sessione Luca Delfanti, al debutto stagionale con una Reggiana, era stato protagonista del giro più veloce e di un incidente con danni alla monoposto non riparabili in tempo utile per disputare la batteria di qualificazione. Nel pomeriggio, le batterie sono state vinte da Geraci, Roncoroni e Scialpi con De Luca che, costretto nella prima gara a partire dalla corsia dei box per problemi elettrici manifestatisi sulla sua Corsini, è stato autore di una bella rimonta conclusa al secondo posto. Lo schieramento della finale vedeva quindi Roncoroni e Geraci in prima fila. La lotta per la vittoria si è in pratica conclusa dopo poco più di un giro. Dopo cioè che la bagarre scatenata dal semaforo verde aveva visto Geraci e Roncoroni alternarsi in prima posizione tallonati da Merlino, Mollì, Scialpi e Rovini. De Luca, invece, ha preferito non buttarsi nella mischia per aspettare il momento migliore per attaccare. Attesa decisamente breve. Infatti, già alla fine del secondo giro De Luca transitava per primo sul traguardo e allungando progressivamente andava a cogliere il secondo successo della stagione.

Gianni Cattaneo



RIZZOLI

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Monza (Mi), 15 maggio 1993

29. Trofeo cadetti Agip

Terza gara della serie

Le classifiche

Finale: 1. De Luca (Corsini) 20 giri in 22'38"523, alla media di 129,846 kmh; 2. Roncoroni (Dusca) a 14"736; 3. Mollì (Corsini) a 32"915; 4. Rovini (Barrelli) a 18"923; 5. Valentino (Reggiani) a 32"915; 6. Geraci (Ermolli) a 33"521; 7. Maestri (Spiga) a 34"117; 8. Barbieri (Dywa) a 34"323; 9. Pareschi (Ellenne) a 34"847; 10. Magro Malosso (Reggiani) a 45"359; 11. Scialpi (Cavallini) a 45"486; 12. Spedo (Spedo) a 47"853; 13. Tenconi (Corsini) a 55"848; 14. Streparava (Ermolli) a 57"769; 15. Paola (Crs) a 1 giro; 16. Lipodio (Dywa) a 1 giro; 17. Missaglia (Ermolli) a 1 giro; 18. Merlino (Corsini) a 2 giri; 19. Liguori (Corsini) a 12 giri; 20. Sabbadini (Ellenne) a 12 giri; 21. Mandrola (Corsini) a 12 giri; 22. Colaci (Corsini) a 12 giri.

□ **Giro più veloce:** Roncoroni in 1'06"658 alla media di 132,317 kmh.

1. batteria: 1. Geraci (Ermolli) 10 giri in 11'33"532, alla media di 127,120 kmh; 2. De Luca (Corsini) a 2"077; 3. Faccenda (Corsini) a 3"724; 4. Barbieri (Dywa) a 3"888; 5. Cossovich (Corsini) a 4"573; 6. Maestri (Spiga) a 5"129; 7. Sabbadini (Ellenne) a 5"379; 8. Mandrola (Corsini) a 5"582; 9. Marelli (Ermolli) a 17"808; 10. Terrani (Corsini) a 29"744; 11. Achler (Corsini) a 32"527; 12. Marabotto (Marabotto) 35"125; 13. Catalano (Spedo) a 36"382; 14. Giuliano (Ermolli) a 1 giro; 15. Mazzulo (Crs) a 1 giro; 16. Pittaluga (Spiga) a 5 giri.

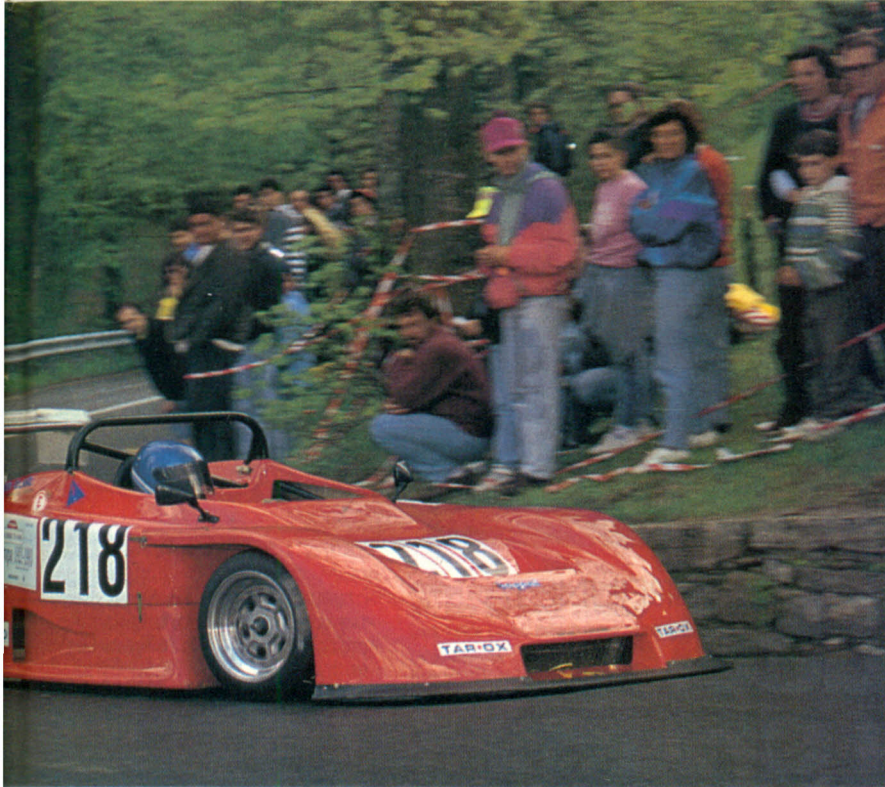
□ **Giro più veloce:** De Luca in 1'06"795, alla media di 132,085 kmh.

2. batteria: 1. Roncoroni (Dusca) 10 giri in 11'6"333, alla media di 128,509 kmh; 2. Merlino (Corsini) a 3"930; 3. Rovini (Barrelli) a 4"323; 4. Valentino (Reggiani) a 19"972; 5. Pareschi (Ellenne) a 17"236; 6. Spedo (Spedo) a 19"252; 7. Missaglia (Ermolli) a 24"944; 8. Paola (Crs) a 25"077; 9. De Pace (Covir) a 32"141; 10. Plati (Spike) a 32"413; 11. Soncini (Corsini) a 37"356; 12. Pileci (Ellenne) a 38"312; 13. Foglia (Corsini) a 55"980; 14. Ferri (Corsini) a 1'06"661; 15. Bossi (Cavallini) a 1'11"313.

□ **Giro più veloce:** Roncoroni in 1'07"546 alla media di 130,777 kmh.

3. batteria: 1. Scialpi (Cavallini) 10 giri in 11'34"218 alla media di 127,044 kmh; 2. Mollì (Corsini) a 0"633; 3. Magro Malosso (Reggiani) a 0"859; 4. Colaci (Corsini) a 1"209; 5. Streparava (Ermolli) a 11"374; 6. Liguori (Corsini) a 13"851; 7. Tenconi (Corsini) a 20"341; 8. Lipodio (Dywa) a 33"516; 9. Zorzetto (Ermolli) a 1'00"073; 10. Martini (Tatuos) a 1 giro; 11. Schifano (Spiga) a 1 giro; 12. Lama (Fontana) a 2 giri; 13. Vaser (Corsini) a 2 giri.

□ **Giro più veloce:** Scialpi in 1'07"545 alla media di 130,579 kmh.



TOMAZZONI

poi si potrà puntare anche con più determinazione ai risultati». In effetti le Alfa 155 si sono dimostrate delle valide antagoniste dei prototipi; anche Germano Nataloni aveva iniziato bene la gara, ma nell'ultima parte della salita si girava e scivolava fino alla sesta posizione. Al terzo posto si è classificata la Bogani di Giuliano Peroni che ha preceduto il coriaceo Luca Cappellari su Lancia Delta Hf. Con la perfetta vettura preparata da Nocentini il pilota udinese ha bissato il successo della prova d'apertura di campionato primeggiando tra le vetture di Gruppo A imponendosi davanti al suo antagonista Ennio Bisinelli su Bmw M3 che nonostante una vettura a monotrazione ha fatto un'ottima gara. Soddisfatto per il suo quinto posto Giuseppe Tambone in una gara a lui più volte avversa: è finalmente riuscito a vedere il traguardo e se non fosse stato per qualche problema di gomme avrebbe forse anche rimontato qualche posizione. In Gruppo N il successo è andato all'Opel Astra di Rudi Bicciato che ha fatto una gara perfetta, precedendo Zanin e Veronese. Neanche questa volta è mancata la baruffa nel Trofeo Fiat Cinquecento: una lotta sul filo di lana con il successo finale al portacolori della Vallecamonica Corse, Sergio Vielmi che ha preceduto nell'ordine Spagnuolo ed il vincitore della prova di Alghero Andrea Bacci.

Eraldo Guglielmetti

VELOCITÀ IN SALITA

Biella, 16 maggio 1993

19. Biella-Dropa

gara valida per la Campionato Italiano

Le classifiche

Absoluta: 1. Nesti (Lucchini-Bmw) in 4'21"98 alla media di 111,306 kmh; 2. Irlando (Alfa 155 Gta) 4'30"34; 3. Peroni (Bogani) 4'33"11; 4. Cappellari (Lancia Delta Hf) 4'42"36; 5. Tambone (Prc-Bmw) 4'42"96; 6. Nataloni (Alfa 155 Gta) 4'44"51; 7. Bisinelli (Bmw M3) 4'45"81; 8. Odorizzi (Bmw M3) 4'50"09; 9. Colombo (Lancia Delta 16V) 4'57"69; 10. Delrosso (Opel Kadett Gsi) 5'08"01.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Fattorini in 5'29"16; 2. Sanin (Citroën Ax Sport) 5'29"21; 3. Guani 5'31"12; 4. Anzillero 5'33"36; 5. Squillace 5'33"45; 6. Ciancetta 5'34"74; 7. Russo 5'34"81; 8. Cucco (Suzuki Swift) 5'35"45; 9. Francioso 5'40"62; 10. Coda Zabetta 5'43"54; 11. Tosini 5'45"96; 12. De Camillis 5'51"97; 13. Pozzo 5'54"10; 14. Furlani 5'55"03; 15. Cerdelli 6'06"33; 16. Cernutti 6'08"03; 17. Domanda 6'08"28 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1400: 1. Erre (Citroën Ax Gti) 5'57"19.

Classe 1600: 1. Pichler (Peugeot 205 Gti) 5'26"54; 2. Fioravanti (Opel Corsa Gsi) 5'29"69; 3. Venturini (Peugeot 205 Gti) 5'30"93; 4. Protto (Honda Civic) 5'31"97; 5. Carbone (Opel Corsa Gsi) 5'36"86; 6. Tuisi (Opel Corsa Gsi) 5'43"90; 7. La Rocca (Toyota Corolla) 5'52"62; 8. Ferrari (Opel Corsa Gsi) 5'59"70.

Classe 2000: 1. Bicciato (Opel Astra Gsi 16V) 5'12"13; 2. Spigolon 5'17"21; 3. Negri 5'18"64; 4. Crestani 5'18"87; 5. Costanzo 5'23"58; 6. Neuhauser (Opel Astra Gsi) 5'27"70; 7. Caspani 5'31"09; 8. Scaramal 5'36"85; 9. Zampa 5'44"15; 10. Contini 6'00"13 (tutti gli altri su Peugeot 309 Gti 16V).

Classe 2500: 1. Zanin 5'14"12; 2. Giobbi (Bmw M3) 5'17"45; 3. Schweigkofler 5'23"10; 4. «Eva» 5'30"63; 5. Barberis 5'34"23; 6. Bagnara (Fiat Uno Turbo) 6'00"89 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Veronese (Ford Sierra Cosworth) 5'14"73; 2. Savoldi (Ford Sierra Cosworth) 5'15"90; 3. Bonamico (Lancia Delta 16V) 5'16"48; 4. Santus (Ford Escort Cosworth) 5'17"78; 5. Romersa (Lancia Delta Integrale) 5'27"29; 6. Burzio (Lancia Delta

16V) 5'27"47; 7. Ravelli (Ford Sierra Cosworth) 5'28"00; 8. Pero (Toyota Celta) 5'28"72; 9. Pinzano (Ford Sierra Cosworth) 5'35"20.

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Zadra 5'25"13; 2. Esposito 5'25"94; 3. Ferraiuolo 5'29"13; 4. Regis 5'31"13; 5. De Martino 5'41"27; 6. Ruggieri 5'43"18; 7. D'Alpaos 5'47"03; 8. Garella (Citroën Ax Sport) 5'49"03; 9. Dagnes 5'49"77; 10. Pieraccini 5'51"62; 11. Canino 6'11"81 (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1400: 1. Rissone 5'33"59; 2. Tomasi 5'40"57; 3. Rocco 5'46"49; 4. Terlizzi 5'53"98 (tutti su Fiat Uno 70).

Classe 1600: 1. Finiguerra (Toyota Corolla) 5'09"14; 2. Bergo (Peugeot 205 Gti) 5'23"37; 3. Bazzani (Peugeot 205 Gti) 5'26"65; 4. Actis Perinetti (Peugeot 205 Gti) 5'34"79; 5. Fogliatti 5'39"07; 6. Costanzo 5'44"97; 7. Franzoni 6'28"46 (tutti gli altri su Alfa Romeo 33).

Classe 2000: 1. Delrosso (Opel Kadett Gsi) 5'08"01; 2. Mussone (Peugeot 405 Mi 16V) 5'10"67; 3. Poponi (Vw Golf Gti) 5'12"66; 4. Abate (Peugeot 309 Gti) 5'13"31; 5. Formaggio (Opel Kadett Gsi) 5'13"66; 6. Nodari (Fiat Ritmo 1300) 5'17"53; 7. Decadenti (Peugeot 309 Gti) 5'23"74; 8. Pascone (Peugeot 205 Gti) 5'42"28.

Classe 2500: 1. Bisinelli (Bmw M3) 4'45"81; 2. Odorizzi (Bmw M3) 4'50"09; 3. Fornara (Renault 5 Gt Turbo) 5'43"48; 4. Montani (Fiat Uno Turbo) 6'40"94.

Classe oltre 2500: 1. Cappellari (Lancia Delta Hf) 4'42"36; 2. Colombo (Lancia Delta 16V) 4'57"69; 3. Dissegna (Lancia Delta 16V) 5'21"73.

SUPERTURISMO

Classe S1: 1. Irlando (Alfa 155 Gta) 4'30"34; 2. Nataloni (Alfa 155 Gta) 4'44"51.

PROTOTIPI

Classe 2500: 1. Tambone (Prc-Bmw) 4'42"96.

Classe 3000: 1. Nesti (Lucchini-Bmw) 4'21"98; 2. Peroni (Bogani) 4'33"11; 3. Rodes (Lucchini) 5'18"47; 4. Vittono (Symbol) 5'46"90; 5. Licheri (Lucchini) 6'22"44.

TROFEO FIAT CINQUECENTO

1. Vielmi in 6'11"09; 2. Spagnuolo 6'09"93; 3. Bacci 6'10"57; 4. Bongiovanni 6'11"09; 5. Fracassi 6'11"20; 6. Barilaro 6'11"96; 7. Turrin 6'16"15; 8. De Carolis 6'20"65; 9. Borgna 6'21"34; 10. Cavalcanti 6'21"91; 11. Citeroni 6'24"06.

Sottile forse negli Usa

Lo sfortunato giovane pilota ligure, rimasto paralizzato lo scorso anno a causa di un banale incidente stradale, attende il responso dei sanitari americani sulle possibilità dell'intervento che dovrebbe consentirgli un deciso miglioramento della sua attuale condizione. Intanto, anche al rally dei Monti Savonesi, è proseguita l'iniziativa Autosprint-Grifone relativa alla raccolta fondi per consentire a Sottile di affrontare il costoso intervento. Un sentito grazie a coloro che hanno aderito e alla scuderia Tre Torri che si è fattivamente adoperata a supporto della nostra iniziativa.

Il Bormida un'ora prima

Anticipata di un'ora la partenza del 13. Rally Valli del Bormida-Trofeo Fiat Pedrazzani valido per la Coppa Italia 2. zona coeff. 5. Il Rally Club Millesimo, organizzatore della gara, ha comunicato la variazione che prevede la partenza della prima vettura alle 14 di sabato 5 giugno mentre l'arrivo, sempre a Millesimo, è previsto per le 22.15 dello stesso giorno. Trecento chilometri il percorso totale con otto prove speciali, inedite o quasi, tutte su asfalto. Le verifiche sono previste dalle ore 7 alle 10 e 30 dello stesso giorno mentre la premiazione si terrà domenica mattina alle ore 10. Per ulteriori informazioni rivolgersi al Rally Club Millesimo - tel. 019/565544.

■ **METECO.** Dopo il recente assoluto ottenuto alla guida della Ford Escort Gruppo N, preparata Bertino, i responsabili della Meteco Corse avrebbero deciso di affidare, per alcune gare, la versione Gruppo A dello stesso preparatore a Bobo Benazzo che potrebbe tentare così la scalata al titolo assoluto della seconda zona.

■ **PIAVE.** Nella prima speciale del Rally del Piave, in un tratto che si affrontava a velocità non sostenuta, due auto hanno centrato un capitelletto dedicato alla Madonna. Il primo equipaggio ha divelto il cancelletto, il secondo ha centrato il muro facendo crollare anche la volta sovrastante. L'unica cosa rimasta infatti tra le macerie è stata la statua della Madonna!



PHOTO 4

RALLY 1. SERIE □ ALL'IMPRUNETA

Per Pucci un bel Chianti

IMPRUNETA — Ha concesso agli avversari la prima e l'ultima prova speciale, nelle altre sei è stato sempre davanti a tutti con la sua più giovane Lancia Delta Integrale 8v. Parliamo di Fabrizio Pucci che, in coppia con la graziosa navigatrice Patrizia Bonucci, ha vinto la 13. edizione del rally dell'Impruneta. Il pilota di Montecatini dopo tante delusioni, condite da una buona dose di sfortuna, è riuscito ad imporsi. Lungo gli asfatti stretti e viscidati del Chianti ha messo in mostra tutto il suo valore rifilando quasi un minuto al lucchese Casali su una Vw Golf Gti che è riuscito comunque a conquistare una seconda piazza in maniera sorprendente. Terzi assoluti e primi di Gruppo N i pratesi Guarducci e Migliorati. Il non più giovanissimo driver pratese ha saputo tenere in strada brillantemente la Ford Sierra Cosworth 2 ruote motrici su un percorso con caratteristiche poco adatte alla sua vettura. La gara, nonostante i pochi parenti (solo 40), è stata divertente e punteggiata da colpi di scena fin dalle verifiche quando all'appello sono mancati due sicuri protagonisti Ciuffi, attuale leader del Gruppo N in 5. Zona, e il riminese Zangheri. Rimasti a casa Rosati, vincitore del Pistoia, e Zonca, primo al Carnevale, l'occasione buona per andare a punti si presentava a Guerriani in gara con una Lancia Delta 16v «firmata» Nocentini. Il pilota di Pietrasanta non è mai entrato però nel

vivo della corsa attanagliato, come è stato, da mille problemi di gomme. Si è ridotta invece a quattrocento metri di prova speciale la presenza al rally dell'Impruneta del fiorentino Polirpo. Una toccata dopo quattro curve della prima Ps lo ha respinto a casa senza pietà. E decisamente da dimenticare anche le prove di Maddii (Ford Sierra Cosworth 4x4) e Tortoli (Ford Escort Cosworth). Il primo dopo aver staccato il miglior tempo nella prova d'apertura ha rotto nel trasferimento successivo, la guarnizione della testa riducendo la gara, tra un rabbocco di acqua e l'altro, a una semplice passeggiata. Il secondo, tormentato fin dalle prime battute da seri problemi ai freni, è stato

costretto ad alzare bandiera bianca. In Gruppo N ha dimostrato di saper fare l'equipaggio Cioni-Cioni su Renault Clio 16v: gara perfetta con l'acuto finale sull'ultima prova (miglior tempo) e settima posizione assoluta.

Luciano Olivari

RALLY 1. SERIE

Impruneta (Fi), 16 maggio 1993
13. rally dell'Impruneta
 gara valida per la Coppa Italia 5. zona (coeff. 3)

Le classifiche

Assoluta: 1. Pucci-Bonucci (Lancia Delta Integrale) in 58'19"; 2. Casali-Bianchini (Vw Golf Gti) a 55"; 3. Guarducci-Migliorati (Ford Sierra Cosworth) a 1'56"; 4. Guerrini-Tosi (Lancia Delta 16v) a 2'06"; 5. Chirli-Romanelli (Renault 5 Gt Turbo) a 2'31"; 6. Mantellassi-Gotti (Lancia Delta 16v) a 2'53"; 7. Cioni-Cioni (Renault Clio 16v) a 4'05"; 8. Broni-Cappelletti (Renault 5 Gt Turbo) a 4'21"; 9. Maddii-Ortalli (Ford Sierra Cos-

worth) a 4'35"; 10. Tringali-Consorti (Renault Clio 16v) a 4'36".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Sanesi-Carcasci in 1.03'07"; 2. Salvadori-Brandani a 5"; 3. Beldelli-Fauci a 3'44"; 4. Genzini-Macinaï a 4"; 5. Bazzanti-Sacchi a 5'40"; 6. Mattanini-Ferrara a 6'41" (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 2000: 1. Cioni-Cioni (Renault Clio 16v) in 1.02'24"; 2. Tringali-Consorti (Renault Clio 16v) a 31"; 3. Torrente-Cammilli a 37"; 4. Ristori-Castiglioni a 2'57"; 5. Talanti-Cipriani a 3'17"; 6. Piccolomini-Liverani (Opel Corsa Gsi) a 9'35" (tutti gli altri su Peugeot 309 16V).

Classe oltre 2500: 1. Guarducci-Migliorati (Ford Sierra Cosworth) in 1.00'15"; 2. Mantellassi-Gotti (Lancia Delta 16v) a 57"; 3. Bronzini-Cappelletti (Renault 5 Gt Turbo) a 2'25"; 4. Maddii-Ortalli (Ford Sierra Cosworth 4x4) a 2'39".

GRUPPO A

Classe 2000: 1. Casali-Bianchini (Vw Golf Gti 16v) in 59'14"; 2. Selvi-Bacich (Opel Kadett Gsi 16v) a 4'18"; 3. Nocentini-Farinelli a 5'49"; 4. Tuffi-Porcini (Peugeot 205 Gti) a 8'19"; 5. Calusi-Mencherini (Peugeot 309 Gti 16v) a 9'06"; 6. Bellucci-Gostinelli a 12'23"; 7. Vallecchi-Giovananni a 12'38"; 8. Bonacchi-Vallecchi (Peugeot 205 Gti) a 15'05" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe oltre 2500: 1. Pucci-Bonucci (Lancia Delta Integrale) in 58'19"; 2. Guerrini-Tosi (Lancia Delta 16v) a 2'06"; 3. Chirli-Romanelli a 2'31"; 4. Artino-Iozzia a 5'17"; 5. Settembri-Fredducci a 5'15" (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

FOTOSPORT



In alto, Fabrizio Pucci con la sua Delta Hf ha vinto il rally dell'Impruneta. Dopo tre anni di assenza dalle gare Noberasco, sopra, è tornato vincendo a Savona

IN LIGURIA SULLE STRADE DI CASA

Che ritorno Noberasco!

ALBENGA — Dodici anni dopo il suo primo assoluto sulle strade di casa Gabriele Noberasco ha reiscritto il proprio nome nell'albo d'oro del Giro dei Monti Savonesi. Per il rientro agonistico, dopo tre anni di inattività, il pilota ingauno si è affidato alla collaudata esperienza di Daniele Cianci e alla super competitività della splendida Ford Escort Cosworth allestita dalla Planning-Pro Motor Sport. Il primo riscontro cronometrico affrontato dai 102 equipaggi parienti cancella subito i facili ottimismo della vigilia. Leoni fa segnare il miglior tempo seguito a due secondi da Della Torre (Lancia Delta) e Giordano, al debutto con la Ford Sierra Cosworth Gruppo A. Noberasco paga 13" e arriva allo stop con l'abitacolo della Escort che sembra un bagno turco per un piccolo inconveniente, subito risolto, al raffreddamento dell'intercooler. Brega aumenta il suo credito con la fortuna a causa di un improvviso ammutolimento del motore. Otto minuti di stop, poi la Kadett riparte ma per il vincitore della scorsa edizione la gara termina subito dopo. Dalla nebbia del passo Ginestro spunta Della Torre che precede lo splendido Giordano di 6", Leoni è terzo a sette secondi mentre il sudatissimo (per cause naturali) Noberasco perde altri 6". Al primo riordino di Bastia l'oscar della sfortuna passa dalle mani di Brega a quelle di Giordano. La Sierra del pilota ligure non riesce ad avviarsi. L'intervento dell'assistenza, in zona proibita secondo i commissari, porterà alla successiva esclusione di Giordano dopo che l'arrabbiatissimo imperiese avrà collezionato ben quattro vittorie consecutive in altrettante prove speciali. La ripetizione della prova Madonna della Guardia, settimo rilievo cronometrico, è fatale a Della Torre che parcheggia la sua Lancia Delta fuori della sede stradale in una delle pochissime zone deserte e il comando delle operazioni passa quindi nelle mani di Leoni con Noberasco staccato di nove secondi. Allo Scravaion Noberasco precede il rivale di 8" ma Leoni gli risponde recuperando 7" sulla penultima prova della giornata. Prima di affrontare il conclusivo Passo del Ginestro il pilota emiliano precede il ligure di otto secondi. Noberasco, sempre sudatissimo, attacca disperatamente sui 13 chilometri che lo separano dalla conclusione e stacca il rivale di 9". Quanto basta per festeggiare il successo a scapito dell'esterrefatto Leoni. Oltre al terzo posto di Ghezzi-Gorini, condizionati dalla nebbia, va rimarcata la bella prestazione di Ameglio-Marinotto costretti al ritiro quando occupavano la se-

sta posizione assoluta, e il dominio di Rao-Battiato (Opel Astra) tra le due ruote motrici. Bella anche la lotta nel Gruppo N tra Porro, Orengo e Fuggetta. Alla fine ha prevalso il comasco Porro che ha così completato il successo della Meteco Corse: assoluto e produzione.

Walter Leverone

RALLY 1. SERIE

Albenga (Sv), 16 Maggio 1993

31. Giro dei Monti Savonesi

gara valida Coppa Italia 2. zona (coeff.5)

Le classifiche

Assoluta: 1. Noberasco-Cianci (Ford Escort Cosworth) in 1.10'03"; 2. Leoni-Rivoira (Lancia Delta Hf) a 1"; 3. Ghezzi-Gorini (Lancia Delta Hf) a 1'41"; 4. Rao-Battiato (Opel Astra 16v) a 2'07"; 5. Bonardo-Blua (Peugeot 405 M16) a 3'07"; 6. Porro-Zermi (Ford Escort Cosworth) a 4'04"; 7. Orengo-Ardissone (Renault 5 Gt Turbo) a 5'16"; 8. Fuggetta-Schiaffino (Peugeot 309 Gti) a 5'54"; 9. Rivoira-Blua (Ford Escort Cosworth) a 6'05"; 10. Cavallo-Traverso (Peugeot 309 Gti) a 7'26".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. 1. Pastorino-Vico in 1.24'32"; 2. Fezza-Bottero a 07"; 3. Pastorino-Lamberti a 59"; 4. Migone-Gazzia a 1'21"; 5. Razza-Benigno a 1'39"; 6. Dogliotti-Barsioia (Citroën Ax Sport) a 3'21"; 7. Chiozzone-Inguscio a 3'33"; 8. Pollero-Pieri a 6'36"; 9. Medici-Davolio (Peugeot 106X) a 10'34" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rally).

Classe 1600: 1. Pagano-Arena 1.20'02"; 2. Mastrazzo-Mastrazzo a 2'53"; 3. Menichi-Garavaldi a 2'58"; 4. Armelio-Bruno a 7'22" (tutti su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Fuggetta-Schiaffino (Peugeot 309 Gti) in 1.15'57"; 2. Cavallo-Traverso (Peugeot 309 Gti) a 1'32"; 3. Ugolini-Roatta a 4'22"; 4. Valdinazzi-Concaro a 5'29"; 5. Leonardi-Beccarelli a 5'38"; 6. Barbera-Fornengo (Opel Astra Gsi) a 6'07"; 7. Coatto-Savastano (Renault Clio) a 6'25"; 8. Stalaitle-Marchese (Opel Kadett Gsi) a 7'39"; 9. Berrutimical a 8'48"; 10. Marziano-Crossetti a 4'58" (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe 2500: 1. Orengo-Ardissone in 1.15'19"; 2. Settembrini-Boselli a 2'20"; 3. Pisanu-Tomaghello a 3'35"; 4. Ultra-Scotto a 4'43"; 5. Bruzzone-Gori a 8'17"; 6. Zenoni-Mellogno (Fiat Uno Turbo) a 21'45" (tutti gli altri su Renault 5 Gt turbo).

Classe oltre 2500: 1. Porro-Zermi (Ford Escort Cosworth) in 1.14'07"; 2. Rivoira-Blua (Ford Escort Cosworth) a 2'01".

GRUPPO A

Classe 1400: 1. 1. Grossi-Pasquali (Citroën Ax Sport) in 1.20'304; 2. Tognetti-Tognetti a 1'01"; 3. Visconti-Pasqualini a 1'44"; 4. Berva-Mensi a 3'46"; 5. Bianco-Allamandi (Fiat Uno) a 4'13"; 6. Call-Danna a 4'55"; 7. Rossi-Moncagatta (Opel Corsa) a 5'51"; 8. Orengo-Putz (Opel Corsa Gt) a 8'28"; 9. Cibin-Berlese (Citroën Ax Sport) a 10'12" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Tamagnini-Tamagnini in 1.20'08"; 2. Michelis-Santoro a 1'15"; 3. Canevari-Murdolo a 1'57"; 4. Roziol-Raviola a 2'07"; 5. Frione-Casanova a 3'32"; 6. Di Benedetto-Fiore a 3'44"; 7. Pellosio-Rebagliati (Peugeot 205 Gti) a 10'59" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Rao-Battiato (Opel Astra Gsi 16v) in 1.12'10"; 2. Bonardo-Blua (Peugeot 405 M16v) a 1'00"; 3. Guastavino-Pagani (Opel Kadett Gsi) a 7'18"; 4. Vivaldi-Ravera (Opel Manta Gte) a 10'52"; 5. Bessone-Gaulo (Peugeot 309 Gti) a 12'24"; 6. Piovano-Mao (Vw Golf Gti) a 15'48"; 7. Seghesio-Cavaghino (Peugeot 205 Gti) a 18'19".

Classe 2500: 1. Mastrolanni-Carozzi in 1.18'15"; 2. Sappa-Abbona (Fiat Uno Turbo) a 2'37"; 3. Ardisson-Ardissone a 3'56"; 4. Marccacini-Brusasco a 4'56"; 5. Simone-Riva a 5'23"; 6. Garassino-Molinari (Fiat Uno Turbo) a 7'42" (Tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Noberasco-Cianci (Ford Escort Cosworth) in 1.10'03"; 2. Leoni-Rivoira (Lancia Delta Hf) a 01"; 3. Ghezzi-Borini (Lancia Delta Hf) a 1'41"; 4. Paolucci-Zagoreo (Lancia Delta Integrale) a 8'48".

TIKKERS
for
CHANGE

FROM U.K.

TIKKERS

GALA
INTERNATIONAL

DISTRIBUITO DA

35020 ALBIGNASEGO (PD) VIA L. DA ZARA 6
TEL. 049/8625414 FAX 049/8625413

Rallysprint: Crestani comanda il Trofeo

Sta riscuotendo sempre più successo il Trofeo Ticino Rallysprint. A parere dell'organizzatore sono in continuo aumento gli equipaggi che hanno deciso di iscriversi alla serie, che tiene conto, lo ricordiamo, di tutti i rallysprint che si correranno in Italia. Vediamo quindi le classifiche provvisorie di questo Trofeo dopo cinque gare (Grignolino, Lago di Garda, Ivrea, Valli di Lanzo e 1000 Ruote).

CLASSIFICA TROFEO TICINO RALLYSPRINT

Piloti	
1. Crestani	p. 81,1
2. Targhetta	70,9
3. Ciresola	48,6
4. Fiocco	39,8
5. Chapellu	30,2

Navigatori

1. Stra	p. 70,9
2. Vedovato	48,6
3. Fiocco	39,8
4. Lillaz	30,2
5. Ramella	27,2

Tutti coloro che fossero interessati ad iscriversi a questo Trofeo possono contattare Fabio Del Prete al numero: 02/5472641 oppure 02/55601980.

A Sanesi la coppa sportività

L'onestà nello sport non guasta mai. Al rally dell'Impruneta la coppa per la sportività va sicuramente all'equipaggio Sanesi-Carcasci (Peugeot 205 Rallye) che per una manciata di secondi ha vinto la classe 1400 del Gruppo N. Pochi secondi di distacco che l'equipaggio Salvatori-Brandini avrebbe sicuramente annullato se nella Ps «Roveta», Brinati non si fosse messo in testa la sua Opel Corsa Gsi con conseguente tempo imposto per i concorrenti che lo seguivano. «Salvatori abita proprio sulla strada dove si correva la prova speciale — ha detto Sanesi.

— Sicuramente se non ci fosse stato il tempo imposto avrebbe fatto un tempo eccezionale, come del resto lo aveva già segnato durante il primo passaggio. In quella occasione ci ha rifilato 23 secondi di distacco e altrettanti ce li avrebbe sicuramente inflitti nel secondo passaggio».



PHOTO

RALLYSPRINT □ DECISIVA LA PENULTIMA PROVA

De Piccoli in rimonta passa nel finale

NOVENTA DI PIAVE — Costruirsi il successo per due volte è impresa non facile soprattutto quando si parla di un rallysprint dove alla fine i minuti di prova speciale non sono neanche 13. È accaduto alla coppia De Piccoli-Marangon, vincitori assoluti della 4. edizione del rally Città del Piave, organizzato dall'Opga Rally. Al riordino dopo le prime tre frazioni cronometrate De Piccoli aveva 14" di vantaggio su Ciresola e sul sorprendente bresciano Lo Coco. È bastata una errata scelta di gomme per uscire dalla quarta prova con ben 16" di ritardo. Il che ha retrocesso De Piccoli in seconda posizione dietro a Lo Coco e davanti, di un solo secondo, a Ciresola. Vale a dire, tutto da rifare. E De Piccoli si è messo d'impegno vincendo la penultima prova davanti a Ciresola di 3"; in totale, quindi, 4" sommando quello precedente: tanto quanto è bastata a contenere il rush finale di Ciresola, che ha vinto per 2" la prova di chiusura, lasciando quindi il podio al mestrino De Piccoli, primo sotto il traguardo di Noventa di Piave con la sua Peugeot 405 Mi16. Alla partenza della gara erano in 85, di cui 28 si sono ritirati. E nell'elenco degli equipaggi non visti al traguardo ci sono nomi illustri che altrimenti avrebbero conferito a questo rallysprint una fisionomia certamente diversa. È il caso della cop-

pia locale Stival-Berno che tanto sentivano la gara di casa al punto che, forse anche con la complicità di un percorso infido, è uscita di strada alla seconda curva della prima prova speciale. Era andata meglio alla coppia Acco-Amadio che aveva solo rimediato un testa-coda causa le gomme poco indicate. Uno sbaglio, che onestamente lo stesso Acco ha ammesso, lo ha poi tolto di gara. Si era alla terza prova speciale e per De Piccoli pareva tutto fatto. Momenti di panico invece in questa prova per la brutta uscita della coppia padovana Stevani-Zandarin, finiti in un filare di viti sorretto da pali in cemento. Lieve stato di choc per entrambi. Nella roulette di questo rallysprint vinto da

De Piccoli, la coppa delle Dame è andata all'equipaggio della Castelfranco, Pighin-Serena su Opel Astra Gsi 16V. *Stefano Cossetti*

RALLYSPRINT

Noventa di Piave (Ve), 16 maggio 1993
4. Rally città del Piave
gara nazionale

Le classifiche

Absoluta: 1. De Piccoli-Marangon (Peugeot 405 Mi16) in 12'27"; 2. Ciresola-Vedovato (Opel Kadett Gsi 16V) 2"; 3. Lo Coco-Fontana (Renault 5 Gt Turbo) a 6"; 4. Fiocco-Fiocco (Opel Astra 16V) a 8"; 5. Mason-Vio (Peugeot 309 Gti 16V) a 14"; 6. Zanin-Manfrin (Opel Kadett Gsi) a 16"; 7. Comelli-Birarda (Opel Kadett Gsi) a 17"; 8. Sansonetto-Franzin (Opel Kadett Gsi) a 24"; 9. Monsutti-Iacolutti (Fiat Uno Turbo) a 25"; 10. Valentini-Valentini (Opel Corsa Gsi) a 30".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Martin-Borin in 13'12"; 2. Frati-Franchi (Peugeot 106 Xsi) a 2"; 3. Fregnan-Siviero a 3"; 4. Bragalanti-Quarantani a 7"; 5. Vindigni-Colija a

21"; 6. Trovò-Libero a 33"; 7. Maschera-Graziato (Citroën Ax Sport) a 40"; 8. Dapretto-Turaccio a 1'26"; 9. Costovich-Klemse a 3'04"; 10. Piron-Mancin a 3'44" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Valentini-Valentini in 12'57"; 2. Ghegin-Dal Ponte a 5"; 3. Rossi-Schiro (Peugeot 205 Gti) a 41"; 4. Amodio-Sperandio a 43"; 5. Chiavegato-Rinaldi (Peugeot 205 Gti) a 52"; 6. Bastianello-Vianello a 1'16" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Fiocco-Fiocco in 12'35"; 2. Mason-Vio (Peugeot 309 Gti 16V) a 6"; 3. Comelli-Birarda (Opel Kadett Gsi) a 9"; 4. Sansonetto-Franzin (Opel Kadett Gsi) a 16"; 5. Zobebe-Biotti a 31"; 6. Berardi-Spinelli a 45"; 7. Siena-Poli (Opel Kadett Gsi) a 55"; 8. Patergnani-Ferro a 56"; 9. Della Porta-Buoso (Renault Clio 16V) a 1'01"; 10. Falcer-Franzin (Peugeot 309 Gti 16V) a 1'22"; 11. Artuso-Cesaro (Opel kadett Gsi) a 1'27"; 12. Costantini-Gabriel a 2'47" (tutti gli altri su Opel Astra Gsi 16V).

Classe 2500: 1. Lo Coco-Fontana in 12'33"; 2. Monsutti-Iacolutti (Fiat Uno Turbo) a 19"; 3. Del Bianco-Berton a 45"; 4. Baldan-Baldan a 57"; 5. De Nardi-Vincenzotto (Fiat Uno Turbo) a 1'03"; 6. Verga-Leone (Fiat Uno Turbo) a 1'03"; 7. Fianco-Accordini (Fiat Uno Turbo) a 1'17"; 8. Mosele-Scortegagna a 1'47"; 9. Fran-Turco a 2'58"; 10. Lot-Lot a 2'22"; 11. Lunardi-Segato (Fiat Uno Turbo) a 1'53" (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Intilia-Candoni in 13'10"; 2. D'Abamo-D'Abamo a 28"; 3. Salvador-Marigonda a 30"; 4. De Grandis-Giacomin a 36"; 5. Merzi-Ballini a 37"; 6. Avesani-Canteri (Suzuki Swift) a 38"; 7. Cadamuro-Berno a 45"; 8. Favaretto-Favaretto a 1'15" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Boria-Billiani (Opel Corsa Gsi) in 13'27".

Classe 2000: 1. De Piccoli-Marangon (Peugeot 405 Mi16) in 12'27"; 2. Ciresola-Vedovato a 2"; 3. Zanin-Manfrin a 16"; 4. Calcinotto-Rossetton a 33"; 5. Boselli-Salgaro a 34"; 6. Tempestini-Perrissinotto (Opel Manta Gte) a 1'15"; 7. Sikur-Furian (Fiat Ritmo 130) a 1'20"; 8. Pighin-Serena (Opel Astra Gsi 16V) a 1'53"; 9. Rebecca-Bettin a 2'26" (tutti gli altri su Opel Kadett Gsi 16V).



In alto, De Piccoli con la Peugeot 405 Mi16 si è imposto nel rallysprint del Piave dopo aver rimontato ben 16 secondi. 2. posto per Ciresola, sopra. La Cavallini con la Mini, nell'altra pagina, ha vinto il rally Rosa tra le storiche

RALLY ROSA □ NELLA GARA ESTENSE

Reginetta la Fornasari

FERRARA — Trentotto agguerrissime automobiliste si sono date battaglia all'ottava edizione del Rally Rosa, corsa di regolarità su strada riservata a equipaggi femminili. Al termine di una gara particolarmente aperta e combattuta, il primo posto è andato a Elisabetta Fornasari su Autobianchi Y 10 che si è aggiudicata il prestigioso trofeo con soli 20,7 punti di penalizzazione. Il Rally ha subito preso il via con un primo colpo di scena: a causa della concomitanza con la gara di un raduno cicloturistico, gli organizzatori dell'Automobile club Ferrara e della Scuderia San Giorgio si sono visti costretti ad apportare alcune modifiche al percorso cittadino prestabilito, riducendo di alcuni chilometri il tragitto della gara. Nonostante l'imprevisto, la competizione ha comunque preso il via regolarmente. Alle 8,45 di domenica mattina, in una splendida giornata primaverile, è stato dato lo start alle concorrenti: Armati di grinta, tabelle di marcia e cronometri, gli equipaggi hanno percorsi i 30 chilometri di gara lungo i quali erano stati disposti 4 controlli orari e 3 prove di classifica. Il tutto, ovviamente, nel rispetto del codice della strada, visto che il percorso del rally era aperto al traffico sia lungo le vie cittadine sia nei tratti attraverso la campagna ferrarese. Già nelle prime prove, la Fornasari che aveva come navigatore suo marito, si è dimostrata la più precisa ai controlli orari, attentissima a evitare gli scarti cronometrici e a non abbattere i birilli delle prove di classifica. Dopo circa 2 ore e 30 di gara tutte le 38 concorrenti avevano ultimato il percorso e bisognava attendere i responsi dei giudici per conoscere la classifica. Al secondo posto Barbara Guidi, su Fiat Uno Turbo, con pochissimo scarto rispetto alla vincitri-

ce. In terza posizione Alessandra Cacciari su Ford Fiesta Ghia con 38,8 penalità. Barbara Guidi si è inoltre aggiudicata la prima posizione nella speciale classifica oltre i 1.150 cc, e la Fornasari è risultata la più brava nella classe 1150 del gruppo 1. Nel pomeriggio le migliori si sono poi sfidate nel trofeo Colva: una gymkana in piazza Ariostea, effettuata con una Renault Clio Elle messa a disposizione dal comitato organizzatore. La gara è stata vinta da Maria Pia Binozzi di Sesto Fiorentino con 24"07. In mattinata, oltre al Rally Rosa, si è disputato anche il 4. trofeo Isabella d'Este riservato alle auto d'epoca, vinto da Pierina Calvini su Innocenti Mini Cooper del '68 con 32,7.

Lorenzo Ravaglia

REGOLARITÀ

Ferrara 16 maggio 1993

8. Rally Rosa

gara di regolarità riservata alle donne

Le classifiche

Assoluta: 1. Fornasari (Autobianchi Y 10) 20,7; 2. Guidi (Fiat Uno Turbo) 23,7; 3. Cacciari (Ford Fiesta Ghia) 38,8; 4. Rolfini (A 112 Hp) 42,8; 5. Montanari (Renault Clio) 60,9; 6. Tumolo (Fiat 500) 63,7; 7. Benvegnù (Peugeot 205 Gti) 64,6; 8. Binozzi (Renault Clio 16v) 64,9; 9. Gessi (Alfa Romeo Giulietta) 67,1; 10. Barbieri (Citroën ZX 1.8i) 72,7.

GRUPPO 1

Classe 1.150 cc: 1. Fornasari (Autobianchi Y 10) 20,7; 2. Rolfini (A 112 70 Hp) 42,8; 3. Tumolo (Fiat 500) 63,7; 4. Cesati (Fiat Panda 750) 74,1; 5. Mattioni (Fiat Uno) 84,2.

GRUPPO 2

Classe oltre 1.150 cc: 1. Guidi (Fiat Uno Turbo) 23,7; 2. Cacciari (Ford Fiesta Ghia) 38,8; 3. Montanari (Renault Clio) 60,9; 4. Benvegnù (Peugeot 205 Gti) 64,6; 5. Binozzi (Renault Clio 16v) 64,9.

TROFEO ISABELLA D'ESTE

Auto d'epoca, assoluta: 1. Cavallini (Innocenti Mini Cooper) 32,7; 2. Tuffanelli (Triumph) 38,0.

TROFEO COLVA

Assoluta: 1. Binozzi 24"07; 2. Calvini 24"69; 3. Marcolin 25"11; 4. Luzzi 25"50; 5. Rolfini 25"97 (tutte su Renault Clio Elle).

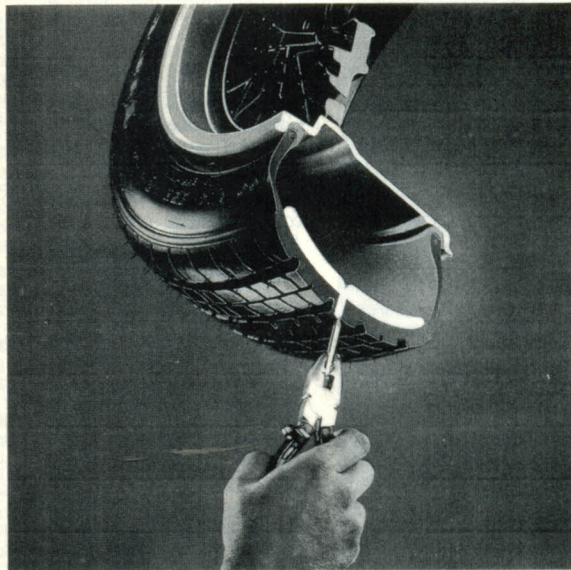
RAVAGLIA



GOLDEN MILK

UN'AUTENTICA RIVOLUZIONE
PER RISPARMIARE
SUI COSTI DI TRASPORTO

VACCINATE LE VOSTRE GOMME CONTRO LE FORATURE,
UNA VOLTA E PER SEMPRE



UN PRODOTTO INNOVATIVO PER I PNEUMATICI
DI MOTO, AUTO, CAMION, AUTOBUS, VEICOLI PESANTI

Si immette, preventivamente a ruote gonfie all'interno dei pneumatici sigilla istantaneamente e **permanentemente** ogni foratura, impedisce qualsiasi altra fuoriuscita d'aria mantiene **costante** la pressione di gonfiamento, non danneggia i pneumatici

I VANTAGGI IMMEDIATI SONO:

Miglioramento della manovrabilità e della sicurezza
Sensibile riduzione della temperatura dei pneumatici
Aumento delle possibilità di ricopertura
Minor frizione dei pneumatici sull'asfalto:
Minor consumo di carburante
Maggior durata dei pneumatici - minori costi

RICERCHIAMO DISTRIBUTORI PROVINCIALI
DUE COMODI MODI PER CONTATTARCI...
... FATELO OGGI STESSO

1
TELEFONATECI
050-710010

2
MANDATECI
UN FAX
050-710000

Distribuito in esclusiva U.S.A.

GOLDEN MILK

IL LATTICE SALVAVITA

Cesari chiama Dalla Chiesa

Evidentemente i problemi che hanno afflitto negli ultimi tempi la Lancia Delta S4 hanno non poco impensierito Augusto Cesari. Per risolvere, una volta per tutte, i guasti lamentati nella corretta gestione elettronica del motore il buon Cesari ha chiamato accanto a sé il tecnico ex Abarth, Dalla Chiesa. Presente già a Montefiorino, i rimedi adottati dal tecnico evidentemente hanno già sortito un buon effetto.

Slalom: Salino in vetta

Dopo la quarta prova del campionato italiano slalom la Rubbiano-Montefiorino Silvio Salino appare sempre più solo in testa alla classifica assoluta. Il distacco che lo divide da Travagin, attualmente al 2. posto, è di 12 punti. Appare invece in piena rimonta Augusto Cesari, terzo ma staccato di un solo punto da Travagin. Vediamo quindi la classifica assoluta.

CAMPIONATO ITALIANO SLALOM

(dopo quattro prove)

1. Salino	p. 82
2. Travagin	70
3. Cesari	69
4. Draghetti	60
5. Bonvecchio	56
6. Massola	44
7. Catapano	43
8. Pandolfi	41

Gruppo N

1. Travagin	p. 70
2. Bonvecchio	56
3. Lanteri	37

Gruppo A

1. Salino	p. 80
2. Draghetti	60
3. Alessandrini	36

Gruppo Speciale

1. Cesari	p. 60
2. Bandino	27

Prototipi

1. Catapano	p. 42
2. Pandolfi	40
Massola	40

SLALOM □ MELLUZZO VICINO AL SUCCESSO

Cesari non manca all'appuntamento

MONTEFIORINO — Cesari ha dominato, con la sua Lancia Delta S4, la 9. edizione dello slalom Rubbiano Montefiorino inseguito a 9"21 da Melluzzo che di gara in gara riesce ad avvicinarsi sempre di più alla testa della classifica con la sua Gmg Sport. Terzo è arrivato Zandonà con la Fiat 850 Coupé che ha abilmente superato Insigne che nella seconda manche con la sua Abarth X 1/9 ha rovinato tutto all'ultimo tornante dove ha fatto un dritto che gli è costato almeno 20" nonostante l'intervento della... compagnia della spinta che lo ha rimesso in strada. Sempre nella seconda manche Cesari, ha pasticciato all'uscita del penultimo tornante ed è andato a muro rovinando la parte anteriore della sua vettura e perdendo circa 18" rispetto al tempo fatto segnare nella prima manche. Nella seconda parte della gara i primi sono saliti con asfalto umido causa un temporale che si è abbattuto proprio alla fine della 1. manche, mentre gli ultimi hanno potuto sfruttare una traiettoria asciutta. Melluzzo, partito per ultimo ha fatto faville. Molto bella la lotta di classe tra Gaetti ed Imbrogno divisi da soli 48/100.

Alessandro Stefanini

SLALOM

Montefiorino (Mo), 16 maggio 1993

9. Slalom Rubbiano Montefiorino

gara valida per il Campionato Italiano

Le classifiche

Absoluta: 1. Cesari (Lancia Delta S4) in 158,58; 2. Melluzzo (Gmg-Sport) 167,79; 3. Zandonà (Fiat 850 Coupé) 172,99; 4. Insigne (Abarth X1/9) 174,24; 5. Salino (Peugeot 205 Rallye) 175,85; 6. Draghetti (Peugeot 205 Gti) 176,45; 7. Vinaccia (Abarth Prototipo) 177,14; 8. Patete (Abarth Prototipo) 180,19; 9. Locatelli (Fiat 127 Sport) 181,59; 10. Ghini (Fiat X1/9) 182,69.

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Vellani (Citroën Ax Sport) 191,84; 2. Verbilli (Peugeot 205 Rallye) 197,69; 3. Medici (Peugeot 205 Rallye) 200,18; 4. Gazzotti (Peugeot 205 Rallye) 207,07; 5. Tazzioli (Peugeot 205 Rallye) 222,78.

Classe 2000: 1. Gaetti (Opel Astra Gsi) 189,01; 2. Imbrogno (Peugeot 205 Gti) 189,49; 3. Gozzi (Peugeot 309 Gti) 193,12; 4. Capitani (Peugeot 309 Gti) 194,58; 5. D'Arcio (Kadett Gsi 16V) 205,84; 6. Coriani (Opel Kadett Gsi) 206,22; 7. Borghi (Peugeot 309 16V) 210,19.

Classe oltre 2000: 1. Travagin 184,64; 2. Incerti 187,48; 3. Bonvecchio 188,07; 4. Zanni 188,10; 5. Zanteri 193,21; 6. Accorsi 197,29; 7. Iaccarusso (Ford Sierra Cosworth) 225,72 (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Salino (Peugeot 205 Rallye) 175,85; 2. Zanotti (Citroën Ax Sport) 201,63; 3. Bergamini (Opel Corsa Gsi) 203,22; 4. Caliceti (Opel Corsa Gsi) 213,20; 5. Babina (Citroën Ax Sport) 218,38.

Classe oltre 1600: 1. Draghetti (Peugeot 205 Gti) 176,45; 2. Alessandrini (Peugeot 309 Gti 16V) 183,99; 3. Giovanini (Ford Escort Rs) 195,24; 4. Gozzo (Renault 11 Turbo) 200,98; 5. Rizzoli (Ritmo 130 Abarth) 201,68.

GRUPPO SPECIALE

Classe A112: 1. Lusoli G.C. 203,62; 2. Pattini 209,72; 3. Arati 223,08; 4. Conconi 235,72.

Classe 700: 1. Lovesio (Fiat 700) 197,01.

Classe 1000: 1. Ruggi (A112) 206,22; 2. Lusoli E. (A 112) 240,45.

Classe 1150: 1. Locatelli (Fiat 127 Sport) 181,59; 2. Panaro (A112) 183,23; 3. Falezza (Fiat 127 Sport) 188,23; 4. Quintarelli (Fiat 127 Sport) 189,19; 5. Incerti L. (A112) 192,07; 6. Venturilli (A112) 194,41; 7. Guglielmini (Fiat 127) 197,77; 8. Giordano (Fiat 127 Sport) 207,90; 9. Gualmini (A112) 230,40.

Classe 1300: 1. Ghini (Fiat X1/9) 182,69; 2. Cavalleri (Fiat X1/9) 188,90;

3. Sabattini (Fiat X1/9) 189,51; 4. Sandroni (Fiat X1/9) 190,33; 5. Ciani (Fiat X1/9) 196,14; 6. Bacchieri (Alfa Sud) 229,38.

Classe 1600: 1. Insigne (Abarth X1/9) 174,2; 2. Schianchi (Talbot Sumbeam) 197,01; 3. Anna Fogliata (Abarth X1/9) 215,47.

Classe 2000: 1. Bernardoni (Talbot Sumbeam) 183,19; 2. Tonelli (Ford Escort Rs) 184,64; 3. Leone (Opel Kadett Gte) 190,46; 4. Lenzotti (Renault Clio 16V) 194,37.

Classe oltre 2000: 1. Cesari (Lancia Delta S 4) 158,58; 2. Lugli (Renault 5 Alpine) 190,18; 3. Ferrari (Porsche Carrera) 193,30; 4. Porrati (Porsche Carrera) 204,31.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Pucci (Fiat 500/A112) 193,43.

Classe 1600: 1. Patete (Abarth) 180,19.

Classe 2000: 1. Zandonà (Fiat 850 Coupé) 172,99; 2. Vinaccia (Abarth Prototipo) 177,14; 3. Catapano (Abarth Prototipo) 184,52; 4. Pepe (Fiat 850 Proto) 186,52; 5. Ciriello (Abarth Prototipo) 198,88; 6. Morelli (Abarth Prototipo) 199,06.

SPORT PROTOTIPI

Classe 2000: 1. Melluzzo (Gmg Sport) 167,79.

TROFEO CINQUECENTO

1. Filippi 201,68; 2. Saracco 202,32; 3. Melluzzo M. 207,49; 4. Campus 213,01; 5. C. Melluzzo 215,26.



Sopra, Filippi a Montefiorino. Sotto, Cesari. A destra, Bandino 1. a Puccianello



TOMAZZONI

F. RALLY □ MASSOLA NON HA RIVALI

Punta in alto l'ex slalomista

GONZAGA — Leonardo Massola abbandonati ormai quasi definitivamente gli slalom, sembra non avere proprio rivali in Formula Rally. Il pilota mantovano, leader del campionato, ha infatti dominato anche la gara nazionale svoltasi all'interno della fiera «Milleruote» di Gonzaga, che si è corsa su un circuito asfaltato estremamente impegnativo che ha messo a dura prova vetture e piloti. Massola, inserito nel secondo raggruppamento con la sua Fiat X 1/9, ha fatto registrare il miglior tempo assoluto della manifestazione, vincendo alla grande nella propria classe e fermando i cronometri su tempi decisamente migliori rispetto al vincitore delle altre classi. Senza particolari problemi anche i successi degli altri due mantovani Giuliano Dallamano (1. raggruppamento, classe fino a 1600) e Walter Lorenzini (sempre

nel 1. raggruppamento, classe oltre 1600), particolarmente a loro agio con vetture piccole, agili e veloci su un tracciato tortuoso con cinque curve secche a sinistra e due a destra. Più combattuta la finale della classe oltre 1600 nel 2. raggruppamento il pavese Rizzi, uno dei migliori specialisti a livello nazionale, che ha preceduto di soli 81 centesimi Eliseo Noris, in gara con un Prototipo. Anche nel terzo raggruppamento, classe unica, Enzo Maccarinelli, solitamente impegnato in gare di velocità su terra, non ha avuto particolari problemi a regolare il combattivo Giorgio Dall'Asta, Rizzi e Bandini. Resta comunque un dato inconfutabile: Leonardo Massola ha davvero una marcia in più e la sua candidatura al tricolore di Formula Rally ha ottime possibilità di giungere a buon fine.

Umberto Tosi

FORMULA RALLY

Gonzaga (Mn), 16 maggio 1993
Formula Rally a Gonzaga gara nazionale

Le classifiche

1. RAGGRUPPAMENTO

Classe 1600: 1. Dellamano (Peugeot 205 Gt) in 2'16"20; 2. Musti (Peugeot 205 Rallye) in 2'18"86; 3. Bonaguro (Ford Escort) in 2'22"10; 4. Priori (Alfa 33) in 2'30"75.

Classe oltre 1600: 1. Lorenzini (Fiat Uno Turbo) in 2'11"54; 2. Camanini (Renault 5 Gt Turbo) in 2'14"33; 3. Defendi (Renault 5 Gt Turbo) in 2'17"00; 4. Barresi (Renault 5 Gt Turbo) in 2'17"88.

2. RAGGRUPPAMENTO

Classe 1600: 1. Rizzi (Dallara) in 2'04"85; 2. Noris (Prototipo) in 2'05"66; 3. Balzarotti (Junior Honda) in 2'05"98; 4. Benazzoli (Fiat X 1/9) in 2'11"44.

Classe oltre 1600: 1. Massola (Fiat X 1/9) in 2'01"06; 2. Franzoni (Fiat X 1/9) in 2'07"48; 3. Dezza (Ford Escort) in 2'09"37; 4. Ferrari (Renault 11 Turbo) in 2'12"32.

3. RAGGRUPPAMENTO

Classe unica: 1. Maccarinelli (Prototipo 4x4) in 2'08"69; 2. Dall'Asta (Lancia Delta Integrale 8V) in 2'10"75; 3. Rizzi (Lancia Delta Integrale 16V) in 2'14"82; 4. Bandini (Lancia Integrale 8V) in 2'19"90.



SLALOM □ BRUNO GUADAGNA IL 2. POSTO

Bandino vince tutte le manche

PUCCIANELLO — Si è svolta in una cornice di folto pubblico, la dodicesima edizione dello slalom di Puccianello, gara valida per la coppa Csaì 4. zona e organizzata dalla Motorsport Caserta corse. La vittoria è andata a Camillo Bandino, su Fiat X 1/9 1600, che dopo essersi

aggiudicato la prima manche, riusciva a vincere anche la seconda, migliorando il proprio tempo, nonostante la pioggia. Il portacolori della Promoracing riusciva così a precedere un'altra Fiat X 1/9, quella di Testa, che dopo aver duellato con Bruno, su Fiat 850 coupé Cosworth e giunto terzo. Boccia e Marzo, entrambi su Fiat X 1/9, giungevano rispettivamente quarto e quinto dopo essersi scambiati le posizioni tra la prima e la seconda manche. Palomba migliorando nella seconda manche si inseriva al sesto posto con la sua Fiat 600, sopravanzando Auriemma (Fiat 127) e Laurenza (Simca). Primo di Gruppo N e undicesimo assoluto è Luigi Russo, recente vincitore dello slalom di Ascoli Satriano, su Peugeot 205 Gti. In Gruppo A vittoria della Opel Kadett Gsi 16v di Bruno Scolaro.

Massimiliano Cucuzza

SLALOM

Puccianello (Ce), 16 maggio 1993

Slalom a Puccianello

gara valida per la Coppa Csaì 4. zona

Le classifiche

Absoluta: 1. Bandino 169,78; 2. Testa 177,85; 3. Bruno (Fiat 850 Coupé Cosworth) 179,13; 4. Boccia 182,78; 5. Marzo 182,93; 6. Palomba (Fiat 600) 183,37; 7. Auriemma (Fiat 127) 183,83; 8. R. Laurenza (Simca) 184,73; 9. De Amicis (Fiat 850) 187,13; 10. Cerbo 188,27. (tutti gli altri su Fiat X1/9).

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Zaccaro 201,35; 2. De Simone 212,75. (tutti su Peugeot 205 Rallye)

Classe 1600: 1. Gianfio 200,58; 2. Procopio 208,55; 3. Stilla (Ford Escort XR3 1600). (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000: 1. Russo L. 138,39; 2. Esposito 192,74; 3. Miccio 195,47; 4. Aprea 203,76; 5. Cappellicci (Opel Kadett Gsi 16V) 215,17. (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti)

Classe oltre 2000: 1. Angrisani 188,87; 2. Aiello 191,56; 3. Procopio G. 193,41; 4. Acunzo 202,84; 5. Romanelli 210,04; 6. De Siena 223,42 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Franzese 193,72; 2. Noviello 195,05. (tutti su Peugeot 205 Rallye)

Classe oltre 1600: 1. Scolaro (Opel Kadett Gsi) 190,94; 2. Langella 192,14; 3. Tufino (Renault 5 Gt Turbo) 192,57; 4.

Russo T. 196,09. (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti)

GRUPPO SPECIALE

Classe A 112: 1. Sarnataro 211,10; 2. Zito 220,09.

Classe 700: 1. Durante S. 198,64; 2. Durante A. 218,70 (tutti su Fiat 126)

Classe 1000: 1. Vigorito 195,52; 2. Zorzetti (Fiat 127) 211,27; 3. Orefice 200,71; 4. Ilario 202,26; 5. Buongiorno 205,17; 6. Bufis 212,06; 7. Rianna 214,81; 8. Visto 215,08; 9. Natella 221,94; 10. Buono (Fiat 127) 233,43. (tutti gli altri su A 112)

Classe 1150: 1. Auriemma 183,83; 2. Forino (A 112) 194,87; 3. Illuminato 198,08; 4. Laudato 199,46; 5. Di Gioia (A 112) 201,34; 6. Impesi (A 112) 211,36; 7. Verrico (A 112) 215,32; 8. Cifone 293,25. (tutti gli altri su Fiat 127)

Classe 1300: 1. Cerbo 188,27; 2. Casale 193,55; 3. Di Vaio (Simca 1300) 196,99; 4. Giusti (Simca R2) 199,67; 5. Di Cristoforo 211,38. (tutti gli altri su Fiat X1/9).

Classe 1600: 1. Bandino 169,78; 2. Roccia 182,78; 3. Castaldi 194,48 (tutti su Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. Marzo (Fiat X1/9) 182,93; 2. Boccia (Vw Golf Gti) 208,76.

Classe oltre 2000: 1. Cola (Ford Escort Rs T) 207,67; 2. De Angelis (Fiat Ritmo 130) 221,40.

GRUPPO PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Vitiello 201,45; 2. Borzacchielli (A 112) 212,61; 3. Di Meo 219,999. (tutti gli altri su Fiat 126)

Classe 1600: 1. Palomba (Fiat 600) 183,37; 2. Laurenza (Simca) 184,73; 4. Izzo (Fiat X1/9) 189,35; 5. Di Vato A. (Fiat 500) 209,21.

Classe 2000: 1. Testa (Fiat X1/9) 177,85; 2. Bruno (Fiat 850 Coupé Cosworth) 179,13; 3. De Amicis (Fiat 850) 187,13; 4. Coppola (Fiat 126) 201,28.

TROFEO CINQUECENTO

Classe oltre 2000: 1. Tortora 108,40; 2. Alastra 209,77; 3. De Luca 211,12; 4. Zappalà 211,34; 5. Langella 214,82; 6. Senatore 215,71; 7. Calce 218,01.



SULLA SALITA DI LEIVI

Tutti Rossi di... rabbia

LEIVI — Ennesima conferma di Erberto Rossi che si è aggiudicato la nona edizione dello slalom Chiavari-Leivi, nonché il trionfo Conca degli Ulivi e Coppa Nissan-Pesci in palio nell'occasione. Problemi tecnici non hanno certo impedito a Cremonesi di conquistare il secondo posto con il suo prototipo Fedecar. Completa il podio Cumino che ha preceduto, con un'ottima seconda manche, Medone di quasi un secondo. Se la classifica avesse ammesso anche le vetture elettrosolari il terzo posto assoluto sarebbe stato appannaggio di Dario Sassi. Anche se al momento i piloti che si cimentano nelle gare con le vetture elettrosolari non sono molti la Csaì dovrebbe comunque risolvere il problema, anche perché è possibile pronosticare un successo maggiore, di queste vetture «verdi». (c.r.)

SLALOM

Leivi 16 maggio 1993

9. Chiavari-Leivi

gara valida per Coppa Csaì

Le classifiche

Absoluta: 1. Rossi (Er2 Sport 2) 158,80; 2. Cremonesi (Fedecar) 165,36; 3. Cumino (Ford Escort) 168,32; 4. Medone (Fiat X 1/9) 169,15; 5. De Lorenzi (Simcar R2) 171,67; 6. Giaracca (Fiat X 1/9 Dallara) 172,07; 7. Cambiaso (A 112 Abarth) 173,24; 8. Ferrari (Fiat 127 S) 164,99; 9. Reda (Peugeot 309 16 v.) 175,58; 10. Serembe (Peugeot 205 Gt) 176,57.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Rodani 180,33; 2. Boggiano 184,64; 3. Gangemi 185,99; 4. Daniela Ferru (Opel Corsa) 220,09 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Peirano 185,60; 2. De Ferrari 185,73; (entr. su Opel Corsa Gti); 3. Baron (Peugeot 205 Gti) 193,06.

Classe 2000: 1. Roda (Peugeot 309 16 v) 175,58; 2. Paganini (183,30); 3. Ramello 184,44; 4. Speroni (Opel Kadett) 185,05; 5. Broveglio 192,61; 6. Canale (200,33) (gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe oltre 2000: 1. Fantoni 181,55; 2. De Martini 184,28; 3. Borra (Ford Sierra Cosworth) 192,50 (gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Gardella 177,04; 2. Signorelli 180,21; 3. Fioretti (Fiat uno 60) 195,11; (gli altri su Peugeot Rallye).

Classe oltre 1600: 1. Serembe (Peugeot 205 Gti) 176,57; 2. Benvenuti (Opel Kadett) 191,69.

GRUPPO SPECIALE

Classe A112: 1. Botta 189,69; 2. Fossa 192,98; 3. Peirano 193,27; 4. Greggi 195,61.

Classe 1000: 1. Ponte 184,01; 2. Tardanico 188,02; 3. Riso 188,11; 4. Spinetta (Fiat Uno 45) 194,26; 5. Barberini 197,67; 6. Napolitano 204,01 (tutti gli altri A 113 Abarth).

Classe 1150: 1. Ferrari (Fiat 127 S) 174,99; 2. Cambiaso 176,08; 3. Telani (Fiat 128 Coupé) 178,40; 4. Moggia (Fiat Uno) 179,25; 5. Carattini 179,98; 6. Testa (Fiat 127 S) 180,28; 7. Schianchi 183,10; 8. Sciutti 183,48; 9. Capriotti (Fiat 127 S) 184,73; 10. Salis 191,65 (tutti gli altri su A 112 Abarth).

Classe 1300: 1. De Lorenzi (Simca R2) 171,67; 2. Bordanzi (Fiat X 1/9) 178,43; 3. Campus (Mini De Tomaso) 191,07; 4. Camporfiorto (Simca R2) 195,73; 5. Trapasso (Samba Rally) 218,16.

Classe 1600: 1. Medone 169,16; 2. Giaracca (Fiat X 1/9 Dallara) 172,07; 3. Toccalino 178,49; 4. Alomai 180,01 (Fiat X/9); 5. Atzori (Talbot Saubeam) 202,36 (tutti su Fiat X 1/9).

Classe 2000: 1. Cumino (Ford Escort RS) 168,32; 2. Niosi (Fiat X 1/9) 182,01; 3. Ortolano (Opel Mantra) 185,63.

Classe oltre 2000: 1. G. Borra (Lancia Stratos) 178,99; 2. Heinderesicht (Porsche Carrera) 178,95.

GRUPPO PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Terrile 177,59; 2. Nonnini (Fiat 500 Honda) 183,10; 3. Musso 185,74; 4. Paradiso 206,00 (tutti gli altri su Fiat 500/1000).

Prototipi Slalom: 1. Rossi (Er 2 Sport) 158,80; 2. Cremonesi (Fedecar) 165,36; 3. Mordenti (Beta M-De Carolis) 190,98.

Elettrosolari Categoria 2: 1. Barra (Mini C) 215,68; 2. Marcialis (W. Golf) 215,73; 3. Bovone (Innocenti) 220,58.

Categoria 5: 1. Sassi (Megawatt E) 166,95; 2. Casini (Golden Fly) 199,19.



BMW M3 6/90 NERA INTERNI IN PELLE
BMW 535 M5 6/92 NERO
METALLIZZATO FULL OPTIONAL
BMW 850 9/91 AUTOMATICA
BLU METALLIZZATA FULL OPTIONAL
FERRARI 348 GTS 2/91 ROSSA
FERRARI 330 GTC 6/68 ANTRACITE
FERRARI 348 TB 8/90 ROSSO
FERRARI MONDIAL 3.4 CABRIO 8/90 ROSSO
FERRARI TESTAROSSA 12/89 ROSSO
LANCIA BETA MONTECARLO 6/83 GRIGIO ARGENTO
MASERATI 4 PORTE 4.9 6/85 ARGENTO
MERCEDES 500 SL 6/86 ROSSO
PORSCHE 911 6/88 TURBO
GRIGIO SCURO MET. ARIA TETTO PELLE
PORSCHE 928 S. 4 6/89
GRIGIO SCURO MET. FULL OPTIONAL
ROLLS CORNICHE 6/86 CONVERTIBILE
GRIGIO ARGENTO
ROLLS SILVER CLOUD III 6/62 BIANCA
SUMBEAM ALPINE SPIDER 6/66 ROSSO

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

SA.MO.CAR. spa

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

DIVENTA PILOTA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Dopo le due gare britanniche di Donington e Silverstone, il campionato internazionale di F. 3000 fa tappa in Francia sul tracciato cittadino di Pau

VELOCITA'

30 MAGGIO

500 MIGLIA INDIANAPOLIS

Campionato IndyCar
Indycar
Tel. 001/313/3348500
STOCK CAR A CHARLOTTE
Campionato Nascar
Nascar
Tel. 001/904/2530611

PAU

Campionato francese F.3
Peugeot 905 Spider Cup
SuperTurismo
Asa Basco Bearnaix
Tel. 0033/59/270194

ZANDVOORT

Coppa Europa Clio
Zandvoort (Olanda)

MISANO

Campionato italiano
Supercar Gt-Prototipi
Trofeo Fisa F.2000
Monomarca Ferrari
Automotosport srl
Tel. 0541/615159-615221

31 MAGGIO

PAU

Campionato internazionale
Formula 3000
Asa Basco Bearnaix
Tel. 0033/59/270194

IMSA A LIME ROCK

Campionato Imsa
Imsa
Tel. 001/813/877

SILVERSTONE

Campionato inglese F.3
Brdc Silverstone Circuit
Tel. 0044/327/857271

OULTON PARK

Campionato inglese turismo
Brsc Brands Hatch
Tel. 0044/474/874445

RALLY

26-30 MAGGIO

RALLY DI ANTIBES
Campionato europeo
coefficiente 20
Asac Antibes
Tel. 0033/93/617866

27-28 MAGGIO

JORDAN RALLY

Campionato Medio Oriente
Rac of Jordan
Tel. 00962/6/815261

28-29 MAGGIO

RALLY TARGA FLORIO

Campionato italiano assoluto
europeo coeff. 5
Ac Palermo
Tel. 091/300468

29 MAGGIO-3 GIUGNO

RALLY ACROPOLI

Campionato mondiale
piloti e marche
Elpa Rally
Tel. 0030/77/91615

29-30 MAGGIO

RALLY DEL BELLUNESE

Coppa Italia 4. zona
coefficiente 5

Scuderia Tre Cime
Belluno(BI)
RALLY BASILICATA
Coppa Italia 6. zona
coefficiente 5
A.S. Mediterranea Sport
Potenza
RALLY DEGLI ABETI
Coppa Italia 5. zona
coefficiente 5
Abeti Racing
Tel. 0573/631288

ALTRE

29 MAGGIO

FORMULA RALLY MOSTRA D'OLTREMARE
Rombo Team
Tel. 081/ 8904526

29-30 MAGGIO

CROSSODROMO MIRAVALLE
Campionato italiano

e Coppe Csaì Fuoristrada
Panzer Club Fuoristrada
Tel. 0574/691404

30 MAGGIO

SALITA DI ANDORRA

Campionato europeo
della montagna
Andorra

SALITA LEVICO-VETRIOLO

Coppa Csaì 1. zona
Scuderia Trentina
Tel. 0461/993722

SALITA DI TODI

Coppa Csaì 1. zona
Ac Perugia
Tel. 075/71941

SALITA MORBEGNO-ALBAREDO

Coppa Csaì 1. zona
Ac Sondrio
Tel. 0342/212213

LANGEWAAG

Campionato europeo
velocità su terra
Sapf Langezwaag
Tel. 0031/5130/88870

FORMULA RALLY A VICENZA

riservato
Team Padova Cross
Tel. 049/9630465

SLALOM PAESANA

PRATO GUGLIELMO
Coppa Csaì 1. zona
Supergara
Tel. 0173/33603

SLALOM DI COLLIO

Coppa Csaì 2. zona
Biesse Corse (Brescia)
SLALOM DI RENDE
Cosenza Corse
Tel. 0984/75425

SLALOM DI SIRACUSA

Scuderia Saint Paul
Siracusa

SLALOM DI MANOPPELLO

Scuderia Abruzzo Corse
Tel. 085/24684

SLALOM RIVIERA DEL CORALLO

Campionato italiano
Team Alghero Corse
Tel. 079/95247

SLALOM MOSTRA D'OLTREMARE

Rombo Team
Tel. 081/ 8904526

LONATO

Campionato italiano
velocità su terra
Scuderia Brescia Rally
Tel. 030/2754112

telesprint

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

chiamate il

1637

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

051 oppure
997.997
se di altro distretto

SETTIMANALI NAZIONALI

■ OKEY MOTORI

NUOVA ANTENNATRE
19.50 sabato

ESPANSIONE TV
20.00 sabato

RADIO TELE GARDA
15.30 sabato

GRP TV
22.30 venerdì
13.30 sabato

RETE 9 TAI
20.55 sabato
12.20 domenica

ALTAITALIA TV
19.50 sabato
09.30 domenica

RETE AZZURRA
15.00 sabato
12.30 e 23.00 lunedì

TELE BELLUNO
23.30 giovedì
18.00 sabato

TELE COMMERCIALE ALPINA
21.00 sabato
22.00 mercoledì

PRIMO CANALE
22.00 giovedì
22.00 mercoledì

TELEARCOBALENO
23.45 venerdì
13.30 domenica

ANTENNA 1
20.30 sabato
14.00 domenica

NUOVA RETE
22.30 venerdì

TV PARMA
21.15 sabato
18.10 domenica

TELEMONTIMARE
22.30 sabato
13.00 domenica

TELE MAREMMA
15.30 sabato
15.00 domenica

NOI TV
21.30 sabato

15.45 lunedì
TELEREGIONE MARCHE
21.30 venerdì
17.30 sabato

TELE 2000
22.30 venerdì
21.00 domenica

RETE GAPRI
22.00 venerdì

SUPER TV
21.40 martedì

■ MOTOR NEWS

TELEGUPOLE
23.00 lunedì
TELENOVA
23.00 mercoledì

TELE FRIULI
23.30 venerdì
16.20 lunedì

TELE ARENA
23.40 venerdì

TELE ALTO VENETO
23.15 venerdì
13.30 domenica

RETE 7
11.30 sabato

TELEREGGIO
18.40 giovedì
13.30 domenica

TELEREGIONE
14.30 giovedì
14.00 domenica

RETE 24 H
22.30 giovedì
16.30 sabato

TVRS
15.15 venerdì
23.00 sabato

TELE LAZIO
21.20 venerdì

CANALE 10
20.30 lunedì

TELESPAZIO
22.30 sabato
13.30 domenica

TELESCIROCICO
23.45 venerdì

RUBRICHE FISSE

■ LUNEDÌ

RAI 3 17.30 On the road
TELEMONTECARLO 24.15 Crono
RETEMIA 20.40 L'uomo e i motori

■ MARTEDÌ

RAI 1 14.30 Tg1 Auto
TELE + 2 19.45 Sport time auto
ODEON TV 23.15 Automania

■ MERCOLEDÌ

RAI 2 13.40 Tg 2 Motori
TELE + 2 13.45 Sport time auto (replica)

■ VENERDÌ

TELE + 2 13.45 Sport time auto (replica)
CINQUESTELLE 22.00 Motori non stop
ODEON TV 23.15 Tuttofuoristrada

■ SABATO

TELEMONTECARLO 12.15 Crono (replica)
RAI 1 14.30 Tg1 Auto
TIVU ITALIA 19.30 Ruote in pista

■ DOMENICA

ITALIA 1 13.00 Grand Prix
CINQUESTELLE 12.30 Motori non stop (replica)
VIDEOMUSIC 13.00 Motorclip



In occasione del rally dell'Acropoli, sono tre gli appuntamenti (rigorosamente notturni) previsti su Rai 2: lunedì 31 maggio, martedì 1 e mercoledì 2 giugno alle ore 01.15

LE GARE

■ 500 MIGLIA INDIANAPOLIS

TELEMONTECARLO
Domenica 30 maggio alle ore 17.00 collegamento con Indianapolis per le fasi preliminari e la diretta della gara a partire dalle ore 18.00

SKY SPORT
Domenica 30 maggio dalle ore 18.00 diretta della gara

■ KARTING

RAI 3
Sabato 29 maggio alle ore 17.40 diretta del campionato italiano classe 125 da Battipaglia

■ RALLY ACROPOLI

RAI 2
Lunedì 31 maggio martedì 1 e mercoledì 2 giugno alle ore 01.15 servizi di 10 minuti

Su Rai 3, sabato 29 maggio alle ore 17.40, dalla pista del Sele di Battipaglia (Salerno), diretta della seconda prova del campionato italiano di kart classe 125



500 MIGLIA □ MAXI DIRETTA SU TMC

Indianapolis show

Telemontecarlo ha previsto un trattamento del tutto particolare per la 500 Miglia di Indianapolis. La Tv monegasca, infatti, oltre alla diretta della corsa che comincerà alle 18.00, si collegherà un'ora prima del via per trasmettere tutte le fasi preliminari che precedono questa affascinante ed emozionante competizione, offrendo ai telespettatori la possibilità di ammirare uno spettacolo di classico stile americano, accompagnandoli con le immagini di questo show fino alla partenza di questa gara unica al mondo. Anche la Tv via satellite Sky Sports effettuerà la diretta.



Domenica 30 ore 17.00 inizio diretta



Domenica 30 ore 18.00 diretta



TRASMISSIONI VIA SATELLITE

■ EUROSPORT

GIOVEDÌ 27

24.00 Speciale F.1

VENERDÌ 28

23.30 International Motorsport, all'interno: Silverstone F. 3000

Campionato inglese Turismo da Donington
Campionato inglese F. 3 da Brands Hatch
Manx National Rally

SABATO 29

09.00 International Motorsport (replica)

DOMENICA 30

23.00 International Motorsport (replica)

■ SKY SPORTS

DOMENICA 30

18.00 Diretta della 500 Miglia di Indy

RUBRICHE TV LOCALI

■ LUNEDÌ

Lombardia

TELEVERBANO
21.45 Tutorally video

Emilia Romagna

RETE 55
22.45 Tutorally video

TELE RADIO CITTÀ

20.30 Cuore Rosso (solo dopo ogni Gp)

■ MARTEDÌ

Puglia

CANALE 10
10.40 Top Autonews

Lombardia

TELESTUDIOTRE
22.00 Tutorally video

■ MERCOLEDÌ

Marche

TVRS
23.00 Ruote e motori

■ GIOVEDÌ

Puglia

CANALE 10
10.40 Top Autonews

Emilia Romagna

RETE 7
18.30 World Cross Motori

Toscana

TV PRATO
21.50 Il fuoristrada

Campania

TELEVOMERO

23.30 Racing Team

Lazio

RETE ORO
19.45 Semaforo verde

Lombardia

TELEVERBANO
18.00 Tutorally video

■ VENERDÌ

Piemonte

VIDEOGRUPPO
19.30 Hot Rod

Toscana

TELEREGIONE
22.00 Gente Motori

■ SABATO

Piemonte

VIDEOGRUPPO
24.00 Hot Rod

Lombardia

ANTENNA 3
19.50 Monza motori

Liguria

CANALE 7
20.30 Starting (replica domenica 19.00)

EUROMIXER

20.30 Starting (replica domenica 19.00)

TELENORD

20.30 Starting (replica domenica 19.00)

Emilia Romagna

REGGIO TRE TV
23.00 Starting

(replica domenica 14.00)

TELEUNIVERSO

13.30 Starter

Toscana

CANALE 27
23.00 Starting (replica domenica 14.00)

TELEIDEA

19.50 Starting (replica domenica 13.00)

Marche

TVRS
15.20 Ruote e motori

Lazio

RGM
15.00 Starting (replica domenica 19.00)

GOLD TV

13.50 Starting (replica lunedì 23.30)

Puglia

CANALE 10
10.40 Top Autonews

■ DOMENICA

Lombardia

BERGAMO TV
18.00 Motorshow

Lazio

RETE ORO
09.30 Semaforo verde
TELE UNIVERSO
13.00 Starting
TELE MONTE GIOVE
15.00 Starting
QUARTA RETE ROMA
23.45 Starting

bastian contrario

Le opinioni di questa pagina non riflettono necessariamente quelle della rivista, né vanno attribuite a qualcuno in particolare. Di volta in volta, verrà dato spazio a un punto di vista diverso e «controcorrente» rispetto al pensiero comune

Ultime da Zombieland: pare che il più sveglio di tutti, l'unico biologicamente attivo in uno schieramento di morti viventi, non sia andato oltre una miserabile terza fila nelle qualificazioni su quel velodromo supersviluppato che è Indianapolis. Ahi, ahi, che sarà successo mai? Ma già, ci sono le condizioni sempre mutevoli della pista. Un minuto si muore di caldo, un altro nevicata. E poi il Migliore aveva un bozzo grosso così sul sedere. Cosa pretendete di più? I cretini, naturalmente, siamo noi. Se Renato Zero non vince a Sanremo e poi si lamenta per il mal di gola, è uno che sta cercando delle scuse. Ma se al festival arriva, poniamo, Pavarotti e poi le prende da un afono qualsiasi, come la mettiamo? La mettiamo in tanti modi: possiamo dire che Sanremo non è il posto adatto per un cantante lirico che — si suppone — sa cantare sul serio (anche se insopportabile); possiamo dire che la passione per la vera arte l'è morta e sepolta, soffocata da un coacervo di buzzurri; oppure possiamo dire, più semplicemente, che Pavarotti di cantare a Sanremo non ne aveva nessuna voglia. E allora la domanda che sorge spontanea è: che cosa c'è venuto a fare? Lasciamo per un attimo da parte il cronometro, o quell'accidente che usano da

quelle parti per misurare il tempo. Ho il sospetto, visto l'ambiente, che sia una clessidra a sabbia grossa, debitamente ostruita quando in pista gira quel rottame di A.J. Foyt. Dicevo, lasciamo stare i tempi e le miglia orarie. Indianapolis non è una gara di campionato. Non è neanche una gara di automobili. È la trasposizione in chiave motoristica del Palio di Siena. Ora, secondo me per fare il Palio di Siena essere normali non aiuta. Ma una volta che ci sei dentro, come spirito e tutto il resto, probabilmente ti diverti da matti. Il segreto di certe cose sta nell'affrontarle per quello che sono. Se vai al Luna Park e ti lamenti perché ti tamponano sull'autoscontro, significa semplicemente che non hai capito un'ostia della vita. E allora, perché Mansell dovrebbe sfuggire a questa regola? Perché pretende di affrontare Hollywood con lo stesso, maledetto snobismo tipico dei merluzzi della sua terra natale? Che accidenti è questa specie di pragmatismo a oltranza per cui non giri se non sei in forma, non giri se non hai la macchina a punto, non giri quando ti aspettano? D'accordo, una qualifica dove Tony Bettenhausen, che ha tremila anni per gamba e non corre dai tempi di Fedippide, monta in macchina e fa il tempo non può essere una cosa seria. Ma nessuno pretende che lo sia; o almeno non lo pretendono gli americani, che saranno anche andati sulla Luna ma per quanto mi riguarda sono solo gli inventori di quell'assurdità gasata che si chiama Cola-Cola.

L'unica cosa seria, a Indianapolis, è un rettangolo di carta bianco e verde, con al centro l'effigie di un signore dai capelli bianchi. Il dollaro ha una potenza molto superiore a quella di qualunque Cosworth Xb: da solo serve sì e no per comprare una bibita, ma l'unione fa la forza, e in pacchetti consistenti può smuovere probabilmente anche le montagne. Sicuramente le coscienze.

Rifiuto di credere che a mr. Mansell abbiano lesinato i verdoni di cui sopra. E allora cosa significano questi capricci da prima donna? In un mondo di attori devi fare la tua parte, punto e basta. Se pensavi di importare oltre oceano le isterie della F. 1 mi sa tanto che hai sbagliato indirizzo. Oltretutto, c'è gente che costa molto meno e sa venderci molto meglio. Non tirare in ballo la dignità perché non sono tutti così gonzi, e ricordati che non sei David Niven. Semmai somigli di più a Paperino.

PHOTO4



DON'T
CRACK
UNDER
PRESSURE



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



TAGHeuer
SWISS MADE SINCE 1860

TAGHeuer ITALIA

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

Cronometrista ufficiale del Campionato del Mondo di Formula 1.