

# AUTO SPRI NT

## GP BELGIO

### IL CAMPIONE DEL MONDO PARTE 16° E ARRIVA 1°!

SETTIMANALE **35**  
Anno XXXV - 29 agosto-4 settembre 1995  
Sped. in abb. postale - Pubbl. inf. 50%  
L. 4.000



A SPA **SOSPIRI**  
IPOTECA LA F.3000



NON PIOVE. PIOVE. NON PIOVE PIU'. UNA GARA DIFFICILISSIMA

# ERGO SCHUM

MA QUESTA ERA PROPRIO  
LA CORSA PER ALESI...



DIRETTORE RESPONSABILE  
**CARLO CAVICCHI**

VICEDIRETTORE  
**FRANCO NUGNES**

CAPISERVIZIO  
**DIEGO FORTI** (F.1)  
**ANGELO ORSI** (Immagine)  
**SERGIO REMONDINO** (Rally)

INVIATI SPECIALI  
**ALBERTO ANTONINI**  
**LEONARDO IANNACCI**  
**CESARE MARIA MANNUCCI**  
**CARLO MASSAGRANDE**  
**MAURIZIO RAVAGLIA**

REDATTORI  
**MARIO DONNINI**  
**PIETRO GASPARRI**  
**MARISA IMBROGNO**  
**MARCO RAGAZZONI**  
**ARTURO RIZZOLI**

SERVIZI SPECIALI  
**ROBERTO BOCCAFOGLI**  
**PAOLO BOMBARA**  
**GIANNI COGNI**  
**GIORGIO PIOLA**  
**FABIO RAVAIOLI**  
**ALESSANDRO STEFANINI**  
**ENRICO ZANARINI**

GRAFICA E IMPAGINAZIONE  
**GIORDANO CAPELLI** (responsabile)  
**ADRIANA BOLLA**  
**ALBERTO RONDELLI**

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

DISEGNI  
**STEFANO ADAMI**  
**ANTONIO SASSI**  
**GIORGIO SERRA**  
**MASSIMO VALLESE**

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

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

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

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



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



Accertamenti  
Diffusione Stampa  
Certificato n. 990



**CONTI EDITORE**  
divisione Pubblicità - Sede: Via del Lavoro 7  
Resp. Loredana Malaguti

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

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

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

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

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

**35**  
**SOMMARIO**

**SETTIMANALE**  
**Anno XXXV**  
**29 agosto**  
**4 settembre**  
**L. 4.000**

PHOTO4



**VELOCITA'**

FORMULA UNO  
**12 Gp Belgio**

FORMULA UNO  
**44 Il manichino delle Dome**

FORMULA UNO  
**48 Monza è cambiata**

IL PERSONAGGIO  
**50 Unser jr**

STOCK CAR  
**58 American generation**

FORMULA 3  
**64 Tre contro tre**

FORMULA 3000  
**76 Gara a Spa**

SPECIALE  
**84 F. Campus in Italia**

**RALLY**

MONDIALE  
**90 Mille Laghi**  
TRICOLORE 2 LITRI  
**94 Alpi Orientali**

**OPINIONI**

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

**RUBRICHE**

**8 lettere**  
**68 news modelli**  
**70 notiziario Csaì**  
**75 domenica sprint**  
**80 news velocità**  
**98 news rally**  
**102 news on the road**  
**104 news karting**  
**106 news estero**  
**110 portobello**  
**111 crucisprint**  
**114 dove si corre**

**ED E' SUBITO... SERRA**







GIANNI MORBIDELLI (fotoCATELLANI)

**CIAK**  
SI GIRA

**È pronto il sedile?**

L'EPOPEA UNICA DI DUE FRATELLI IDENTICI AI... BRAMBILLA

# Quando Gino fa rima con Tino

Il pretesto è quello discreto e intrigante del manoscritto ritrovato. Durante una serie di lavori all'interno

dell'autodromo di Monza, tre operai extracomunitari si imbattono accidentalmente in una cassa sigillata.

Dentro la cassa sta un quadernetto, dentro il quadernetto giace un universo quasi dimenticato. Eccoli

proiettati in un'epoca che sembra ieri, ma che non lo è più, tra i tavoli del Bar degli Stupidi. Due fratelli, Gino e Arturo, una grande passione, quella del motore, e tanti personaggi che sembrano cucinati impastando la saga di «Amici miei» con un po' di sana e onesta commedia all'italiana. Il tutto spruzzato con un pizzico di Amarcord nostalgico e trasognato. Una ricetta gustosa e esilarante, servita a tavola con lo stile di un vecchio aficionado del bar

brianzolo, che consegna ai posteri l'epopea di un piccolo mondo caldo e lontano. Il ricordo di un paradiso perduto fatto di sfide, di scommesse, di zingarate, che in fondo tutti noi custodiamo unico e prezioso nelle pieghe della nostra memoria. Ma, sappiatelo, i personaggi protagonisti di quest'opera non sono immaginari e ogni riferimento ai fatti narrati non è puramente casuale. Tutt'altro. Dietro l'indole rocciosa, il coraggio indomito e la comicità involontaria di Gino e Arturo, giganteggia l'ombra dei mitici fratelli Brambilla, Tino e Vittorio. Verso di loro il racconto si dirige come fosse un urlo di gioia, un atto di fede, un'inesausta dichiarazione d'amore.

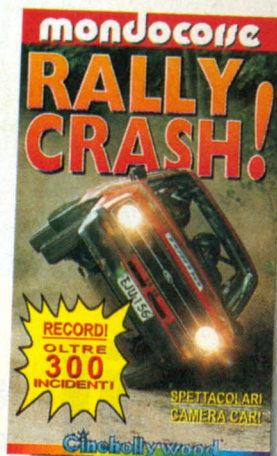
«Il bello del gas», di Marco Pastonesi e Giorgio Terruzzi, Zelig editore, 114 pagine, lire 16.000.



## Il gusto del ribaltone

Un condensato di emozioni con oltre 300 crash incredibilmente privi di conseguenze per i piloti. Sono questi gli ingredienti di un'ora di immagini che vedono protagonisti i rallyisti all'opera sulle strade del Nord Europa, impegnati in evoluzioni mozzafiato. Le sequenze sono tutte molto spettacolari, grazie anche alle suggestive inquadrature della camera-car.

«Rally crash», Cinehollywood, colore, durata 60 minuti, prezzo Lire 29.900.



## Un catalogo in Rosso

Ferrari non è solo sinonimo di automobili da sogno, ma è anche un nome capace di evocare momenti e sensazioni che affondano le loro radici nel mito del Cavallino Rampante. E la magia delle Rosse di Maranello è il motivo ispiratore di una linea di oggettistica contraddistinta dal marchio Ferrari, la cui esposizione è affidata ad un elegante catalogo. Una sorta di scrigno impreziosito dalle immagini di oltre cento articoli scelti accuratamente per esprimere lo spirito e la tradizione di un marchio che negli anni è divenuto oggetto di culto per l'immaginario collettivo. Poster, modellini, capi d'abbigliamento, borse da viaggio, guanti e scarpe da guida... sono solo alcuni degli oggetti proposti, che comprendono anche cravatte, portachiavi, copritappeti e teli copriauto. L'intera gamma è disponibile presso tutti i concessionari Ferrari.

«Ferrari idea», 72 pagine, catalogo disponibile presso i concessionari Ferrari



LIBRI

a cura di MARIO DONNINI

NEWS

## Stavolta Kankkunen non tace!

Con 4 titoli iridati e 11 stagioni sulla cresta dell'onda, Juha Kankkunen può essere considerato a ragione uno dei mostri sacri del rallyismo mondiale. In questa occasione il campione finlandese ripercorre in un'intervista esclusiva realizzata nella sua casa di Laukaa le fasi salienti della sua lunga carriera, fornendo aneddoti e note di colore sul mondo dei rally. Il tutto, ovviamente è corredato con una lunga rassegna delle immagini relative alle più spettacolari imprese di «Kkk», che, per una volta, sembra smentire la fama di... taciturno!

«Kankkunen», Cinehollywood, colore, durata 70 minuti, prezzo lire 29.900



# COVER STORY

# LETTERE

Scrivere a AUTOSPRINT c.p. AD 1734 40100 Bologna



## 1965

La Lancia Flavia condotta da Crisina-Maglioli si aggiudica la seconda edizione del Rally di San Martino di Castrozza. Al secondo posto Vinatier-Hoffmann su Renault R8 e al terzo Cavallari, anche lui su R8, con un venticinquenne di cui si sentirà molto parlare: il suo nome è Sandro Munari...



## 1975

Il Mondiale Marche è finito e giunge il tempo dei festeggiamenti per l'Alfa Romeo, che è riuscita ad imporsi in ben 7 gare. L'iride per piloti non è stato ancora istituito, altrimenti Merzario avrebbe potuto togliersi una bella soddisfazione grazie ai suoi 4 successi a Digione, Monza, Nurburgring e Pergusa...



## 1985

Lauda coglie al Gp d'Olanda l'ultima vittoria della sua carriera in F.1, battendo in volata il compagno di squadra Prost, che è ormai il leader in seno alla McLaren. All'austriaco qualcuno chiede se nelle prossime corse aiuterà il francese e Niki risponde gelido: «Non scherziamo, per favore»...

## FERMO POSTA

**LETIZIA GORI** - Via Argin Grosso 141, 50142 Firenze — Questa nostra lettrice cerca la registrazione della puntata di «Crono Tempo di motori», andata recentemente in onda su Tmc e contenente un'intervista a Mikka Hakkinen. Chiunque ne fosse in possesso può contattarla al numero 055/783986.

**ARMANDO NANIA** - Torre del Greco (Na) — Ci spiace, ma non siamo in grado di fornirle quell'indirizzo.

**DARIO LEONELLI** - Torrazza (To) — Una foto di Manfred Winkelhock è stata pubblicata nel numero scorso di As a pagina 19.

**FRANCESCO FABBRI** - Sesto (Fi) — Per il suo annuncio si deve rivolgere alla nostra rubrica di compravendita...

**ROBERTO PAOLINI** - Monte Compatri (Roma) — Come già riportato da As, Giambattista Busi si è dedicato nelle ultime stagioni alle gare del campionato SuperTurismo giapponese al volante di un'Alfa 155 Ts della Uni Corse. Con questa vettura il pilota bergamasco correrà anche nell'ultima prova del campionato al Fuji.

**LUCA BERGIANTI** - Terrarossa (Ms) — La facoltà che più è vicina alle sue esigenze è quella di ingegneria meccanica.

**RAFFAELLA VISCONTE** - Potenza — Le sue opinioni sono aderenti alle ultime realtà emerse dalle recenti prove del Cvm. Quanto a Danti ci associamo al suo «in bocca al lupo» per il Campionato europeo della montagna!

**LUIGI CIPRIOTTI** - Vicenza — Nel Veneto ci sono due piste di kart: Jesolo (Ve) e Caselle d'Altivole (Tv).

## Tempi... tecnici della Giustizia sul Caso Senna

Non è mia intenzione riaccendere polemiche sulla causa della tremenda morte del povero Ayrton Senna. Ritengo però che, essendosi verificata la rottura del piantone dello sterzo, modificato dal box Williams rispetto al progetto originale per ottimizzare la posizione di guida di Ayrton, sia inammissibile, ad un anno e mezzo di distanza dall'incidente, che ancora non si sappia chi abbia deciso di far effettuare tale variazione tecnica, peraltro con un'imperizia imperdonabile, sugli organi di sterzo della Fw16. Si ha un bel dire che la Williams abbia un'organizzazione impeccabile ed una tecnologia all'avanguardia. Asportare del metallo segandolo e sostituirlo con un altro materiale di fortuna è un'azione giustificabile e da top-team? Nessuno più potrà restituirci Ayrton, perito a causa di una tragica combinazione di fatti atroci. Ebbene, chi ha sbagliato paghi; non

vedo perché non si debba applicare anche in uno sport ciò che è all'ordine del giorno nella vita di tutti noi. Dopo una fase di sciorinamento generale, le cose sono ormai tornate alla normalità. È passato tutto quasi come nulla sia accaduto, per molta gente del Circus. Spero che il signor Ecclestone si renda conto che tarpare le ali alla giustizia quando essa interviene in F.1 per appurare le responsabilità in un incidente mortale, è azione ben più grave di quella compiuta dal box Williams. Ulteriore dimostrazione che i dollari sono ben più importanti della sicurezza e della vita dei piloti, in questa F1.

Fabio Montanari  
Brindisi

Nessuna paura: la Giustizia farà regolarmente il suo corso. A quanto ci risulta non ci sono né ritardi né disattenzioni di sorta. I procedimenti sono, come comprensibile, complessi e richiedono dei tempi tecnici piuttosto lunghi. Molto presto, in ogni caso, il materiale raccolto dal pubblico ministero Passarini sarà trasmesso al giudice per le indagini preliminari che si dovrà pronunciare in merito.

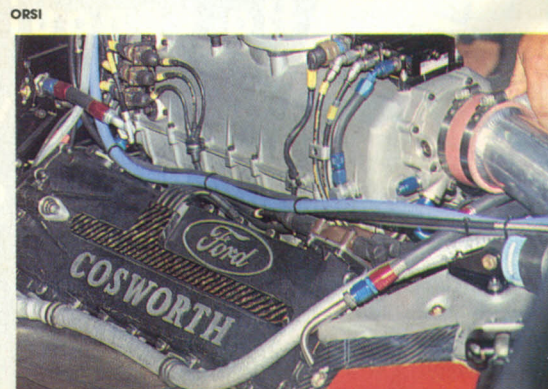
## Ecco i prezzi dei motori in F. IndyCar

Sono un appassionato di automobilismo, e in particolare mi interessa di F. IndyCar. Desidero conoscere alcune informazioni relative all'utilizzo dei motori impiegati in questa categoria. Con quanti propulsori un team affronta la stagione? Quanto costa mediamente un motore? Qual è, di regola, la sua durata? Quanto occorre per una revisione?

Attilio Colantuono, Napoli

Di regola in F. IndyCar un team non acquista i motori, ma si limita a stipulare un contratto annuale di leasing per ottenere i Ford, oppure i

Mercedes-Ilmor. Se si vuole avere la disponibilità di un propulsore nuovo il costo medio è di 140.000 dollari, ossia circa 224 milioni di lire. Per chi vuole... risparmiare, c'è la possibilità di utilizzare propulsori usati (tutti i team di secondo piano lo fanno) e in questo caso la spesa diminuisce di quasi la metà. Per un motore «datato» il costo medio è di 80.000 dollari, circa 130 milioni di lire. Ciascun motore deve essere praticamente ricostruito dopo aver percorso al massimo 500 miglia, cioè circa 800 chilometri. Per una revisione completa la spesa necessaria è di 34.000 dollari, ossia 55 milioni di lire. A fine stagione, ovviamente, ciascun team deve restituire alla Casa i propulsori utilizzati, per poi eventualmente stipulare un nuovo leasing.



## A fine settembre i primi test della Dams F.1

Ho 15 anni e da poco tempo ho cominciato a leggere la vostra rivista trovandola di mio pieno gradimento. Vi ho scritto, visto che seguo molto la F.1, per chiedervi alcune informazioni relative alla nuova vettura che dovrebbe debuttare in occasione della prossima edizione del Mondiale. Avrete sicuramente capito che sto parlando della Dams, di cui vorrei conoscere caratteristiche e i piloti.

Giuseppe Gobbatto  
Noale (Ve)

Dopo un anno di preparazione per il team di Jean-Paul Driot sembra vicino il gran giorno del debutto. Certo, il momento dell'esordio in gara è ancora lontano, visto che dovrebbe avvenire nel primo Gp della prossima stagione. I primi test sono comunque previsti entro la fine del mese di settembre. Il collaudatore incaricato di sgrassare la Dams F.1 è il francese Erik Comas, che proprio con il team transalpino ottenne nel '90 la vittoria nel campionato internazionale di F. 3000. Per quanto riguarda la vettura, la sua realizzazione è stata commissionata alla Snpe, la stessa ditta specializzata che aveva costruito le scocche per la Simtek. La monoposto dovrebbe montare, almeno per i test iniziali, un motore Ford Hb, ma è ancora presto per dire quali potranno essere i propulsori per il prossimo anno. Sul versante dei piloti Comas dovrebbe essere la prima guida, mentre sulla seconda vettura potrebbe salire il giovanissimo brasiliano Tarso Marques, che quest'anno gareggia proprio per la Dams in formula cadetta.

## Il fascino dei bookmakers nel Btcc

Sono un grande appassionato delle gare dei vari campionati Superturismo che vengono disputati in tutto il mondo e seguo con particolare attenzione il Btcc. Tale serie in Italia è poco seguita, ma in Inghilterra riscuote un rilevante



ORSI

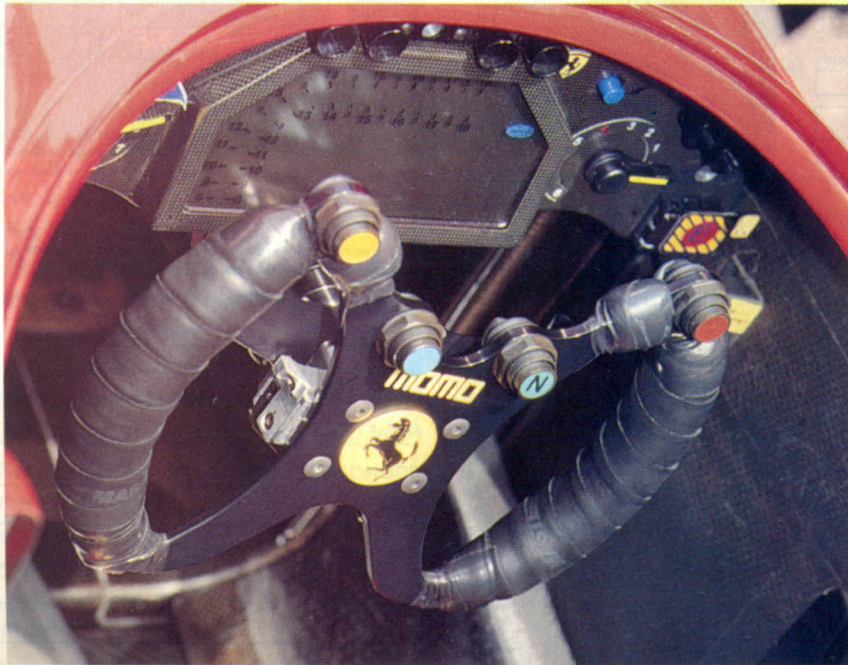
successo, suscitando quindi un sempre maggior interesse da parte delle Case automobilistiche europee e persino giapponesi, coreane e americane. Se possibile, vorrei alcune dettagliate informazioni relative proprio al campionato inglese. 1) Se un tifoso italiano vuole scommettere sui piloti del Btcc a chi si deve rivolgere? 2) Quale Tv inglese detiene i diritti televisivi sul Btcc? 3) La serie è trasmessa in Europa via satellite? Se sì, su quale Tv? 4) Nel '96 le nostre Tv sono interessate ad acquistare i diritti per trasmettere il Btcc?

Francesco Pellegrino  
Monza, (Mi)

Per puntare sui partecipanti alle gare del Btcc è possibile utilizzare due metodi: o si scommette allo stand predisposto sui circuiti il sabato e la domenica prima delle gare dalla Ladbroke, che è appunto la compagnia di allibratori che si occupa di gesti-

re le scommesse nel campionato, oppure si contatta un numero verde, cioè lo 0800-524524. Le puntate sono riservate ai residenti in Inghilterra, tanto che per telefonare è necessario possedere una card del tipo «Switch» o «Delta». Per quanto riguarda i diritti televisivi, la gestione spetta alla Toca, che è l'associazione che promuove e organizza il campionato britannico. La produzione delle trasmissioni spetta invece alla Bhp sport. Per seguire le singole gare è sufficiente sintonizzarsi su Eurosport, che trasmette le fasi salienti dei singoli appuntamenti della serie all'interno delle proprie rubriche settimanali dedicate ai motori. Non sono previste, tuttavia, trasmissioni in diretta, visto che Bhp opera soltanto con delle post-produzioni. In Italia, infine, alcuni brevi filmati relativi al Super T britannico vengono trasmessi nel corso di Tmc Speed, ma a tutt'oggi non ci sono emittenti interessate a dedicare più spazio alla serie in chiave '96.

COLOMBO



## RISPONDE L'ESPERTO

Vorrei avere alcuni dati sull'evoluzione dei volantanti montati nelle monoposto di F.1. Inoltre gradirei conoscere per quale motivo quelli attualmente utilizzati rassomigliano ad una cloche d'aereo. Infine, vorrei sapere qual è la differenza tra un volante attuale e uno usato in F.1 negli anni '60 per quanto riguarda le vetture da corsa.

Giampiero Dinazzi, Milano

Il primo vero volante da corsa fu realizzato, negli anni '50, da Nardi. Era piatto, con razze d'alluminio e l'impugnatura di legno. Fu questa l'immagine che per anni si ebbe dei volantanti da corsa. Poi nel 1961 un certo... Giampiero Moretti, realizzò, per la sua Abarth 700 un volante particolare: sulla base del classico volante da corsa fu sostituito il legno con la pelle, ingrossando un po' l'impugnatura e lasciando più fine la parte in alto. E l'esperimento riuscì in pieno

Giampiero Moretti  
fondatore  
della Momo  
spiega  
l'evoluzione  
dei volantanti  
usati in F.1

tanto è vero che alcuni anni dopo realizzammo il primo nostro vero volante da corsa montato sulla Ferrari di Surtees che nel 1964 vinse il campionato mondiale. Era concepito con lo stesso schema di quello studiato per la mia Abarth. E cioè con una impugnatura grossa e la parte superiore più fine per vedere meglio la strumentazione. La corona era in pelle e non più in legno, con un diametro naturalmente ridotto. Ma l'evoluzione del volante da corsa non si è certo fermata lì. Dai volantanti in pelle liscia, siamo passati negli anni '80, a quelli in pelle «rovesciata», cioè con la parte di pelle ruvida all'esterno. E poi ancora (soprattutto sulle vetture da rally), volantanti a calice molto accentuato per il fatto che su queste auto si tende a tenere il sedile molto spostato all'indietro. Anche sulle monoposto di F.1 il volante si è evoluto e alla fine siamo tornati all'origine, esasperando però il concetto al massimo. Tagliando la parte superiore per leggere al meglio gli strumenti sul cruscotto. I volantanti, per motivi di spazio, hanno subito variazioni anche nella parte inferiore, quella sotto le mani. Parte che non è più tonda ma quadrata. L'evoluzione va avanti. Vengono infatti scelti materiali sempre più sofisticati per rendere il volante più leggero e resistente. Ma, soprattutto, sempre più dotato di funzioni. La sicurezza sta portando, anche i volantanti da corsa, ad ospitare l'airbag per le vetture a ruote coperte. Cosa che già sta sperimentando ad esempio la Mercedes».

**D**ice: in Belgio è successo di tutto, dalla prima fila Rossa alla leggendaria corsa di Schumacher, dai tentennamenti persino inspiegabili di Hill al fuoco ai box, dalla safety-car usata nella maniera più inutile e stupida alla squalifica con la condizionale di Schummy per non aver dato strada alla Williams del suo diretto avversario nella corsa iridata. Beh, che sintesi ti sentiresti di fare, che morale è venuta fuori?

Purtroppo una sola. Che se Alesi in Belgio avesse avuto per le mani una Benetton avrebbe sicuramente vinto il Gp e che se Schumacher avesse guidato una Ferrari non l'avrebbe vinto mai. È la verità, è il succo di una corsa che ha visto le monoposto di Maranello per la prima volta nella stagione entrambe non a punti, il picco più negativo quest'anno e perdipiù dopo le premesse della vigilia e in una giornata dove le condizioni meteorologiche erano cucite su misura per esaltare le residue qualità delle Rosse.

Alesi se la sognava da tempo una situazione così: primo sull'asciutto e con dei nuvoloni all'orizzonte pronti a scaricare catinelle d'acqua. Sai che cinema se c'era lui in pista e una volta tanto non nel ruolo di inseguitore bensì in quello comunque più vantaggioso di lepre? Invece tutto è finito così in fretta che al confronto il Gp di Monza di un anno fa poteva essere trasmesso in tivvù a puntate. Ovvio che dopo ci sia stato spazio per qualche parola di troppo, ma contro il nostro non c'è stata nessuna macchinazione. Purtroppo no. Ed è questo che preoccupa davvero. Perché si è tornati alle rotture sempre diverse, ai guai nuovi, quelli «che quest'anno non si erano mai manifestati prima», un film già visto. Troppe volte.

Era la gara su misura per Jean. Se avesse avuto tra le mani una Benetton, oppure una Williams. Probabilmente gli sarebbe bastata anche una Ligier. Ma non una Ferrari di quelle che ultimamente si fermano con troppa frequenza. È stata una gara su misura per Michael, che ha vinto perché disponeva di una ottima Benetton, ma che avrebbe vinto ugualmente, per come ha guidato, anche con una Williams e probabilmente gli sarebbe bastata anche una Ligier. Ma che non avrebbe vinto mai con la Ferrari perché per arrivare primi bisogna prima di tutto arrivare in fondo.

# DOMENICA NOTTE



CARLO CAVICCHI

Tutto il resto che è accaduto, pur eccitante nel suo dipanarsi inusuale per gli attuali Gran Premi di F.1, è solo una conseguenza, quella che sarebbe stata semplicemente l'altra corsa. Tutti conoscono i limiti e le virtù di Alesi. In Belgio il dipanarsi della gara aveva una scaletta ideale per le virtù del ferrarista adesso con il foglio di congedo in tasca. Lui non si fa passare facilmente, lui si esalta nella lotta, lui ama la pioggia, il fondo infido, la sfida al limite perché quando è sotto pressione sbaglia pochissimo. I suoi limiti sono ben altri: messa a punto, strategia, anche a volte la semplice tattica. Questa era una gara da affrontare all'arma bianca, il suo terreno di lotta ideale. Se fosse stato un pirata, si sarebbe messo il coltello tra i denti e sarebbe partito all'assalto. Ma è un pilota e anziché il coltello tra i denti gli serve un'auto sotto il sedere. Questa, da un po' di gare, gli manca.

LEZIONI DI ... ITALIANO



FORMULA  
**UNO**  
GP BELGIO



**ERGO SCHUM**



fotoEMPICS

**Adesso anche Schumacher è entrato nella leggenda. Partito sedicesimo è riuscito comunque a vincere grazie a una gara tutta d'attacco e su una pista a tratti impossibile. Hill, secondo sul traguardo, è uscito con le ossa rotte dal confronto con il tedesco. Malissimo le Ferrari, entrambe ko, ma Alesi era al comando prima del ritiro**

■ ALBERTO ANTONINI

**S**PA — Adesso non ci possono essere più dubbi: la Ferrari nel '96 avrà il numero uno. La matematica lascia più di un'ipotesi aperta; l'evidenza, no. Quello che ha fatto Michael Schumacher domenica scorsa a Spa è già un pezzo di storia delle corse. Come la gara di Senna a Donington due anni fa, con i sorpassi a catena sotto il diluvio. O, magari, come la rincorsa furiosa di Mansell nel budello di Budapest '89. Partire sedicesimo e vincere la gara è già un miracolo statistico (anche se John Watson aveva fatto persino meglio nell'83 a Long Beach, dove aveva il 22. tempo in qualifica); ma la statistica non può sempre spiegare tutto. Schumacher, adesso, è veramente un pilota completo. Gli mancava una vittoria "vera" sotto la pioggia: ▶

nella prima della carriera, sempre a Spa nel '92, il maltempo fu solo una parentesi. E la vittoria arrivò grazie alla mossa decisiva di un cambio gomme tempestivo alle prime gocce d'acqua, ma anche per i problemi di Mansell. Stavolta le condizioni erano estremamente più difficili. Michael ha costruito la vittoria non solo con la tattica (e con una buona presa di fortuna), ma anche guidando la sua Benetton sul filo del rasoio, resistendo con le gomme slick all'assalto di Hill che montava le coperture da bagnato. Al limite dell'aderenza, e anche della correttezza: con una serie di manovre che gli è costata l'esclusione — con la condizionale — da un Gran Premio, sulla quale si discuterà ancora per un pezzo. Sembra di essere tornati al '94, con una superiorità schiacciante messa in ombra solo dalle cannonate della Fia. Ma nel confronto diretto, Hill stavolta non è letteralmente esistito. Il vincitore di Budapest, il pilota che l'anno scorso a Suzuka aveva vinto sull'asfalto allagato, stavolta si è afflosciato alle prime gocce come un maglioncino di acrilico. È vero che partiva ottavo, anche lui condizionato dal tempo pazzo in qualifica che invece aveva temporaneamente consacrato le Ferrari. È vero che ha pagato una scelta di gomme sbagliata, montando le «rain» poco prima che smettesse di piovere, mentre Schummy teneva duro con le slick. È vero che ha dovuto scontare uno stop-and-go per avere infranto il limite di 80 kmh ai box (mentre Badoer ha avuto diecimila dollari di multa, sempre con la condizionale, per la stessa infrazione, visto che dopo il pit-stop si è ritirato). Ma a confronto con quelle di Schumacher, le sue difficoltà sono zero. Michael aveva da recuperare gli otto posizioni in griglia e per due volte, in gara, ha visto vanificati i suoi sforzi. Quando, cercando di resistere a Damon, ha preferito uscire di pista piuttosto che rischiare di sbattere, perdendo però tempo prezioso, e soprattutto quando la safety-car gli ha neutralizzato il vantaggio che aveva accumulato sul rivale della Williams.

Quello della vettura di sicurezza è uno degli altri misteri di Spa, un'altra delle variabili impazzite di una gara tanto stupenda quanto difficile da interpretare. È stata chiamata in pista mentre non c'erano grossi incidenti, invocando generiche "condizioni insidiose", in base a quanto stabilito nella riunione pre-gara. Solo che i piloti, dopo la corsa, hanno detto di non averne proprio capito la funzione, visto che in quel momento l'unica vettura incidentata era quella di Katayama (peccato, Ukyo era quarto in quel momento...) che non aveva sparso rottami in pista e non creava nessun pericolo. Come se non bastassero gli scrosci d'acqua a ripetizione, la lotta dei

**Peccato, stava andando tutto benissimo quando si è rotto il cambio, forse per una perdita d'olio. Mi sono divertito molto nella lotta serrata con Johnny anche perché l'ho vinto**  
**DAVID COULTHARD**



EMPICS



COLOMBO



COLOMBO

*Alesi ha entusiasmato nei primi giri portando la Ferrari in testa al Gp: ma l'illusione è durata solo tre giri. Poi si è ritirato per il cedimento di una sospensione. A lato, Brundle è salito sul terzo gradino del podio con la Ligier. Blundell ha concluso quinto con la McLaren modificata nel cambio e nelle sospensioni dietro. Barrichello, a destra, è stato protagonista di un bel finale: è stato premiato con un punticino*



UN GP DI SQUALIFICA CON LA CONDIZIONALE

# Schummy punito per una toccata

**S**PA — La squalifica per un Gp di Michael Schumacher — con sospensione condizionale per quattro gare — è stata originata da una protesta della Williams contro la condotta di gara del tedesco. La squadra di Hill, però, non ha messo in discussione la classifica generale che è rimasta invariata; e la protesta è stata accettata anche se giunta in ritardo, perché nel frattempo i commissari avevano ottenuto nuovi elementi di giudizio: le riprese dall'elicottero. I due piloti sono stati chiamati a commentare le immagini, Hill se n'è andato subito dopo (alle 18,30) mentre Schummy restava in direzione gara. L'infrazione contestata al tedesco è quella di aver compiuto «manovre tese a ostacolare altri piloti, come cambi di direzione anticipati o anormali». In sostanza, si rimprovera a Michael di aver seguito traiettorie diverse, quando era solo e quando invece Hill lo incalzava da vicino. Il pilota Benetton si difende dicendo di non capire le motivazioni dei commissari, e di avere cercato le tracce asciutte sull'asfalto perché montava le gomme slick contro le rain dell'avversario. Ammette però che c'è stato un contatto con la Williams. Alla decisione la Benetton ha interposto appello; nei prossimi giorni ci sarà un'udienza a Parigi. ■

ORSI



due di testa e la severità dei commissari a rimescolare le carte. O come se Bernie Ecclestone avesse deciso di dispiegare un catalogo di Tutto Ciò che Succede nel Grande Show del Circus, proprio nella gara in cui sperimentava a fondo la «sua» tv.

Schumacher e Hill, come al solito. Nel bene e nel male, i due protagonisti di sempre. Eppure il Gp Belgio '95, a parte il tempo, ha avuto tanti altri attori da ricordare. Martin Brundle, per esempio, che è arrivato a podio. Poteva concludere secondo, ma nel finale, con le gomme deteriorate, si è fatto riprendere e infilare da Hill in disperata rimonta. E poi Frentzen, quarto al traguardo e strepitoso con la modesta Sauber, in attesa di cambiare casacca. A rendere perfetta la scenografia c'era anche la prima fila tutta rossa, con Berger in pole accanto ad Alesi.

Un risultato uscito in circostanze particolari e che è servito a poco, perché la fuga furiosa di Jean è durata appena cinque giri, compreso un bellissimo attacco a Herbert per prendere il comando, e si è conclusa con la rottura della sospensione; mentre la gara di Berger, impegnato nella mischia da una partenza infelice, è stata fermata da un guasto ad un sensore del motore V12 — versione 044/2 — quando Gerhard era sesto, e si è conclusa poi del tutto con un mesto tentativo di rientro in pista. Ma la grande occasione perduta la può davvero recriminare David Coulthard, ormai abbonato alle rotture del cambio. Stavolta David non ha niente da rim-

proverarsi, era in testa con un buon vantaggio su Hill quando si è ritirato; ma di opportunità del genere rischia di averne un bel po' meno l'anno prossimo, a meno che la McLaren non faccia i miracoli. A proposito di McLaren, anche l'exploit di Hakkinen in qualifica è servito a ben poco: Mika voleva dare battaglia alle Ferrari davanti a lui, ha finito per

**All'inizio non andava molto bene, così ho invocato la pioggia. Nel finale, ho deciso di rischiare il tutto per tutto con le gomme scolpite e ho superato Blundell. Un giro ancora e salivo sul podio**

**HEINZ-H. FRENTZEN**

**F**

girarsi come un pollo mentre poteva portare a podio la Mp4/10. Mark Blundell sarà anche il pilota d'emergenza, ma finora ha più punti del suo caposquadra: a Spa, pur passato in tromba da Frentzen, ha concluso quinto davanti a Barrichello. Inconcludente, come spesso gli accade, Johnny Herbert: anche lui si è trovato al comando e poteva rispondere a modo suo alle accuse di Tom Walkinshaw, che lo aveva criticato pubblicamente, ma ha sciupato tutto con una serie di testacoda.

Con Schumacher davanti a Hill di quindici punti, il Circus fa rotta per Monza: la Ferrari ci proverà già questa settimana, mentre la Benetton andrà a Barcellona. Per la vettura di Schumacher, e per la Williams, sono in arrivo importanti novità. Per la F.1 in generale, nel frattempo, c'è una gara memorabile da mettere nell'album dei ricordi. ■



EMPICS

# BOTTA E RISPOSTA

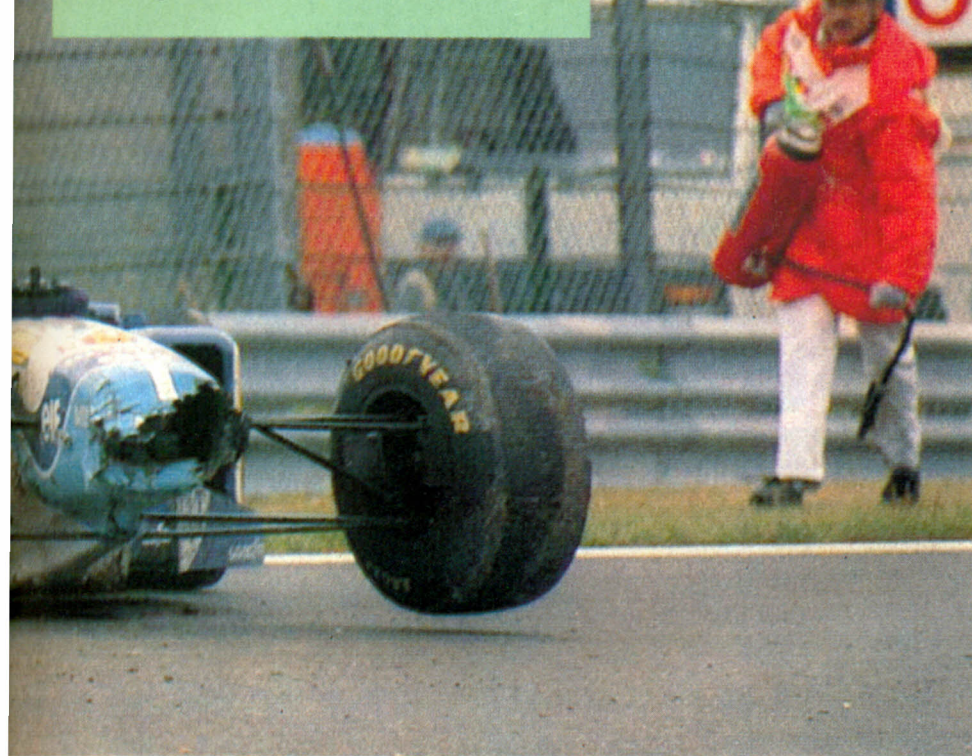
**Dopo prove sofferte, una gara stupenda. Schummy ha risposto con il cronometro a chi già sollevava dei dubbi. Si dovrà abituare perché la pressione in Ferrari...**

■ **GIORGIO TERRUZZI**

**P**rima le ha prese, poi le ha date. Lezioni. Di comportamento. È stato zitto, muto, chiuso nell'angolo per due giorni, mentre Gerhard Berger parlava di lui e con lui, a distanza, picchiando la bacchetta sulle mani, mostrando a tutti quanto sia acerbo, immaturo, persino un po' sciocco. Due giorni difficili, con molte parole e qualche altra cosa: un frontale contro il guard rail, sabato mattina, un pasticcio via l'altro contro le bizzze del tempo e del cambio, un appartamento nei quartieri poveri dello schieramento. Sedicesimo, laggiù, periferia. Mentre Gerhard, con il quale forse farà coppia, era seduto sul trono, al palo.

Sembrava davvero un po' in bambola il ragazzino tedesco. Molto buono per masticarlo lentamente con il gusto del cinismo. Un gusto tipico a bordopista, molto apprezzato, persino abusato. Bisognava far qualcosa: l'ha fatto: ha soltanto dovuto aspettare la luce verde del semaforo. Si è messo in macchina, si è piazzato dietro Katayama, fila numero 8, ha abbassato la visiera e ha aperto la manetta dell'ossigeno. Pochi metri, poche curve, pochissimi giri. Il ragazzino è tornato ad essere quello che è: un cigno, un campione strepitoso. Aveva bisogno di ristabilire le distanze, di piazzarsi di nuovo al suo posto. Ha fatto di più, ha sparato in pista una vittoria da mandare all'antologia, ha ritrovato ritmo, classe, persino senso dell'umorismo. Bastava dargli un'occhiata su quelle curve sempre cattive, per sorridere osservan-

**Sulla pista bagnata, sabato nel corso delle prove libere, Schumacher ha perso il controllo della sua B195 danneggiandola seriamente contro il guard-rail. Si è rifatto domenica**



do Hill, il suo rivale, per capire di che pasta è fatto. Una pasta diversa, speciale. Il cinismo l'ha dirottato sugli altri nel giro di un paio d'ore. Ma per farlo ha dovuto sfruttare, ancora una volta, l'unica forma di comunicazione che funziona, che sa usare davvero. Piede, cervello e ancora piede. Nient'altro.

EMPICS

Ma non è più come prima, per niente. E questo doppio volto mostrato sotto la pioggia, a Spa, ha permesso forse di comprendere, per la prima volta, palesemente, splendori e miserie di un ragazzo che è cresciuto troppo in fretta, che in fretta è diventato un campione e poi un campionissimo e poi ancora un campionissimo ingaggiato dalla Ferrari. Non si perde mai tempo a ricordare l'anagrafe, l'età di Schummy: 26.

Lo ha fatto Berger, ricordando, anzi, festeggiando la propria: 36. Dieci anni. Infatti: un abisso. Da misurare guardando Berger, ascoltando Berger. Un fuoriclasse della navigazione in questo mare sempre farcito di

secche, di scogli a pelo d'acqua. Gerhard aveva qualcosa da raccontare: doveva proteggere se stesso, il proprio conto in banca, il proprio futuro. Ci ha messo una trentina di minuti. Abbastanza per spiegare a Schumacher come e cosa si fa quando si tratta di mostrare la propria forza. Una capacità che non riguarda soltanto il cronometro, ma che del cronometro ha bisogno. Berger: miglior tempo venerdì, miglior tempo sabato. In aggiunta le parole: «Possiamo convivere nella stessa squadra soltanto se la Ferrari lavora con due piloti, soltanto se Schumacher capisce quanto sia importante, per essere forte, misurarsi con un compagno forte». Berger, da una posizione di debolezza, ha offerto alla



platea un monologo strappato al repertorio di un pilota fortissimo. Gerhard, a Spa, ha detto qualcosa che avrebbe dovuto dire Schumacher. Gli ha rubato la scena, semplicemente, anticipando, spiazzando, confondendo.

Proprio così, una bellissima lezione. Impartita da un uomo scaltro, sicuramente intelligente, certamente abituato a fiutare l'aria, le nuvole, il mare. Non solo, uno svelamento decisivo: Schumacher adesso sa quanto possa essere rischioso convivere con Berger. Ma anche quanto possa essere prezioso, indipendentemente dal cronometro. Un attrezzo, del resto, che a Michael non ha mai fatto paura. Un aggeggio decisivo e micidiale. Non a caso, Schummy, il cronometro lo ha usato per rispondere. Ma non basta, non basterà. Raffaele Dalla Vite è un cronista di lungo corso, emiliano, sveglio, scrocco. Un espertissimo di cose Ferrari, di uomini in rosso. Su «La Gazzetta dello Sport» ha scritto tutti i capitoli dell'avventura di Alesi. Adesso si prepara a scrivere l'avventura emiliana di Schumacher. Si è presentato a suo modo, parlando un dolcissimo dialetto: «Fai ben il bravo, che con te dovrò parlare tutti i giorni. Sei mai stato a Riccione? Ecco, io vado sempre lì». Schummy lo guardava, sorrideva, non capiva una parola. Ma forse avrà avuto una piccola idea del grande cambiamento che lo aspetta. Dalla Vite, con il suo cuore caldo. E poi altro, altri, tutti. Sarà braccato, intervistato, travisato, disturbato, criticato, preso in mezzo, sgambettato, coccolato, aspettato. In pista, quando corre; quando sta a casa, quando va a cena, quando porta il cane di Corinna a fare pipì. Dio in terra, protetto dal cronometro, da questo talento straordinario che possiede, che ha mostrato così bene domenica a Spa. Un Dio strapagato, esigente, presuntuoso, egoista, antipatico se il cronometro non sfamerà chi aspetta la porzione col contorno. Un esercizio così confuso da impedire di distinguere chi gli vuole bene da chi gli vuole male, da chi, semplicemente, avrà bisogno di lui per scrivere, per vendere, per entusiasinarsi, per emozionare.

Non c'è niente di strano, fa parte di questo gioco, dello sport, quando lo sport è un affare spaventoso che distribuisce, anche a ragazzi come Schumacher, molti quattrini. Schumacher, scegliendo la Ferrari, ha scelto di uscire di casa, di navigare in solitario, verso gioie probabili e terribili. Ed è bastata una settimana per capire quali armi possiede e cosa gli manca. Ha cuore, di sicuro. Per essere il migliore, senza discussioni, una volta scaldati i motori. Non ha parole, probabilmente. Per dire, almeno in pubblico, quanto è solido, adulto, quanto poco gli importi di chi vuole correrli al fianco. E poi non ha l'età. Non ha gli anni di Berger, i chilometri di Berger. Il fatto è che dal porto è ormai uscito e indietro non si torna mai. Schumacher è diventato grande ad una media record. È il suo destino, vietato rallentare, dovrà cambiare, capire dove si scivola lontano da un volante. È dentro un film vietato ai minori. Rosse, non a caso, le macchine, le luci.

Forse può servire ricordarlo, ricordarcelo, proprio dopo questo grandissimo trionfo. Per stare bassi, per una vana speranza di indulgenza.

# Sospensione della pena

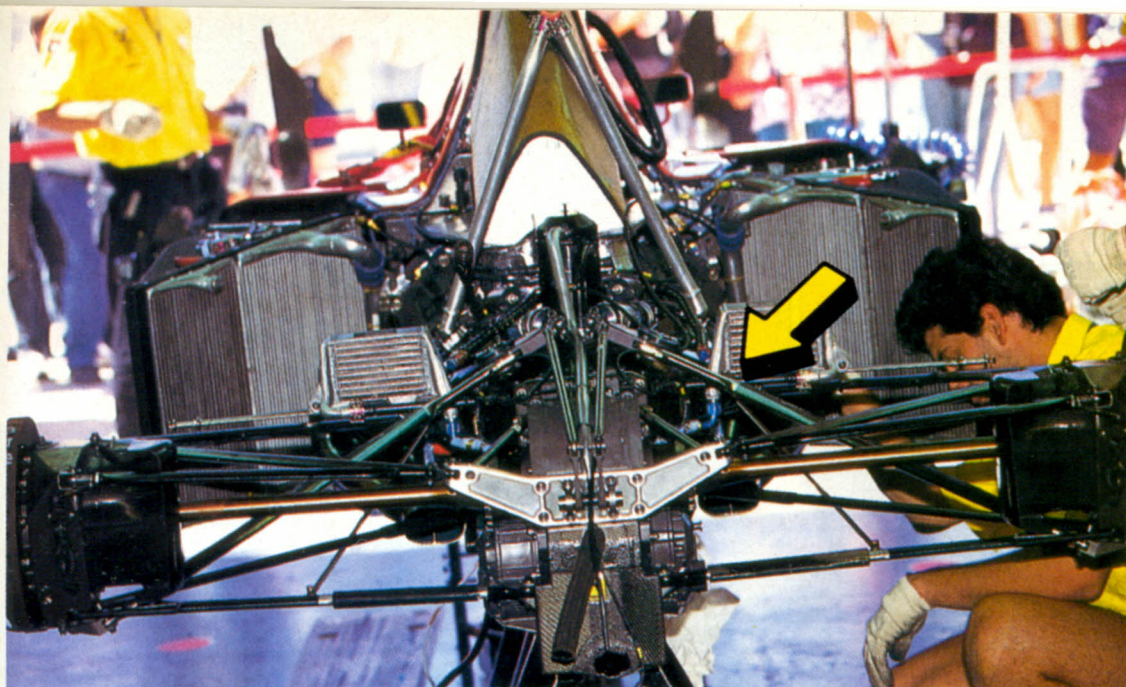
Per la prima volta le Rosse non finiscono a punti: ad Alesi cede un push rod e Berger si ferma per noie al motore...

■ **ALBERTO ANTONINI**

**S**PA — La Ferrari ha perso l'ultimo dei record stagionali: quello dell'affidabilità. In undici gare, questa è la prima battuta a vuoto, contro le due di Benetton e Williams: ma tutte e due le avversarie sono ormai lontane, a ventisette e diciassette punti rispettivamente. E quello che sembrava il minimo degli obiettivi solo due mesi fa, vale a dire il mondiale Costruttori, si allontana sempre più. L'unica cosa che si salva alla Ferrari, nel fine settimana belga, è la perfetta gestione di squadra che ha permesso, uscendo subito dai box, la prima fila del sabato. Per il resto, aveva ragione Berger quando diceva: «*In Germania, pista veloce, abbiamo preso un secondo al giro. In Ungheria, pista lenta, lo stesso. Perché qui dovrebbe essere tanto diverso?*». È vero: tra prove libere, qualifiche e warm-up, Alesi e Berger sono stati davanti quattro volte su cinque. Ma le condizioni erano troppo particolari per essere indicative, e poi il risultato che conta è uno solo. E Coulthard, in gara, ha demolito la pole di Gerhard girando quasi un secondo più veloce: tanto per gradire.

La Ferrari di oggi, mentre aspetta Schumacher per il '96, è una roccaforte assediata: dalla paura di sbagliare, dal timore di perdere altro terreno, dall'insoddisfazione palpabile ai box. Rischia di essere minata all'interno dalle polemiche, con Alesi che tira bordate contro Jean Todt accusandolo di disinteressarsi alla sua condizione, ora che è ormai un pilota Benetton. Ma adesso la Rossa rivive anche uno spettro lontano, quello





## Il puntone in carbonio si è rotto

*Ecco il particolare che ha fermato Alesi lanciato verso una possibile vittoria con la Ferrari 412 T2: nella sospensione posteriore destra si è rotto il puntone realizzato in compositi. Non è la prima volta che su una Ferrari cede questo particolare. È accaduto a Berger nei test invernali a Estoril: allora era stato il puntone anteriore a rompersi*

del cedimento meccanico. A marzo era successo a Berger, di trovarsi con una sospensione rotta fra le prime due curve di Estoril. Stavolta è toccato ad Alesi: si è rotto il puntone in carbonio della posteriore destra. «È un guaio che può succedere a Spa — spiega Gerhard — dove le sollecitazioni sulle sospensioni sono incredibili». Verissimo, basti pensare alla compressione dell'Eau Rouge, dove si arriva a tutta velocità in discesa per poi risalire verso il Raidillon. Ma l'inquietudine rimane. Alesi, fra l'altro, aveva avuto un problema simile due anni fa, ma con le sospensioni attive e il puntone in acciaio, che allora si rompe in corrispondenza dell'attacco. Il pezzo in questione ha una sua "vita utile", viene cioè verificato periodicamente e sostituito dopo un certo chilometraggio. Sulla 412 T2 usata in gara da Jean, che era il muletto, dovrebbe aver fatto solo pochi giri nel warm-up, anche se la squadra non si sbilancia sui dati.

E poi c'è il problema dei motori. La versione "tre" usata in qualifica il sabato (a proposito: per mesi la squadra ha negato persino l'esistenza del "barra due", c'è voluto Alesi in conferenza stampa per tirare candidamente fuori la verità) si è rotta sulla vettura di Jean. Dovrebbe trattarsi, da indiscrezioni, dell'evoluzione a corsa corta studiata per le piste veloci. In sé per sé la rottura non è un dramma, ma quando la Renault schierò il suo Rs7B, in Francia, dominò per tutto il weekend.

Adesso, però, c'è il Gp d'Italia. E con Monza arrivano le possibilità di riscossa, perché la Ferrari può sfruttare il vantaggio che i team inglesi avevano a Silverstone: quello di lavorare allo sviluppo specifico sulla pista di casa. Colpisce la decisione di far girare tutti e quattro i giorni con Alesi, cioè il pilota sicuramente partente. Probabilmente è anche una scelta politica, per calmare le acque, per dimostrare che la squadra a Jean (quello più giovane) ci tiene ancora. Quanto a Berger, che si alternerà con Larini, domenica sera non conosceva ancora il programma dei test: poco male, se si trova in fretta la direzione giusta. L'importante, adesso, è tener su il morale...

DA ESTORIL BENETTON MODIFICATA E FW17 TUTTA NUOVA

## Williams versione B

SPA — Williams e Benetton stanno per sferrare l'attacco finale al campionato del mondo edizione '95 gettando nella mischia vetture notevolmente modificate a partire dal Gp del Portogallo. Soprattutto per la squadra di Didcot sarà una versione B dell'attuale Fw17 tale è l'importanza delle novità che vedremo all'Estoril. Per la Williams si tratta del completamento di un programma che Patrick Head aveva anticipato a inizio stagione, ovviamente, senza entrare nei dettagli come invece ha fatto a Spa. Le monoposto di Hill e Coulthard avranno tutta la parte posteriore nuova che, grazie a un nuovissimo cambio sempre trasversale, permetterà di ottenere un'aerodinamica molto più sofisticata e alquanto diversa dall'attuale. La cosa più appariscente sarà la scomparsa del profilo alare al posto del triangolo superiore introdotto lo scorso anno sulla Fw16 e mantenuto sulla monoposto di quest'anno. Quanto alla nuova trasmissione, questa fra l'altro permetterà una maggiore pulizia di tutto il retrotreno sia come installazione delle sospensioni che come comandi della selezione semiautomatica. Inoltre, ci si attende un

migliore raffreddamento della componente idraulica, tallone d'Achille della attuale Fw17 nelle prime gare stagionali. Questa versione B avrebbe dovuto debuttare al Gp d'Inghilterra, ma poi i problemi di affidabilità al differenziale viscoso hanno ritardato il programma, con le prime prove in pista previste a Silverstone, mentre As arriva in edicola. Meno eclatanti le novità in casa Benetton, previste anch'esse per il Gp del Portogallo, che riguarderanno soprattutto l'aerodinamica e la sospensione posteriore. Nuovo sarà l'alettone anteriore, sia come tipo di profilo che come altezza dal suolo, mentre al retrotreno potrebbe sparire la carenatura della sospensione stessa. Non dovrebbe essere della partita l'impiego del nuovo differenziale viscoso, il cui programma di sviluppo va, forse, visto maggiormente in ottica '96, anche se è ovvio che, se i risultati dei test fossero miracolosamente positivi, potrebbe essere gettato nella mischia su una sola vettura già quest'anno. L'esperienza Williams di inizio stagione spinge però i responsabili della squadra anglo-italiana a una certa prudenza. ■

*Berger esce dalla sua Ferrari dopo i problemi di motore. Alesi si è arreso per una sospensione ko: nessuna 412 T2 ha concluso il Gp: quest'anno non era mai successo*



# CINEMA A



fotoTAJIMA

**Schumacher che scatta dalla sedicesima posizione sullo schieramento, Hill che si muove dall'ottava: alla fine i soliti due sono finiti lo stesso là davanti, però come è stato più divertente il Gp. E se piovesse sempre durante le prove? Anzi, se la Fia ordinasse di partire sempre a rovescio?**

**ENZO RUSSO ■**

**S**cippando a Jean-Jacques Rousseau il mito del Buon Selvaggio e forzandone lo spirito all'interno di un avvenimento sportivo, sarebbe stato interessante godersi le parossistiche vicende del Gp belga accanto all'uomo accorto e semplice immaginato dal filosofo francese, saggio e innocente, privo di malizia e idee preconcette, e capirne le sensazioni. Sicuramente si sarebbe divertito, e avrebbe commentato che le corse sono davvero

# LUCI ROSSE

sta delle Ardenne in un solo week-end di solito non si vedono neanche nel corso d'una stagione intera. Le prove ufficiali, anzitutto. Se sabato alle tredici in punto Giovanni Lavaggi fosse uscito dai box per primo, com'è consuetudine per i piloti delle squadre minori, e dopo il primo giro cronometrato fosse iniziato un diluvio lungo un'ora, il simpatico conte siciliano sarebbe andato in pole position, guadagnandosi un posticino in fondo alla platea nella storia della F.1 e un intero palco d'onore nel Guinness dei bizzarri primati. Il Caso non ha affondato il suo spiedo fino a questo punto, ma l'ottava fila di Schumacher e la posizione non molto più lusinghiera di Hill costituivano da sole una notizia quasi senza precedenti, che avrebbe reso ricco uno scommettitore audace.

E poi la corsa, bagnata, umida e asciutta a seconda dei momenti e a seconda dei tratti di pista, i pit stop con incendio, gli incidenti, le obbligatorie rimonte, lo stop and go di Hill e la comica finale della safety car, che ha fatto di tutto fuorché imboccare il circuito contromano, e i cui passeggeri non avevano idea di quello che stavano facendo, di come andava fatto e soprattutto del motivo per cui bisognava farlo. In queste condizioni limite lo spettacolo doveva essere obbligatoriamente di prim'ordine, come lo è un pranzo di quindici portate: anche se c'è qualcosa che non piace, l'abbondanza e la varietà delle vivande costituiscono di per sé un avvenimento gastronomico memorabile. Non accadrà più, probabilmente, quindi perché disilludere così amaramente il Buon Selvaggio? Meglio lasciarlo alle proprie fanciullesche illusioni e indugiare un poco sulla vendetta che il Caso ha voluto prendersi contro le malizie regolamentari di chi gestisce questo Circus col solo intento di attirare al botteghino quanti più spettatori possibile.

L'anno prossimo le norme sulle prove ufficiali muteranno, e i tempi validi per

lo schieramento saranno solo quelli di sabato: una specie di pre-gara su cui gli sponsor contano molto. E intanto si parla di dare un punto al poleman, come si usava nella F.1 tanti anni fa e come si usa ancora oggi nella Indycar. Tutto ciò non garantirà certo uno spettacolo di qualità migliore, come non lo garantiscono i pit stop, col loro altissimo margine di rischio, come non lo garantisce l'intervento quasi arbitrario della safety car, che può violentare la fisionomia di una gara senza necessità. I rifornimenti obbligatori consentono a un pilota di scavalcare un avversario grifagno con una condotta di gara più intelligente (o fortunata) o con una fermata più rapida, rendendo così il suo box azionista d'una vittoria che dovrebbe riguardare solo l'uomo e la sua monoposto. Niente di tutto ciò garantisce il sorpasso, l'unico vero elemento agonistico da quando un secolo fa venne disputata la prima corsa. In Belgio, invece, come tanti Buoni Selvaggi sprovveduti e sbalorditi, abbiamo capito che l'unico espediente sicuro per garantire una quantità di sorpassi è far partire i concorrenti più veloci in coda o almeno al centro del gruppo. Suderebbero molto di più, e il loro sudore sarebbe nettare, per noi spettatori. Tutto ciò a prima vista potrebbe apparire eccentrico, ma la Targa Florio e la Mille Miglia esistevano e prosperavano già quando Bernie Ecclestone, ancora nella culla, reclamava la pappa o suo equivalente in dollari d'argento. Le macchine più lente si muovevano per prime e dietro di esse via via quelle più veloci. Oltre che una durata molto minore della gara, questo garantiva una serie impressionante di sorpassi, spesso su tratti stradali al cui paragone il circuito di Monaco è una pista aeroportuale.

L'unica obiezione possibile è che le squadre migliori hanno l'imperativo categorico di vincere, ma questo sistema, oltre a garantire riprese televisive più eccitanti e grande risonanza alle vittorie, ridurrebbe di pochissimo le chances dei team più titolati, e a Spa Hill e Schumacher l'hanno inesorabilmente dimostrato. Come recita il Vangelo, gli ultimi saranno i primi. Meditate, gente, meditate. ■

avvincenti proprio com'erano, per spettatori meno evoluti ed esigenti di oggi, gli spettacoli circensi: emozione, rischio, colore, belve e pagliacci, gran finale e tutto ciò che serve a tener desta l'attenzione dello spettabile pubblico, costituito da bambini e genitori, tutti ugualmente disponibili alla commozone o alla risata.

Sarebbe arduo, però, spiegare al Buon Selvaggio che gli elementi emozionali piombati tutti insieme dal cielo sulla pi-





**ALESI.** Il francese della Ferrari ha fatto sognare i tifosi della Rossa solo per tre giri durante i quali si è alternato al comando con Herbert

**DUELLO.** Herbert e Coulthard hanno lottato ai ferri corti e l'inglese è anche finito lungo in staccata

**SCHUMACHER.** L'iridato della Benetton si è fermato a montare le slick poco prima che arrivasse la pioggia



LA CRONACA IN UNA GARA CON TANTE EMOZIONI

# Safety-car a sorpresa!

Come se non fossero bastati il ritiro di Alesi mentre era in testa, i testacoda e i KO eccellenti, Schumacher con le slick sull'acqua che si difende da Hill con le rain, esce anche la vettura staffetta a rimescolare le carte...

■ PAOLO BOMBARA

**S**PA — Istintivamente l'attenzione generale è focalizzata su Schumacher che parte dall'ottava fila. Berger invece, evidentemente, è condizionato da Hakkinen e guarda solo lui. Alesi scatta benissimo, come Hakkinen, che prima tenta di passare in mezzo e poi all'interno vicino al muretto. Berger prima patina poi si sposta, zig-zaga per chiudere tutti i varchi e ci riesce, ma nel frattempo Alesi e anche Herbert sono davanti. Herbert è scatenato e al termine del lungo rettilineo in salita percorso tutto ruota a ruota con Alesi, a Les Combes, riesce a superare il ferrarista con una staccata incredibile all'esterno. Herbert completa in testa il primo giro, davanti ad Alesi, Berger, Hakkinen, Coulthard, Hill, Blundell, Irvine, Panis, Brundle, Frentzen, Barrichello e... Schumacher, che è uscito indenne dalla mischia del via e ha già guadagnato tre posizioni. Appena concluso il primo giro, al tornante della Source, Schumacher supera anche Barrichello, mentre Hakkinen finisce in testacoda all'uscita dal tornante e spegne il motore. Nella giravolta, taglia anche pericolosamente la strada a Coulthard che per evitarlo deve buttarsi a destra e sfiorare il

**Un conto sono i contatti a bassa velocità ed un conto ad alta velocità. Io avevo le slick e dovevo seguire la traiettoria asciutta. In quel momento era molto più facile guidare per Damon con le gomme scolpite**

**MICHAEL SCHUMACHER**

muretto dei vecchi box. Intanto Alesi non esita a riprendere la scia di Herbert e a restituirgli la cortesia. Lo affianca sulla salita e lo supera alla staccata. Ci proverà anche Herbert, ma nel tentativo tocca la vettura dell'inglese e danneggia una sospensione, cosa che lo incita a ridurre l'andatura. Al 3. giro, Coulthard attacca Berger alla Source, ma l'austriaco resiste. Intanto Schumacher è già decimo. Il giro seguente, Coulthard ripete esattamente la stessa manovra e scavalca Berger, poche centinaia di metri dopo, Hill supera a sua volta l'austriaco all'ingresso di Les Combes. E già si fa sotto Blundell. Al termine del 3. giro, si ferma Alesi

ai box e svanisce un sogno. Il francese crede di aver forato, gli vengono sostituiti — con un certo affanno — i pneumatici ma in realtà è una sospensione rotta e ripartendo Alesi si ferma definitivamente all'uscita della corsia box. Coulthard si fa sotto a Herbert e tra i due si scatena un'accesa battaglia. Herbert resiste più volte, ma al 5. giro va oltre il limite alla staccata di Les Combes e finisce in testacoda, ma riesce a ripartire perdendo solo un'altra posizione a favore di Hill. Intanto Schumacher è già settimo e a caccia di Irvine. Herbert va nuovamente in testacoda all'ingresso della variante. Nella sua manovra blocca Blundell che viene superato da Irvine e Schumacher, che sono in lotta serrata. Coulthard intanto allunga il passo e staccando giri più veloci in serie aumenta il vantaggio nei confronti di Hill alla media di 1" al giro. Alla fine, Schumacher riesce a sorprendere Irvine alla staccata della variante al 12. giro e si fa sotto a Berger. Intanto al 13. giro, Barrichello è il primo a fermarsi per il rifornimento (12"7). Poco dopo, arriva il secondo colpo di scena. Dopo Alesi, sparisce anche Coulthard che si ferma lungo



**1**  
**PODIO.** Schumacher alla premiazione è l'immagine della felicità. Hill appare invece visibilmente deluso.  
**STOP-AND-GO.** Hill nel finale è stato penalizzato per la velocità eccessiva nei box in un pit-stop.  
**IRVINE.** Per l'irlandese è stata una gara... rovente



EMPICS

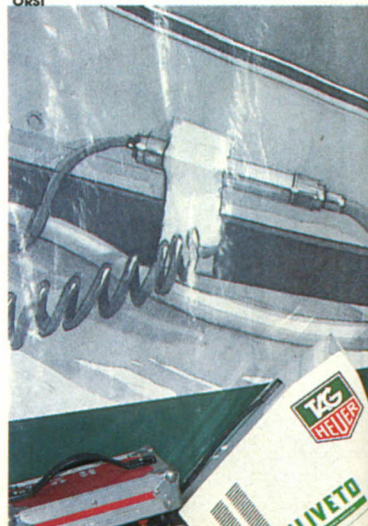
la pista col cambio in panne. Si ferma poi ai box Herbert (8"2), mentre Hill ha un vantaggio di 18"4 su Berger. Al 16. giro si fermano per rifornire Hill (10"6), Berger (10"8) e Irvine. Schumacher è in testa, davanti a Hill, staccato di 5"6, Panis, Brundle, Frentzen e Berger. Schumacher si ferma al 18. e riparte dopo una sosta di 9"2 con pneumatici slick. Il cielo però si sta coprendo di nuvoloni minacciosi. Rientra nuovamente ai box anche Barrichello per far sistemare una cintura di sicurezza che si è slacciata. Hill è in testa con un vantaggio di 14"8 su Schumacher. Berger è sesto a ridosso di Frentzen, ma di colpo rallenta per l'inizio di problemi al motore. L'austriaco rientra ai box dove gli viene cambiata la centralina elettronica, ma senza grandi risultati perché si dovrà ritirare poco dopo. Intanto, è il 21. giro, improvvisamente si mette a piovere. Rientrano precipitosamente ai box per calzare le gomme scolpite Hill, Panis, Inoue, Herbert, Blundell e Irvine ed è caos. Herbert sfiora anche un meccanico della Jordan ma è proprio qui che si scatena il problema più grosso con un principio d'incendio (di cui potete leggere a parte). Papis fini-

sce in testacoda proprio davanti ai box e per togliersi di mezzo riparte pericolosamente contromano. Intanto piove, ma Schumacher continua con le gomme slick. Il tedesco resiste stoicamente altri due giri ma viene rapidamente agguantato da Hill. Lo tiene dietro occupando tutta la pista e questo fatto scatenerà la polemica finale (di cui scriviamo a parte), ma alla fine Hill lo supera alla staccata a Les Combes al 24. giro. Esce sfortunatamente di pista Badoer che era 11. a ridosso di Lamy. Schumacher aveva scommesso sul fatto che la pioggia non avrebbe tenuto e gli va bene perché questa sta già calando e al giro seguente le

gomme lisce di Schumacher si rivelano improvvisamente azzeccate. Il tedesco percorre il 26. giro in 2'10"43, mentre Hill con le gomme scolpite gira in 2'16"28, inutile dire che Schumacher non ha difficoltà a superare l'inglese a Stavelot. Manco a dirlo, il giro seguente, Hill e anche Panis ritornano ai box per rimontare gomme slick. E al giro seguente si rimette a piovere. A questo punto Schumacher ha gara vinta. Il suo vantaggio è già di 26" e mentre rientrano ai box, Herbert, Blundell e Boullion, entra in pista la Safety-car per ragioni di sicurezza vista la forte pioggia. Questo è il terzo colpo di scena perché Schumacher vede così annullato il proprio vantaggio. Sia lui, sia Hill ne approfittano per rimontare le gomme scolpite. Quando la Safety-car libera le vetture per una partenza lanciata al 32. giro, ci si può attendere un finale incandescente. Ma interviene l'ultimo colpo di scena, una penalità di stop & go di 10" inflitta a Hill inficia di fatto le possibilità dell'inglese di contrastare Schumacher. Hill, rientra subito e perde in realtà 40" complessivi e deve anche cedere il secondo posto a un ottimo Brundle (che ha effettuato una

sola sosta ai box), ma riuscirà a riprendersela proprio all'ultimo giro al termine di una spettacolare rincorsa durante la quale è pure incappato in un testacoda al 35. giro. Al 37. giro, Barrichello (che ha invece effettuato una sosta di troppo rispetto al previsto) riesce a scavalcare Herbert e a conquistare un punto. Ma lo spettacolo più emozionante lo fornisce forse un Frentzen magico, che dopo aver rimontato progressivamente nei confronti di Blundell lo supera alla staccata della variante con una manovra tanto decisa quanto perfetta e conclude al quarto posto. Proprio mentre si parla tanto di lui nel mercato piloti.

ORSI



**Non ho apprezzato d'essere urtato. Alcune cose sono accettabili, altre no... Peccato per quella stupida penalità. Non mi si può punire così severamente per qualche chilometro all'ora in più nei box**  
**DAMON HILL**



IL VINCITORE LANCIA FRECCIATE A TUTTI

# Schummy: Berger si è svegliato quando l'ho preso

**S**PA — Si può sorridere e contemporaneamente schizzare veleno. In questo, perlomeno, il futuro pilota della Ferrari è un maestro. La soddisfazione per una vittoria incredibile non toglie a Michael Schumacher la voglia di ribattere a Hill che, ancora con il casco in testa, gli si avvicina per discutere delle manovre azzardate in gara e poi, in conferenza stampa, lo critica abba-

stanza apertamente. Quando Damon attacca a lamentarsi dello stop-and-go, sostenendo che l'autorità sportiva dovrebbe essere più elastica, Michael si gira appena e, sempre con tutti i molari in vista, spara: «Avresti per caso detto la stessa cosa anche un anno fa?». Il riferimento alla squalifica per l'usura del pattino in legno è fin troppo evidente, e Hill ingoia amaro mentre Michael racconta la

**Quando Alesi ha superato Herbert, ho capito che potevo provarci. Ma in un contatto ho piegato la sospensione. Poi, il motore ha avuto problemi**

**GERHARD BERGER**

sua gara. Della sua futura squadra si interessa fino a un certo punto: «Che cos'hanno fatto alla Ferrari? Si sono ritirati tutti e due? Non mi sarei immaginato che io e Damon ce l'avremmo fatta a raggiungerli così in fretta...».

— Dev'essere stata una gara difficile...

«Complissivamente non troppo, ma certo pensavo solo di poter finire sul podio, non di vincere. Il difficile è sta-

to invece controllare la vettura sotto la pioggia con le slick. Andava via anche in rettilineo, e in più c'è il problema della pressione gomme, che quando si gira troppo piano non raggiungono i valori prestabiliti».

— Quale sorpasso ti ha creato i maggiori problemi nel recupero dalla sedicesima posizione di partenza?

«Sono rimasto un pezzo dietro a Irvine, non avevo abbastanza velocità massima per superarlo. Credo dipendesse dalle regolazioni degli alettoni. L'ho passato solo quando ha sbagliando bloccando le ruote in frenata».

— E gli altri?

«Si sono comportati bene, senza fare stupidaggini. Un aiuto l'ho avuto da Herbert che ha bloccato Blundell in testacoda. Berger? Quando gli sono arrivato dietro — occhio alla freccia — deve essersi svegliato di colpo. Non voleva farsi passare, per fortuna poi è entrato ai box».

— Che effetto fa rimontare da metà schieramento?

«Un po' c'ero abituato, dalle batterie del karting. È divertente, ma preferirei partire sempre dalla pole position».

— E adesso, naturalmente, il mondiale è più vicino.

«Be', direi proprio di sì. Questa vittoria è una risposta alle idiozie che sono state dette dopo l'Ungheria, da chi sospettava che la Renault facesse apposta a farmi perdere perché cambiasse squadra...». (a.a.)

INTERVENUTI ANCHE I MECCANICI DI McLAREN E LIGIER

## Irvine nelle fiamme ai box con le cinture bloccate

**S**PA — Già aveva i capelli rossicci, ma questa volta hanno rischiato veramente di virare al rosso fuoco. Scherzi a parte, e meno male che ci si può scherzare su, Irvine (che detto per inciso stava effettuando una gara fantastica ed era settimo) se l'è vista brutta quando al 21. giro, mentre effettuava il suo secondo rifornimento, la sua monoposto si è incendiata come capitò lo scorso anno a Verstappen a Hockenheim. E per lo stesso motivo. Finito il rifornimento, quando i meccanici hanno estratto il tubo del bocchettone del serbatoio, la valvola di chiusura del tubo è rimasta

aperta e ha sprigionato qualche litro sulla carrozzeria. Col risultato che a contatto con gli scarichi si è levata una fiammata molto alta. «Fortunatamente — spiega Eddie Jordan — le squadre hanno imparato dall'episodio dello scorso anno ad essere molto più attente ai possibili rischi e sia i nostri meccanici sono stati molto pronti nell'intervenire, sia quella della McLaren e della Ligier accorsi per aiutarci». La squadra ha comunque avuto molta paura perché Irvine è rimasto per lunghi secondi bloccato all'interno dell'abitacolo in fiamme. Il problema è che si era bloccato il sistema di apertura rapida delle cinture di sicurezza. Quando poi, si è aperto, Irvine è schizzato fuori velocissimo, fortunatamente senza nessuna conseguenza. Il nordirlandese si è comunque spaventato meno degli altri membri della squadra. «Ho visto la benzina andare sulla carrozzeria, ma credevo che non ci sarebbero stati problemi, invece poi tutto si è incendiato. Non riuscivo a slacciare le cinture e poi un meccanico mi ha aiutato e ha risolto la situazione». Decisamente non era la giornata giusta per le cinture di sicurezza alla Jordan, perché se quelle di Irvine non si volevano aprire, quelle di Barrichello si aprivano anche troppo. Il brasiliano si è infatti dovuto fermare una volta in più ai box proprio per fissare nuovamente le cinture. Una bretella si era slacciata da sola e non lo tratteneva più. ■



*Berger mettendo una mano su una spalla a Hakkinen, sotto, pare tranquillizzare il finlandese circa le proprie possibilità di approdare alla McLaren. Coulthard colloquia con Hill, a lato, forse sul suo probabile futuro in McLaren. Frentzen, nell'altra pagina, pare vicino alla Jordan, ma sta cercando anche la Benetton*



Gerhard Berger vuole restare alla Ferrari ma cerca tutti i modi per far crescere le sue quotazioni dopo che a Maranello gli hanno proposto un rinnovo

# FERMO TUTTI



meno faraonico. Il mercato non si blocca finché non si decide il nome della seconda guida del Cavallino. Intanto...

## ALBERTO ANTONINI

**S**PA — Non è un ribaltone vero e proprio, ma nei giorni del Gp Belgio il barometro Berger-Ferrari ha ripreso improvvisamente a puntare verso il bello. Il cinquanta-cinquanta della vigilia era già diventato, nelle confidenze di Gerhard a un amico, un ottanta-a-venti. Però, se prima di domenica non si è parlato ufficialmente di riconferma, non è solo per questioni di dettaglio, o di strategia politica. È anche e soprattutto perché le due parti in causa, il pilota e la squadra, stavano studiando le rispettive posizioni; e studiavano le condizioni del mercato, cambiate rapidamente attorno ad entrambi. Proprio per questo, Berger non aveva nessuna fretta di mettere la firma su un contratto che fonti tedesche davano invece per già firmato venerdì mattina. E proprio per questo, sabato pomeriggio, Gerhard, che dopotutto è l'unico vero manager di se stesso e uno dei pochi piloti a gestirsi in proprio, ha fatto un po' di cinema nel paddock. Mettendosi a parlare fitto fitto con Ron Dennis, sotto gli occhi di tutti. E tenendosi ancora uno spiraglio di trattative con la Benetton...

In realtà, Berger sapeva bene che, dopo quella della Williams, anche la porta della McLaren, l'unica vera alternativa rimastagli in F.1, era già stata chiusa. Da David Coulthard, già vicinissimo alla conferma ufficiale in biancorosso; ma soprattutto da Alain Prost. Gerhard aveva da tempo la sua briscola in mano: nella F.1 di oggi ha un solo equivalente, per età ed esperienza, vale a dire Brundle: con la differenza di poter offrire

un bel po' di pole position, compresa l'ultima, e di vittorie. L'austriaco è il pilota di maggior successo, oggi, dopo Schumacher e Hill. Ma ecco che, a rompere le uova nel paniere, arriva Prost: sarà anche solo per un collaudo, ma se la McLaren si riprende il Professore, che di mondiali ne ha vinti quattro, il peso politico di Berger precipita sotto le suole.

Tutto compromesso, allora? Macché: il deterrente viene a mancare, ma anche la Ferrari ha bisogno di stringere i tempi, di venire alle conclusioni. I tanti, troppi contatti con i talenti più o meno chiari del Circus, compresa una chiacchierata informale con Mark Blundell (!), lasciano il tempo che trovano. La sostanza è: la Ferrari ha bisogno di un secondo pilota che non faccia la figura del quarto. L'ipotesi di Larini è ormai fuori discussione, anche se i problemi con Giorgio Pianta per le coincidenze con l'impegno Alfa nell'Itc sembrano tutt'altro che insormontabili. Anche Coulthard ha scelto la via più sicura, mentre Barrichello continua a fare il gioco delle tre carte con Benetton e Jordan. A complicare le cose, ecco che arriva il fuoco di fila di dichiarazioni Berger-Schumacher sulla parità di condizioni, materiale, ruolo eccetera. Discorsi platonici, perché i due a Spa non sono ancora, ufficialmente, compagni di squadra. Ma discorsi che provocano, alla fine, l'intervento di Jean Todt, disposto ad accollarsi responsabilità che in fondo non ha, pur di mettere il freno a una fantapolemica da melodramma.

Gerhard Berger a questo punto diventa, tutto sommato, la scelta più sicura per la Ferrari. E viceversa. Il pilota sa che le alternative sue e della squadra sono esaurite e proprio per questo intende sfruttare tutto il tempo a disposizione, nei giorni del dopo-Gp, per risolvere le questioni economiche. Sa di essere gradito al presidente Montezemolo, che ha cercato con lui un incontro risolutore già la settimana scorsa. Ma sa anche che la Ferrari non punta certo su di lui per i prossimi mondiali. E che dovrà sottostare a condizioni un po' diverse da quelle del passato. Anche perché, è bene ricordarlo, pure i soldi dello sponsor passano attraverso un contratto sottoscritto direttamente con la squadra. "Kein Problem", nessun problema: da un po' di tempo, sembra essere la frase preferita di Gerhard, che invece di natura non è certo un ottimista, almeno in senso professionale. Intanto, nei giorni di Spa, Berger ha teso un ponte verso Schumacher, verso la collaborazione in nome degli interessi di squadra. Ma ha anche ribadito di essere uno dei pochi piloti della F.1 attuale in grado di usare la testa. La sua, come sempre: Niki Lauda, in questa faccenda, ha solo un ruolo marginale. Poi, magari, la pista darà tutto un altro responso. Ma il primo round della Ferrari '96 l'ha vinto lui, a dispetto delle premesse. Dopo essere stato sicuramente più abile di Alesi, partito ormai per un biennio in Benetton, nel gestire i rapporti interni alla Ferrari. E se è vero che l'avversario più difficile è il tuo compagno di squadra, allora Michael Schumacher ha già qualcosa da imparare. ■



COLOMBO

AL TEDESCO INTERESSA POCO LA SAUBER

## Jordan insegue Frentzen

SPA — Adesso che Berger e Coulthard hanno preso le loro direzioni, il mercato dei numeri due ruota attorno alla Sauber. O meglio, intorno a Heinz-Harald Frentzen. A farsi viva, insistentemente, con il tedesco è stata la Jordan-Peugeot. Ma una decisione, possibile a Spa, non è arrivata. La si attende per questa settimana. Frentzen aveva davanti a sé tre possibilità (più un platonico abboccamento con Ligier): la Jordan, appunto, la Benetton e la permanenza in Sauber. L'ultima ipotesi, però, è la meno consistente: è vero che la squadra svizzera e soprattutto la Ford hanno offerto garanzie per il '96, potenziando l'organico con l'arrivo di René Hilhorst dalla Minardi e assicurando il motore V10 per il prossimo campionato; ma Frentzen sa bene di giocare tutte le possibilità. Se restasse un'altra stagione — sarebbe la terza — con un team poco competitivo, le sue quotazioni sono destinate inevitabilmente a scendere. La F.1 non aspetta nessuno. Fra le due alternative, la Benetton a fianco di Alesi, confermato per due anni, sarebbe la più ghiotta. Ma ci sono due problemi: il primo è l'atteggiamento di

sufficienza di Flavio Briatore, il secondo sono le condizioni poste da Alesi, che dichiara di avere ottenuto priorità di trattamento per quanto riguarda lo staff tecnico. In più, in lotta per il posto c'è anche Barrichello. A Rubens, per la verità, la politica delle dichiarazioni plateali non stava portando frutti. Tanto è vero che, nei giorni scorsi, ha fatto precipitosamente marcia indietro, continuando a trattare con Briatore (che ha incontrato venerdì sera al motorhome Benetton) ma tenendosi aperta anche una porta con Jordan. Rispetto alla Benetton, il brasiliano aveva anche un problema di compatibilità di sponsor, dovendo mollare la Marlboro. In più uno dei suoi appoggi più sicuri, la Pepsi Cola, si troverebbe in concorrenza con altre... bevande. In Jordan, intanto, è scoppiata la grana Irvine. Eddie non fa mistero di essere — relativamente — poco pagato: duecentomila sterline all'anno, pari a mezzo milardo di lire, più i premi gara. La penale per sbloccarlo è molto alta (si parla di cinque milioni di dollari) e le possibilità che qualcuno lo riscatti dalla Jordan sono remote. Ma Irvine, come già

l'anno scorso, ha tirato fuori i contatti con la Ligier nel tentativo di far salire le sue quotazioni.

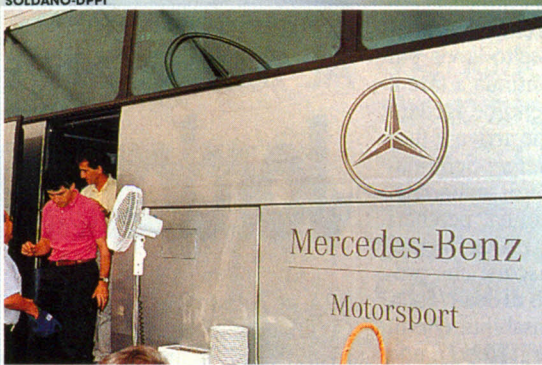
**GLI ALTRI.** I team minori, logicamente, restano aperti a tutte le possibilità che possano assicurare capitali freschi (vedremo davvero, a fine stagione, Severino Nardozi sulla Pacific?). Ma per il resto il mercato '96 inizia a definirsi. La Tyrrell dovrebbe confermare Katayama e Salo, e anche la Ligier potrebbe mantenere Panis e Brundle chiudendo di fatto la porta a Johnny Herbert, che nei giorni scorsi è stato bruscamente «ridimensionato» da Tom Walkinshaw. Così l'interesse si sposta, ancora una volta, sulla Sauber. Jean-Cristophe Boullion è considerato a tutti gli effetti un pilota Williams «prestato» alla squadra svizzera, che non ha al momento particolari interessi a confermarlo. La Sauber, per bocca del suo portavoce, non esclude nemmeno la possibilità di fare accumulare chilometri nell'inverno a Norberto Fontana, ventenne argentino. Mancano l'esperienza e, soprattutto, la superlicenza: ma nella F.1 di oggi questo è l'ultimo dei problemi. (a.a.)

# La Doglia matta

**Prost non nasconde l'intenzione di tornare a correre nel mondiale con la McLaren. Dopo un paio di test prenderà la decisione: dipenderà solo dalla monoposto...**

■ PAOLO BOMBARA

SOLDANO-DPPI



**Si è rivelata fondata la nostra anticipazione: Prost vuole davvero tornare nel Circus: eccolo uscire dal Motorhome della Mercedes. Tornerà al volante di una McLaren: la Mp4/9 a motore Peugeot è stata l'ultima monoposto che ha guidato**

**S**PA — Domenica mattina era il più atteso di tutti: Alain Prost a Spa. L'annuncio dato il lunedì precedente della collaborazione con la McLaren aveva avuto l'effetto di una bomba e di conseguenza era atteso al varco da un nugolo di fotografi, giornalisti e cameramen. Ma ci si mette di mezzo il cattivo tempo, l'aereo privato con cui giunge il quattro volte campione del mondo deve cambiar rotta, a causa del cattivo tempo, e posarsi a Liegi. Prost arriva in circuito in ritardo e rifiuta ogni intervista. Le rilascerà a fine gara, in comitato ristretto. Prost tornerà quindi alla guida di una F.1 (come aveva anticipato Autosprint nel numero 31-32) e per giunta una McLaren. — Come mai questo ritorno, dopo che due anni fa aveva annunciato il ritiro?

«Innanzitutto — precisa Prost — non si tratta di un ritorno. Non per ora, almeno, non allo stato attuale delle cose. Voglio ricordare che quando annunciassi il mio ritiro, due anni or sono, all'Estoril, precisai benissimo che in futuro sarei potuto tornare al volante di una F.1, per effettuare prove private. Quindi, vi-

sto che per ora non è stato deciso nulla di più... È tutto normale. Ovviamente, in seguito al mio annuncio molte speculazioni si sono scatenate tramite la stampa, circa le mie possibilità di tornare a pilotare in corsa. Speculazioni normali, logiche e non è affatto impossibile del resto che io torni realmente a correre, ma per ora non abbiamo discusso seriamente la possibilità con la McLaren e la Mercedes. Dipende da molte condizioni, non solo da me».

— Dipende da che cosa? «Dipende essenzialmente dalla mia motivazione, dalle mie sensazioni, dal valore effettivo della vettura... Lasciatemi effettuare due, o al massimo tre sessioni di prova, e lo saprò. Saprei se ho voglia di lanciarmi nuovamente nella mischia».

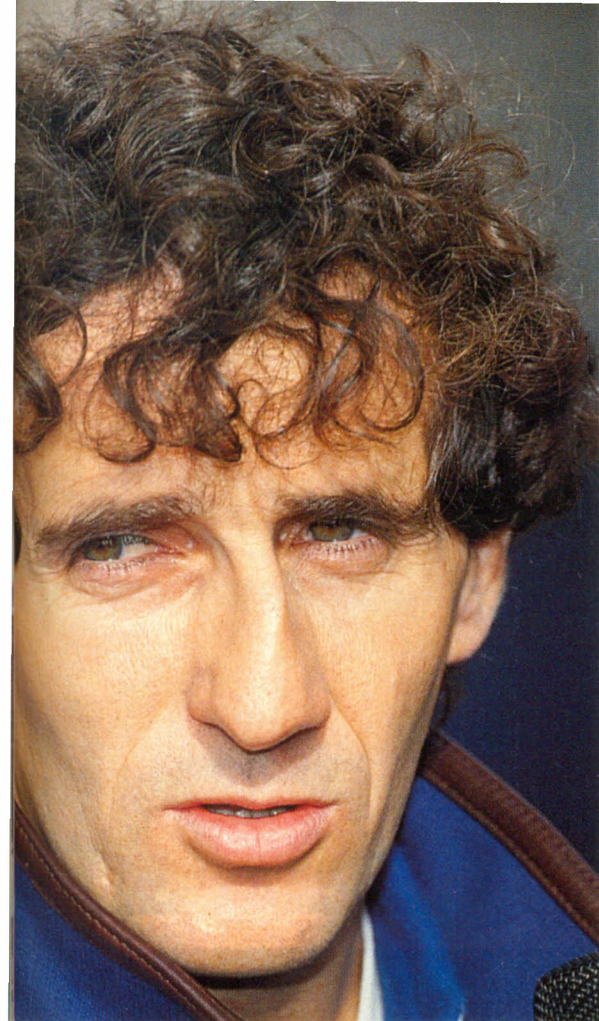
— Quando effettuerai queste prove?

«Nel corso dei prossimi quindici giorni. Effettuerò una prima prova questa settimana (venerdì a Silverstone, ndr) soltanto per verificare che la posizione di guida sia a posto, poi entro due settimane effettuerò una prima vera sessione di prove». Prost era già stato la scorsa settimana a Woking per far modellare un sedile.

— Ti mancava così tanto la guida di una F.1?

«No. Non è una cosa epidermica. Sono in perfetta forma fisica, mi piace sempre guidare, ma non mi manca a tal punto il piacere del pilotaggio fine a sé. Quel che mi manca, e che mi mancava alla Renault ad esempio, è il fatto di fare qualcosa di utile, dove posso esprimere le mie competenze». Quindi il pilotaggio, ma non solo. E si torna al discorso che Prost possa ambire a una carica dirigenziale, a medio o lungo termine, in seno alla McLaren o alla Mercedes. «Una cosa è certa. Non voglio andare alla McLaren per essere un semplice pilota. Mi interessa solo un ruolo professionale che inglobi altre attività. Bisogna che la situazione sia molto motivante». Una frase sibillina alla Prost che suona come un messaggio trasversale a chi gli proporrà le condizioni. Il francese, secondo i suoi intimi, è veramente interessato a rientrare. Ma la sua scelta è essenzialmente legata a due condizioni: i test che gli consentiranno di valutare il potenziale reale della McLaren-Mercedes, e il suo livello di competitività. E state pur certi che prima di decidersi Prost vorrà confrontarsi con Hakkinen. Il secondo punto verde, più ancora che sull'ingaggio, sulla volontà di Prost di costruirsi una carriera post-agonistica nelle corse, in una squadra come la McLaren, con un ruolo dirigenziale. Non è riuscito a costituire la sua squadra, allora può stargli bene pianificare una carriera nella squadra con cui ha vinto di più... ■





L'INGLESE HA FIRMATO UN PRE-CONTRATTO

## Nel trio di Dennis c'è anche Coulthard

**S**PA — Prost o non Prost? L'annuncio della McLaren di lunedì scorso ha spiazzato molti candidati ad un volante a fianco di Hakkinen. Primo tra tutti Berger, che era gradito alla corte della squadra, ma anche lo stesso Frenzen, già di per sé frastornato da tutto quel che gli

accade. Chi invece non si è lasciato impressionare è David Coulthard che proprio nei giorni precedenti la gara belga ha firmato un accordo (o un pre-contratto) con la squadra di Ron Dennis. Così come fece, un po' inavvertitamente, lo scorso anno a fine stagione. Coulthard do-

vrebbe quindi essere il secondo pilota della McLaren a meno che... Prost non decida realmente di rientrare in gara. La decisione finale sarà annunciata il 1. ottobre, ma è molto probabile che Ron Dennis vada verso una soluzione a tridente. Una soluzione inaugurata proprio quando, nel '93, ingaggiò a fianco di Michele Andretti, Mika Hakkinen, che dovette poi farsi da parte per il ripensamento di Senna, in un primo tempo deciso a ritirarsi dalle gare. Con ogni probabilità, quindi la McLaren potrebbe schierare una squadra composta da Hakkinen, Coulthard e Prost. Lasciando aperta la porta ad ogni soluzione per il francese, un ruolo da pilota a tempo pieno, da collaudatore o da pilota a mezzo servizio (ovvero solo per qualche gara oculatamente scelta). Da notare che a chi gli chiede chi siano i cinque migliori piloti del mondo, Dennis risponde (nell'ordine): «Hakkinen, Prost... se ritornerà, Schumacher, Berger e Coulthard». Lo stesso Dennis ha anche dichiarato che le scelte della McLaren in termini di piloti sono già effettuate, ma «private e confidenziali».



ORSI PHOTO4

GLI AMICI CREDONO NEL RIENTRO DEL CAMPIONE FRANCESE

## Alain è in forma perfetta!

Spesso gli amici sono quelli che conoscono meglio le intenzioni di una persona e che possono intuire le decisioni anche, come probabilmente in questo caso, non sono ancora prese. Tra i più fedeli amici di Prost ci sono Philippe Alliot, Jean-Pierre Jabouille e Jean Alesi. «Credo che Alain possa tornare a correre — sostiene Alliot — lo penso veramente. Fisicamente è in perfetta forma e non sarebbe un problema per lui ritrovare il ritmo. Perché lo farebbe? Perché si sta rompendo le p... E poi noi piloti siamo fat-

ti così, ci manca questo ambiente, ci siamo legati visceralmente». Anche Jean-Pierre Jabouille è convinto che Prost possa lasciarsi tentare: «Sì, credo che sia una possibilità concreta, diciamo che c'è il cinquanta per cento delle possibilità». Certo del contrario è invece Alesi: «No, credo che sia troppo intelligente per tornare». Quello su cui tutti concordano è che Prost non tornerà a mezzo servizio, ovvero se non riterrà di poter rivaleggiare con Hakkinen ed i migliori.

## GLOBE COMMUNICATIONS VI OSPITA AL 66° G.P. D'ITALIA

La **Globe Communications**, azienda leader nei servizi di assistenza di apparecchiature per telecomunicazioni, Vi invita presso la propria area di ospitalità nel Villaggio a fianco del Paddock dove potrete usufruire di un **SERVIZIO GRATUITO DI CONTROLLO DEL VOSTRO TELEFONO CELLULARE!**

**Cercate le ragazze GLOBE che Vi attendono per consegnarvi un SIMPATICO OMAGGIO!**

**GLOBE**  
COMMUNICATIONS S.R.L.

In collaborazione con:



GLOBE COMMUNICATIONS S.r.l. - CONCOREZZO - ITALY - Via S. D'Acquisto, 31 - Tel. +39(0) 39-6041765

GLOBE COMMUNICATIONS SUD S.r.l. - ROMA - ITALY - Via L. Capuana, 10 - Tel. +39(0) 6-8273801 - GRAVINA DI CATANIA - ITALY - Via Gramsci, 113 - Tel. +39(0) 95-7252119

**IN DISCESA**

**MIKA HAKKINEN**

Quando ci vuole ci vuole. Ed in quest'occasione ci voleva proprio una nota positiva per Mika Hakkinen. Il pilota McLaren ha dimostrato di avere grinta, ed una innata classe. Mika con l'asciutto, col bagnato o sotto il diluvio, è terzo ad 1" dalla pole position.

**MICHAEL SCHUMACHER**

Non sarà del tutto colpa sua. Sarà un concorso di circostanze. Sarà colpa dei capricci del clima belga, della sfortuna, fatto sta che il campione del mondo è precipitato in 16. posizione sullo schieramento. Una posizione da cui non era mai partito in F.1

**IN SALITA**

**LE PROVE BERGER SEGNA LA SUA 11. POLE**

# Prima del diluvio due fulmini rossi

Con una perfetta scelta di tempo le Ferrari sono entrate in pista poco prima che la pioggia bagnasse il circuito segnando i due migliori tempi. Incredibile Hakkinen...

**PAOLO BOMBARA**

**S**PA — C'è voluta Spa ed il suo tracciato tanto veloce quanto guidato perché alla Ferrari riuscisse il colpaccio di realizzare la pole position ed interrompere l'egemonia della Renault. E visto che le ciambelle, a volte, riescono anche col buco, le rosse hanno letteralmente monopolizzato la prima fila. La pole position è stata appannaggio di Berger, che ha preceduto d'un soffio (2/10) Alesi. Il francese, sempre veloce sulla pista bagnata, ha ottenuto un risultato eccezionale considerando che non aveva potuto girare sabato mattina, a causa della rottura del motore. Durante la qualifica ha realizzato solo due giri, poi il motore si è ammutolito, non potendo rientrare in pista quando, nel finale, si è riasciugata. Peggio, molto peggio, è andata invece agli abituali protagonisti del campionato. Michael Schumacher era rovinosamente uscito di pista sabato mattina danneggiando seriamente la sua monoposto. Alla Benetton, hanno esitato a lungo. Le possibilità erano due: riparare la sua vettura o dargli quella di Herbert.

Alla fine, hanno optato per la prima soluzione col risultato che quando è iniziata la sessione di qualificazione con la pista asciutta, mentre nuvoloni carichi di pioggia stavano già coprendo la pista, nessuna delle due vetture era pronta per approfittarne. Tre minuti dopo era troppo tardi perché le nuvole avevano già scaricato la pioggia sul circuito. Schumacher piombava così nelle retrovie mentre Herbert (che non aveva girato venerdì pomeriggio per un'uscita di pista al mattino) era addirittura senza tempo. Anche Hill, non approfittava dell'iniziale situazione di asciutto. Dopo l'acquazzone la pista verso la fine si è riasciugata prima di un nuovo scroscio di pioggia. Mentre le due Ferrari erano solidamente in pole, si attendeva la risposta di Hill e Schumacher ed invece il primo è volato fuori in discesa, mentre il secondo ha avuto l'amara sorpresa di scoprire che la sua vettura aveva sofferto nell'incidente del mattino ed aveva problemi al cambio. Herbert invece riusciva a staccare il quarto tempo.



fotografieORSI



## Le uscite di pista e i testacoda

**VENERDI**

**libere**  
Blundell  
Herbert  
Frentzen  
**qualificazioni**  
Moreno  
Panis  
Blundell

**SABATO**

**libere**  
Boullion  
Herbert  
Schumacher  
**qualificazioni**  
Papis (3 volte)  
Inoue  
Lamy  
Moreno  
Hill  
Diniz  
Blundell  
Badoer



Con un tempismo eccezionale Berger, nella foto, ha segnato la pole sabato nelle prime battute della sessione di qualifica. Sotto, a sinistra, Mika Hakkinen eccezionale 3. tempo con la McLaren

## IL TEMPO IDEALE

Di ogni giro i team conoscono anche i tempi parziali dei piloti in diversi segmenti (3) di pista (sono segnalati sulla piantina). Sommando le tre migliori risultanze cronometriche di settore si ha il record potenziale dei vari concorrenti. Il risultato valido per la posizione in griglia non è necessariamente uguale al miglior tempo composto, definito tempo ideale. Infatti, quando stacca il suo giro record (best time) un pilota non sempre dà il meglio in ogni punto del circuito. In linea di massima, se il tempo ideale è uguale al best time un concorrente non ha commesso errori, se invece è superiore vuol dire che in qualche punto della pista è stato al di sotto del suo rendimento potenziale, magari semplicemente perché disturbato da un avversario. Ecco il «rendimento» dei piloti in questo Gp. Evidenziato in neretto, il peggiore differenziale.



POSIZIONE IDEALE	PILOTA	MIGLIOR TEMPO IDEALE	TEMPO IN QUALIFICA	POSIZIONE AL VIA
1.	<b>Berger</b>	<b>1'54"392</b>	<b>1'54"392</b>	(1.)
2.	<b>Alesi</b>	<b>1'54"631</b>	<b>1'54"631</b>	(2.)
3.	Hill	1'54"877	1'57"768	(8.)
4.	<b>Hakkinen</b>	1'55"266	1'55"435	(3.)
5.	<b>Coulthard</b>	1'55"277	1'56"254	(5.)+
6.	<b>Herbert</b>	1'55"695	1'56"085	(4.)
7.	<b>Blundell</b>	1'55"945	1'56"622	(6.)
8.	<b>Frentzen</b>	1'56"427	1'58"148	(10.)
9.	<b>Panis</b>	1'56"893	1'58"021	(9.)
10.	<b>Irvine</b>	1'56"938	1'57"001	(7.)
11.	<b>Boullion</b>	1'57"186	1'58"356	(14.)
12.	<b>Barrichello</b>	1'57"719	1'58"293	(12.)
13.	<b>Brundle</b>	1'57"845	1'58"314	(13.)
14.	<b>Salo</b>	1'58"153	1'58"214	(11.)
15.	<b>Lamy</b>	1'58"284	1'59"256	(17.)
16.	<b>Katayama</b>	<b>1'58"551</b>	<b>1'58"551</b>	(15.)
17.	<b>Schumacher</b>	1'59"009	1'59"079	(16.)
18.	<b>Inoue</b>	1'59"903	2'00"990	(18.)
19.	<b>Papis</b>	2'00"102	2'01"685	(20.)
20.	<b>Badoer</b>	2'00"789	2'01"013	(19.)
21.	<b>Montermini</b>	2'01"754	2'02"405	(21.)
22.	<b>Moreno</b>	2'03"150	2'03"817	(22.)
23.	<b>Diniz</b>	2'05"215	<b>2'09"537</b>	(24.)
24.	<b>Lavaggi</b>	2'06"146	2'06"407	(23.)

## LA SORPRESA

La sorpresa, come spesso accade a Spa, è rappresentata dagli abituali capricci del clima belga che creano uno scombusolamento nell'abituale gerarchia della F.1. Lo scorso anno, andò bene alla Jordan e a Barrichello che ottenne la sua prima (e per ora unica) pole position. Quest'anno, è stata tutt'altra musica per la squadra irlandese che non è riuscita a sfruttare appieno l'ottimo potenziale. Venerdì, hanno commesso un errore tattico, quando è stato tolto carico aerodinamico ad entrambe le vetture a metà sessione, mentre la pista cominciava ad asciugarsi. Non era la strada giusta e così né Irvine, né Barrichello hanno potuto migliorare le loro prestazioni contrariamente a tutti gli altri. Sabato, solo Irvine è entrato in pista al momento giusto. Poi, però non ha avuto lo stesso tempismo quando la pista nel finale si è riasciugata. Barrichello invece non ne ha azzeccata una, prima è uscito mentre iniziava a piovere e poi si è trovato davanti Frentzen che procedeva lentamente.

## I NOSTRI AL VIA

Anche questa volta è Badoer il più veloce tra i nostri, ma non si può di certo dire che gli sia andata bene. Il diciannovesimo posto finale corrisponde, più o meno, alla normalità per la Minardi, se non fosse che ultimamente la squadra faentina è in progresso e che al venerdì Badoer era addirittura undicesimo... Poi, sabato ci si è messa di mezzo la sfortuna. Subito in pista per sfruttare l'asfalto asciutto Badoer è stato tradito dal cambio che si è bloccato in scalata e si è così intraversato. Papis dal canto suo ha avuto problemi di trasmissione, mentre i Pacific-boys sono come sempre stati afflitti dalla penuria di motori che fa centellinare loro i giri in pista.

POSIZIONE IN GRIGLIA	PILOTA	POSIZIONE IN GRIGLIA	
<b>VENERDI'</b>		<b>SABATO</b>	
11.	Luca Badoer	19.	
18.	Massimiliano Papis	20.	
21.	Andrea Montermini	21.	
23.	Giovanni Lavaggi	23.	

## Le Minardi le più presenti in pista

TEAM	GIRI
MINARDI	82
TYRRELL	78
JORDAN	72
FORTI	68
WILLIAMS	66
SAUBER	65
MCLAREN	63
LIGIER	59
BENETTON	58
ARROWS	55
FERRARI	48
PACIFIC	15

Non è certo la prima volta che succede, ma è nuovamente la Minardi la più costante in pista.

Molto meno costanti la Benetton, penalizzata dalle rovinose uscite di pista di Herbert (venerdì) e Schumacher (sabato), la Ferrari, che paga lo scotto della rottura del motore di Alesi sabato. La Pacific,

## Due interruzioni

La bandiera rossa è stata esposta due volte, venerdì e sabato mattina, ed entrambe le volte per colpa di uscite di pista dei piloti della Benetton. La prima volta Herbert, e poi Schumacher. Sono stati incidenti spettacolari, ma senza conseguenze fisiche.



# BOX

**Gitanes e Elf continuano con la Ligier**

La Ligier si accinge a ufficializzare il rinnovo della sponsorizzazione alla Ligier. L'investimento dimezzato rispetto allo scorso anno sarà pur sempre 20 miliardi di lire circa. È tramontata quindi l'ipotesi di un passaggio alla Jordan della marca di sigarette francese. In Ligier resterà anche la Elf. La permanenza in seno al team di Olivier Panis appare quindi «decisamente» probabile.

● **COPPERFIELD.** La battuta migliore del fine settimana va probabilmente attribuita a Flavio Briatore, in merito alla situazione della McLaren e all'eventuale arrivo di Prost o di Coulthard, l'amministratore delegato della Benetton Formula 1 ha commentato: «Ma quale Prost o David Coulthard... La McLaren ha bisogno di un intervento magico: dovrebbe prendere David Copperfield».

● **PROTON.** Arrivano i malesiani? L'ultima indicazione in arrivo proviene dal pilota (attualmente «ex») e proprietario della Pacific, Bertrand Gachot. Ha confidato che la sua squadra ha contatti con una Casa asiatica che potrebbe sponsorizzare la squadra di Wiggins e magari fornire il suo nome ad un motore. La Casa in questione è la malesiana Proton e il motore potrebbe essere quello di Brian Hart.

● **HILL.** Sabato Damon Hill si è meritato qualcosa in più di una tiratina d'orecchi dai commissari sportivi, quando gli è stato affibbiato un Gran Premio di sospensione con la condizionale di una gara (durante la quale Hill non deve rendersi responsabile di atti similari) per aver pericolosamente tagliato lo spartitraffico alla variante «fermata dell'autobus», per rientrare al box. Dopo aver già imboccato la variante, sabato mattina Hill si è infatti improvvisamente... ravveduto e ha svoltato a destra, sull'erba, per imboccare la corsia d'ingresso al box.

AL GP D'ITALIA NOVITÀ A RAFFICA

# Si scatenano tutti i motoristi

Novità in vista per Monza. Non solo la Ferrari dovrebbe fruire di un motore rinvigorito (la famosa «evoluzione tre»), ma anche Renault e Peugeot faranno esordire una nuova versione dei loro V10. Per entrambe le modifiche saranno abbastanza importanti da giustificare una nuova denominazione. Si tratterà del Rs7c per la Renault e dell'A10 Evoluzione 3 per la Peugeot. Visto il salto di qualità effettuato dal motore Renault quando venne effettuata la precedente evoluzione a Magny-Cours, gli avversari hanno di che preoccuparsi. La Peugeot, intanto, è già molto avanti nello sviluppo del motore dell'anno prossimo. Si tratterà sempre di un V10, ma contrariamente a quello di quest'anno che è stato costruito a partire dal basamento del vecchio 3,5, questo è stato riprogettato ex-novo. Il nuovo motore sta già girando da alcune settimane al banco e il battesimo in pista è previsto la settimana successiva al Gp d'Italia. Ma è escluso un esordio in gara prima del '96.



COLOMBO

AL LAVORO PER IL FUTURO DI SCHUMMY

## Weber già legge nella... Stella

È appena stato dato l'annuncio del suo trasferimento alla Ferrari e già si parla del futuro di Schummy! Il suo manager Willi Weber ha infatti dichiarato al settimanale tedesco Focus: «Se fra due anni dovessimo cambiare scuderia, la nostra prima scelta sarà la Mercedes, visto che il sogno di Michael è quello di vincere il Mondiale con la Casa di Stoccarda. La decisione di andare nel '96 con la Ferrari e non con la McLaren-Mercedes è stata difficile da prendere, ma per il '97 i tempi potrebbero essere maturi. E comunque non sarebbe necessario che il team fosse subito al top — ha concluso Weber — Michael si presterebbe di buon grado ad aiutare la scuderia nel lavoro di sviluppo».

COLOMBO

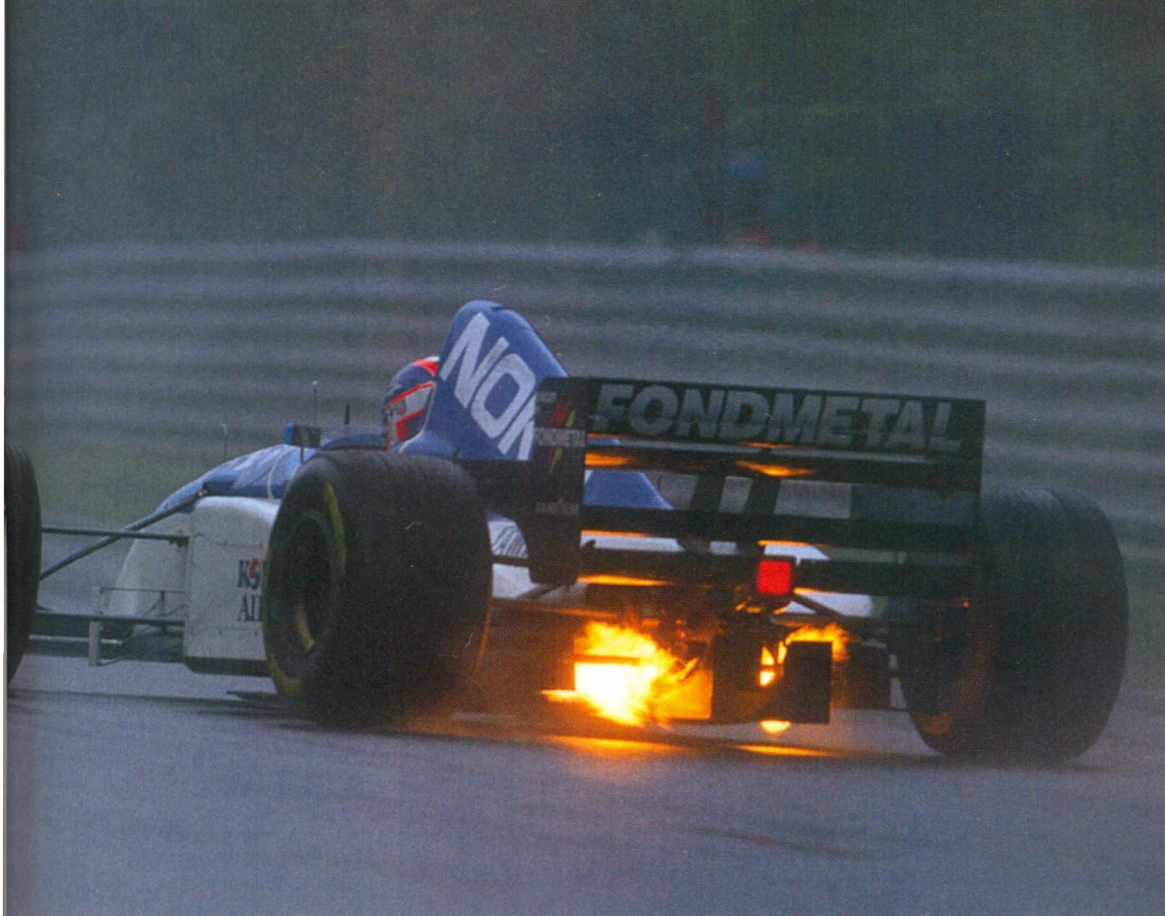


TAJIMA

## Motore «compact» nei piani Yamaha

Per ora è solo una chimera per i piloti Tyrrell, ma dal prossimo anno la Yamaha dovrebbe far debuttare un motore dieci cilindri di concezione totalmente diversa, in sostituzione dell'Ox sviluppato finora da John Judd per i giapponesi. Del nuovo propulsore non si sa ancora molto, eccetto che sarà estremamente ridotto nelle dimensioni («sembrerà un motore da... motocicletta», dicono alla Yamaha). Non è pensabile, per il momento, l'installazione sulle monoposto attuali per i primi test di valutazione. Sempre in tema di motori «gialli», la Mugen ha fatto debuttare sabato in Belgio, sulla Ligier di Brundle, una nuova versione del suo Mf301H, che a detta dei piloti migliora sensibilmente le caratteristiche a tutti i regimi.

*Fuoco e fiamme in Tyrrell, a fianco, sia in pista che all'interno del team con Rumi, sul piede di guerra. Per il '96 molte in ogni caso le speranze riposte sul nuovo motore Yamaha. A Spa il manager di Schummy, Weber, ha visitato con Berro la Ferrari senza però dimenticare di spendere parole d'amore per la Mercedes. Più tranquillo il clima in Benetton, dove Briatore ha conversato con il regista Claude Lelouche e con la Martines, nell'altra pagina. Alla Forti Moreno, sotto fermo ai box, attende il debutto del cambio semiautomatico*



## A MONZA DEBUTTERÀ IL NUOVO CAMBIO Col semiautomatico per essere più... Forti!

Il prossimo Gp d'Italia a Monza potrebbe essere il primo tutto... automatizzato della F.1. La Forti Corse ha collaudato con successo a Spa — per ora solo in prove statiche — il suo cambio semiautomatico. Sviluppato in collaborazione con Minardi, il dispositivo è in pratica una integrazione del cambio sequenziale, a ingranaggeria Hewland, usato finora. Il sistema idraulico, che lavora a una pressione di 200 bar, utilizza tre solenoidi per il passaggio e la scatola delle marce, invece delle più complesse e costose elettrovalvole Moog; è dotato di kicker, o "sgasata" automatica, e impiega circa 50 millisecondi per un cambio di rapporto.

L'aggravio di peso, considerata la scomparsa di leva e rinvii, dovrebbe mantenersi entro i 5 kg. La Forti ha in programma i collaudi in

pista questa settimana a Monza: se saranno positivi il semiautomatico sarà disponibile per Moreno e Diniz.

ORSI



RISCHIATO IL SEQUESTRO PER UN CONTENZIOSO CON MADER

## Venti di guerra alla Pacific

Ancora una volta (per la quarta volta in cinque anni) si sono visti avvocati e ufficiali giudiziari in azione. Il sistema giuridico belga consente infatti una procedura spedita in materia di contenziosi economici e per far sequestrare materiale ci vuole meno tempo che a... schiacciare le dita. Questa volta è toccato alla Pacific rischiare il sequestro delle sue vetture, quando giovedì mattina (nelle foto il box chiuso del team britannico) si sono presentati l'avvocato Gilson e l'ufficiale giudiziario Geeraerts per dare seguito ad una procedura intentata dal preparatore di motori Heini Mader. Lo svizzero reclamava il mancato pagamento di

una parte (160.000 sterline pari a circa 416 milioni di lire) del contratto di fornitura dei motori Ilmor nel '94. La Pacific contestava questa cifra, in virtù della scarsa affidabilità e competitività di quei motori ed aveva già intentato un'azione legale in Gran Bretagna, dove un giudizio avrebbe dovuto essere pronunciato il 2 settembre. Poiché, rapidamente è stato chiaro che l'attuale situazione economica della

Pacific non consentiva di saldare immediatamente il debito, Mader ha accettato una soluzione di compromesso, ottenendo però che la squadra rinunciasse a proseguire l'azione in giustizia in Gran Bretagna.

ORSI





**Eau Rouge e Raidillon sono due punti chiave della pista di Spa. Quest'anno sono tornati nella loro classica configurazione grazie all'allargamento delle vie di fuga. Sotto, Badoer assieme al dottor Ciccarelli si prepara per dei rilevamenti clinici da effettuare attraverso un sistema telemetrico. Stefania Bocchi, della Marlboro, alle prese con... Bambi. Graffiti per tutti sull'asfalto di pista e box del circuito belga**

LA FOCA CONTA DI SOSTITUIRSI ALLE TV NAZIONALI

# Ecclestone presto padrone del video

La rivoluzione televisiva in Formula Uno si avvicina: e a tirarne le fila è, tanto per cambiare, Bernie Ecclestone, che tenta in tutti i modi di rivitalizzare lo spettacolo in F.1. In Belgio lo staff della Foca Communications appariva potenziato in uomini e mezzi: ottanta elementi per un totale di ventidue telecamere e tre stazioni di regia. Nel fine settimana del Gp è stato effettuato un "test" di riprese televisive che avrebbe in pratica potuto, già da ora, sostituirsi alla copertura ufficiale della tv di stato, unita ai vari "contributi" sulle reti dei vari Paesi. Ecclestone getta acqua sul fuoco: «Stiamo solo cercando di valutare la fattibilità di certe operazioni, ma non intendiamo sovrapporci alle varie realtà nazionali. Piuttosto, l'intenzione è

*quella di integrare la copertura offerta nei vari Paesi che ospitano il campionato, con la struttura che abbiamo a disposizione e che segue sempre le gare». Intanto, però, le riprese Foca di Spa avevano già un misterioso "destinatario". Se, come si prevede, la*

*struttura per le riprese verrà potenziata, Ecclestone — che già controlla attraverso la Foca i diritti televisivi, spettanti alla Fia — potrebbe presto essere in grado di offrire un "pacchetto" esclusivo tagliando fuori le tv nazionali.*



INSODDISFATTO DEI RAPPORTI CON TYRRELL PENSA AL DIVORZIO

## Rumi si arrabbia davvero

Ha un diavolo per capello Gabriele Rumi, titolare della Fondmetal ed ha infatti annullato all'ultimo momento la trasferta in Belgio e giura che non verrà neppure a Monza. Il fatto è che tra la società bergamasca e la Tyrrell (di cui è sponsor e partner tecnico) i rapporti sono ai ferri corti. «È troppo presto per parlare di divorzio, ma c'è maretta — ha commentato Gianfranco Palazzoli, braccio destro di Rumi — e non concerne soltanto il rifiuto della squadra di far correre Tarquini, così come credono in molti». La Fondmetal, che è

ancora legata contrattualmente per un anno alla Tyrrell come partner tecnico, potrebbe l'anno venturo limitarsi a fornire gratuitamente l'uso della galleria del vento e della sua engineering alla squadra britannica, sciogliendo però il contratto di sponsorizzazione. In alternativa, si parla nuovamente di un possibile matrimonio con la Minardi-Scuderia Italia. Un'idea che risale già all'epoca della costituzione di questo sodalizio e che è però legata all'eventuale riunione di un pacchetto di sponsor italiani.



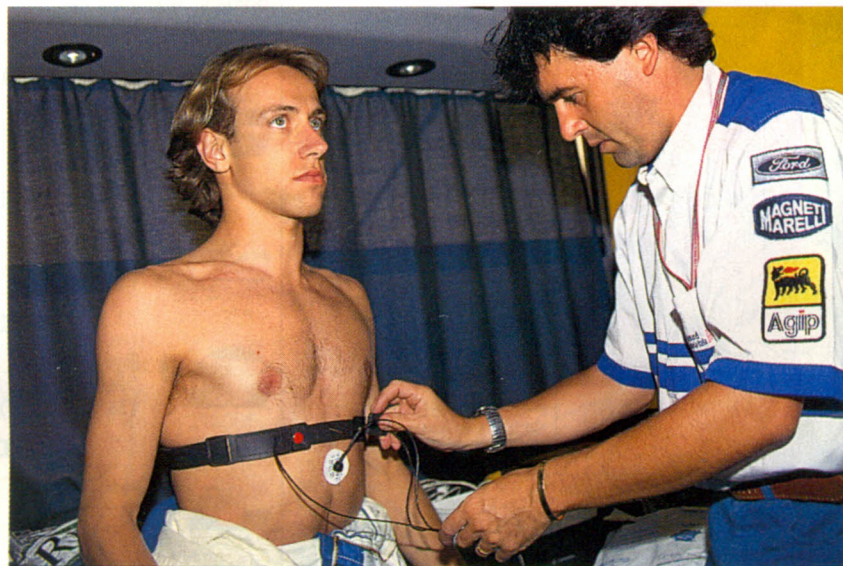
NESSUNA COMMERCIALIZZAZIONE NEL '96

## Il V12 Ferrari uscirà dalla F.1

Che ne sarà del dodici cilindri Ferrari, una volta che la scuderia del Cavallino adotterà definitivamente il V10 per il '96? Da tempo si parlava di una seconda fornitura, in maniera analoga a quanto avvenne tra il '91 e il '93 con Minardi prima e Scuderia Italia poi. E la destinazione naturale sarebbe stata proprio la Minardi-Scuderia, altro team italiano che usa già, ad esempio, la pista di Fiorano per alcuni collaudi. Ma il capo della Gestione Sportiva di Maranello, Jean Todt, ha smentito decisamente questa ipotesi, adducendo ragioni di controllo sul marchio Ferrari. Secondo Todt, quindi, a fine anno (o in caso assolutamente eccezionale anche prima) lo 044 sparirà dalla F.1. La cosa ha lasciato perplesso

Giancarlo Minardi, che aveva già chiesto da tempo alla Ferrari di poter usare il motore senza ricevere risposta ufficiale. E si è stupito nell'apprendere dalla stampa del "no" di Maranello...

ORSI



POSSIBILI ACCORDI FUTURI

# Minardi piace a Pegeout

Per una Ferrari che dice no, c'è una Peugeot che dice sì, sia pur a medio termine. La Minardi ha infatti contattato la Casa francese, che pur rispondendo negativamente in chiave '96 ha lasciato una porta spalancata per il futuro. «Non si è trattato di una risposta diplomatica — precisa Jean-Pierre Jabouille — perché la Minardi ci interessa davvero. La stiamo osservando da tempo. Sono evidenti i progressi effettuati ed abbiamo analizzato attentamente le loro eloquenti prestazioni. I rilevamenti parziali permettono facilmente di capire che ora perdono tempo nei tratti dove conta il motore ed anche che il loro telaio è sicuramente valido. Purtroppo, per il '96, non possiamo impegnarci con un altro team perché vige ancora un anno di esclusiva con Jordan. Ma nel '97 ci piacerebbe equipaggiare una seconda squadra e attualmente la Minardi è quella più interessante».

SECONDO IL GIUDIZIO DI COULTHARD

## Alla curva Eau Rouge il maestro è Berger

Cancellata la chicane '94, il circuito di Spa ha riavuto le sue curve più famose, Eau Rouge e Raidillon, con vie di fuga allargate. Per Irvine la curva non era ancora sicura; altri si lamentavano dei cordoli alti che facevano decollare le monoposto nelle uscite di pista. «Il problema — spiega David Coulthard, che scopriva per la prima volta la pista "originale" — è che se esci a 160 all'ora con un certo angolo voli sulla ghiaia invece di finirci in mezzo. Io l'ho provato al tornante di Rivage; ma si dovrebbero eliminare i cordoli del tutto... Comunque l'Eau Rouge è una gran curva: io non ce la faccio a farla in sesta piena, Gerhard Berger in quel punto ci batte tutti».

## BOX

### Volata di Merckx nel giro del... Circus

Passerella di personaggi a Spa: il più autorevole era il fisico Stephen Hawking, autore delle più recenti e ardite teorie sulla formazione dell'universo, nonostante una terribile malattia che lo ha praticamente ridotto alla paralisi. Hawking, che accompagnava il figlio, comunica con un computer sul quale ha memorizzato una serie di parole trasmesse a un sintetizzatore vocale. In rappresentanza del Belgio c'era l'ex campione del ciclismo Eddy Merckx (notevolmente ingrassato), accompagnato dal "collega" Lucien Van Impe. Vista anche l'attrice Alessandra Martines, grande appassionata di corse, accompagnata come sempre dal regista Claude Lelouch.

● **INOUE.** Un altro singolare incidente è capitato domenica mattina al pilota della Footwork: stavolta, per fortuna, del tutto inerte. Dovendo soddisfare un bisogno fisiologico, Taki ha infilato la porta della toilette... scegliendo quella delle donne. Speriamo che non sia stata la botta di Budapest a sconvolgergli le idee.

● **CERCHI.** La McLaren ha ufficializzato l'adozione delle ruote Enkei (marchio giapponese della Oz) in luogo delle Speedline. Secondo gli uomini Goodyear molte squadre, Williams in testa, hanno in programma esperimenti con cerchi non solo più larghi, ma anche più alti di spalla. Fino ad ora la Casa di pneumatici non raccomandava certe misure, ma ora chiuderà un occhio: fiutando la concorrenza della Michelin sempre più vicina, gli americani preferiscono lasciare maggior libertà alle squadre.

● **NODA.** L'ex pilota giapponese della Simtek (che per la verità quest'anno non ha disputato neppure una gara) era al box di Spa e si è fatto molto vedere in giro, offrendosi a parecchie squadre. Per il momento, tuttavia, nessuno sembra averlo preso seriamente in considerazione.



# GP BELGIO



Undicesima  
gara  
del mondiale  
di F.1

27 Agosto 1995

Circuito:  
Spa-Francorchamps

Distanza:  
306,856

Organizzatore:  
R.A.C.B.

Direttore di gara:  
John Corsmit

Partenza:  
14.05

Spettatori:  
100.000

Organizzazione:  
7

Sicurezza:  
6

Condizioni  
atmosferiche:  
venerdì pioggia,  
sabato e  
domenica  
variabile con  
pioggia.

<b>27-ALESI</b>		<b>28-BERGER</b>	
<b>G.P. del Belgio Spa-Francorchamps</b>			
<b>venerdì 25 agosto</b>			
LIBRE:	ore 9,30 - 11,15		
QUALIFICHE:	ore 10,30 - 11,15		
<b>sabato 26 agosto</b>			
LIBRE:	ore 9,30 - 10,15		
LIBRE:	ore 10,30 - 11,15		
QUALIFICHE:	ore 10,00 - 11,00		
<b>domenica 27 agosto</b>			
WARM UP:	ore 9,30 - 10,00		
GARA:	ore 14,00 - 14,44 - Km. 308,056		

ORSI

## I PRIMATI

### SUL GIRO IN PROVA

Nuovo

**Gerhard Berger (Ferrari 412 T2)** ha stabilito il nuovo record ottenendo la pole con il tempo di 1'54"392 alla media di 219.477 kmh.

### SUL GIRO IN GARA

Nuovo

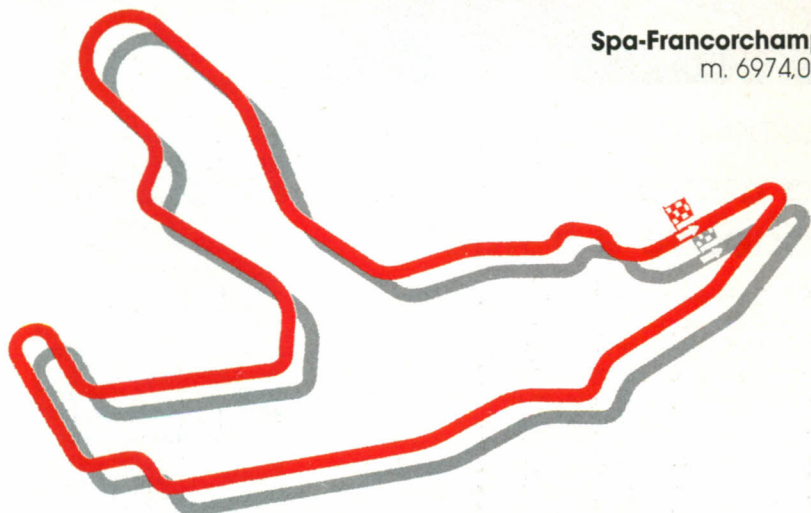
**David Coulthard (Williams Fw17)** ha stabilito il nuovo record percorrendo il suo 11. giro in 1'53"412 alla media di 221.373 kmh.

### SULLA DISTANZA

È imbattuto

Appartiene a **Damon Hill (Williams Fw16 B)** che ha percorso i 44 giri pari a 308.044 in 1.28'47"170 alla media di 308.044 kmh.

Spa-Francorchamps  
m. 6974,000



## IN 24 AL VIA

(fra parentesi la media)

### 1. FILA



**28 Gerhard Berger**  
(Ferrari 412 T2)  
1'54"392 (219,477)



**27 Jean Alesi**  
(Ferrari 412 T2)  
1'54"631 (219,019)

### 2. FILA



**8 Mika Hakkinen**  
(McLaren Mp4/10)  
1'55"435 (217,494)



**2 Johnny Herbert**  
(Benetton B195)  
1'56"085 (216,276)

### 3. FILA



**6 David Coulthard**  
(Williams Fw17)  
1'56"254 (215,962)



**7 Mark Blundell**  
(McLaren Mp4/10B)  
1'56"622 (215,280)

### 4. FILA



**15 Eddie Irvine**  
(Jordan 195)  
1'57"001 (214,583)



**5 Damon Hill**  
(Williams Fw17)  
1'57"768 (213,185)

### 5. FILA



**26 Olivier Panis**  
(Ligier JS41)  
1'58"021 (212,728)



**30 Heinz Harald Frentzen**  
(Sauber C14)  
1'58"148 (212,500)

### 6. FILA



**4 Mika Salo**  
(Tyrrell 023)  
1'58"224 (212,363)



**14 Rubens Barrichello**  
(Jordan 195)  
1'58"293 (212,239)

### 7. FILA



**25 Martin Brundle**  
(Ligier JS41)  
1'58"314 (212,201)



**29 Christophe Boullion**  
(Sauber C14)  
1'58"356 (212,126)

### 8. FILA



**3 Ukyo Katayama**  
(Tyrrell 023)  
1'58"551 (211,777)



**1 Michael Schumacher**  
(Benetton B195)  
1'59"079 (210,838)

### 9. FILA



**23 Pedro Lamy**  
(Minardi M195)  
1'59"256 (210,525)



**10 Taki Inoue**  
(Footwork Fa16)  
2'00"990 (207,508)

### 10. FILA



**24 Luca Badoer**  
(Minardi M195)  
2'01"013 (207,469)



**9 Massimiliano Papis**  
(Footwork Fa16)  
2'01"685 (206,323)

### 11. FILA



**17 Andrea Montermini**  
(Pacific Pr02)  
2'02"405 (205,109)



**22 Roberto Moreno**  
(Forti Fg01)  
2'03"817 (202,770)

### 12. FILA



**16 Giovanni Lavaggi**  
(Pacific Pr02)  
2'06"407 (198,616)



**21 Pedro Diniz**  
(Forti Fg01)  
2'09"537 (193,816)



COLUMBO

*In Belgio erano presenti molti tifosi Ferrari, sopra. Alle stelle dopo le qualifiche, purtroppo non hanno gioito per il risultato in gara. Più contenti degli italiani sicuramente sono stati i britannici. La bandiera di sua Maestà sventola in onore del 2. posto di Hill e del 3. di Brundle*

### I GIRI PIU' VELOCI

PILOTA (VETTURA)	GIRO	TEMPO	MEDIA KM/H
Coulthard (Williams Fw17)	11	1'53"412	221.373
Schumacher (Benetton B195)	17	1'53"613	220.982
Hill (Williams Fw17)	14	1'54"473	219.322
Berger (Ferrari 412 T2)	18	1'55"462	217.443
Irvine (Jordan 195)	14	1'55"561	217.257
Herbert (Benetton B195)	16	1'55"630	217.127
Blundell (McLaren Mp4/10B)	15	1'55"972	216.487
Frentzen (Sauber C14)	18	1'56"261	215.949
Brundle (Ligier JS41)	15	1'56"502	215.502
Panis (Ligier JS41)	16	1'56"696	215.144
Alesi (Ferrari 412 T2)	3	1'56"853	214.855
Barrichello (Jordan 195)	11	1'56"967	214.645
Katayama (Tyrrell 023)	18	1'57"229	214.165
Salo (Tyrrell 023)	17	1'57"420	213.817
Papis (Footwork Fa16)	17	1'57"866	213.008
Boullion (Sauber C14)	15	1'57"927	212.898
Lamy (Minardi M195)	17	1'58"312	212.205
Badoer (Minardi M195)	14	1'58"395	212.056
Inoue (Footwork Fa16)	15	1'59"331	210.393
Montermini (Pacific Pr02)	16	2'00"136	208.983
Diniz (Forti Fg01)	17	2'02"546	204.873
Moreno (Forti Fg01)	15	2'02"603	204.778
Lavaggi (Pacific Pr02)	15	2'04"196	202.151
Hakkinen (McLaren Mp4/10)	1	2'07"082	197.561

### COSI' AL TRAGUARDO

PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Michael Schumacher	Benetton B195	44	1.36'47"875	190.204	
2. Damon Hill	Williams Fw17	44	1.37'07"368	189.568	19.493
3. Martin Brundle	Ligier JS41	44	1.37'12"873	189.389	24.998
4. Heinz Harald Frentzen	Sauber C14	44	1.37'14"847	189.325	26.972
5. Mark Blundell	McLaren Mp4/10B	44	1.37'21"647	189.104	33.772
6. Rubens Barrichello	Jordan 195	44	1.37'27"549	188.914	39.674
7. Johnny Herbert	Benetton B195	44	1.37'41"923	188.450	54.048
8. Mika Salo	Tyrrell 023	44	1.37'42"423	188.434	54.548
9. Olivier Panis	Ligier JS41	44	1.37'54"045	188.061	1'06.170
10. Pedro Lamy	Minardi M195	44	1.38'07"664	187.626	1'19.789
11. Christophe Boullion	Sauber C14	43	1.36'57"486	185.574	1 GIRO
12. Taki Inoue	Footwork Fa16	43	1.38'41"142	182.326	1 GIRO
13. Pedro Diniz	Forti Fg01	42	1.37'23"482	180.452	2 GIRI
14. Roberto Moreno	Forti Fg01	42	1.38'18"559	178.767	2 GIRI

### I RITIRATI

PILOTA	VETTURA	GIRI	CAUSA	POSIZIONE
Mika Hakkinen	McLaren Mp4/10	1	Testacoda	4.
Jean Alesi	Ferrari 412 T2	4	Sospensione	8.
David Coulthard	Williams Fw17	13	Cambio	1.
Andrea Montermini	Pacific Pr02	18	Pressione benzina	18.
Massimiliano Papis	Footwork Fa16	20	Testacoda	13.
Eddie Irvine	Jordan 195	21	Incendio durante rifornimento	6.
Gerhard Berger	Ferrari 412 T2	22	Elettronica	18.
Luca Badoer	Minardi M195	23	Uscita di pista	11.
Giovanni Lavaggi	Pacific Pr02	27	Cambio	16.
Ukyo Katayama	Tyrrell 023	28	Uscita di pista	4.

### L'ALTALENA

ORSI

#### COSI' DOPO 11 GIRI

1. Coulthard in 0.21'22"649 (216.146); 2. Hill a 5"293; 3. Berger a 19"452; 4. Schumacher a 22"730; 5. Irvine a 23"049; 6. Herbert a 24"584; 7. Panis a 31"010; 8. Blundell a 31"436; 9. Brundle a 35"449; 10. Barrichello a 36"111; 11. Frentzen a 38"077; 12. Salo a 44"584; 13. Katayama a 49"548; 14. Boullion a 52"979; 15. Lamy a 54"466; 16. Badoer a 57"128; 17. Papis a 1'02"567; 18. Inoue a 1'09"350; 19. Montermini a 1'23"223; 20. Moreno a 1'40"993; 21. Diniz a 1'41"858; 22. Lavaggi a 1 giro.

#### COSI' DOPO 22 GIRI

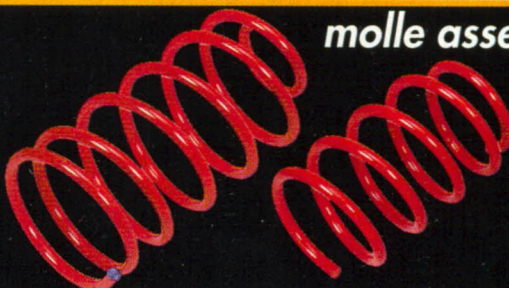
1. Schumacher in 0.43'48"906 (210.916); 2. Hill a 0"643; 3. Brundle a 13"607; 4. Panis a 38"491; 5. Herbert a 45"934; 6. Blundell a 56"715; 7. Lamy a 1'11"607; 8. Katayama a 1'15"463; 9. Salo a 1'16"101; 10. Frentzen a 1'34"338; 11. Badoer a 1'36"675; 12. Barrichello a 1'51"946; 13. Boullion a 1'59"137; 14. Inoue a 1 giro; 15. Diniz a 1 giro; 16. Moreno a 1 giro; 17. Lavaggi a 1 giro.

#### COSI' DOPO 33 GIRI

1. Schumacher in 1.11'14"501 (194.577); 2. Hill a 6"268; 3. Brundle a 8"169; 4. Blundell a 38"350; 5. Frentzen a 39"562; 6. Herbert a 40"165; 7. Barrichello a 42"892; 8. Salo a 44"426; 9. Panis a 47"916; 10. Lamy a 49"942; 11. Boullion a 1 giro; 12. Inoue a 1 giro; 13. Diniz a 1 giro; 14. Moreno a 2 giri.



# GM



molle assetto

by  
**OMEA**

Via Montecuocoli, 36 - Milano  
Tel. 02/48303020

## VELOCITA' IN PROVA

### VENERDI'

N.	PILOTA	KM/H
1	Schumacher	291.100
6	Coulthard	290.300
5	Hill	289.500
14	Barrichello	287.200
8	Hakkinen	286.400
26	Panis	286.400
7	Blundell	285.700
25	Brundle	284.900
15	Irvine	284.200
27	Alesi	283.400
28	Berger	283.400
30	Frentzen	281.200
29	Boullion	279.700
9	Papis	279.700
3	Katayama	279.000
4	Salo	279.000
24	Badoer	274.800
17	Montermini	272.700
23	Lamy	270.000
10	Inoue	268.600
22	Moreno	267.300
21	Diniz	258.300
16	Lavaggi	255.900

### SABATO

N.	PILOTA	KM/H
6	Coulthard	311.200
14	Barrichello	306.800
5	Hill	306.800
2	Herbert	305.000
1	Schumacher	303.300
8	Hakkinen	302.500
3	Katayama	300.800
7	Blundell	300.800
15	Irvine	300.000
28	Berger	300.000
4	Salo	300.000
27	Alesi	299.100
25	Brundle	297.500
26	Panis	295.800
29	Boullion	295.800
30	Frentzen	293.400
23	Lamy	291.800
9	Papis	291.100
10	Inoue	289.500
17	Montermini	289.500
24	Badoer	288.700
21	Diniz	287.200
22	Moreno	283.400
16	Lavaggi	279.700

● **BRUNDLE.** Per Martin Brundle primo podio stagionale e 8. nella carriera, iniziata col Gp del Brasile 1984 e giunta ora a 138 presenze. Primo podio stagionale pure per la Ligier ma la casa francese nelle sue 304 gare conta anche 8 vittorie.

**FORMULA UNO**  
GP BELGIO



*Pedro Lamy, a sinistra, dopo il positivo nono posto ottenuto in Ungheria, si è ripetuto a Spa. Per il portoghese, decimo assoluto, anche la soddisfazione di essere stato l'unico pilota della Minardi a concludere il Gp. Herbert, a destra, a ruote fumanti si avvia verso la settima posizione. Risultato che interrompe la sua serie positiva in zona punti, iniziata al Gp di Germania*

ORSI

## TUTTI I TEMPI DELLE PROVE

PILOTA	VETTURA	MOTORE	GOMME	VENERDI'		SABATO		DOMENICA	
				I	II	III	IV	WARM UP	
28	Berger	Ferrari 412 T2	Ferrari V12	Goodyear	2'17"976	2'14"744	1'53"343	<b>1'54"392</b>	2'18"865
27	Alesi	Ferrari 412 T2	Ferrari V12	Goodyear	2'15"990	2'15"077	1'56"959	<b>1'54"631</b>	2'16"229
8	Hakkinen	McLaren Mp4/10	Mercedes V10 Fo110	Goodyear	2'17"091	2'15"848	1'52"876	<b>1'55"435</b>	2'17"412
2	Herbert	Benetton B195	Renault V10 Rs7	Goodyear	2'20"829	-	1'55"786	<b>1'56"085</b>	2'20"573
6	Coulthard	Williams Fw17	Renault V10 Rs7	Goodyear	2'16"940	2'15"232	1'52"474	<b>1'56"254</b>	2'17"081
7	Blundell	McLaren Mp4/10B	Mercedes V10 Fo110	Goodyear	2'19"419	2'18"136	1'54"118	<b>1'56"622</b>	2'21"000
15	Irvine	Jordan 195	Peugeot V10 E	Goodyear	2'17"739	2'16"540	1'54"283	<b>1'57"001</b>	2'19"334
5	Hill	Williams Fw17	Renault V10 Rs7	Goodyear	2'18"302	2'15"143	1'53"392	<b>1'57"768</b>	2'16"339
26	Panis	Ligier Js41	Mugen Honda V10 Mf	Goodyear	2'17"304	2'17"579	2'02"665	<b>1'58"021</b>	2'21"800
30	Frentzen	Sauber C14	Ford Zetec Rv8	Goodyear	2'16"002	2'15"533	1'56"309	<b>1'58"148</b>	2'19"076
4	Salo	Tyrrell 023	Yamaha V10 Ox10c	Goodyear	2'20"025	2'18"104	1'55"182	<b>1'58"224</b>	2'21"768
14	Barrichello	Jordan 195	Peugeot V10 E	Goodyear	2'17"398	2'17"144	1'55"269	<b>1'58"293</b>	2'18"326
25	Brundle	Ligier JS41	Mugen Honda V10 Mf	Goodyear	2'18"885	2'17"207	1'55"887	<b>1'58"314</b>	2'19"780
29	Boullion	Sauber C14	Ford Zetec R v8	Goodyear	2'19"142	2'17"406	1'57"015	<b>1'58"356</b>	2'19"742
3	Katayama	Tyrrell 023	Yamaha V10 Ox10C	Goodyear	2'19"240	2'18"194	1'56"062	<b>1'58"551</b>	2'22"771
1	Schumacher	Benetton B195	Renault V10 Rs7	Goodyear	2'18"055	2'14"962	1'53"319	<b>1'59"079</b>	2'16"710
23	Lamy	Minardi M195	Ford Cosworth V8	Goodyear	2'20"428	2'18"547	1'57"669	<b>1'59"256</b>	2'22"305
10	Inoue	Footwork Fa16	Hart V8	Goodyear	2'35"815	2'23"311	1'59"206	<b>2'00"990</b>	2'26"584
24	Badoer	Minardi M195	Ford Cosworth V8	Goodyear	2'19"194	2'17"335	1'57"077	<b>2'01"013</b>	2'21"810
9	Papis	Footwork Fa16	Hart V8	Goodyear	2'23"753	2'19"300	1'57"814	<b>2'01"685</b>	2'24"032
17	Montermini	Pacific Pr02	Ford Cosworth V8 Ed	Goodyear	-	2'25"291	2'00"045	<b>2'02"405</b>	2'30"314
22	Moreno	Forti Fg01	Ford Cosworth V8 Ed	Goodyear	2'27"951	2'23"417	2'02"311	<b>2'03"817</b>	2'27"954
16	Lavaggi	Pacific Pr02	Ford Cosworth V8 Ed	Goodyear	2'58"874	2'26"311	6'42"744	<b>2'06"407</b>	4'47"658
21	Diniz	Forti Fg01	Ford Cosworth V8 Ed	Goodyear	2'28"125	2'25"699	2'01"630	<b>2'09"537</b>	2'29"752

## RUOTE IN LEGA



TGF by BBS 20090 Assago (Milano) - Via A. Einstein 19 - tel. 02-45700078 - fax 02-45700968



## CLASSIFICA DOPO L'UNDICESIMA GARA

	BRASILE 26/3	ARGENTINA 9/4	SAN MARINO 30/4	SPAGNA 14/5	MONACO 28/5	CANADA 11/6	FRANCIA 2/7	G. BRETAGNA 16/7	GERMANIA 30/7	UNGHERIA 13/8	BELGIO 27/8	ITALIA 10/9	PORTOGALLO 24/9	EUROPA 1/10	PACIFICO 22/10	GIAPPONE 29/10	AUSTRALIA 12/11	TOTALE PUNTI
--	--------------	---------------	-----------------	-------------	-------------	-------------	-------------	------------------	---------------	---------------	-------------	-------------	-----------------	-------------	----------------	----------------	-----------------	--------------

### MONDIALE PILOTI

1. Schumacher	10	4	-	10	10	2	10	-	10	-	10	-	10	-	-	-	-	66
2. Hill	-	10	10	3	6	-	6	-	-	10	6	-	-	-	-	-	-	51
3. Alesi	2	6	6	-	-	10	2	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32
4. Coulthard	6	-	3	-	-	-	4	4	6	6	-	-	-	-	-	-	-	29
5. Herbert	-	3	-	6	3	-	-	10	3	3	-	-	-	-	-	-	-	28
6. Berger	4	1	4	4	4	-	-	-	4	4	-	-	-	-	-	-	-	25
7. Frentzen	-	2	1	-	1	-	-	1	-	2	3	-	-	-	-	-	-	10
8. Barrichello	-	-	-	-	-	6	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	8
9. Panis	-	-	-	1	-	3	-	3	-	1	-	-	-	-	-	-	-	8
10. Brundle	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	7
11. Blundell	1	-	-	-	2	-	-	2	-	-	2	-	-	-	-	-	-	7
12. Irvine	-	-	-	2	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
13. Hakkinen	3	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
14. Boullion	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2
15. Morbidelli	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Suzuki	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1

### MONDIALE COSTRUTTORI

1. Benetton	-	7	-	16	13	2	10	10	13	3	10	-	-	-	-	-	-	84
2. Williams	-	10	13	3	6	-	10	4	6	16	6	-	-	-	-	-	-	74
3. Ferrari	6	7	10	4	4	10	2	6	4	4	-	-	-	-	-	-	-	57
4. Ligier	-	-	-	1	-	3	3	3	1	1	4	-	-	-	-	-	-	16
5. Jordan	-	-	-	2	-	10	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	14
6. McLaren	4	-	2	-	2	-	-	2	-	-	2	-	-	-	-	-	-	12
7. Sauber	-	2	1	-	1	-	-	1	2	2	3	-	-	-	-	-	-	12
8. Footwork	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1

## NUMERI

● **SCHUMACHER.** Splendido successo per Michael Schumacher, il suo 16. in 63 gare, che consente al tedesco di eguagliare il numero di vittorie del britannico Stirling Moss, che conta 66 gare iridate. La Benetton è al 22. successo su 212 partecipazioni e i motori Renault al 68. su 247 gare. Il campione del mondo è tornato alla vittoria a Spa, dove aveva esordito nel 1991 su una Jordan Ford e dove l'anno dopo aveva colto il suo primo successo, con la Benetton Ford. I propulsori Renault sono alla 5. vittoria in Belgio. Dopo 11 Gp Michael Schumacher è in testa alla classifica piloti alla media di 6,00 punti/gara e la Benetton è prima tra i costruttori con 3,81 punti/partecipazione di media.

● **BERGER.** Le strane qualifiche di Spa hanno dato a Gerhard Berger e alla Ferrari la prima pole position stagionale, che è anche l'11. per il pilota, su 174 presenze, e la 114. per la Casa, su 548 partecipazioni. La Ferrari consolida la posizione di leader davanti alla Lotus, con 107 pole su 490 gare, e alla Williams, con 81 su 340 presenze. Per la 2. volta nella carriera Michael Schumacher è stato preceduto nelle qualificazioni dal compagno di squadra: la prima si è verificata nel Gp di Australia del 1991 quando a far meglio del tedesco è stato il brasiliano Nelson Piquet, ora è stata la volta del britannico Johnny Herbert.

● **ICKX.** Sono passati 25 anni dal Gp del Belgio 1970 in cui per la prima volta un pilota della Ferrari (si trattava del belga Jacky Ickx) aveva sulla monoposto il numero di gara «27». Sono in tutto 10 i ferraristi che hanno corso con questo numero e 5 di loro hanno portato il «27» alla vittoria. Ultimo il francese Jean Alesi lo scorso giugno in Canada. Primatista di presenze con il 27 sulla fiancata tra i ferraristi è Michele Alboreto, che lo ha avuto per tutte le sue 80 corse con la «Rossa». Il più alto numero di gara finora assegnato a una Ferrari è il «119» del belga Roger Laurent nel Gp di Germania del 1952, mentre sono 11 i piloti di monoposto di Maranello che hanno avuto in gara il numero «1».

● **COULTHARD.** David Coulthard, alla 19. presenza, ha ottenuto il 3. giro veloce in gara che è pure l'86. per la Williams. Tra i piloti che nella carriera hanno conquistato 3 giri veloci troviamo anche i campioni del mondo Jochen Rindt e Keke Rosberg.

● **FRENTZEN.** Heinz Harald Frentzen in 26 presenze è andato a punti 8 volte, e in Belgio ha ripetuto, con il 4. posto, il suo miglior risultato già ottenuto nel Gp di Francia del 1994 su Sauber Mercedes. Come era avvenuto a Imola, la Forti ha visto entrambe le monoposto al traguardo, anche se non in zona punti. È senz'altro un risultato incoraggiante per l'esordiente casa di Alessandria in vista del prossimo Gp d'Italia.

a cura di **MAURO MORI**

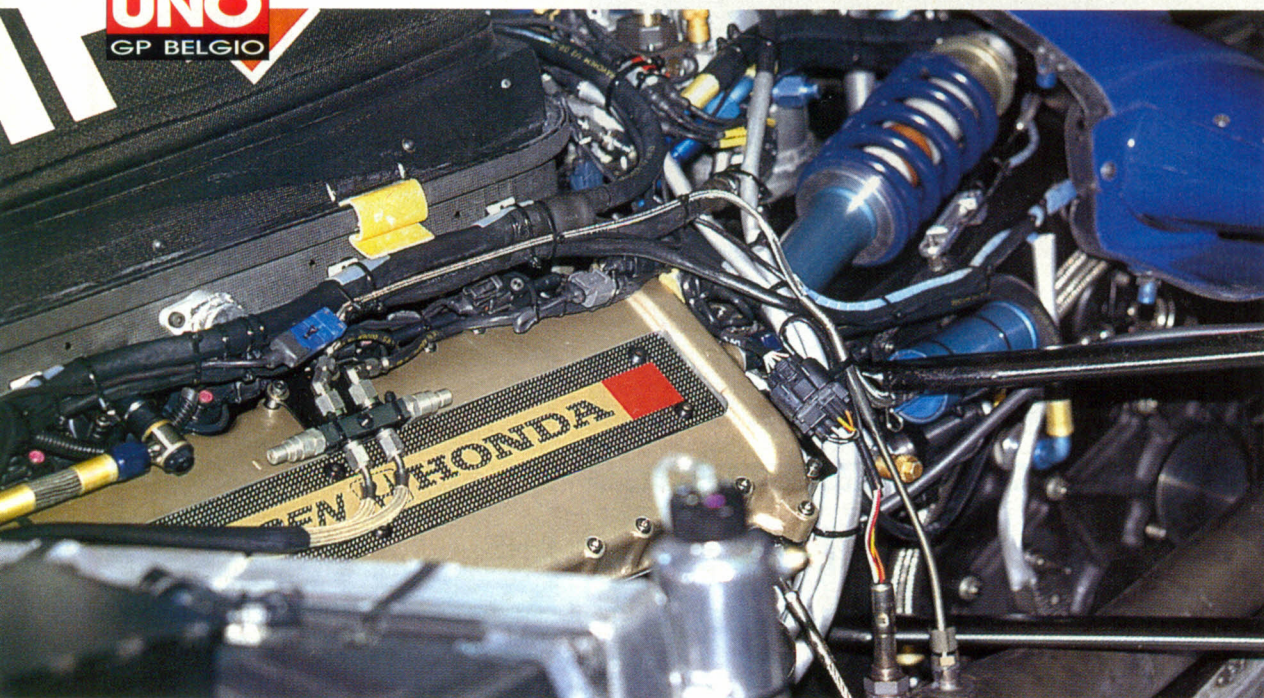
# PRIMA LA FRUTTA, SCONFITTA LA SETE.

Al Gran Premio della sete vince Enervit, la linea di integratori sportivi con succo di frutta.



Integratori per lo sport e la vita attiva.

**ENERVIT**



ECCLESTONE SI BATTE PER LA DOPPIA FORNITURA DAL '97

# Un motore per due squadre

La Fia sta valutando l'ipotesi di varare una norma che obblighi le Case ufficiali a equipaggiare due team. Per i costruttori debuttanti la regola scatterebbe solo dopo la prima stagione

■ PAOLO BOMBARA

**S**PA — Accantonata per ora l'ipotesi di autorizzare la terza vettura, si sta facendo largo una nuova proposta che la Fia sta valutando attentamente. Si tratterebbe in pratica di costringere per regolamento, a partire dal '97, tutte le Case ufficiali a fornire (o dichiararsi disposti a fornire) almeno due scuderie, potendo evidentemente essere partner tecnico o semplice fornitore. La proposta che seduce la Fia è suggerita dalla Renault, che da tempo è presente su due fronti e che da quest'anno fornisce due squadre di vertice, e che vorrebbe non essere la sola a disper-

dersi tecnicamente. D'altra parte, dietro questa proposta c'è anche la volontà di incrementare il livello tecnico delle squadre di media e bassa classifica per migliorare lo spettacolo. Sinora la proposta non è ancora stata discussa né presentata ufficialmente da tutte le parti interessate, ma ci si è limitati solo ad alcuni incontri. Jean-Pierre Jabouille, della Peugeot precisa infatti «È una voce che circola, ma non se ne è mai discusso nelle riunioni ufficiali, mentre invece sembra abortita la proposta della terza macchina. Anche se Bernie spingeva a fondo perché passasse. Co-

stringere i motoristi a fornire due squadre può essere complicato e bisogna evitare che scoraggi le Case che eventualmente esitano se venire o meno in F. 1». Proprio per evitare ciò sarebbe stato proposto di imitare la F. Indycar, cioè concedere un anno di tempo ai costruttori esordienti, durante il quale sarebbe consentito fornire in esclusiva una sola squadra. La proposta, che ha sicuramente i suoi vantaggi in termini di miglioramento dello spettacolo, difficilmente sarà però gradita a Maranello, dove — a parte rari momenti — sono da sempre gelosi dei loro motori. ■

Le Case ufficiali dal '97 potrebbero essere obbligate a fornire i loro motori, a sinistra, a due team. La McLaren ha cercato di migliorare la trazione con la nuova sospensione posteriore. La Arrows, in basso, ha cambiato roll-bar e presa d'aria.



fotografi COLLINS



LA TECNICA MP4/10 IN EVOLUZIONE

# La McLaren cambia sospensioni

La monoposto di Woking, gara dopo gara, continua a mutare e a migliorare. Questa volta è toccato agli attacchi posteriori, con il rifacimento della fusione del cambio

**GIORGIO PIOLA**

L'interesse sulle grandi manovre di mercato dei piloti e dei tecnici, nonché la organizzazione del lavoro per l'impostazione delle vetture per la prossima stagione, ha leggermente rallentato lo sviluppo delle attuali monoposto anche se, come leggete a parte, le sorprese non mancheranno nelle prossime gare. La solita rassegna tecnica per questo Gp del Belgio è quindi volutamente ridotta al minimo indispensabile per indicare le squadre che hanno apportato modifiche di un certo rilievo preferendo invece concentrarci brevemente, più avanti, su quello che sarà l'aspetto regolamentare delle vetture edizione '96 secondo le indiscrezioni che sono circolate a Spa.

**FERRARI.** Sulle Rosse sono tornati gli scarichi ovali con una leggera modifica per evitare crepature nella zona di attacco con i collettori. Non sono state utilizzate le nuove carenature tipo Williams davanti alle ruote posteriori che avevamo visto in Ungheria, mentre invece è stata conservata la nuova sospensione posteriore introdotta a Budapest. Alesi ha utilizzato l'ultima scocca della serie, la 163, visto che la sua attuale, la 161, è in riparazione in officina dopo l'incidente in qualifica in Ungheria. Venerdì

martina è stato usato il profilo alare basso alla fine della carrozzeria, tipico da piste da grande carico, smontato poi per le qualifiche e non più utilizzato sabato. Per Monza sono attese novità soprattutto di carattere aerodinamico oltre che, ovviamente, di motore.

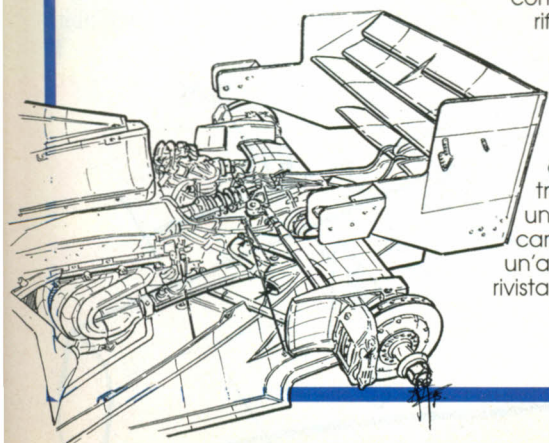
**McLAREN.** Lento e continuo è il progresso dell'accoppiata Mp4/10 e motore Mercedes. Lo staff tecnico di Ron Dennis, coadiuvato ora da Steve Nichols, ad ogni gara introduce novità eliminando poco alla volta i numerosi difetti di progettazione della monoposto di Woking. Ancora una volta il settore toccato è quello delle sospensioni con un rifacimento di quella posteriore, con diversi punti di ancoraggio dei triangoli per garantire maggiore trazione. Ciò ha comportato il costoso rifacimento della fusione del cambio.

**BENETTON.** Delle novità in arrivo in casa Benetton leggete a parte, a Spa l'unica soluzione visibile era rappresentata da un singolo profilo a V rovesciata piazzata subito sopra i due inferiori. Come in Ungheria, anche la vettura di Herbert utilizzava le pinze Ap. Diversa ma, solamente in piccoli dettagli, le paratie laterali dell'alettone posteriore. Venerdì i

## Retroreno da... pensione

Potrebbe essere una delle ultime volte che si vede sulla Williams il profilo alare al posto del triangolo della sospensione posteriore. Per il Gp del Portogallo è infatti atteso il debutto di una versione della Fw17

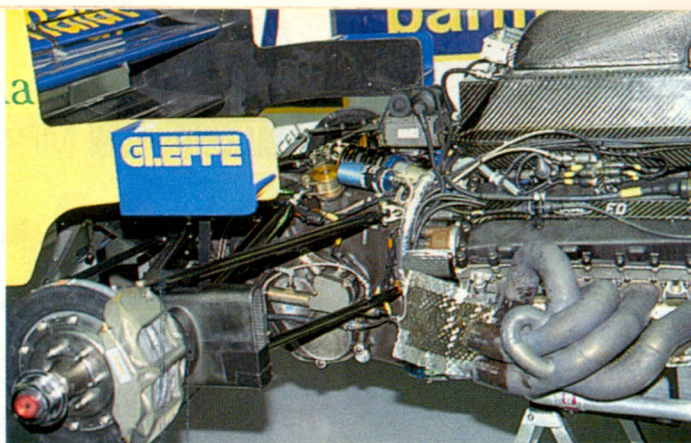
completamente rifatta: questa avrà, oltre appunto a una nuova sospensione di tipo tradizionale, un inedito cambio e un'aerodinamica rivista



meccanici Benetton, dopo l'incidente di Herbert, hanno allestito la scocca di scorta partendo dal telaio nudo alle 12,30 finendo l'assemblaggio alle 21,30. Le successive operazioni di preparazione dell'assetto hanno prolungato il lavoro fino alla mezzanotte.

**TYRRELL.** Tornate alle sospensioni tradizionali, sin dal Gp di Germania, le Tyrrell avevano evidenziato problemi di maneggevolezza, curati qui in Belgio con una migliore installazione meccanica della sospensione posteriore con un conseguente maggiore grado di rigidità dell'insieme.

**ARROWS.** Sulla vettura di Papis è stato modificato il rollbar, diventato ora simile a quello della vettura dello scorso anno. Le maggiori dimensioni della bocca di ingresso hanno permesso di effettuare test utili per l'utilizzo del motore. Le Arrows erano rimaste l'uniche con l'apertura stretta triangolare che si addiceva alla limitazione regolamentare dello sfogo posteriore, sop-



COLLINS

presso alla seconda gara stagionale.

**FORTI.** La squadra di Alessandria venerdì pomeriggio ha

svolto una prova statica del comando semiautomatico del cambio della vettura di scorta, dopo un primo collaudo effettuato la scorsa settimana sulla

*La Forti venerdì pomeriggio ha fatto una prova statica del cambio semiautomatico, a lato, montato sulla vettura di scorta. Questa trasmissione potrebbe essere impiegata al Gp d'Italia*

pista di Quattroruote a Vairano. L'esperimento va visto in funzione di un possibile utilizzo al prossimo Gp d'Italia a Monza.

## LA FIA HA VARATO LE REGOLE '96 PER LE SCOCHE

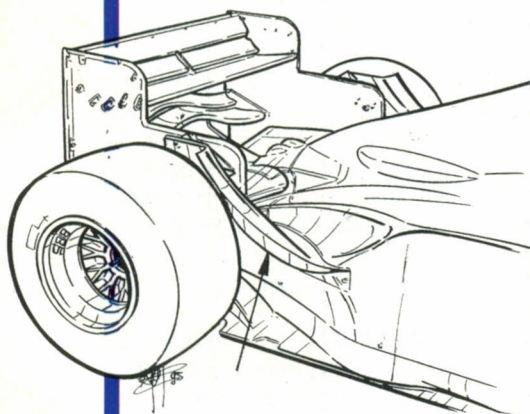
# Abitacoli più larghi e lunghi

**S**PA — In Belgio tutte le squadre di F.1 hanno ricevuto il testo delle modifiche al regolamento tecnico per le vetture del prossimo anno. Del piano della sicurezza sono passate soltanto le norme per l'apertura dell'abitacolo e per i poggiatesta laterali, che vanno ad aggiungersi a quello già esistente dietro il casco del pilota. Non è passata la proposta della struttura de-

formabile dietro il cambio, che sinceramente sarebbe stata del tutto applicabile senza comportare grosse rivoluzioni. Né, tantomeno, è passata la proposta di unificare le norme che verranno introdotte nel '96, e che As ha già illustrato, unitamente al ritorno dei grandi serbatoi che permettano di abolire i rifornimenti. Vediamo nei dettagli come cambieranno le scocche per il '96. L'apertura dell'abitacolo sarà più larga: 520 mm contro 420 e decisamente più lunga: 775 mm contro i 650 attuali. Vi dovranno poi essere protezioni laterali con spessore di 75 mm per lato. La loro altezza massima dovrà essere contenuta entro i 210mm dalla congiungente fra i due rollbar che passa sopra la testa del pilota. La maggiore lunghezza dell'apertura dell'abitacolo viene compensata da una di-

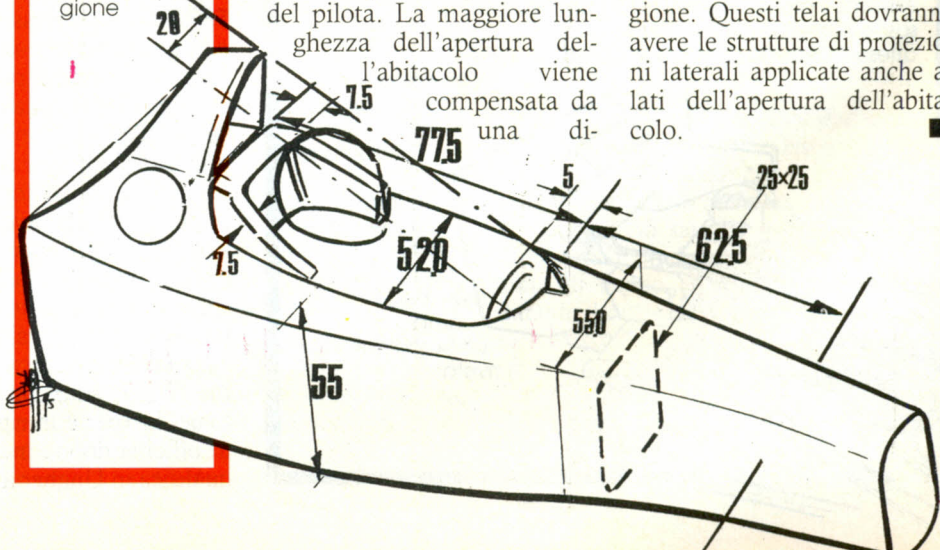
stanza dall'asse anteriore leggermente più contenuta: 625 contro i 750 attuali, mentre rimane invariata la larghezza minima della scocca in 550 mm. Su questo punto e su altri vi sono state violente discussioni perché è chiaro che l'apertura maggiorata va a scapito della sezione della scocca nella zona critica delle ginocchia. Altro punto contestato è l'obbligo di non avere elementi fissi di collegamento per le strutture ai lati della testa, che di fatto le rendono molto precarie in caso di impatto violento. Per non mettere in difficoltà le piccole squadre potranno partecipare al mondiale '96 anche le attuali scocche purché abbiano passato il crash test entro il termine di 6 gare dalla fine dell'attuale stagione. Questi telai dovranno avere le strutture di protezione laterali applicate anche ai lati dell'apertura dell'abitacolo.

### Ruote carenate sulla Ligier



La Ligier inizia a differenziarsi dalla Benetton. La monoposto francese a Spa si è infatti presentata con le carenature dietro alle ruote posteriori, peraltro molto simili a quelle introdotte dalla Williams dal Gp di Francia e dalla Ferrari dal Gp di Ungheria

In questo disegno abbiamo riportato tutte le nuove misure, fondamentali, espresse in cm, che dovranno rispettare le scocche nella prossima stagione



**FORMULA  
UNO**  
ANTEPRIMA

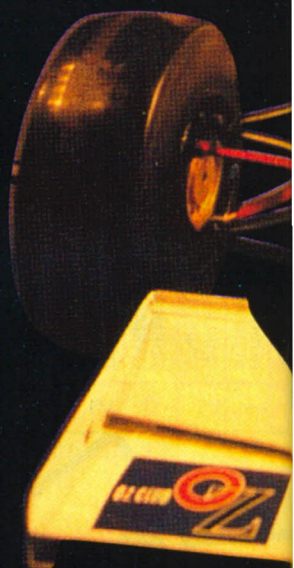


# COME

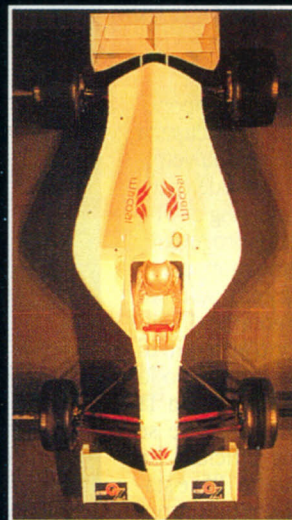
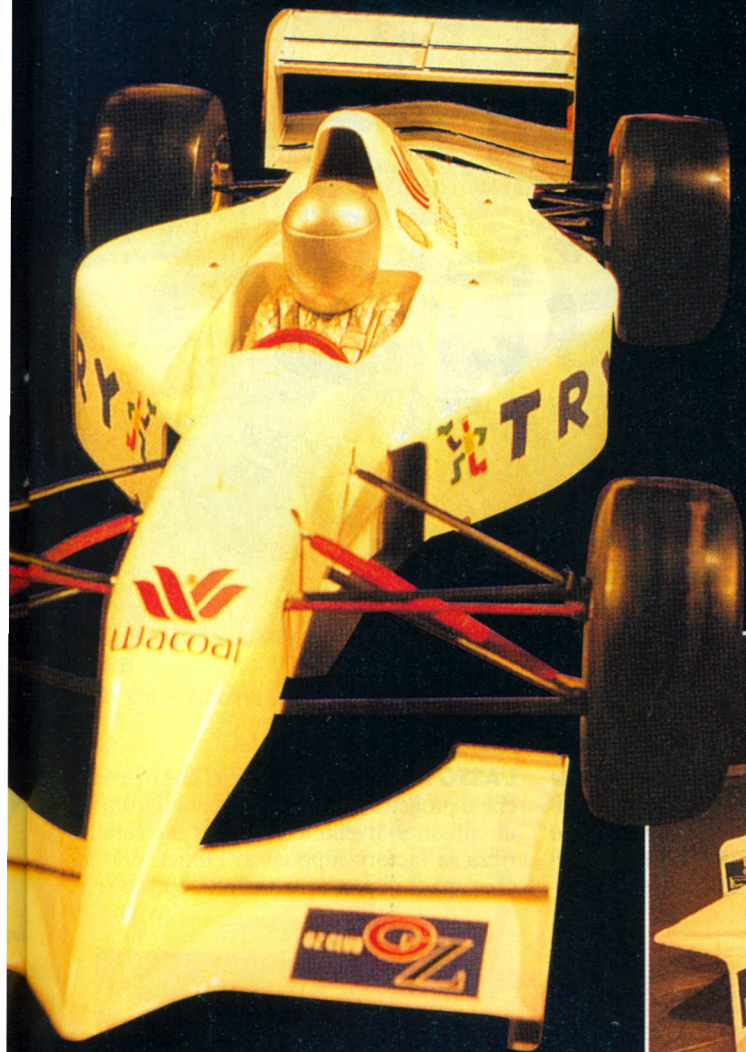
# DOME

# E PERCHÉ

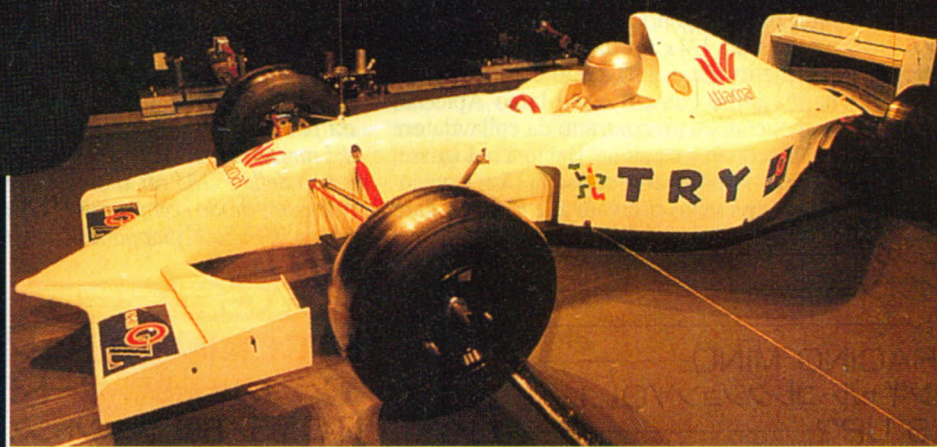
Dopo 17 anni di attività nelle più svariate categorie dell'automobilismo, la Casa nipponica sta preparando il suo ingresso nel Circus iridato. La F-105 sarà realizzata interamente nella factory di Kyoto, dotata di un centro design, di una galleria del vento e di un reparto per lo sviluppo. Dopo una stagione di intensi collaudi, la monoposto dovrebbe debuttare in gara nel '97



■ MARIO DONNINI



La maquette della Dome F-105, a sinistra, è caratterizzata da un musetto che ricorda quello della Pacific Pr 02. A fianco, la linea della monoposto scaturisce da una lunga serie di studi nella galleria del vento. Sul modellino, sotto, è possibile notare la presenza di tre sponsor. In basso, il patron Hayashi, a sinistra, posa assieme al progettista Oku



**C'**era una volta, in un paese del lontano Oriente, un bambino di nome Minoru che tutte le notti si addormentava pensando alle auto da corsa. Desiderava più di ogni altra cosa costruirne una per sfidare tutte le più famose Case della F.1, portando le insegne della sua patria, il Giappone. Tanti anni sono passati da allora, il ragazzo è cresciuto ed è diventato un top manager. Minoru Hayashi ha così fondato una Casa automobilistica chiamata Dome che in lingua giapponese significa, guarda caso, sogno di un bambino. Ora quel sogno sta per divenire realtà. Il prossimo anno la Dome F.1 muoverà infatti i primi passi in vista del debutto in gara che dovrebbe avvenire all'inizio della stagione '97.

**F.1 FAI DA TE.** La sede della Casa giapponese è a Kyoto, dove sorge una factory capace di produrre tutte le componenti di una vettura da corsa. È proprio questa la grande particolarità della Dome, una engineering che ha tutti gli strumenti per concepire, progettare, sviluppare e mettere in pista una monoposto di F.1, ricorrendo a fornitori esterni solo per quanto riguarda il motore e le gomme. Pneumatici e propulsore sono proprio al centro di una serie di indiscrezioni che vorrebbero la Casa giapponese a stretto contatto con la Mugen-Honda e la Bridgestone, anche se ancora non ci sono conferme ufficiali. La Dome F.1, ufficialmente siglata F-105, è stata disegnata dall'ingegner Oku, e sta tuttora ultimando i test nella galleria del vento di proprietà della Casa nipponica. Le prime simulazioni vengono effettuate con un modellino in scala 1/4 e i risultati sembrano essere più che incoraggianti, tanto che la squadra ha già preso contatti con Marco Apicella, proponendogli un contratto da collaudatore per la prossima stagione. Il pilota bolognese, che nel '94 portò al successo la Dome nel locale campionato riservato alle F. 3000, darà una risposta prima della fine della stagione:



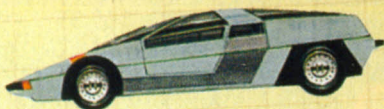
TSUZUKI

«Il progetto è senza dubbio interessante e sembra avere delle basi solide — ha dichiarato lo stesso Apicella —. La monoposto potrà percorrere i primi chilometri non prima del marzo '96. L'idea di contribuire allo sviluppo della F-105 mi alletta, ma non voglio in nessun modo compromettere i miei impegni nella F. 3000 giapponese: valuterò atten-

tamente le offerte e poi prenderò una decisione definitiva».

**L'ASSO NELLA MANICA.** Quel che è certo, è che il progetto Dome rappresenta il frutto di un altissimo livello tecnologico che caratterizza la factory nipponica, l'unica sino ad ora capace di produrre una monoposto di F.

## DA... ZERO



**Dome Zero**  
1978 - Supercar esposta al salone di Ginevra



**F. J prototipo**  
1978 - Monoposto laboratorio realizzata per l'Hayashi



**F. J**  
1978 - Versione definitiva realizzata per l'Hayashi



**Hayashi F. 3**  
1980 - Vincitrice del Gp di Macao con Bob Earl



**Dome P2**  
1979 - Evoluzione della Zero esposta a Chicago e Los Angeles



**Dome Zero R1**  
Vettura Gruppo 6 per il debutto a Le Mans



**Tom Corolla G5**  
1980 - Costruita per la Tom's e schierata in Gruppo 5



**Dome Celica Turbo**  
1980 - Costruita per la Tom's e schierata in Serie Imsa



**Dome R1 80**  
1980 - Schierata alla 24 Ore di Le Mans



**Dome R1 81**  
1981 - Schierata alla 24 Ore di Le Mans



**Tom's Dome Celica C**  
1981 - Realizzata per la Tom's e schierata nelle gare Endurance



**Dome Rc 82**  
1982 - Realizzata dalla Gp limited su licenza Dome per il Gruppo C

3000 vincente rispetto alle rivali europee Lola e Reynard. Non solo. La Dome si distingue anche per il proprio centro di progettazione, che opera soprattutto nel campo della produzione di serie: la Jiotto Design, che sorge a poca distanza dalla R&D (racing and developments), l'altro agglomerato che si occupa della costruzione e dello sviluppo delle vetture. Dal 1987 è inoltre utilizzabile una galleria del vento in scala 1/4 dotata di tapis roulant. All'interno della R&D è possibile procedere alla realizzazione di prototipi da competizione e persino di vetture di serie, grazie ad una piccola catena di montaggio capace di sfornare fino a 200 auto al mese.

**IL FUTURO.** Le prime immagini della maquette mostrano una vettura dalle linee piuttosto convenzionali, con un musetto a becco d'anatra, che ricorda quello adottato quest'anno dalla Pacific Pr 02, mentre l'alettone posteriore è chiaramente ispirato a quello della Williams. Salta all'occhio anche la presenza di tre sponsor giapponesi, la Try, la Wacoal e l'Oz Club, che hanno deciso di appoggiare il progetto sin dai primi passi. Un buon punto di partenza per una monoposto che impiegherà la prossima stagione ad accumulare preziose esperienze in vista del... battesimo del fuoco previsto per il '97. ■



Il centro design della Dome, a sinistra, è ospitato in una... pagoda. Nell'altra pagina, la F-104 con cui Apicella ha vinto nel '94 il titolo in F. 3000 giapponese

L'ENGINEERING DI KYOTO SPAZIA IN TUTTE LE CATEGORIE

## Alta tecnologia in pagoda

La prima casa automobilistica fondata dal magnate giapponese Minoru Hayashi è la Macransa Cars, che inizia la sua attività nel '65, con una vettura basata su una Honda S600. Dopo 10 anni Hayashi dà il via al progetto Dome, con una dream car chiamata Zero che è presentata nel '78 al Salone di Ginevra. L'anno dopo viene concepita la Dome Zero R1, che prende parte alla 24 Ore di Le Mans con gli equipaggi Evans-Trimmer e Craft-Spice. La pro-

duzione della Casa nipponica spazia dalla F. J (una categoria addestrativa giapponese) alla F. 3, dove vengono prodotte un gran numero di monoposto col marchio Hayashi. Dai primi anni '80 comincia la collaborazione tecnica per la Toyota, per la quale la Dome realizza vetture di gruppo 5 e prototipi Gruppo C schierati dalla Tom's. Nell'85 la Casa di Kyoto concepisce addirittura una moto per le gare Endurance, la Dcfi Black Buffalo, che viene schierata alla 8 Ore

di Suzuka. Nell'89 la Jiotto Design (l'ufficio progettazione della Dome ospitato in una pagoda realizza la Jiotto Caspita Gt, una Supercar a serie limitata, mentre l'anno prima viene costruita la F-101, la prima F. 3000 nipponica. Dopo 6 stagioni di sviluppo, una Dome si aggiudica la serie giapponese di F. 3000 con Marco Apicella al volante. Ciò spinge la Casa verso l'atteso salto di categoria che avverrà nel '97, col debutto della F-105 nel Mondiale di F. 1. ■

## ...A TREMILA



**Toyota Tom's 83c**  
1983 - Realizzata per la Tom's e schierata in Gruppo C



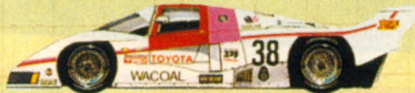
**Dome Rc 83**  
1983 - Utilizzata nelle gare endurance in Giappone



**Dome Rc 821**  
1982 - Prototipo mai utilizzato in gara



**Toyota 84c**  
1984 - Schierata nelle gare endurance in Giappone



**Toyota 85c, 85c-1**  
1985 - Impiegata nelle gare endurance e a Le Mans



**Dome Dcfi «Black Buffalo»**  
1985 - Ha debuttato alla 8 Ore di Suzuka



**Toyota 86c, 86C-1**  
1986 - Ha corso in endurance giapponese e a Le Mans



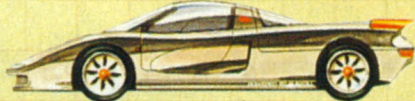
**Toyota 87C-87C-1**  
1987 - Schierata in endurance giapponese e a Le Mans



**Dome F-101**  
1988 - Prima vettura di F. 3000. Modello con scocca in carbonio



**Toyota 88c, 88c-1, 88Cv-1**  
1988 - Schierata in endurance giapponese e a Le Mans



**Jiotto Caspita**  
1989 - Supercar Gt stradale del centro design della Dome



**Dome F-102**  
1991 - Evoluzione della F-101 per la F. 3000 giapponese

# Le fatiche

**D**opo tante ansie e tentennamenti Monza ha finalmente fatto il suo... dovere. Il servizio fotografico illustra vari lavori apportati al circuito per renderlo conforme alle richieste della Fia. Non solo importanti modifiche relative alla pista, ma anche significative migliorie alle strutture e ai servizi. Ma andiamo con ordine. L'immagine **A** evidenzia l'allargamento all'esterno del Curvone, o Curva Grande, con tanto di bonifica della parte alla corda, per migliorare il drenaggio in caso di pioggia. Notevole anche l'allargamento della variante della Roggia, visibile nella foto **B**. L'ingresso della prima curva di Lesmo (foto **C**) è stato anticipato. Nel contempo risulta arretrata di una quindicina di metri (foto **D**) la curva rispetto al bosco. In questo modo, accorciando la lunghezza del tratto rettilineo tra la variante della Roggia e la prima di Lesmo si è ridotta la velocità d'ingresso delle monoposto e, nel contempo, aumentato lo spazio di fuga. Analogamente il discorso relativo a Lesmo 2 il cui andamento (foto **E**) ora risulta più arretrato rispetto a prima: circa 15 metri con lo spazio di fuga disponibile, in caso di uscita, di strada cresciuto in proporzione. Il muretto dei box, inoltre, si giova di un innalzamento di una trentina di centimetri deciso per garantire una maggior protezione alle persone che vi devono lavorare. Il rialzo si può notare nella foto **F**, in cui si vedono i blocchi utilizzati per elevare l'altezza del muretto. È stata anche realizzata una struttura ospedaliera pienamente autosufficiente nell'area antistante la pit-lane (foto **G**). A questa si potrà anche accedere direttamente dalla pista, passando lungo la via di rientro ai box. ■

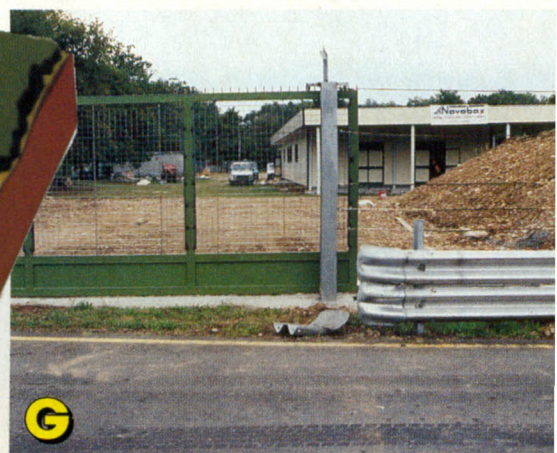
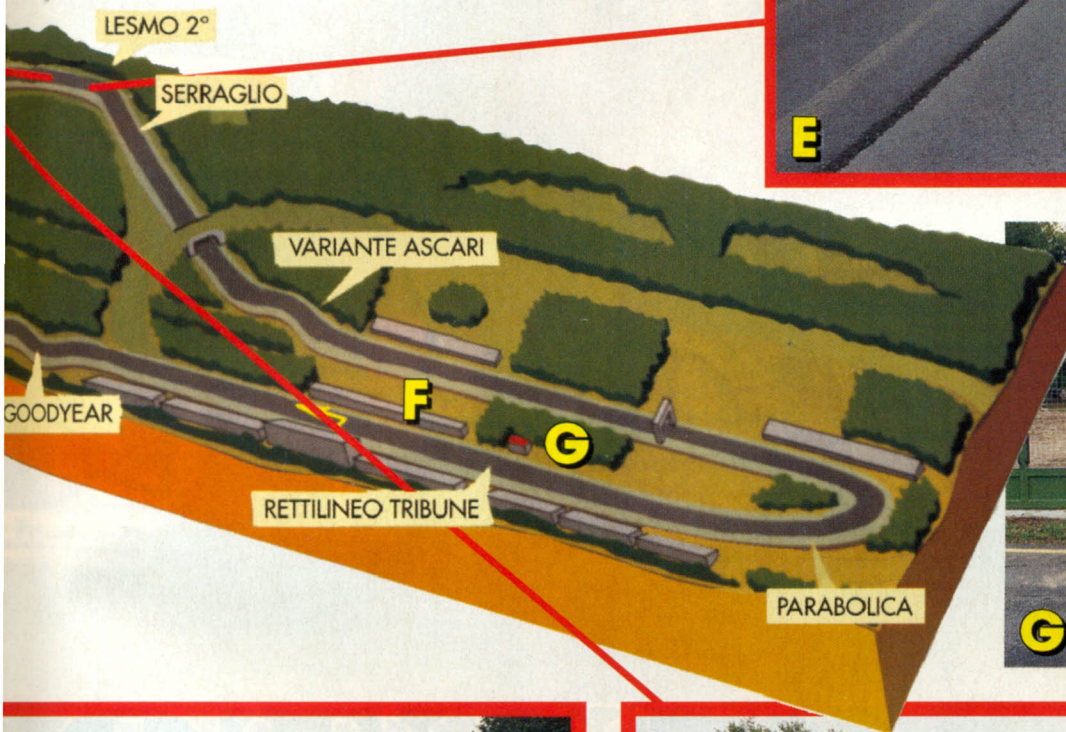


**FORMULA  
UNO  
CIRCUITI**



# di Monza

Sul tracciato brianzolo sono stati effettuati i lavori richiesti dalla Fia perché il Gp d'Italia si potesse disputare. E ora tutto, anche dal punto di vista logistico, risulta sistemato al meglio



IL PERSONAGGIO

UNSER JR.



# AL PUNTO di PARTENZA



PHOTO4

**Avilito per l'esclusione dalla 500 Miglia di Indianapolis, amareggiato per una squalifica che lo ha estromesso dalla sfida per il titolo, il pilota americano ammette che l'anno prossimo dovrà ricominciare daccapo. Intanto rivela che dietro la stagione nera della Penske si nascondono gli errori del team nelle scelte tecniche. E di Villeneuve dice che...**

■ **CESARE MARIA MANNUCCI**

**H**a abdicato, ma con l'onore delle armi. Veniva da una stagione trionfale, difficilmente ripetibile. Quella delle otto vittorie e del secondo titolo ottenuto con l'invincibile Penske. Il risveglio è stato però tremendamente brusco. Una vettura che non era più la stessa, il motore Mercedes surclassato dal Ford sia in termini di potenza che di affidabilità. Poi lo shock di Indianapolis. Non qualificarsi nella gara che per la sua famiglia è una sorta di istituzione e che lui stesso ha vinto due volte. Due settimane di inferno, trascorse a provare due telai Penske differenti, una Lola e una Reynard senza riuscire mai a trovare la soluzione dei problemi. Dalla delusione di Indianapolis, Emerson Fittipaldi non si è ancora ripreso, Al Unser jr no. Lui ha tirato dritto continuando a correre con quella grinta e con quella determinazione che nei primi Anni Novanta avevano fatto di lui il pilota americano più interessante per un eventuale pas-

saggio alla F.1. La «mazzata» più dura non era però ancora arrivata. Una squalifica ingiusta e senza precedenti nella storia della F.1. Indycar lo ha privato della vittoria ottenuta a Portland. Venti punti in meno che lo hanno definitivamente tagliato fuori dalla lotta per il titolo. Senza quella decisione presa dai commissari tecnici, Al Unser junior sarebbe stato l'unico serio contendente di Jacques Villeneuve per la vittoria del campionato. Ha dovuto cedere la corona al giovane canadese, ma lo ha fatto con stile lottando sino all'ultima gara e vincendo a Mid Ohio in una giornata in cui la Penske non era certo la miglior vettura in pista. Ci riproverà nel '96, con la speranza che il team Penske torni ad essere quella «gioiosa macchina da guerra» che lo aveva portato al secondo titolo. Di rimpianti comunque, nemmeno l'ombra, nemmeno di quella F.1 così sognata, così cercata, e che all'ultimo momento gli ha sempre — inspiegabilmente — chiuso le porte. Alla vigilia della gara di Miami, ti saresti aspettato un anno così difficile?

«Nessuno alla Penske poteva aspettarsi un anno simile. Sapevamo che era impossibile ripetere il '94. Sapevamo anche che la Lola e la Reynard avevano lavorato a fondo per modificare le loro vetture, ma nessuno poteva pensare a quello che poi è successo. Non credo che il team abbia commesso dei grossi errori. In fondo avevamo una monoposto che nel '94 aveva vinto tredici gare. Non c'era nessuna ragione per cambiarla radicalmente. Abbiamo apportato solo piccole modifiche, ma che, accoppiate alle gomme completamente nuove realizzate dalla Goodyear, si sono trasformate in grandi problemi. La Goodyear ha prodotto pneumatici del tutto nuovi. Decisamente più performanti del passato e rispetto alla Firestone. È però cambiato radicalmente l'approccio e i parametri per regolare la vettura. Il problema dei nuovi pneumatici lo abbiamo risolto in fretta, già in Australia eravamo competitivi. Non mi piace parlare di sfortuna, ma quest'anno ne abbiamo avuta tanta. In alcune corse, vedi Milwaukee, ho dovuto rallentare negli ultimi giri per problemi di benzina. In altre, vedi Cleveland o Detroit, per problemi emersi nelle prove, sono dovuto partire da metà schieramento. Sarebbe bastato poco per avere i punti di Villeneuve»

— Se analizziamo il telaio, le sospensioni e l'aerodinamica, in quali settori credi che Lola e Reynard fossero superiori alla Penske?

«Certamente nell'aerodinamica e nel grip meccanico, e mi rendo conto che non è poco. La Reynard ha indubbiamente realizzato la vettura più competitiva, più adattabile ad ogni situazione. Il motore più potente è invece quello della Honda. Con dei piloti e delle squadre più consistenti, di gare ne avrebbero vinte parecchie. La Ford ha invece realizzato il motore che consuma di meno, principalmente grazie all'elettronica particolarmente sofisticata di cui dispone. Il nostro Mercedes era invece il propulsore con la miglior guidabilità ai bassi regimi».

— Che cosa è successo a Indianapolis? Sono problemi tecnici o vi siete fatti prendere dal panico?

PHOTO4



Sopra, Al Unser jr con Roger Penske. A destra, il 33enne pilota americano in azione a Miami e, nell'altra pagina, insieme al padre, ex campione di F.Indy. In basso, il podio della gara di Long Beach, vinta da Unser jr partendo dalla pole



PHOTO4

A Indianapolis la Penske non era certo una monoposto competitiva, ma è stato comunque un errore lasciarla per provare altri telai. Avremmo dovuto rimanere concentrati sul nostro chassis. Non abbiamo fatto altro che prendere decisioni sbagliate

RUCH





«Certamente la Penske era abbastanza scarsa, ma c'è stata anche tanta sfortuna. Nel mio secondo tentativo di qualificazione, i primi giri erano sufficienti per qualificarmi, poi, nel terzo, il motore ha ceduto. Abbiamo fatto degli errori, come quello di usare una Reynard '94 e perdere molto tempo per revisionarla, dal momento che l'abbiamo presa da una piccola squadra. Con Lola siamo andati in crisi con l'assetto, ci mancavano sempre cento libbre di molle o un grado con l'ala. Non puoi capire tutto di una vettura in solo due giorni. A Indianapolis la Penske non era certo una monoposto competitiva, ma è stato comunque un errore lasciarla per provare altri telai. Avremmo dovuto rimanere concentrati sul nostro chassis. La Penske ha dimostrato di essere una grande squadra perché ci ha dato tutte le possibilità per poterci qualificare, ma innegabilmente è stata una dispersione di energie. Purtroppo in quel mese, tutti noi non abbiamo fatto altro che prendere decisioni sbagliate».

— Non pensi che vi siete fatti anche pervadere dal panico. Nel '92 correvi con la Galmer che era un nuovo telaio. All'inizio delle prove per la 500 Miglia avevi molti problemi, poi gli hai risolti e hai vinto la gara. Non hai mai pensato di provare una Lola?

«È vero. Nel '92 non potevamo permetterci di provare un'altra vettura. Quella avevamo e quella dovevamo tenerci. Probabilmente non abbiamo creduto abbastanza in noi stessi. Ho imparato la lezione ed è un errore che non ripeterò più. Ho fiducia in Nigel Bennet, ho fiducia nella Penske. Non mi succederà più di guidare un'altra vettura durante la stagione. Dopo Indianapolis mi sentivo completamente svuotato. Indianapolis è la mia vita, e non esserci è stato veramente duro. Ero confuso, deluso. Forse però è stato anche un bene. Dopo la trionfale stagione '94, ci siamo resi dram- ▶



«maticamente conto, di quanto questa categoria sia dura e esasperata».

— Jacques Villeneuve andrà in F.1 con la Williams, due anni fa Michael Andretti ha corso con la McLaren. Sei stato in trattative per correre in F.1 con Williams e Benetton poi perché non se ne è fatto più nulla?

«Volevo correre in F.1, ci ho provato molto seriamente. Ero disposto a trasferirmi in Europa con la mia famiglia. Semplice non mi hanno voluto. La Benetton mi ha proposto dei test, mi hanno consigliato di correre prima in F.3000... Mi hanno ingannato ma in realtà non mi hanno mai voluto. L'unico che credeva a fondo nelle mie possibilità era Frank Williams. Lui mi voleva ma Patrick Head ha fatto di tutto per non prendermi, per tenermi fuori dalla Williams. Molti in Europa pensano che i piloti americani sono incapaci, ma si sbagliano. Vincere una gara di F. Indy non è certo più facile che vincere un Gp di F.1».

— Ad aumentare questo luogo comune, hanno contribuito anche le prestazioni di Michael Andretti e di Mansell in Indy nel '93...

«L'errore di Michael è stato quello di andarsene dopo un anno. Sono sicuro che nel suo secondo anno in F.1, Michael sarebbe stato molto competitivo. Avrebbe mostrato il vero livello dei piloti americani. Per lui era tutto nuovo, pochi giri per provare, per la McLaren un anno difficile, un compagno come Senna. Troppe cose negative tutte in una volta...».

— Sei uno dei piloti americani più rappresen-

**Molti in Europa pensano che i piloti americani sono incapaci ma si sbagliano. Vincere una gara di F. Indy non è certo più facile che vincere un Gran Premio di Formula Uno**

PHOTO4



**In 14 anni di attività in Formula Indy, Al Unser ha intascato premi per oltre 16 milioni di dollari. Eccolo, a lato, mentre scorrazza in motorino nel paddock insieme a un meccanico del team Penske e, a destra, durante un pit stop. Vincitore della 500 Miglia di Indianapolis nel '92 e nel '94, contro le tre conquistate dal padre, ha cominciato a gareggiare in kart a 9 anni**

fotografieRUCH





tativi. Cosa pensi di quello che è successo a Cleveland. Molti forse (tra i piloti americani) credevano di essere ad una gara Nascar...

«Alcuni hanno decisamente esagerato. Direi che è stato un crescendo sin dall'inizio dell'anno, e hanno sbagliato i commissari sportivi a non prendere subito dei provvedimenti. Quello che è successo a Cleveland è stato un pò la conseguenza di questa mentalità che si è andata via via diffondendo. La multa di 10 mila dollari (circa 16 milioni di lire, ndr) che hanno dato è stata ridicola considerando che la vita di alcuni piloti è stata messa in pericolo. Con le vetture a ruote scoperte, uno non può mettersi a fare i tamponamenti. Sono rimasto sorpreso che a fare quelle cose ci si sia messo anche Michael Andretti. È troppo bravo per fare certe manovre. Ha tanta esperienza, inoltre deve servire da esempio per gli altri piloti. In tanti adesso penseranno: se lo fa lui, posso farlo anch'io. Passi per Robby Gordon, tutti lo conoscono, ma da Andretti non me lo sarei mai aspettato. I principali responsabili per i fatti di Cleveland, sono stati i commissari sportivi. Oggi l'Indycar è la migliore organizzazione del mondo, ma è necessario migliorare la disciplina di alcuni piloti. Una volta per molto meno, i piloti venivano fermati con la bandiera nera. Sono veramente deluso dal comportamento di Wally Dallenbach. A Portland sono stato penalizzato con la punizione più grande che ci sia: la squalifica; a Cleveland invece c'è gente che se l'è cavata con la multa di diecimila dollari. A Portland ho perso un piccolissimo pannello in legno che non influenzava in nessun modo le prestazioni della vettura, eppure non hanno avuto nessun dubbio per cacciarmi fuori dalla classifica. Nessuno ha pensato a darmi una seconda chance.»

— Forse perché una Penske che vince troppo infastidisce molti. A Indianapolis il giorno dopo che avete vinto, hanno cambiato le regole per cacciare fuori il motore Mercedes ad aste bilancieri. Quest'anno i commissari non ve ne hanno perdonata una...

«È tipico della mentalità americana. Fare il tifo per gli "under dog" ossia quelli che non se la stanno passando bene, che hanno dei problemi. Se vinci troppo, dopo diventa molto difficile vincere ancora... Tutto viene fatto con stile, nulla di illegale, ma certo la vita diventa più dura. In Australia mi hanno penalizzato con uno "stop and go" per un sorpasso perfettamente regolare, di fatti così ce ne sono stati tanti».

— Pensi che Villeneuve abbia fatto un errore ad andare in F.1?

«Correrà per una delle squadre più competitive, ed è già una bella garanzia. Troverà però molti più problemi legati all'ambiente. Credo che rimpiangerà quello della Indycar. In America sei un pilota, in F.1, fondamentalmente, sei un numero. Jacques dovrà adattarsi in fretta a tutta la politica che c'è in F.1. Se saprà adattarsi a quella mentalità, tutto bene, altrimenti avrà dei problemi. Puoi anche perderci la testa. Io amo troppo le competizioni per adattarmi a quella filosofia».

— Alla tua carriera manca qualche gara in Europa. Ne senti la mancanza?

«No, e poi in Europa non sono interessati a me, non mi vogliono. Forse sono troppo vecchio...» ■

# NASCAR

FACCIA A FACCIA

Il campione affermato Dale Earnhardt e l'astro emergente degli ovali stock car Jeff Gordon, si sono affrontati per noi in una serie di... dieci domande a raffica

■ ANTONIO FERRARI

# American Generation

**U**no, Dale Earnhardt, ha 44 anni e... sette titoli vinti. L'altro, Jeff Gordon, di primavera ne ha 24 ed è in testa alla Winston Cup '95. In mezzo non ci sono solo i vent'anni che separano i due personaggi più in vista della Nascar '95, c'è tutta una serie di piloti e figure di indubbio spessore, appartenenti a generazioni lontanissime. Famiglie da corsa come quelle dei fratelli Labonte,

Bobby e Terry, primo e secondo nell'ultima gara disputata in ordine di tempo, o come quella dei Bodine, Geoff (46 anni), Brett (36) e Todd (31). O, ancora, rampolli dai cognomi celebri come Jeff Andretti e Kyle Petty, figlio del mitico Richard «king» Petty, sette volte vincitore della massima serie Usa per le stock car. Sette titoli proprio come Dale, «Intimidator» Earnhardt, l'uomo che ha vinto quest'anno la Brickyard 400, vale ▶





PHOTO4

*Colori, rumori,  
brividi  
e sfide infinite:  
ecco la Nascar,  
ovvero  
il mondo Usa  
in cui tutto  
fa spettacolo,  
anche il soprannome  
dei protagonisti*

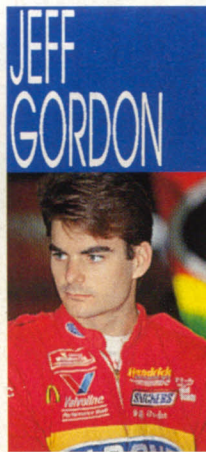
◀ a dire la gara stock che si è disputata sul mitico ovale di Indianapolis. E che adesso ha a portata di mano lo storico record: battere Petty nel numero di campionati vinti. Earnhardt, 67 vittorie in carriera, un bottino di oltre un milione e mezzo di dollari conquistati nella trionfale stagione '94, quest'anno è «soltanto» quarto in campionato pur avendo vinto quattro gare. Successi, comunque, «pesanti», conquistati spesso dopo aver dovuto partire molto indietro nello schieramento dei 42 «assatanati» che si lanciano con l'acceleratore a tavoletta sugli ovali o sui tracciati stradali. Se Earnhardt è il «senatore» della Winston Cup e simboleggia il pilota che ha raggiunto il successo, Jeff Gordon sta all'altro estremo ed è il giovane emergente che, contrariamente a quanto spesso avviene in questa categoria, è arrivato in alto in poco tempo. Gli sono bastate, infatti, appena quattro stagioni nella massima serie (compresa quella in corso), e a un'età decisamente bassa: 24 anni come detto. A dispetto della sua giovinezza, Gordon sta mostrando una notevole maturità agonistica e quest'anno pur avendo vinto molto (sei gare) è stato soprattutto capace di andare spessissimo a punti, il che lo ha mantenuto al vertice nella classifica. Anche se adesso è pressato abbastanza da vicino da Sterling Marlin e Mark Martin, oltre che naturalmente da Earnhardt. Comunque, protagonisti e comprimari di una stagione lunga... dieci mesi (da febbraio a novembre) e 33 gare (in 17 stati dell'Unione), sono tutti d'accordo sul fatto che i due personaggi più in vista sono loro, gli estremi della «american generation», Dale Earnhardt e Jeff «Wonder boy» Gordon. E Autosprint è andato a parlare con loro. ■

foto: PHOTOF4

## DAL GENERALE...

- 1** La Nascar sta diventando sempre più popolare in Usa. Quali sono i motivi di questa crescita di interessi?
- 2** Durante la vostra carriera avete mai pensato di correre in altre serie? Ci sono state occasioni o offerte al riguardo?
- 3** Siete soprannominati "Intimidator" (Earnhardt) e "Wonder boy" (Gordon): ma cosa pensa Dale di Jeff e viceversa?
- 4** Quali piloti, al di fuori di quelli Nascar, stimate di più?
- 5** Le vittorie che avete ottenuto sono il frutto anche dei team. Quale è l'aspetto che apprezzate di più nelle vostre squadre?

*Le gare della Winston Cup sono sempre tiratissime: almeno una decina di piloti possono puntare al successo, per cui il livello di competitività è molto elevato. Gordon e Earnhardt, sopra, sono fra i grandi protagonisti*



**1** «Nelle nostre gare ci sono almeno dieci piloti che possono vincere ed i distacchi sono limitatissimi. La Nascar ha un regolamento così severo che non ci sono troppe differenze di prestazioni tra le auto e lo spettacolo è assicurato. Alla fine arrivano sempre 15-20 vetture non doppiate e lo spettatore si appassiona a questo spettacolo. Le vetture ricordano quelle di tutti i giorni ed oggi corriamo non solo al sud, ma il fenomeno Nascar coinvolge tutti gli Stati Uniti».

**2** «Sono nato in mezzo a sprint car e midget ed ho vinto tutto su terra ed asfalto. Ha provato in monoposto con una Super Vee ed ho avuto proposte in Indy-Light ed IndyCar ma non le ho mai conside-

PRONIE PER L'USO

● **PIT STOP.** In gara, durante le soste ai box, un meccanico alza la vettura con un sollevatore veloce manuale, mentre altri due cambiano le ruote ed un quarto porge le due gomme, esterne, nuove. Intanto, altri due uomini fanno rifornimento. Terminata l'operazione di sostituzione delle ruote esterne gli stessi meccanici ripetono il tutto per le due del lato interno. La durata complessiva è di 15-17 secondi...

● **ASSETTI.** Tutte le vetture montano delle Goodyear e per gli assetti il grosso del lavoro è sulle tarature degli ammortizzatori e sulla scelta dei diversi stagger, cioè la differenza del diametro di rotolamento tra la ruota destra e quella sinistra.



● **OFFICINE PORTATILI.** Lo chiamano Crash-Kart (carrello degli incidenti) ed è sempre presente quando occorre eseguire una riparazione. Sul carrello c'è tutto quello che si può dover sostituire in caso di urto, compresi gli utensili per farlo, dalla saldatrice in poi. Grazie ai Crash-Kart molti miracoli sono possibili, in pochi minuti.

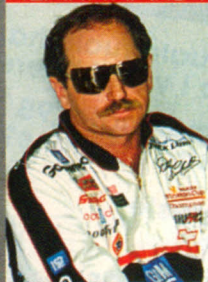
● **DADI.** I cerchi sono bloccati con 5 dadi quando si cambiano le ruote durante il pit-stop. Per evitare ritardi e problemi i 5 dadi di bloccaggio sono già tenuti in posizione sul cerchio da montare con del collante gommoso, pronti ad essere bloccati con la pistola cambiagomme. Altro che dado centrale unico...

● **TELE BOX.** Con la parabola satellitare Rca portatile montata su ogni box, i vari team seguono la gara durante le dirette televisive che vanno in onda sui canali Abc, Espn, Tnn, mentre una piccola telecamera riprende le soste ai box. Le fasi dei pit-stop vengono subito riviste sui monitor tramite un videoregistratore per individuare eventuali errori nelle concitate fasi dei rifornimenti.

● **OSSERVATORI.** Lo Spotter (l'osservatore) è diventato sempre più popolare. Dall'alto delle tribune controlla l'andamento della gara ed eventuali incidenti al pilota ed al team, comunicando via radio. Molte volte lo spotter di Rusty Wallace è niente meno che Roger Penske.



DALE  
HEARNHARDT



rate dopo l'offerta di guidare nella Busch. Per ora, e spero il più a lungo possibile, sarò solo un pilota Nascar».

**3** «Dale è il mio punto di riferimento da sempre. Quando lui si ritirerà vorrei prendere il suo posto nel cuore di fans. Ho tanto rispetto per lui, perché la sua esperienza e la sua velocità in gara lo fanno temere comunque, anche quando sembra fuori gara. Quando lo batto ho una sensazione particolare».

**4** «A.J. Foyt, Mears e Mario Andretti su tutti. Quest'anno Villeneuve mi ha impressionato molto anche se lo conosco poco. Al Unser Jr., Michael Andretti, Fittipal-

di e Rahal sono i più completi. Non posso giudicare i piloti di F.1 perché non seguo molto quelle gare».

**5** «Il mio Team ha una importanza determinante sulle mie vittorie e la mia carriera. Rick Hendrick, proprietario della squadra, ha vinto più di 23 milioni di dollari dal 1984 ad oggi, e la sua organizzazione è perfetta. Pur correndo con tre vetture, insieme a Schrader e Terry Labonte, la preparazione delle auto è sempre al massimo. Ray Evernham, mio capomeccanico, mi segue dal 1992 e siamo cresciuti insieme nella Nascar. Durante le gare, se sono nervoso (spesso!), Ray sa come parlarmi via radio e calmarmi. Molti successi sono il risultato di questa intesa».

**1** «Le nostre vetture offrono uno spettacolo continuo per tutta la gara ed in tutte le manifestazioni. La Nascar ha fatto un grosso lavoro per incentivare la presenza del pubblico. C'è molto contatto tra la gente e i piloti nelle gare, anche attraverso giornali e televisioni. La semplicità ed il rispetto dei regolamenti sono i motivi del crescente successo».

**2** «Sono da sempre un pilota di stock car. Qualche anno fa mi volevano far provare una F. IndyCar per promozione, ma non se ne fece nulla. Ora che ho vinto sullo stradale di Sears Point, posso dire di non essere solo un pilota che va forte sugli ovali. Quando ho iniziato non pensavo di disputare 500 gare Nascar, ma ora è difficile cambiare».

**3** «Jeff è sicuramente il pilota emergente in Nascar. È velocissimo, corretto e non commette molti errori. È perfetto con gli sponsor e per l'immagine della categoria. Speriamo che non continui così, perché altrimenti sarà dura per l'ottavo titolo».

**4** «Ho corso con piloti di diverse generazioni e non conosco bene quelli di F.1. Preferisco non fare nomi per non dimenticare qualcuno. Mi piacerebbe vincere ad Indy dove hanno vinto nomi come Foyt, Unser, Mears».

**5** «Senza il Team di Richard Childress non ci sarebbero stati i 7 titoli: anche quando non eravamo i più veloci ho fatto risultato. La costanza ed i pochi errori sono alla base del successo: nel 1993 abbiamo vinto per i punti racimolati dopo miracolose riparazioni ai box da parte dei nostri meccanici. Andy Petree è sicuramente il miglior capo meccanico in Nascar. È molto importante il lavoro in officina quando il resto del team è via per le gare. Vorrei ricordare anche Neil Bonnett che non solo fu il mio miglior amico, ma anche un punto di riferimento per tutti noi».

● **ORDINE E DISCIPLINA.** L'ordine e la semplicità regnano nella Nascar sin dall'inizio delle manifestazioni. I grossi veicoli da trasporto dei team possono entrare in circuito soltanto a partire dalle 6 di mattina del giorno in cui sono in programma le prove ufficiali e lo devono fare se-

guendo l'ordine dettato dalla posizione in classifica, con il campione in carica in testa... Un'ora dopo si aprono i garage assegnati. Alle 17 si chiude e dopo un'ora tutti debbono lasciare i garage, anche se ci fossero ancora lavori da fare sulle vetture da schierare...

● **STOCK-FOOTBALL.** Bobby Labonte cambia il colore del casco in ogni gara. Il proprietario del team per cui corre, Joe Gibbs, ex allenatore dei Dallas Cowboys di football americano, è sponsorizzato anche dalla Nfl, la federazione Usa di football. Per ogni gara, Labonte indossa il casco con i colori delle diverse squadre. A Indy, ad esempio, era la volta degli Indianapolis Colt, con i colori bianco e blu e l'emblema del ferro di cavallo sul casco.

● **DIECI AUTO.** Il costo di una vettura Nascar '95 completa è di circa 70.000 dollari. Un team ha bisogno di almeno 10 esemplari per una stagione di 33 gare, per i diversi circuiti... Il budget per le vetture varia così tra 2 e 5 milioni di dollari.

● **SHOW BUSINESS.** La vendita della merchandise (magliette, giacche, cappellini, modellini, poster) è un grosso business, con cifre incredibili. Dale Earnhardt, lo scorso anno, ha fatturato oltre 4 milioni di dollari. Ogni pilota ha il proprio trailer (i più noti addirittura 4 o 5!) per la vendita dei propri prodotti, che sono riconosciuti ufficialmente dalla Nascar, la quale vi appone il proprio marchio. La vendita è supportata con ore di promozione in Tv.

● **RADIO BOX.** Nella Nascar non ci sono frequenze radio segrete e tutti debbono dichiarare le proprie prima della corsa. Un ufficiale di gara, con tanto di scanner per le frequenze, verifica il tutto...





# ...AL PARTICOLARE

- 6** Al di fuori delle corse quale ruolo ha la famiglia e quali sono i vostri interessi?
- 7** A questo punto del campionato '95 cosa pensate della vostra stagione?
- 8** Qual è la gara che vorreste assolutamente vincere?
- 9** Chi vincerà il campionato '95?
- 10** Quali sono i programmi '96?



## JEFF contro DALE

1992	anno del debutto nella Nascar	1975
24	età	44
0	figli	4
85	gare Nascar sinora disputate	503
8	gare Nascar sinora vinte	67
4	stagioni Nascar affrontate (compresa questa)	21
2.550.976	dollari di premi vinti a tutto il '94	22.794.30

PRONIE PER L'USO

● **VELOCITÀ E CONSUMI.** La telemetria nella Nascar è vietata, è permessa solo nelle prove private: comunque, a Indy le vetture più veloci toccano le 192 miglia, cioè 307 kmh, a circa 9.000 giri. Per rispettare la velocità max di 35mph ai box, i piloti entrano nella pit lane in prima, a 3.900 giri. Il consumo di una vettura varia tra 3,8 e 4,6 miglia (da 6 a 7,3 chilometri) per gallone di benzina (un gallone è pari a 3,7 litri).

● **SENZA VELI.** Non ci sono molti segreti tra team avversari. A Indy Jeff Gordon e Dale Earnhardt avevano le vetture nello stesso garage, senza separazioni. Solo polizia, per i tanti fans presenti, ma accesso libero per giornalisti e fotografi, pur con i meccanici al lavoro.

● **ALI... PIEGHEVOLI.** Il grosso spoiler posteriore, inclinato a 65°, ha creato molte discussioni. Soprattutto sugli ovali più veloci. Alcuni team lo costruivano in materiale deformabile alle alte velocità, quando il carico aerodinamico è maggiore. Così, con la deformazione, la resistenza



aerodinamica diminuiva, mentre a basse velocità e da fermo lo spoiler conservava i 65° regolamentari... La Nascar ha allora introdotto un test di carico statico, con un apposito dinamometro portatile, e tutti hanno rinforzato gli spoiler. Come si vede, i «furbi» esistono dappertutto...

● **BIGLIETTI.** I biglietti di accesso sono economici. I prezzi vanno dai 10 dollari per le prove a un massimo di 75 per la gara. I pass-box sono difficili da ottenere, soprattutto il giorno della gara, per questioni assicurative.

● **QUALIFICHE.** Le qualifiche sono molto particolari. Il primo turno è per i posti in griglia che vanno dalla pole fino al 20esimo, mentre il secondo per quelli dal 21esimo fino al 38esimo, nel secondo giorno. Il 39, 40 e 41esimo, infine, sono assegnati dalla Nascar secondo i punti del team in campionato per quei piloti non compresi tra i primi 38 tempi. Per ogni pilota un solo giro di lancio ed un giro cronometrato, con ordine di ingresso in pista per sorteggio.



JEFF GORDON

**6** «Dallo scorso anno la mia vita è cambiata moltissimo. Ho sposato Brooke ed ho vinto ad Indianapolis. Con Brooke abbiamo comprato una nuova casa sul lago vicino a Charlotte, casa che stiamo ancora arredando. Hendrick mi ha regalato un motoscafo Cigarette ed io e Brooke andiamo spesso sul lago. La mia popolarità è molto cresciuta e tra un viaggio e l'altro cerco la maggior privacy possibile. Lo scorso anno io e Brooke siamo rientrati allo Speedway Motel ed ordinato pizza e coca cola, mentre tutti ci hanno cercato per tutta la serata».

**7** «Finora è stata una stagione eccezionale ma non penso ancora al campionato. Dopo Daytona ho imparato a non fare troppi errori ed a saper aspettare, come fa Dale, che rimane sempre il punto di riferimento. La Chevy Montecarlo si è dimostrata la vettura vincente ed i nostri motori sono eccezionali ma occorrerà ancora aspettare le ultime cinque gare».

**8** «Daytona 500... ed il Campionato Nascar... Magari più di uno».

**9** «Uno dei primi cinque piloti del campionato: Gordon, Marlin, Earnhardt, Martin, Musgrave».

**10** «Rimarrò con Rick Hendrick e la Chevrolet, spero per molti anni».



DALE EARNHARDT

**6** «Dopo ogni gara volo subito con il mio aereo a casa, in qualsiasi circuito mi trovo. Mia moglie Teresa ed i ragazzi sono sempre con me. Siamo una famiglia molto unita e cerchiamo di passare più tempo possibile insieme. Negli anni ho fatto diversi investimenti: ho alcune concessionarie Chevrolet e seguo il mio team di Bush Gran National ed i SuperTruck, anche perché Teresa ha il suo team di SuperTruck e spesso i suoi camion ci battono».

**7** «Abbiamo perso qualche punto di troppo recentemente e Jeff ne ha approfittato, ma penso che la nostra Montecarlo sia molto competitiva. Avrei voluto vincere a Daytona ma sono felice per Sears Point. In qualifica non siamo velocissimi perché ci concentriamo sempre per la gara».

**8** «Daytona 500. Inoltre, volevo assolutamente la vittoria a Indianapolis e... l'ho ottenuta».

**9** «Ci sono troppe gare da disputare. Sarà una lotta all'ultima corsa e spero di avere la possibilità di competere per il mio ottavo titolo. Sarebbe eccezionale superare il record di Richard Petty».

**10** «Vorrei vincere l'ottavo campionato Nascar e poi decidere. Dopo oltre 500 gare Nascar posso continuare per altri anni con Rick e pensare al mio futuro come pilota e/o car owner. Vorrei vincere a Daytona... Poi vedremo».

● **GOMME IN VENDITA.** I team possono utilizzare al massimo 3 set di gomme per le prove, comprese le qualifiche, e fino a 8 set per la gara. In alcune gare, i team che si ritirano «vendono» le gomme non utilizzate alle squadre ancora in corsa, aspettando di ricevere lo stesso favore in analoghe situazioni...

● **MONTEPREMI.** La Brickyard 400 a Indianapolis è quella con il montepremi più elevato fra le 33 prove che compongono la serie Nascar, con 4.513.015 dollari. Di questa montagna di soldi, il vincitore Dale Earnhardt ha intascato 565.600 dollari, mentre l'ultimo posto in classifica ha fruttato 55.520 dollari. Gordon, con la pole e il 6. posto, ha incassato 299.200 dollari.



● **ADESIVI.** Su entrambi i lati, davanti al numero di gara e alla ruota anteriore, le vetture devono avere gli adesivi degli sponsor che contribuiscono ai premi delle corsa e del campionato. Se un team vuole quest'area senza adesivi deve rimborsare alla Nascar l'importo totale che riceverebbe applicando gli stickers.

● **CAP MAN.** Bill Brodrick è denominato il cap-man della Nascar, l'uomo dei cappellini: è lui, infatti, l'uomo incaricato di far indossare al vincitore i vari cappellini degli sponsor per fotografi e Tv. Ci sono almeno 20 sponsor da accontentare e Bill ha anche il suo cappellino personale, che si vende tra la diversa merchandise della Nascar.

● **DOLLARI.** L'iscrizione all'intero campionato Nascar costa 5000 dollari, parzialmente restituiti se si partecipa a tutte le gare. L'iscrizione una tantum costa invece 300 dollari. Una gara come la Brickyard 400 a Indianapolis, costa ad un team di medio livello circa 100.000 dollari.

● **FLAP.** La Nascar ha introdotto dei flap sul tetto delle vetture che servono per diminuire i rischi di capotamento. In passato, in caso di testacoda o urti, le vetture tendevano infatti a sollevarsi dall'asfalto imbarcando aria nel fondo: ora questi flap, montati liberi di sollevarsi, si alzano immediatamente e contribuiscono a tenere la vettura a terra. Ne esiste un solo tipo, di un unico costruttore, per tutti...

# F3

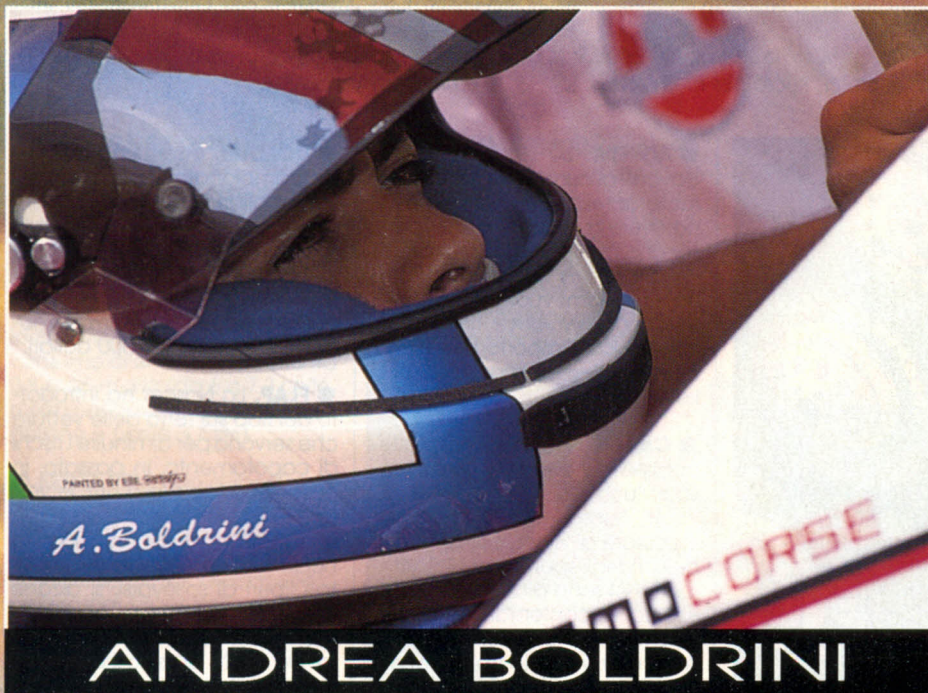
IL PUNTO

# TRE

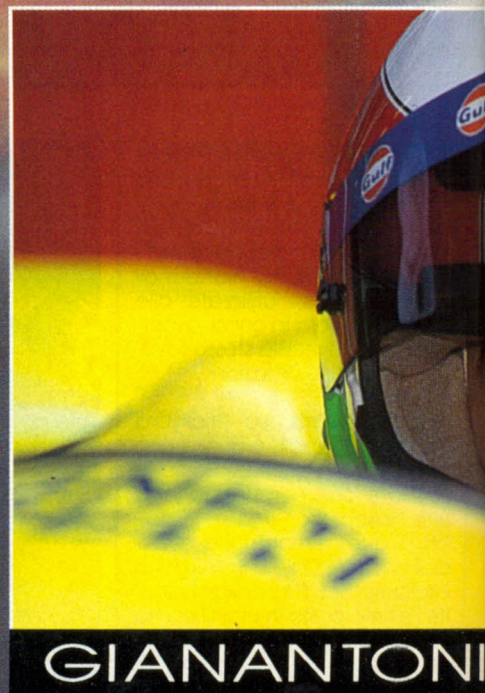
**Il Tricolore riparte, dopo la sosta estiva, con Boldrini in vantaggio su Rangoni e con Pacchioni più staccato. Il pilota umbro gode anche del favore dei pronostici dei precedenti campioni, ma nella serie cadetta non si può mai dare nulla per scontato, specie in questa stagione ricca di spunti interessanti...**

■ ARTURO RIZZOLI

**L**e ferie sono finite anche per la F.3 tricolore. Il minicircus della serie cadetta nostrana riprende domenica prossima a Binetto un discorso interrotto oltre un mese fa. Al vertice del campionato ci sono Andrea Boldrini e Luca Rangoni che appaiono i più seri candidati a disputarsi il titolo in questa volata finale che, con la ripresa a Binetto, prevede ancora tre appuntamenti. L'umbro ha 17 punti di vantaggio sul bolognese, un margine non enorme che lascia intatte le chance di Rangoni. Comunque i centoventi punti in palio nelle restanti sei gare in programma offrono speranze matematiche pure a Gianantonio Pacchioni, anche se i quarantasei



ANDREA BOLDRINI



GIANANTONIO PACCHIONI

# contro TRE

fotografie STUDIO COLOMBO



D PACCHIONI



LUCA RANGONI

punti di divario che lo separano dal leader Boldrini non sono certo pochi. Una cosa è comunque certa: Pacchioni è un combattente di quelli che non si perdono d'animo, e lo ha dimostrato ampiamente nell'ultima gara al Mugello con una bella rimonta, dopo essere partito dal fondo della griglia.

**SOLI.** Nel nuovo corso della F.3 italiana, inaugurato quest'anno, con appena una ventina (e talvolta anche meno) di monoposto al via le squadre con un unico pilota non sono più una rarità. Le due formazioni al vertice della serie, la Super Cars e l'Ef Project, hanno disputato quasi tutto il campionato con un solo pilota. Alla formazione di Minellono è infatti approdato dalla gara del Mugello un secondo pilota, Danilo Rossi. Al di là del fatto che la Super Cars abbia accettato una seconda monoposto per meglio sfruttare le potenzialità della propria struttura, visti i risultati ottenuti anche con un solo pilota verrebbe da esclamare: «piccolo è bello». Effettivamente potere concentrare tutte le risorse tecniche e umane su di un solo conduttore può dare degli indubbi vantaggi, a patto che il pilota abbia un bagaglio di esperienza tale da sapere sempre tradurre in modo chiaro ai tecnici ciò che accade in pista. Così manca infatti ogni possibilità di riscontro. Il riscontro però in molte squadre che schierano più di una vettura è però talvolta più un effetto placebo che un supporto reale. Talvolta il secondo pilota è un... pagatore di cui si considera più che altro la capienza della valigia che porta con sé, piuttosto che le capacità di guida e di analisi tecnica. Per certi versi, però, correre con due monoposto offre il vantaggio di avere un maggior margine di manovra sul materiale: con una vettura soltanto, in certo qual modo, i costi si innalzano. E questa sarà una variabile che peserà non poco sui tiratissimi bilanci delle squadre che, quest'anno, hanno affrontato il tricolore di F.3 dovendo lottare contro una preoccupante rarefazione delle sponsorizzazioni e con un non meno drastico calo di interesse dei piloti verso la serie, tradottosi in una minore propensione a soddisfare le richieste economiche dei team. Quindi il finale di stagione si preannuncia come una fase molto difficile: tutte le squadre saranno impegnate a cercare di allestire monoposto a un buon livello tecnico, a dispetto di risorse economiche al lumicino.

**INTERESSE.** In questo scenario di «vacche magre», tanto diverso dal clima di ostentata ricchezza che viveva il minicircus fino a poco tempo fa, non sono mancati gli aspetti degni di attenzione. Che un campionato si possa risolvere in un testa a testa, a due, con un terzo incomodo pronto a dare la zampata al momento giusto è nella logica delle cose: ora accade con il duello Boldrini-Rangoni, mentre Pacchioni è pronto alle loro spalle; come per il passato si è visto lo stesso copione con altri nomi. Il fatto rilevante, e inusuale nelle ultime stagioni della F.3 italiana, è che si sono visti dei debuttanti lottare da pari a pari con i più esperti piloti della serie e salire prepotentemente sul podio. Tony Kanaan, il brasiliano vincitore del titolo di F. Europa Boxer nel '94, ha centrato cinque podi; mentre Omar Bettin, maturato sulle F. Ford di Henry Morogh e poi tempratosi sempre con la stessa monoposto addestrativa in Gran Bretagna, ha portato a casa quattro podi. Dunque il bagno di umiltà, e anche di povertà, della F.3 attuale fa sì che i debuttanti non siano più i polli che il primo anno dovevano essere soltanto spennati. ■



OLIVER

*Luca Rangoni, sopra, secondo nel Tricolore con 156 punti, è stato giudicato dagli ex campioni italiani molto regolare, caparbio e in grado di uscire da qualsiasi problema, ma le sue possibilità di successo sono ritenute inferiori a quelle di Boldrini. L'umbrò della Super Cars, a sinistra davanti al debuttante di lusso Tony Kanaan, guida la classifica provvisoria con 173 punti, una posizione che gli consente di affrontare con minore pressione psicologica il rush finale. Gianantonio Pacchioni, sotto, ha alternato ottime prestazioni a gare opache, questa discontinuità di rendimento da una gara all'altra si è tradotta in un terzo posto nella graduatoria parziale con 127 punti*

PHOTO4





STUDIO COLOMBO

# LE PAGELLE DEI CAMPIONI PRECEDENTI

Chi meglio degli ultimi tre campioni italiani di F. 3 è in grado di valutare le chance dei contendenti del titolo, '95? Fisichella e Pescatori si sono trovati parecchie volte a lottare ruota a ruota con i colleghi che ambiscono alla loro successione. Mentre Angelelli, laureatosi nel '92 ma tuttora impegnato nella serie cadetta tedesca, ha potuto mantenere i contatti nelle gare internazionali.

## MAX ANGELELLI

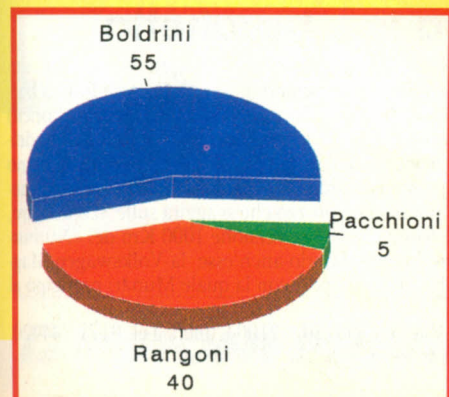
campione '92

### Pacchioni ha chance nulle ma più talento

**Boldrini** è un pilota che corre secondo la logica del «tutto o niente», e questo, viste le piste su cui si correrà potrebbe aiutarlo. Andrea è uno che si trova, tra l'altro, a suo agio sul veloce, mentre sulle piste corte non è ugualmente competitivo.

**Rangoni**, al contrario del diretto rivale, arriva sempre a fare risultato, ma senza particolari acuti. **Pacchioni** mi sembra tagliato fuori: qualche chance di rientrare in gioco la può avere solo per l'imprevedibilità delle situazioni che si possono incontrare nelle corse. Ma, trovandomi io stesso in una situazione analoga in Germania, mi sento di poter dire che purtroppo Gianantonio non riuscirà a vincere il titolo.

**Analisi.** Pacchioni è secondo me il più veloce dei tre. Mi stupisce però vedere che in Italia non riesca ad andare forte come nelle gare internazionali. Al contrario, Boldrini e Rangoni fuori dall'Italia non mi sono mai sembrati competitivi come sulle piste di casa. Pertanto, chiunque sarà il campione, non si tratterà di un talento paragonabile a Fisichella, al quale, tra questi tre, si può avvicinare, se maturo, solo Pacchioni.



## GIANCARLO FISICHELLA

campione '94

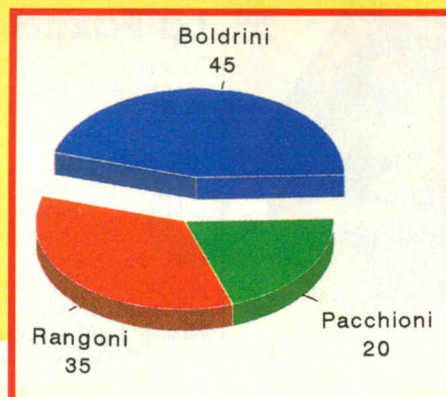
### Visti i circuiti punto su Boldrini

**Boldrini** oltre che molto veloce, ho visto, correndo nel suo stesso team nel '93, che è anche molto bravo a mettere a punto la macchina. Teme però le piste lente e, a volte, va in tilt con un conseguente calo di concentrazione.

**Rangoni** è in grado di mettere sempre bene a punto la monoposto e questo gli garantisce una notevole costanza di risultati.

**Pacchioni** paga con la sua posizione di classifica arretrata la discontinuità delle prestazioni.

**Analisi.** Se dovessi scommettere punterei, anche visto il tipo di piste (non troppo lente, a parte Binetto) su Boldrini. Su questa scelta influisce anche il fatto che Rangoni corre con un team piccolo e giovane. Certo Luca ha finora raccolto risultati su cui pochi avrebbero scommesso (vista la squadra) all'inizio, e questo dà anche la misura del valore di Luca. Ma nel rush finale, quando sul piatto della bilancia bisogna mettere tutte le risorse, sul risultato potrebbe incidere la minore esperienza dell'équipe. Sempre per questo motivo, penso che Pacchioni, con una formazione navigata come la Prema, possa dare un po' fastidio ai due rivali.



## CHRISTIAN PESCATORI

campione '93

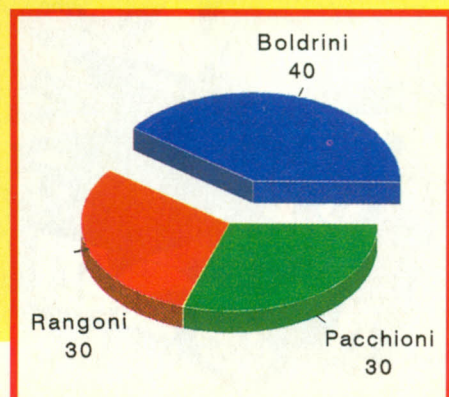
### Tutti e tre hanno ottime possibilità

**Boldrini** ha il pregio di essere un pilota molto grintoso, ma riesce a cogliere il compromesso ideale con la vettura solo sul veloce. Mentre ha l'handicap di non trovare la sensibilità con la macchina sulle piste lente.

**Rangoni** ha dalla sua il fatto di non arrendersi mai: cerca di risolvere sempre i problemi senza perdersi mai d'animo. Però è uno di quei piloti che se messi sotto pressione tendono a sbagliare. All'opposto di Boldrini, è a suo agio sulle piste corte e lente.

**Pacchioni** è un meticoloso, ma non è costante: su certe piste si perde, non so però fino a che punto per colpa sua o di chi lavora sulla sua macchina.

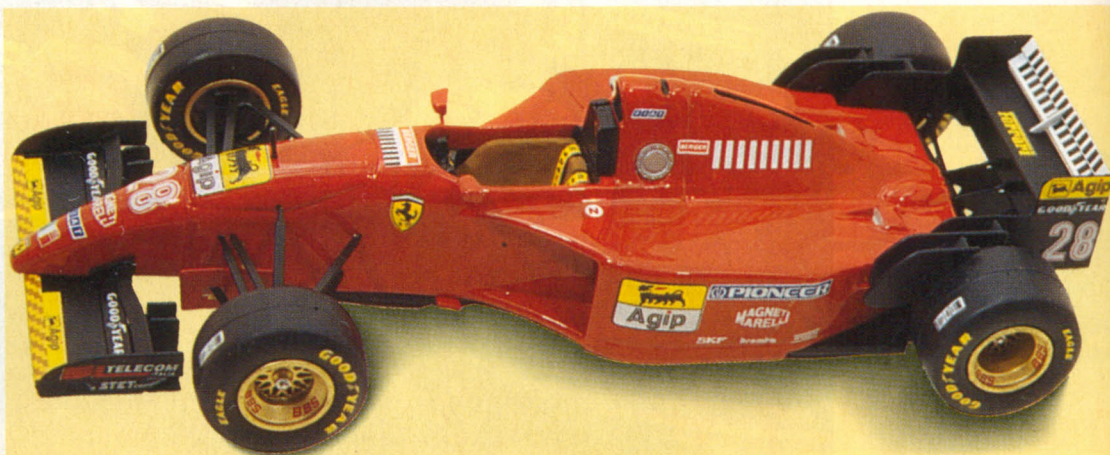
**Analisi.** Per l'esperienza vissuta quando ho vinto il titolo, dico che il campionato è apertissimo. Anch'io prima delle ultime tre gare ero molto staccato, poi... Quindi non escludo Pacchioni dal pronostico, e poi la speranza è sempre l'ultima a morire. È vero che Boldrini è in testa, ma le restanti gare sono su piste che non sono velocissime come Monza e Pergusa. Binetto è lenta, Imola è stata rallentata e Misano non è iper-veloce, quindi la vi-



### Nere e oro le Lancia di Racing43

L'interessantissimo kit di Racing43 relativo alla Lancia Rally 037 Gruppo B si è arricchito di una nuova versione. Si tratta della vettura della scuderia Grifone, con i colori nero e oro dello sponsor Esso, disponibile sia nella variante pilotata da Fabrizio Tabaton (vi corse nell'85 e nell'86) che in quella affidata a Liatti nell'87. Il kit, in metallo bianco e con un totale di ben 180 pezzi (fra i quali tutti quelli necessari alla riproduzione del motore e delle sospensioni) costa 80.000 lire ed è nella solita scala 1/43. Di Racing43 sono disponibili anche le 037 con i colori Martini e quelle Totip.

**Racing43:** La Mini Miniera, via Vinaj 25, 12100 Cuneo. Tel. 0171-344420.



MOLTO BELLA LA FERRARI 412 T2 F.1 DELLA TAMEO KITS

## E' Formula qualità

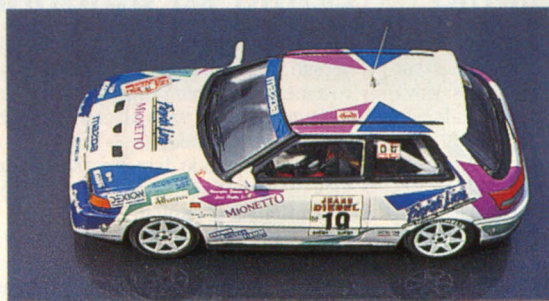
Luca Tameo non perde occasione per confermare la qualità del suo lavoro, kit in metallo bianco relativi a monoposto di F.1. E anche con la Ferrari 412 T2 di Alesi e Berger (nella foto la versione Gp del Brasile ma c'è pure quella della vittoria di Alesi in Canada) la regola non viene smentita e il modello, nella solita scala 1/43, appare decisamente ben realizzato. Costa 70.000 lire. Nella scatola di montaggio sono comprese la riproduzione del pilota (con visiera del casco), delle sospensioni e degli alettoni

(in fotoincisione). I cerchi, in ottone tornito, sono molto belli. Tra le altre F.1 riprodotte dal modellista ligure ci sono inoltre, per quanto riguarda la stagione in corso, la McLaren Mp 4/10, la Minardi M195, la Williams Fw17, la Tyrrell 023, la Benetton B195, la Ligier Js 41. A queste vetture, già disponibili, stanno per aggiungersi la Sauber e la Jordan.

**Tameo Kits:** Viale Cristoforo Colombo 36/38, Borgio-Verzezi (Savona). Tel. 019-615250.

### Le Mazda di Zanchi e Fassina lanciate da Meri Kits

Meri Kits ha completato il suo elenco di versioni della Mazda 323 da rally con due Gt-R Gruppo N di sicuro interesse. Stiamo parlando delle vetture pilotate da Alessandro Fassina a Sanremo nel '93 (nella foto), e quella condotta sempre a Sanremo ma nel '94 da Zanchi. Due interessanti versioni che sicuramente gli appassionati



di rally non si lasceranno sfuggire: costano 53.000 lire in kit e 150.000 già montate ed escono con la firma Microstyle. Sempre a proposito di versioni poco diffuse, ecco da Meri Kits la Ford Escort Gruppo N che Bedini utilizzava nell'Europa.

**Meri Kits:** Via del Salice 13, 17025 Loano (Savona). Tel. 019-673256.



### La Faxcar va in... barchetta

Il soggetto non è inedito ma è sempre molto interessante e, nello specifico, appare anche alquanto ben realizzato. Stiamo parlando della Lancia Fulvia barchetta, in versione Targa Florio '69 (piloti Sandro Munari e Rauno Aaltonen) che la Faxcar ha commercializzato. Si tratta per la casa artigianale del modello d'esordio in scala 1/43 e Roberto Bollati si è avvalso delle fusioni di Ivano Chiapatti (Racing 43) per quanto riguarda scocca e fondino, che sono in metallo bianco. Vendita già montata a un prezzo che si aggira sulle 320.000 lire, questa Fulvia «barchetta» è fornita anche in versione 1000 Km del «Nürburgring '69 e precede due riproduzioni da urlò anch'esse: la Volkswagen Maggione rally Elba '73 e l'Abarth 2000 Sport con la quale Munari partecipò al rally Giro del Belgio '71.

**Faxcar:** La Mini Miniera, Via Fenoglio 30, 12100 Cuneo. Tel. 0171-344420.

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.

## CHALLENGE CSAI 2-LITRI SFIDA FINALE

Nell'ambito del «37. Rallye Sanremo - Rallye d'Italia» la CSAI ha istituito il «Challenge CSAI 2-litri - Sfida finale» riservato ai conduttori italiani con vetture fino a 2000 cc., a due ruote motrici e motore aspirato (escluse le vetture equipaggiate con kit).

Saranno ammessi a questo Challenge i soli piloti che condurranno le vetture dei Costruttori appartenenti al Pool (Ford, Toyota, Subaru, Fiat, Peugeot, Renault, Opel, Nissan, Mazda, Citroen, Honda BMW).

### Classifiche

Verranno redatte le seguenti classifiche, tutte estrapolate dalla classifica finale del Rallye mondiale:

- classifica generale
- classifica per vetture Turismo (Gruppo A)
- classifica per vetture Produzione (Gruppo N)
- classifica femminile (solo equipaggi interamente femminili)
- classifica Juniores per i piloti nati dopo l'1/1/1970, come previsto dalla NS I - Vap. V - Art. 2.13.

Al primo di ciascuna delle classifiche sopraccennate verrà assegnato un premio d'onore.

La consegna dei premi avrà luogo nell'ambito della premiazione del Rallye di Campionato del Mondo.

Per quanto non previsto dalle precedenti disposizioni vale il Regolamento Particolare del «37. Rallye Sanremo - Rallye d'Italia».

## AGGIORNAMENTI CALENDARIO CSAI 1995

### SLALOM

Si comunica il recupero del «28. Slalom Moncenisio», organizzato dalla Supergara (tel/fax 0173/65425), valido per il Campionato Italiano di specialità. La gara verrà disputata il 17 settembre prossimo (inizialmente la data di svolgimento era stata fissata all'11 giugno scorso) e prenderà il posto del «17. Slalom Cantalupo Ligure Pallavicino», organizzato dalla stessa Supergara e anticipato pertanto al 3 settembre prossimo.

### VELOCITÀ SU TERRA

Si conferma lo svolgimento della gara, di nuova iscrizione nel calendario di specialità, denominata «1° Formula Rally dell'Aeroporto», riservata ad inviti e organizzata dalla 991 Racing presso Caselle Torinese (TO) il 23 e 24 settembre prossimi.

Si comunica l'annullamento della gara nazionale di Velocità su Terra prevista il 3 settembre prossimo sul circuito Torrano della pista Campodoro e organizzata dal Team Padova Cross (tel/fax 049/9630465).

## CONVEGNO DELLE COMMISSIONI SPORTIVE DEGLI AUTOMOBILE CLUB

Mercoledì 20 settembre 1995, presso l'Hotel Sorrento Palace si terrà il Convegno delle Commissioni Sportive degli Automobile Club, con lo scopo di un sempre maggiore

coinvolgimento degli Automobile Club stessi nell'attività sportiva.

Questo Convegno rinnoverà una tradizione interrotta per quasi venti anni; riveste quindi un significato di particolare importanza che i Presidenti degli Automobile Club e della relativa Commissione Sportiva confermino la propria adesione all'incontro in questione. Si ricordano pertanto i termini per la presentazione delle prenotazioni alberghiere, ricordando che la CSAI, purtroppo, non ha i fondi disponibili per offrire l'ospitalità ai partecipanti che dovranno, pertanto, provvedere per loro conto.

Le prenotazioni dovranno pervenire presso gli uffici della CSAI di Roma - Via Solferino 32 - 00185 (fax 06.49 40 961) entro e non oltre il 1° settembre 1995 complete del nominativo del partecipante al Convegno, la richiesta di una stanza singola o doppia (il cui costo presumibile di pernottamento e prima colazione è di L. 180.000 per la stanza singola e L. 240.000 per la doppia) nonché il nome e il numero della carta di credito che garantisce il pagamento. In mancanza di questi dati le prenotazioni non potranno purtroppo essere effettuate.

Si allega il programma del Convegno

### MARTEDI 19/9/95

ore 21.00 Cena offerta dalla C.s.a.i. in onore dei rappresentanti degli AA.CC.

### MERCOLEDI 20/09/95

ore 09.30 Apertura del Convegno (Sala Ulisse).

ore 13.00 Colazione offerta dalla C.S.A.I. in onore dei rappresentanti degli AA.CC.

ore 15.00 Proseguimento dei lavori.

ore 18.00 Conclusione del Convegno.

**SALITA** GRAZIE A DUE MANCHE DA MANUALE

# Nesti scatenato firma la sua prima a Gubbio

GUBBIO — Mauro Nesti ha scelto la 30. edizione del Trofeo Luigi Fagioli per aggiudicarsi la salita di Gubbio, una delle poche che mancava nel suo fornitissimo palmares. Lo ha fatto con autorità, dominando le due manche che lo hanno visto precedere entrambe le volte «Ricky» e Tschager. «Con gomme nuove avrei battuto il record — ha detto l'incontentabile toscano —

ma la macchina non è ancora sviluppata al 100% ed è per questo che sinora ho corso con pneumatici usati». Soddisfatti del risultato gli altri due uomini del podio assoluto: «Ricky», alla cui vettura nella seconda salita si è sfilato il silenziatore, e Tschager, per la prima volta iscritto alla gara ombra e con una Breda in evoluzione. Dopo le prove disputate sotto l'acqua, 109 piloti si sono affrontati sull'asciutto, lungo i tornanti delle Gola del Bottaccione in questa prova di Coppa Italia, che mira ad essere inserita nel Campionato Italiano della Montagna. I Gruppi N ed A sono stati dominati da due Ford Escort Cosworth, rispettivamente quella di Bonaccorsi e quella di Di Natali. Dolce (1300) e Broccolini (1600) si sono imposti nelle classi più affollate del Gr. N. Presenti anche 54 auto storiche, categoria che ha visto il dominio assoluto di Breschi (Lola) davanti ad Anzeloni (Merlyn). La salita si è svolta con regolarità sui 4150 metri che portano da Gubbio a Madonna della Cima da percorrere due volte, davanti ad un considerevole pubblico.

Enrico Rosi Cappellani

**VELOCITÀ IN SALITA**

Gubbio (Pg), 20 agosto 1995

**30. Cronoscalata Gubbio Madonna della Cima**

gara valida per la Coppa Italia

**Assoluta:** 1. Nesti (Lucchini Sp/95-Bmw) in 3'42"86 alla media di 134,07 kmh; 2. «Ricky» (Osella Pa20-Bmw) a 3'25; 3. Tschager (Breda-Bmw) a 4'66; 4. Bielanski (Osella Pa20) a 17'01; 5. Faggioli (Lucchini) a 18'00; 6. Maggiani (Osella Pa16) a 18'84; 7. Scola E. (Osella Pa20) a 19'329; 8. Peroni G. (Osella Pa9) a 22'93; 9. Rampini (Osella Pa20) a 23'31; 10. Pacini (Osella Pa20) a 23'46.

**GRUPPO N**

**Classe 1000:** 1. Bei Angeloni (Fiat Cinquecento) in 6'35"70 alla media di 75,511 kmh.

**Classe 1300:** 1. Dolce in 4'52"03 alla media di 102,31 kmh; 2. Tirabassi a 4'50; 3. Pancrazi a 6'08; 4. Perugini Paolo a 7'89; 5. Giardini a 9'49; 6. Lacanna a 10'98; 7. Calzola a 12'90; 8. Fagotti a 14'61; 9. Pieri a 15'55; 10. Coral a 15'56; 11. Lunari a 16'47; 12. Passero a 19'47; 13. Valdarchi a 24'82; 14. Broccolini D. a 25'26; 15. Mearini a 28'05; 16. «Bazooka» a 29'; 17. Facioni a 37'10; 18. Lametti a 47'92 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 1600:** 1. Broccolini A. (Honda Civic) in 4'46"31 alla media di 104,36 kmh; 2. Todini (Alfa Romeo 33 Qv) a 11'49; 3. Derellitti (Opel Corsa Gsi) a 18'30; 4. Gagliano (Honda Civic) a 20'92; 5. Perugini Pierluigi (Peugeot 205 Gti) a 22'94; 6. Marini (Peugeot 205 Gti) a 23'27; 7. Benedetti (Peugeot 205 Gti) a 27'23; 8. Mi-

nelli (Peugeot 205 Gti) a 28'42; 9. Tuis (Opel Corsa Gsi) a 37'12; 10. Biancarelli (Opel Corsa Gsi) a 37'46.

**Classe 2000:** 1. Piccioni (Renault Clio Williams) in 4'41"73 alla media di 106,05; 2. Dottor (Opel Astra Gsi) a 5'39; 3. Saldi (Opel Astra Gsi) a 7'11; 4. Da Ros (Peugeot 309 Gti) a 15'66; 5. Peccolo (Renault Clio Williams) a 19'48.

**Classe 2500:** 1. Del Cotto (Bmw M3) in 4'43"19 alla media di 105,51 kmh; 2. Brenti a 68 centesimi; 3. Landi a 4'59; 4. Debastiani a 5'66; 5. Pannacci a 17'93; 6. Segnan a 24'25; 7. Laschino a 25'43; 8. Frattarola a 31'12 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

**Classe oltre 2500:** 1. Bonaccorsi (Ford Escort) in 4'28"55 alla media di 111,26 kmh; 2. Urbanai (Ford Escort) a 3'96; 3. Lancioni (Ford Escort) a 18'26; 4. «Italian Promotor Sport» (Ford Escort) a 28'61; 5. Pellegrini (Lancia Delta 16V) a 40'44.

**GRUPPO A**

**Classe 1300:** 1. Guarnaccia in

**IL FATTO**

In Umbria oltre 160 piloti hanno preso parte al **Trofeo Luigi Fagioli** festeggiando il trentennale della gara che...

**MARIO DONNINI**

Trent'anni, l'età della maturità. Una ricorrenza importante nella vita di un uomo, ma anche nella storia di una cronoscalata. E per il Trofeo Luigi Fagioli l'anniversario è stato festeggiato come un evento nell'evento, quasi fosse un traguardo intermedio tra un passato ricco di momenti intensi e un futuro che potrebbe riservare stupefacenti sorprese. In fondo quella di Gubbio è a tutt'oggi la gara più antica nel calendario delle cronoscalate umbre. Un primato che è stato degnamente riconosciuto con un altro record, quello degli iscritti. Oltre 160 sono stati infatti i concorrenti al via, equamente divisi tra vetture di Gruppo A, N, Prototipi e auto storiche. A rendere ancor più interessante il programma della manifestazione è stata la presenza di tre monoposti di F.1: una March 701 utilizzata nel '70 dal team Tyrrel per Jackie Stewart; una Shadow Dn9B con cui debuttò in F.1 Jan Lammers nella stagione 1979 e una Coloni 189 che fu portata in gara nell'89 da Roberto Moreno. Lo stesso Enzo Coloni è stato uno dei protagonisti di questo trentennale, portando una delle sue Superformula. Proprio la monoposto del «Lupo di Tuoro», condotta da suo figlio Paolo, si è poi cimentata a tito-

lo dimostrativo sull'affascinante tracciato della Gola del Bottaccione, non sfigurando certo con l'altra vedette della manifestazione eugubina, la March 701 di Anzeloni. Il Comitato organizzatore ha quindi assegnato per la prima volta il «Memorial Pietro e Angelo Barbetti», un premio intitolato alla memoria dei due fratelli eugubini che furono tra i promotori della gara sin dalle primissime edizioni. Il riconoscimento è andato a Enzo Osella, i cui prototipi hanno caratterizzato alcuni dei momenti più belli della storia del Trofeo Luigi Fagioli. Nella serata di sabato la premiazione è stata estesa anche a tutti i piloti che in passato si sono imposti nella cronoscalata eugubina: da Clemente Ravetto che si aggiudicò su Ferrari l'edizione 1966, sino a Gabriele Ciuti, Mario Caliceti, Antonino Iaria e Antonio Ritacca, protagonisti nelle edizioni più recenti. Luigi Balducci, presidente del Comitato Eugubino per le Corse Automobilistiche, ha espresso la sua piena soddisfazione per la riuscita della manifestazione: «Certo, è andato tutto bene anche se la mente va già alla prossima edizione, in cui potremmo avere la titolarità di Campionato Italiano. Abbiamo dimostrato di avere le carte in regola, vedremo...»



Fotografie BIONDO

**Esce dal fosso grazie a un dipendente**

Andrea Marcucci, ex onorevole del Pli, e attualmente, patron de «Il Ciocco» al Rallysprint della Garfagnana, la gara di casa, ha sbancato tutti vincendo cinque delle sei prove speciali in programma. Gli è stata «fatale» la terza, dove un'uscita di strada gli ha fatto perdere tanto di quel tempo, da farlo arrivare addirittura ultimo. Lo ha aiutato a rimettersi in strada, provate a dirlo, un suo dipendente, dopo che lui stesso era corso a chiamare aiuto. Pur non avendo un programma completo, Marcucci sta vivendo una stagione agonistica maiuscola con la Clio Williams. Gr. A della Papi Auto e Sport.

● **RALLY LIVORNO.** Si sono aperte i dieci agosto le iscrizioni al 19. Rally Città di Livorno, valido per la Coppa Italia 5. Zona. La gara, quest'anno subirà un radicale cambiamento. Non si correrà più di notte, come tradizione, ma completamente di giorno. Verifiche sabato 9 settembre; partenza domenica 10 settembre alle ore 7.01 e arrivo alle ore 15.10. Le speciali saranno 10 (tutte su asfalto). Per informazioni telefonare al numero 0586-893477 (ore 16.00-19.30).

● **PICO.** È stata spostata la data del 17. Rally di Pico dal 27 agosto al 10 settembre. Ciò è dovuto alla sistemazione del fondo stradale della prova speciale di S.Oliva. L'organizzazione è curata dal Comune di Pico, che si avvale dell'appoggio della Scuderia Japigia. Per informazioni telefonare allo 080-5566466.



fotografieZINI

**Vanni, a sinistra, in Garfagnana si è aggiudicato la sua prima vittoria assoluta. Secondo posto per Figoli, sopra, con la Clio, staccato di 3"**

**RALLYSPRINT L'EX ONOREVOLE DOMINA MA È... ULTIMO**  
**Vanni beffa Marcucci**

CASTELVECCHIO PASCOLI — Provate a dominare un rally ed arrivare ultimi. Può sembrare un controsenso, ma ad Andrea Marcucci e Adriano Bigiarini è accaduto. In testa con autorità sin dall'avvio di questo ottavo Rallysprint della Garfagnana, Marcucci, sulla terza prova speciale è incappato in un'uscita di strada in un punto ove non c'era pubblico, perdendo oltre dieci minuti, ed a nulla gli è poi valso continuare a vincere le restanti prove speciali. È questo il fatto saliente di una gara che si è rivelata selettiva e ricca di colpi di scena, al cui epilogo ha vinto il pilota locale Egisto Vanni, in coppia con Chiappa, che controllando la gara e soprattutto controllandosi, ha colto la prima significativa vittoria della carriera, gettando un velo sulle sfortune di quest'anno. Non solo per Marcucci però la gara ha detto male, anzi, in diversi hanno dovuto abbandonare la compagnia anzitempo, e tutti in odore di vittoria, come Franchi, appiedato a metà gara dalla rottura di un braccetto della sua Clio ex-casa, oppure come Luciani, su vettura analoga, che dopo l'out di

Marcucci aveva preso in mano le operazioni, ha poi visto sfumati i propositi di vittoria per la rottura della coppia conica. Ai posti d'onore si sono quindi piazzati Figoli-Bernardini, autori di una gara accorta, e quindi lo specialista Corvi, che quasi inaspettatamente ha subito l'iniziativa altrui ma che comunque ha da recriminare la rottura del ponte posteriore della sua Kadett dopo una toccata in avvio di gara. Il gruppo N è andato nelle mani dei pratesi D'Agata-Cecchini, anche ottavi assoluti, con la sempre positiva Renault 5 Gt Turbo.

Alessandro Bugelli

**RALLYSPRINT**

Castelvecchio Pascoli (Lu), 20 agosto 1995  
**8. Rallysprint della Garfagnana**  
gara nazionale

**Assoluta:** 1. Vanni-Chiappa (Opel Kadett Gsi) in 17'08; 2. Figoli-Bernardini (Renault Clio Williams) a 3"; 3. Corvi-Mazzoli (Opel Kadett Gsi) a 10"; 4. De Bellis-Lunardi (Peugeot 205 Gti) a 24"; 5. De Piccoli-Pettinato (Peugeot 405 Mi 16) a 31"; 6. Biondi-Giacomini (Renault Clio Williams) a 38"; 7. Visconti-Lodigiani (Peugeot 309 16V) a 50"; 8. D'Agata-Cecchini (Renault 5 Gt Turbo) a 51"; 9. Ciresola-Zantedeschi (Opel Astra Gsi) a 51"; 10. Gabrielli-Santi (Renault 5 Gt Turbo) a 58".

**GRUPPO N**

**Classe 1400:** 1. Gaspari-Boni in 19'02"; 2. Marchi-Marchetti a 19"; 3. Tacchini-Lucchesi (Peugeot 106 Rallye) a 22"; 4. Giannasi-Salotti a 23"; 5. Stoppioni-Mei a 25"; 6. Tosi-Menegatti a 32"; 7. Basso-De Paoli a 33"; 8. Della Bidia-Di Marco a 45"; 9. Bonacchi-Ridolfi a 1'02"; 10. Donati-Aguzzoli (Peugeot 106 rallye) a 1'11"; 11. Fontanini-Marchi a 2'16"; 12. Manfrè-Macchi a 2'41"; 13. Brignoli-Brignoli (Peugeot 205 rallye) a 8'54" (tutti gli altri su Peugeot 205 rallye).

**Classe 1600:** 1. Bonacchi-Nardi in 19'07"; 2. Fedi-Massa a 47"; 3. Coppini-Sanesi a 47"; 4. Lucchesi Romano (Peugeot 205 Gti) a 1'16" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

**Classe 2000:** 1. Costi-Frascari (Renault Clio Williams) in 18'08"; 2. Marsura-Ruggeri (Renault Clio Williams) a 19"; 3. Federighi-Bertuccelli (Peugeot 309 16V) a 20"; 4. Tozzini-Naldo (Ford Escort Rs 2000) a 22"; 5. Canton-Caturegli (Renault Clio Williams) a 45"; 6. Bertocci-Sinibaldi (Renault Clio Williams) a 1'08"; 7. Verdi-Zona (Renault Clio Williams) a 1'17"; 8. Favero-Corradi (Opel Kadett Gsi 16V) a 1'33"; 9. Meniconi-Paoli (Opel Kadett Gsi) a 1'33"; 10. Semeraro-Mariani (Peugeot 306 16V) a 1'49"; 11. Bertini-Fiorilli (Peugeot 205 Gti) a 2'01".

**Classe 2500:** 1. D'Agata-Cecchini in 17'59"; 2. Gabrielli-Santi a 7"; 3. Tempesti-Bertelli a 12"; 4. Taddei-Bertelli a 31"; 5. Cecchini-Sebastiani a 31"; 6. Baroni-Magri a 52"; 7. Agostini-Valeri a 52"; 8. Colombi-Pozzoli (Bmw M3) a 1'00"; 9. Rovini-Monti a 1'06"; 10. Del Chiaro-Del Chiaro a 1'19"; 11. Righetti-Gianotti a 1'25"; 12. D'Arcio-Paolini a 1'27"; 13. Bellini-Antonelli a 1'33"; 14. Bertoncini-

Bertini a 1'48"; 15. D'Anca-Andolina a 1'48"; 16. Bonanno-Bartolucci a 1'50"; 17. Del Bino-Del Bino a 1'55"; 18. Bersottelli-Mallegni a 2'39"; 19. Romor-Collarini (Fiat Uno Turbo) a 3'18" (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

**GRUPPO A**

**Classe 1400:** 1. Targhetta-Stra (Peugeot 106 Rallye) in 18'30"; 2. Lencioni-Bertagni (Peugeot 205 Rallye) a 18"; 3. Doretto-Cavallaro (Peugeot 106 Rallye) a 20"; 4. Pardini-Rombi (Peugeot 205 Rallye) a 1'00"; 5. Sanavia-Ambrosi (Peugeot 106 Xsi) a 1'06"; 6. Bona-Ferin (Peugeot 205 Rallye) a 1'09"; 7. Riccomini-Menchini (Peugeot 205 Rallye) a 1'14"; 8. Bianchi-Scozzi (Peugeot 205 Rallye) a 1'16"; 9. Bigeschi-Del Serra (Opel Corsa Sr) a 1'32"; 10. Dini-Raspolini (Opel Corsa Sr) a 1'43"; 11. Tosi-Lucchesi (Peugeot 205 Rallye) a 2'10"; 12. Abrami-Cardosi (Peugeot 205 Rallye) a 2'42"; 13. Toninelli-Giusti (Opel Corsa Sr) a 2'47".

**Classe 2000:** 1. Vanni-Chiappa (Opel Kadett Gsi) in 17'08"; 2. Figoli-Bernardini (Renault Clio Williams) a 3"; 3. Corvi-Mazzoli (Opel Kadett Gsi) a 10"; 4. De Bellis-Lunardi (Peugeot 205 Gti) a 24"; 5. De Piccoli-Pettinato (Peugeot 405 Mi 16) a 31"; 6. Biondi-Giacomini (Renault Clio Williams) a 38"; 7. Visconti-Lodigiani (Peugeot 309 16V) a 50"; 8. Ciresola-Zantedeschi (Opel Astra Gsi) a 51"; 9. Sarti-Raffaelli (Volkswagen Golf Gti) a 59"; 10. Quintarelli Marrone (Opel Kadett Gsi) a 1'21"; 11. Vitamia-Antonelli (Opel Corsa Gsi) a 1'29"; 12. Becucci-Montagnani (Alfa Romeo 33) a 1'59"; 13. Fumi-Sturiale (Peugeot 205 Gti) a 2'05"; 14. Marlia-Mazza (Peugeot 205 Gti) a 2'05"; 15. Marcucci-Bigiarini (Renault Clio Williams) a 12'49".

**moka J-Enne**  
Il Caffè dal 1878

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

**Chimica Tessile Passini**

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

**PUBLYSERVICE**

SPONSORING & RALLY RENT  
0573 - 33393 - 976010

**CA**  
COOPERATIVE ASSOCIATE LOGISTICA  
MILANO  
02-98241064 (R.A.)

**LINDA**  
SANIFICAZIONE AMBIENTALE - ROMA

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

STUDIOCOLOMBO



## SALITA A SCHEGGIA

### Sugli Spilli Tamburini non perdona

SCHEGGIA — Tris di vittorie per Luciano Tamburini in quattro edizioni della Scheggia-Pian di Spilli. Il bresciano ha anche battuto il suo record assoluto ottenuto nel '92 abbattendo con il suo prototipo Lancia S4 Turbo il muro dei 100 kmh di media. Secondo posto per Rosella che ha scavalcato nella 2. manche la Delta di Errani. Scheggia (Pg), 27 agosto 1995

**Assoluta:** 1. Tamburini (Proto-Lancia S4 Turbo) in 2'48"94, alla media di 100,15 kmh; 2. Rosella (Proto-Lancia S4 Turbo) a 7'50"; 3. Errani (Lancia Delta Hf) a 8'54"; 4. Benni (Lancia Delta Hf) a 9'94"; 5. Grossi (Lancia Delta Hf) a 13'06"; 6. Licheni (Proto-Bmw) a 13'59"; 7. Rossetti (Lancia Delta Hf) a 16'43"; 8. Crispiani (Proto-Junior) a 16'71"; 9. Gallotta (Proto-Lancia Turbo) 17'12"; 10. Gramenzi (Lancia Delta Hf) a 17'58".

*Dopo il successo sulla salita sterrata del Nido dell'Aquila, Tamburini, in alto a sinistra, si è ripetuto questa volta a Scheggia, nella gara valida per il tricolore Vsf. A fianco, nella salita Limabetone, valida per l'italiano della Montagna, Luca Cappellari vincendo tra le Supersalita ha stabilito il nuovo record di categoria, battendo quello di Nicola Larini realizzato due anni fa con l'Alfa Gta ufficiale*

## AUTOCROSS

### Gran duello e alla fine spunta Barbieri

BADIA CALAVENA — Quarta giornata del Challenge Estivo e nome nuovo alla ribalta: più veloce di tutti è stato Daniele Barbieri, vincitore di un serrato duello con «Gimmi» Busato. Nella gara Club il tempo migliore è stato quello realizzato dal favorito, Daniele Fiocco. Badia Calavena (Vr), 26 agosto 1995

**Classe 2000:** 1. Barbieri (Fiat X1/9) in 4'39"21.

**Racing Car Cross:** 1. Perlati (Fiat X1/9) in 4'51"15.

**Monoposto:** 1. Valso (prototipo Junior 1600) in 4'51"64.

**Gara club classe 1300:** 1. C. Michela (Simca R2) in 2'53"25. **Gara club classe 1600:** 1. N. Bennati (Fiat Ritmo) 2'52"36.

**Gara club classe 2000:** 1. Fiocco (Fiat Ritmo) in 2'47"44.

## FORMULA RALLY

### Pieve Morone saluta un super Pagliari

PIEVE MORONE — Seconda vittoria stagionale per Walter Pagliari, ottenuta nella 1. Formula Rally La Luna, organizzata dalla Race Service. Il pilota di Vigevano, al volante di un Proto Osella ha piegato nel corso della finale l'irriducibile piacentino Giovanni Emilio Rizzi e la sua Dallara X 1/9, battendolo di soli due secondi.

Pieve Morone (Pv), 27 agosto 1995

**Assoluta:** 1. **Raggruppamento:** 1. Zazzaro (A112) 5'10"75; 2. **Raggruppamento:** 1. Rizzi (Dallara X 1/9) 4'39"66; 3. **Raggruppamento:** 1. Draghetti (Peugeot 205 Gti) 4'47"09; 4. **Raggruppamento:** Corallo (Lancia Delta Integrale) 6'58"10; 5. **Raggruppamento:** 1. Pagliari (Proto Osella) 4'37"49.

## SLALOM A CASALE

### E con questa Massola segna il tris

CASALE — Un imbattibile Leonardo Massola ha colto un'altra nettissima vittoria nella quinta edizione dello slalom Albino - Dossello - Casale, prove valide per il campionato italiano organizzata dalla scuderia Vedovati Corse. Seconda posizione per Franco Cremonesi, seguito da Fausto Zandonà a completare le posizioni da podio.

Casale (Bg), 27 agosto 1995

**Assoluta:** 1. Massola (Fiat X1/9) 140,11; 2. Cremonesi (Fedecar) 142,17; 3. Zandonà (Viali 3) 143,16; 4. M. Tomasini (Opel Kadett Gte) 146,88; 5. F. Tomasini (Opel Kadett Gte) 148,93; 6. Loda (Fiat 127) 151,89; 7. Cesari (Osella Pa7/9) 152,95; 8. Esposito (Peugeot 205 Gti) 154,15; 9. Lanteri (Peugeot 205 Rallye) 155,20; 10. Visinani (Fiat 500) 155,89.

## SALITA LIMABETONE

### Si impone Nesti e festeggia il nuovo record

ABETONE — Seconda vittoria e nuovo record del percorso per mauro Nesti alla Limabetone. Secondo «Richy» Braconi, poi escluso dalla classifica per la non conformità della misura dello scarico. Terzo Nappi, davanti a Danti, per l'occasione con l'Osella, mentre Irlando non ha preso il via per problemi meccanici. Picher, vincitore in Gr. A è stato squalificato per irregolarità alla testata e successo quindi a Iacoangeli. A Santus il Gruppo N.

Abetone (Pt), 27 agosto 1995

**Assoluta:** 1. Nesti (Lucchini Sp95-Bmw) in 4'33"77 alla media di 105,198 kmh; 2. Nappi (Osella Pa 20s-Alfa) a 3'89"; 3. Danti (Osella Pa 20S) a 7'62"; 4. Butti (Sighinoffi (Cn 95) a 14'28"; 5. Savoldi (Breda Bp2-Alfa) a 17'44".

BLUSKY



**FORMULA  
3000**

**GARA A SPA**



# Vincenzo cala il tris

Nessun problema per Sospiri, che si è imposto sancendo la netta superiorità delle vetture schierate dal team Supernova di David Sears. Ora il forlivese è ad un passo dal titolo, con il compagno di squadra Rosset a ben 12 punti

**ENRICO ZANARINI**

**S**PA — Un titolo nel sacco e l'altro... pure. La Supernova fa capotito vincendo il campionato europeo di F.3000 con due «giornate» di anticipo e Vincenzo Sospiri si prenota per l'alloro individuale che può perdere solo a vantaggio del suo compagno di squadra, il brasiliano Rosset, da oggi distanziato di 12 punti. Il pilota romagnolo, ora più che mai consolidato leader della classifica continentale, ha colto il suo terzo successo stagionale, il secondo al cospetto del grande pubblico della F.I. La vittoria è giunta grazie ad una prestazione maiuscola in prova, una partenza bruciante al via ed una intelligente condotta di gara: un tris micidiale che non ha lasciato spazio ai suoi avversari. Primo fra quelli che ci hanno comunque provato è stato il belga Goossens vittima, a pochi giri dal termine, di un errore grossolano, commesso nel tentativo di tenere il passo dello scatenato Sospiri, abile nel rintuzzare gli attacchi dell'alfiere della Nor-



**È tempo di festeggiamenti per Sospiri, a sinistra, meritato vincitore a Spa dopo aver a lungo duellato in gara con il belga Goossens, sopra. Poca strada ha fatto invece il sudafricano Formato, costretto a ritirarsi al 2. giro dopo questa uscita alla prima variante, in basso**

dic, quanto lo è stato nel conservare intatta la meccanica del suo mezzo. «Si è vero, avevo a disposizione una Reynard perfetta in tutte le sue caratteristiche — ha ammesso Sospiri — e sono riuscito a trovare un ottimo compromesso aerodinamico mantenendo alta la velocità di punta». Sospiri ha poi raccontato l'episodio che ha deciso le sorti di questo campionato. «In partenza sono scattato molto bene approfittando di un'incertezza

di Mc Nish che, per coprirsi le spalle dal guizzo di Goossens ha lasciato aperto un varco sulla sua destra. Ho forse preso con troppa cautela la "Eau rouge" al primo giro e in staccata il belga ha ripreso la testa della corsa. Poi lui ha commesso un grave errore alleggerendo troppo quando hanno esposto le bandiere gialle al terzo giro e io ne ho approfittato. Da lì in poi non c'è stato più nulla da fare, sapevo di avere la vittoria in pugno

anche se ho temuto una sciocchezza del mio avversario, memore del guaio capitomi ad Hockenheim, ma lui ha fatto tutto da solo». E da solo è tornato sconolato ai box il povero Goossens, grande inseguitore di Vincenzo, ma anche un poco ingenuo nei suoi attacchi, peraltro sempre controllati con sicurezza dal forlivese. Il belga della Nordic ha lasciato le speranze fra i rottami della Reynard di Vincenzo ed aver perso aderenza in

un tratto di circuito dove è fondamentale tenere saldamente tutte e quattro le ruote per terra. La «follia» di Goossens ha consegnato la piazza d'onore ad un'altra Lola, quella del francese Bouchut, sinora mai sul podio in F.3000. «Ho fatto una partenza fantastica — ha commentato il transalpino, che ha guadagnato cinque posizioni durante il primo giro — poi mi sono lanciato all'inseguimento di Mc Nish tenendo a bada Gomez che è diventato molto pericoloso nel finale». Pericoloso, ma non abbastanza da tenere il passo di Sospiri in classifica e così l'alfiere della Dams passa «involontariamente» il testimone alla quasi imbattibile Supernova, un episodio che ha reso ancor più euforiche le dichiarazioni di David Sears, boss del team inglese: «Abbiamo un organico eccellente e due grandi piloti, questa è la ricetta del nostro successo. Il mio più grande desiderio è di vederli entrambi al volante di una F.1 nel '96».

fotografieORSI



## Test in Jordan per De Simone in ottobre

Guai a non finire per De Simone anche a Spa. Il romano, perseguitato dalla sfortuna in qualifica, è stato protagonista di un incidente in gara, per lui una stagione quasi da dimenticare, per fortuna che esiste un accordo con la Jordan-Peugeot che gli ha offerto un test con la monoposto di F.1 a Silverstone in ottobre. «È veramente un bravo pilota e vogliamo dargli fiducia con un test sulla nostra monoposto» — ha confermato Eddie Jordan — sperando che Fabrizio possa evidenziare il proprio talento per assicurarsi un posto nella nostra categoria».

● **NARDOZI.** Continuano le trattative fra Nardozi e il team Pacific che si è detto disposto ad offrire al romano un volante in F.1 nelle ultime cinque gare di campionato. «Ho il budget richiesto» ha ammesso Nardozi «e coronerei il sogno della mia carriera. La mia unica preoccupazione è la superlicenza, ma il team mi ha assicurato che farà il possibile per accontentarmi».

● **FISICHELLA.** Incerto il test di Fisichella con la Vortex. Il debutto del pilota romano con il team anglosassone annunciato per il 5 settembre prossimo sarà forse rimandato in data da destinarsi. Il boss della Vortex, Henni Vollenberg ha infatti confermato l'esistenza di una trattativa con Fisichella, ma ha altresì rivelato che il laziale non potrà rinunciare ai propri impegni con l'Alfa in DTM per partecipare alle due ultime gare europee di F.3000. «Avevamo preso accordi precisi con Fisichella — ha confermato Vollemberg — e chiariremo tutto durante la prossima settimana. Abbiamo chiesto al pilota italiano di provare la nostra Reynard per eventualmente partecipare alle ultime due gare all'Estoril e a Magny Cours. Dopo un primo assenso siamo stati informati che l'epilogo di F.3000 in Francia coincide con un impegno di Fisichella in Germania ed è facile che salti tutto».

● **ESCLUSI.** Applicato alla lettera il regolamento al termine delle prove ufficiali. La classifica finale, che aveva fatto registrare il più alto numero di partecipanti (27) in questa stagione, è stata privata degli ultimi tre concorrenti, Rostan, Eyckmans e Gosselein che non sono stati capaci di rientrare nel minimo tempo consentito per qualificarsi. Tutta colpa delle condizioni meteo che hanno condizionato lo svolgimento delle qualifiche nel secondo turno non permettendo ai tre esclusi, incappati in problemi tecnici durante la prima sessione, di scendere sotto i 2'17" necessari per prendere il via.

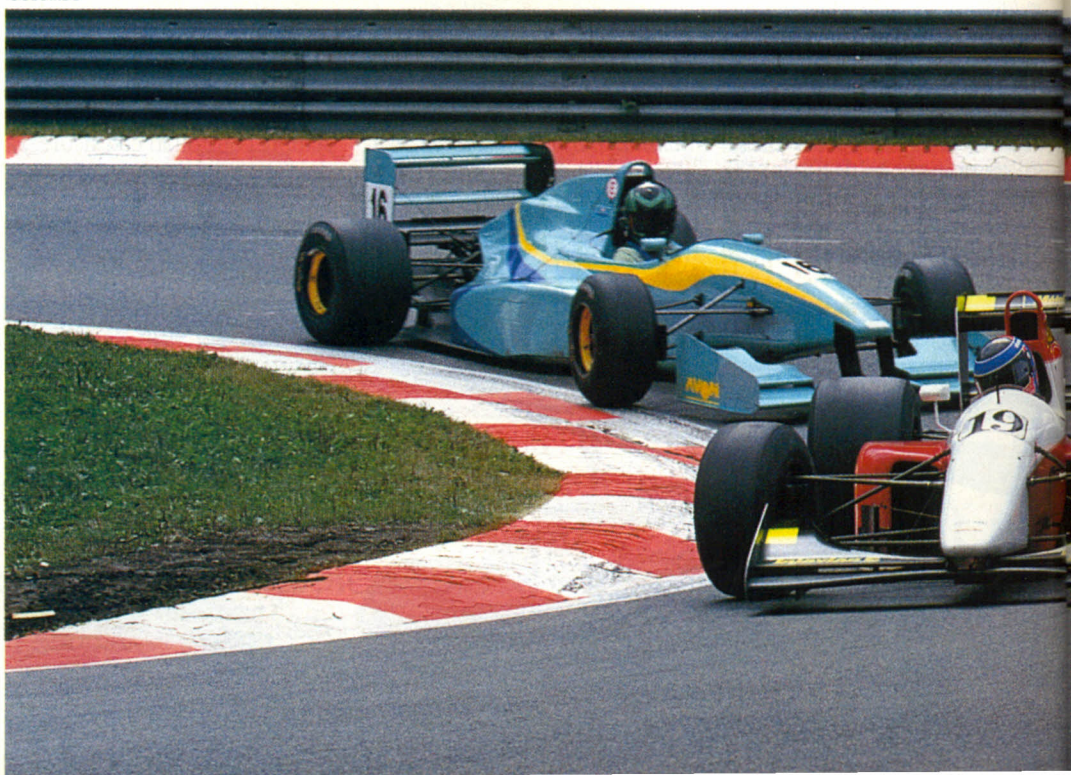
# Goossens esce e perde il 2. posto

**S**PA — Quando si accende il verde McNish, per difendere la pole dallo scatto di Goossens, lascia spazio a Sospiri che con tempismo beffa entrambi. Alla velocissima Eau Rouge Sospiri arriva forse con troppa cautela e la Lola della Nordic lo riaccuffa sul rettilineo prendendo il comando. Goossens guida il gruppone davanti a Sospiri e McNish, mentre Bouchut è già quarto grazie ad uno spunto bruciante davanti a Gomez, Rosset e Marques. Dalle retrovie risalgono De Simone e Brack che hanno già recuperato quattro posizioni nelle prime cinque curve, ma dopo un giro in scia, i due si ritrovano coinvolti in uno spaventoso incidente, per fortuna senza conseguenze fisiche per i protagonisti: dopo aver affrontato la veloce variante in discesa, De Simone imposta il Raidillon cercando di avvicinarsi alla Lola di Policand prima del lungo rettilineo. La Reynard del romano perde improvvisamente aderenza nel retrotreno e il pilota della Mythos finisce in testacoda coinvolgendo entrambe le monoposte del team Mad-

gwick. Brack e Gueiros volano fuori pista in uno dei tratti più veloci del tracciato, ed è un miracolo che i danni riguardino solo le carrozzerie. Prosegue la gara e nel tratto teatro del crash sventolano le bandiere gialle. Goossens transita con troppa incertezza davanti ai commissari, mentre Sospiri spinge a fondo sul pedale del gas passando in accelerazione il belga proprio nel momento in cui la manovra è nuovamente permessa. Al sesto giro Cottaz è vittima di un testacoda e sono bravi Policand e Campos ad evitarlo, mentre due tornate più tardi Pescatori si mette in evidenza superando in staccata Clerico ed insediandosi in ottava posizione. In testa c'è sempre Sospiri davanti a Goossens che si produce in una serie di giri veloci avvicinandosi pericolosamente al leader. All'undicesimo giro Hattori tampona Belloc terminando la sua gara poco dopo De Groodt si gira rischiando la stessa sorte, ma riesce a tenere acceso il motore ripartendo in coda al gruppo. A metà gara spavento per Clerico e Pescatori che evitano per un sof-

fio Taylor in testacoda al Raidillon. Il bresciano è bravissimo nella manovra, ma finisce nella sabbia ed è costretto al ritiro. Goossens cerca di tenere il ritmo di Sospiri e finisce lungo in staccata prima della variante alta. Alla Nordic temono per un'avarria ai freni, ma il belga li tranquillizza facendo segnare il giro più veloce. Iniziano i doppiaggi mentre il motore abbandona McNish al 22. giro e Goossens perde più di 1" per superare Taylor. Ne approfitta Sospiri che si prende un buon margine sulla Lola del rivale per meglio amministrare la bagarre degli ultimi giri. Goossens è costretto ad inseguire e quindi a rischiare molto. Così facendo il belga perde il controllo del suo mezzo all'ingresso del primo curvone veloce e finisce impietosamente contro le barriere di protezione. Il suo involontario forfait regala il titolo alla Supernova e il secondo posto a Bouchut, pressato da Gomez. Più distaccati Rosset, Marques e Clerico. Fra gli italiani, ancora una volta Nardozi giunge al traguardo piazzandosi 14. ■

COLOMBO





ORSI

**Giungendo 3. Gomez, sopra, ha preceduto Rosset, che è il solo pilota a poter ancora insidiare Sospiri per il titolo. Molto regolare la gara di Campos, sotto, finito 8., mentre Bouchut ha sorpreso tutti concludendo al 2. posto, sotto**

ORSI



I PRIMI TEST POTREBBE SVOLGERLI GOUNON

## Debutto a novembre per la Lola di F.2

**S**PA — Tutto pronto a Huntingdon per il gran debutto. La prima scocca della nuovissima Lola di F.2 sarà infatti ultimata fra due settimane ed il primo test verrà effettuato verso i primi di novembre da un team

Lola capitanato dal progettista Ben Bolwby, ingegnere di pista di Marc Goossens alla Nordic. Il responsabile commerciale del costruttore anglosassone è stato presente nei paddock, pronto ad informare clienti vecchi e nuovi sui progressi del progetto e molto attivo... nell'incassare anticipi. «Abbiamo già confermato dodici consegne — ha rivelato Nick Langley — e la mia lista è in costante crescita. Porteremo la prima vettura in pista affidandola ad un pilota di nostro gradimento che non abbia coinvolgimenti con questa nuova categoria, come Jean-Marc Gounon, per esempio. La nostra nuova monoposto è veramente rivoluzionaria e rispetta nelle caratteristiche i regolamenti dei prossimi anni in F.1 e costruiremo vetture che richiederanno un impegno maggiore da parte del pilota garantendo la massima sicurezza. Sono anche pronti i nuovi listini dei ricambi, ridotti del 30% rispetto a quelli attuali, ma non possiamo ancora pubblicarli fino a che la serie non verrà ufficialmente presentata in tutte le sue componenti».



### SPA-FRANCORCHAMPS

Spa-Francorchamps (Belgio), 26 agosto 1995  
6. prova del Campionato Internazionale di F.3000

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

<b>Allan Mc Nish</b> (Reynard 95D-Cosworth) 2'03"989	<b>Marc Goossens</b> (Lola T95/50-Cosworth) 2'05"059
<b>Vincenzo Sospiri</b> (Reynard 95D-Cosworth) 2'05"163	<b>Guillaume Gomez</b> (Reynard 95D-Cosworth) 2'05"485
<b>Tarso Marques</b> (Reynard 95D-Cosworth) 2'05"654	<b>Ricardo Rosset</b> (Reynard 95D-Cosworth) 2'06"145
<b>Emmanuel Clerico</b> (Reynard 95D-Cosworth) 2'06"315	<b>Cristophe Tinseau</b> (Reynard 95D-Zytek-Judd) 2'06"463
<b>Christian Pescatori</b> (Reynard 95D-Cosworth) 2'06"479	<b>Cristophe Bouchut</b> (Reynard 95D-Cosworth) 2'06"530
<b>Marco Gueiros</b> (Reynard 95D-Zytek Judd) 2'06"728	<b>Jerome Policand</b> (Lola T95/50-Cosworth) 2'06"821
<b>Marco Campos</b> (Lola T95/50-Cosworth) 2'07"374	<b>Didier Cottaz</b> (Reynard 95D-Cosworth) 2'07"491
<b>Jean-Philippe Belloc</b> (Reynard 95D-Cosworth) 2'08"488	<b>Gary Formato</b> (Reynard 95D-Cosworth) 2'09"212
<b>Fabrizio De Simone</b> (Reynard 95D-Zytek Judd) 2'09"441	<b>Mikke Van Hool</b> (Reynard 95D-Zytek Judd) 2'09"534
<b>Naoki Hattori</b> (Reynard 94D-Cosworth) 2'09"749	<b>Stephan De Groot</b> (Reynard 95D-Cosworth) 2'11"112
<b>Kenny Brack</b> (Reynard 95D-Cosworth) 2'12"525	<b>Severino Nardozi</b> (Reynard 94D-Cosworth) 2'12"815
<b>Stephen Watson</b> (Lola T95/50-Cosworth) 2'15"566	<b>James Taylor</b> (Reynard 94D-Cosworth) 2'15"339

- Vincenzo Sospiri**, 28 giri in 59'03"485 alla media di 198.386 kmh
- Cristophe Bouchut** a 3'345
- Guillaume Gomez** a 3'839
- Ricardo Rosset** a 25'498
- Tarso Marques** a 30'597
- Emmanuel Clerico** a 38'365
- Cristophe Tinseau** a 40'344
- Marco Campos** a 40'934
- Mikke Van Hool** a 1'16'677
- Jerome Policand** a 1'20'756
- Didier Cottaz** a 1'40'288
- Stephen Watson** a 1'48'433
- Jean-Philippe Belloc** a 1 giro
- Severino Nardozi** a 1 giro
- James Taylor** a 2 giri
- Marc Goossens** a 3 giri

□ Giro più veloce: **Gomez**, in 2'04"022 alla media di 202.435 kmh

### LA CLASSIFICA DOPO LA 6. GARA

	SILVERSTONE 7/5	BARCELLONA 13/5	PAU 5/6	PERGUSA 23/7	HOCKENHEIM 29/7	SPA 26/8	ESTORIL 23/9	MAGNY COURS 15/10	TOTALE PUNTI
1. <b>Sospiri</b>	6	9	9	6	—	9	—	—	39
2. <b>Rosset</b>	9	6	—	9	—	3	—	—	27
3. <b>Goossens</b>	3	2	4	—	9	—	—	—	18
4. <b>McNish</b>	4	—	6	—	1	—	—	—	11
<b>Brack</b>	2	—	3	—	6	—	—	—	11
6. <b>Gomez</b>	—	—	—	—	4	4	—	—	8
6. <b>Clerico</b>	—	3	—	—	3	1	—	—	7

8. **Bouchut** e **Marques** 6; 10. **Pescatori** 5; 11. **Campos** 3; 12. **De Simone**, **Belloc** e **Gueiros** 2; 15. **Tinseau**, **Cottaz** e **Policand** 1.

**hard GLASS**

### Asta ad Aida per le vittime del terremoto

Per aiutare le vittime del terribile terremoto giapponese, Hajime Tanaka, promotore del Gp Pacifico ad Aida, ha organizzato un'asta di beneficenza di vecchio materiale F.1. Grazie a squadre e sponsor ha potuto raccogliere «pezzi» pregiati quali una Sauber-Mercedes del '94 e una monoposto Tyrrell di quest'anno. Chi volesse informazioni può contattare la Katja Heim Promotion, telefono 0044-171-386-8808, fax 0044-171-3810550.

● **PESCATORI.** Pescatori lunedì della scorsa settimana era stato il più veloce nei test che alcuni team di F.3000 avevano effettuato a Misano in vista della gara del campionato internazionale a Spa. Il pilota della Durango, alla guida di una Reynard 95D-Ford, aveva spiccato un crono di 1'21"4, seguito da De Simone e Tinseau, entrambi accreditati di 1'21"8 e su Reynard 95D-Judd.

● **MORROGH.** Il maltempo ha ritardato i lavori di ampliamento dell'autodromo di Magione, creando alcune variazioni nel calendario dei corsi di pilotaggio gestiti da Henry Morrogh. Per questo lo stage previsto per l'11 settembre è stato spostato al 17. Resta invece confermata la data per la prima gara sul rinnovato autodromo umbro, che si svolgerà il 24 settembre con la gara del Challenge di F.Ford e del Campionato svizzero.



IN PROGRAMMA UN TEST PER I PILOTI DELLA SUPERNOVA SOSPIRI E ROSSET

# Sauber in cerca di nuovi talenti

**G**li ottimi risultati che sta ottenendo quest'anno Frentzen hanno convinto definitivamente Peter Sauber che avere buoni piloti sia fondamentale. Questa consapevolezza, unita alla sensazione che lo stesso Frentzen sia oramai sul piede di partenza, stanno spingendo il costruttore svizzero alla ricerca di giovani talenti da far entrare nell'orbita del proprio team, in vista di un possibile impiego agonistico. Il primo passo è stato quello di nominare tester ufficiale il ventenne argentino Norberto Fontana, attualmente al comando del Campionato britannico di F.3. Ora, tramite il direttore sportivo della Casa di Hinwil, Max Welti, sono stati convocati i due piloti della Supernova, Vincenzo Sospiri e Ricardo Rosset che, a tutt'oggi, si sono complessi-

vamente aggiudicati cinque delle sei gare disputate nella F.3000 internazionale. Per la coppia dominatrice della formula cadetta entro breve termine è in programma un test che dovrebbe costituire un vero e proprio esame di ammissione all'interno della squadra. I dettagli dell'operazione sono stati perfezionati a Spa, nel week-end del Gp del Belgio di F.1, dove il boss del team Supernova, David Sears ha avuto un lungo incontro con lo stesso Welti. A tutt'oggi non è ancora definito il futuro di Karl Wendlinger, che è stato recentemente impiegato nel ruolo di tester, mentre per quanto riguarda la posizione di «Jules» Boullion, in Sauber si limitano a dire che: «È un pilota della Williams e sta a Frank decidere il suo futuro...».

ORSI



CON IL TEAM PPI CHE MONTA MOTORI TOYOTA

## Per Erik Comas un test in Formula Indy

L'incarico di collaudatore per il team Dams non basta a Erik Comas nella foto. Il 31enne pilota transalpino per il futuro guarda anche alle competizioni della F. IndyCar. Entro la fine del mese di settembre l'ex campione di F. 3000 sosterrà un test per il team Ppi, che gareggerà l'anno prossimo nella serie statunitense, portando al debutto i motori Toyota. Per Comas si tratterà della prima esperienza con una monoposto di F. IndyCar, dopo che in questa stagione il suo impegno agonistico principale è stato quello nel campionato giapponese riservato alle vetture Gran Turismo.

IN OCCASIONE DELLA COPPA DEL MONDO FIA

# Tedeschi al Ricard uno per ogni... Casa

La federazione tedesca ha reso noti i nomi dei cinque piloti che prenderanno parte, per la Germania, alla Coppa del Mondo Fia per vetture turismo, in programma al Paul Ricard nel mese di ottobre. Il criterio per la selezione ha visto cadere la scelta sul conduttore meglio classificato di ciascuna Casa presente al campionato, ossia Jo Winkelhock (il capoclassifica, nella foto) per la Bmw, Frank Biela per l'Audi, Roland Asch (Ford), Sascha Massen (Nissan) e Armin Hahne (Honda). Una decisione che assicura la massima rappresentatività ai piloti e ai costruttori.



fotografieSTUDIOCOLOMBO



IN VISTA DEL PROSSIMO ANNO

## Opel e Audi si contendono Biela

Dopo che nelle ultime stagioni è diventato un protagonista anche in Classe 2, il tedesco Frank Biela, nella foto, potrebbe fare il suo rientro nel Dtm, campionato dove è stato primo nel '91 al volante di un'Audi V8 Quattro. Il 31enne pilota tedesco è infatti in contatto con la Opel per guidare una Calibra nella prossima stagione, sia nel Dtm che nell'Irc. «Confermo i miei contatti con la Opel — ha dichiarato domenica scorsa lo stesso Biela impegnato nella gara della Tourenwagen Cup al Salzburgring — al momento attuale stiamo parlando e sono incerto se l'accettare l'offerta o rimanere per una mia riconferma in Audi. Per quanto mi riguarda non ho

particolari preferenze per questo o quel campionato: per me Classe 1 o Classe 2 fa lo stesso...».

Fabio Ravaioli

NELLA D2 INGLESE

## La Toyota è in dubbio per il '97

Si fa incerta la presenza della Toyota alla prossima edizione del Btcc, il campionato britannico riservato alle vetture Superturismo. Alla base dei problemi del team Tom's ci sono le forti difficoltà a reperire il budget necessario per la stagione '96. Lo stesso Paul Ridsbridger, manager della Toyota Gb non ha nascosto le difficoltà della squadra: «Stiamo cercando di trovare finanziamenti per garantire la nostra presenza — afferma il manager — nel campionato anche il prossimo anno». Va sottolineato che quest'anno i due piloti Tom's, Julian Bailey e Tim Sugden non sono mai arrivati sul podio.



## ENDURANCE BPR

È stata una 1000 km di Suzuka incandescente: alla fine si è imposta la McLaren Gtr di Bellm-Sala-Sekiya, ma la F40...

MARCO RAGAZZONI

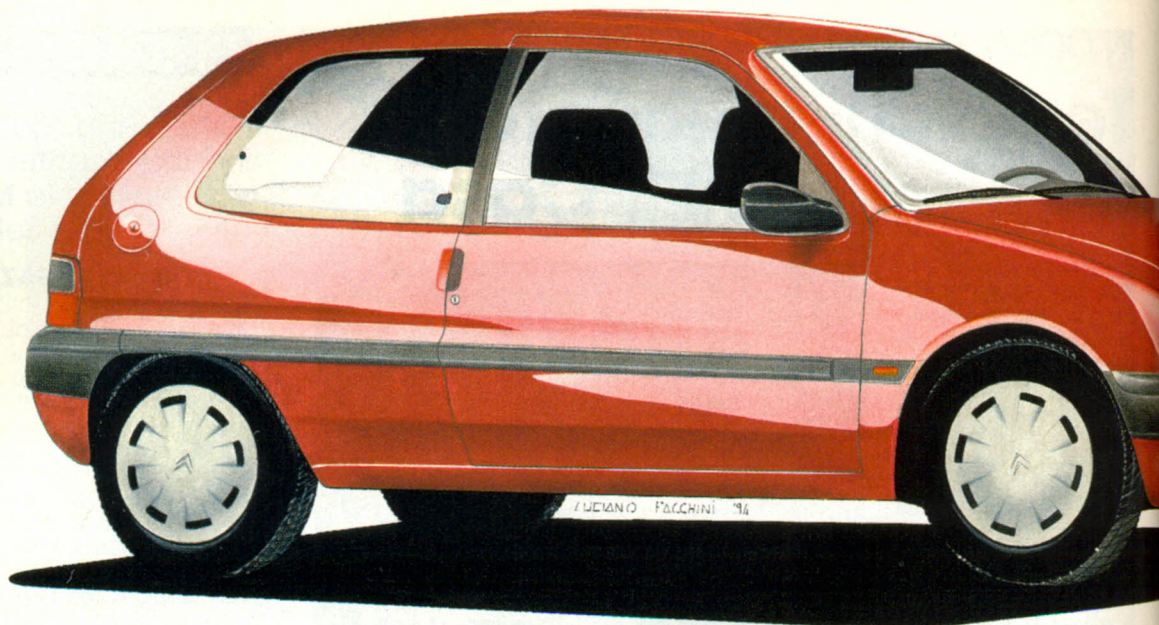
È stata una 1000 km di Suzuka incandescente, in tutti i sensi. La nona prova della serie Gran Turismo Endurance Bpr che si è corsa domenica scorsa sul circuito giapponese ha segnato ancora un successo della McLaren F. 1 Gtr di Bellm, Sala e Sekiya, il quinto della stagione. Ma è stato un successo quanto mai sofferto. Erano 100 anni che in Giappone non faceva così caldo: un sole rovente, una temperatura di 38 gradi all'ombra, un'umidità del 60%, qualcosa come 75 gradi negli abitacoli delle vetture... e alla vigilia ancora una volta un duello «caldissimo», fra lo squadrone delle McLaren — ben sei ce n'erano a Suzuka — e le due Ferrari F40 preparate da Michelotto. Al termine ha vinto appunto la Gtr di Bellm, Sala e Sekiya, l'equipaggio più omogeneo, affiatato, in grado di viaggiare con una regolarità impressionante sempre con tempi sul giro che hanno oscillato fra il 2'14", sia durante il giorno che nell'ultima ora di notte. La tensione è stata però sempre altissima nelle prove e per tutta la gara. Nelle qualifiche si è assistito all'ennesima dimostrazione delle potenzialità della Ferrari F40. Con la «rossa» Olofsson ha si-

glato ancora una volta il miglior tempo nella classe Gt, il secondo assoluto, dietro quello della unica World Sport Car presente, la Mazda Dg3 di Terada, Freon e Yorino, che ha corso ovviamente da sola, in una categoria a parte, e che si è poi ben presto ritirata. Se Bellm, Sala e Sekiya hanno vinto incontrastati, dietro di loro la lotta fra Nilsen e Bscher, anche loro su McLaren, e fra Olofsson, Della Noce e Mancini è durata infatti praticamente sino al traguardo. Alla fine la piazzata d'onore è andata all'equipaggio della vettura inglese solo per l'impossibilità di Olofsson di portare a termine la corsa in quanto, stremato dal caldo, è stato costretto a cedere il volante a Mancini, il quale a sua volta ha perso il confronto con uno scatenato Nielsen. Il danese nelle ultime tornate notturne ha girato forte come di giorno. Sono stati in molti, invece, a fermarsi. Wendlinger e Wallace per aver perso una ruota sulla loro McLaren, Toshio Suzuki e Kageyama per l'incendio sviluppatosi sulla loro Nissan Skyline, Michel Jones e Rappahel, con la McLaren, perché «centrati» dalla Venturi di Treviso, vittima di uno dei tanti colpi di... sole.

## ENDURANCE GT

Suzuka, 27 agosto  
1000 Km di Suzuka

**Classifica:** 1. Bellm-Sala-Sekiya (McLaren Gtr Gt1), 171 giri in 6.38'21"371 alla media di 151 kmh; 2. Nielsen-Bscher (McLaren Gtr Gt1) a 2 giri; 3. Olofsson-Dalla Noce-Mancini (Ferrari F40 Gt1) a 3 giri; 4. Wollek-Jarier (Porsche 911 Gt2 Evo Gt1); 5. Takahashi-Tsuchiya-Iida (Honda Nsx Gt2) a 4 giri; 6. Monti-Ayres-Ota (Ferrari F40 Gt1) a 4 giri; 7. Gounon - Gache - Treviso (Venturi 600 Lm Gt1) a 5 giri; 8. Calderari-Bryner (Porsche 911 Gt2) a 8 giri; 9. Jonai-Tanigawa (Samos Fs951 Sport) a 9 giri; 10. Konrad-Hermann (Porsche 911 Gt2) a 10 giri.



CON L'EREDE **||** DELLA AX PER IL '96

# CITROËN pensa a un suo



# monomarca

### Test Alfa in programma a Magny-Cours

Sono stati annullati per motivi logistici i test che l'Alfa Corse aveva in programma questa settimana sul circuito del Mugello. La Casa del Biscione proverà quindi all'inizio di settembre sulla pista francese di Magny-Cours, in preparazione delle prossime gare di Itc e Dtm.

● **TRIBUNALI.** La Itt, la società che organizza il Dtm, ha ritirato la causa miliardaria intentata nel 1992 contro l'Audi, dopo che la casa di Ingolstadt aveva abbandonato il campionato in seguito alla guerra sulla regolarità dell'albero motore. È stato immediatamente smentito dalla stessa Audi che la cosa sia il primo passo per il ritorno alle gare di Classe 1...

● **F. OPEL.** Saranno Filippo Francioni e Marco Cioci a rappresentare l'Italia l'8 ottobre a Magny-Cours nella Coppa delle Nazioni di F. Opel. La squadra tricolore sarà assistita tecnicamente dalla Vergani Racing.

● **FERRARI, LUI.** Ruote-classiche, a partire dal mese di settembre, offrirà gratuitamente ai propri lettori sei eleganti fascicoli dal titolo «Ferrari, che gente»: un'opera editoriale esclusiva sulla storia della Casa di Maranello, basata sulle vicende degli uomini che Enzo Ferrari volle al suo fianco dal 1945 in poi.

La Citroën sta preparando un monomarca per il '96. Non ci sono ancora conferme ufficiali, ma voci molto vicine alla Casa francese parlano con insistenza dell'istituzione di una serie da disputarsi in Italia, Spagna, Portogallo, Francia, Olanda, Belgio, Inghilterra e Germania, con una finale «europea» a fine stagione proprio come avviene oramai da anni per il monomarca Renault. La protagonista del trofeo sarebbe l'erede della Ax, ancora priva di una denominazione ufficiale, e siglata provvisoriamente S8. La nuova vettura sarà commercializzata a fine aprile del '96, mentre i vari campionati potrebbero partire dal mese successivo. Per l'impegno agonistico dovrebbe essere utilizzato il modello Gti dotato di motore 1600 a 16 valvole, che nel-

la versione di serie sviluppa 120 cavalli. La vettura verrebbe resa più performante mediante un kit di trasformazione, fornito direttamente dalla Casa. Un proto-

tipo della S8 ha già svolto alcuni test per saggiare la potenzialità, e le risultanze sono state più che incoraggianti. L'istituzione del monomarca sarebbe suggerita dal-

l'opportunità di promuovere l'immagine del nuovo modello, che si andrà ad inserire in quella fascia di mercato occupata per anni dalle Peugeot 205 Gti 1.6 e 1.9.

CORRERÁ IN IMSA E NELLA SERIE DELLA BPR

## Con la sua Viper Gts-R Chrysler conta di mordere

Il panorama delle Gt si arricchirà il prossimo anno di una nuova vettura. Stiamo parlando della Chrysler Viper, la muscle-car americana, che negli intendimenti della Casa di Detroit è un po' l'erede spirituale della mitica Shelby Cobra che animò le competizioni Gran Turismo negli Anni '70. La vettura, siglata Gts-R, gareggerà in classe Gt1 e sarà schierata sia nelle gare europee sia nel campionato Imsa. Il suo prezzo per i clienti sportivi non è stato ancora ufficializzato, anche se sembra che non superi i 200 milioni di lire. La Viper è stata sviluppata direttamente a Detroit e il lavoro ha portato ad una significativa riduzione di peso: dagli originari 1550 kg si è passati a 1250 della versione da corsa. La scocca, in fibra di carbonio, è stata realizzata in collaborazione con la Reynard, mentre il motore 10 cilindri di 8000 cc preparato dalla Casa svilupperà 750 cavalli. La prima occasione per vedere impegnata la vettura in corsa potrebbe essere la 24 Ore di Daytona in programma nel febbraio '96.

**Toccherà all'erede della Ax dare vita al monarca Citroën nel '96. La versione prescelta dovrebbe essere la Gti 1600 cc 16 valvole**



ORSI



L'anno magico di Bernd Schneider al volante della Amg Mercedes C Classe potrebbe avere degli interessanti sviluppi per il 32enne pilota di Saarbruchen. L'attuale capoclassifica del Dtm e dell'Irc ha ricevuto una... stimolante promessa da Norbert Haug, boss della Casa di Stoccarda, che si è detto pronto ad organizzare un test con la McLaren Mp4/10 di F. 1 se lo stesso

**SE VINCERÀ ITC E DTM...**

## Test McLaren per Schneider!

Schneider riuscirà ad aggiudicarsi entrambi i campionati. Per il pilota tedesco si tratterebbe di un regalo davvero

prezioso, diverso ma non meno apprezzato di quello che ottenne Nicola Larini a fine '93, quando gli fu donata l'Alfa 155 V6 Ti con cui si era aggiudicato il Dtm. Per Schneider si tratterebbe di un riavvicinamento al mondo della F. 1 a cinque anni di distanza dall'ultimo Gp da lui disputato al volante di una Arrows-Ford negli Stati Uniti.

**PER IL '96 NEL TURISMO IN CLASSE 1**

## C'è Jason Watt nel mirino Opel

Il danese Jason Watt è in trattativa con la Opel per gareggiare il prossimo anno in classe 1. Il 25enne pilota, attualmente in testa alla classifica dell'Euroseries, ha eguagliato in occasione della recente gara del Nürburgring il record di 6 vittorie stagionali stabilito nel '90 da Barrichello, imponendosi all'attenzione della Casa di Russelsheim. La Opel intende infatti intraprendere in Classe 1 una politica sempre più rivolta ai giovani piloti, sulla scia di quanto fatto da Alfa Corse e Mercedes, che sin da quest'anno affidando vetture ufficiali a giovani promettenti come Fisichella, Franchitti e Magnussen. Lo stesso Watt, che entro la fine della stagione dovrebbe svolgere anche un test con la Lola F.3000 della Draco, si è detto più che disponibile e accordarsi con la Opel: «Non avrei nessun problema ad accettare. Correre in Classe 1 significherebbe ampliare il mio campo d'esperienza in una categoria spettacolare quanto appagante».

STUDIOCOLOMBO



**CON DUE 318iS**

## La Bmw a Macao e Wellington

Malgrado la cancellazione del Campionato Asia-Pacifico, la Bmw non annulerà i suoi programmi, confermando la presenza di due vetture del team Schnitzer per le gare di Macao e Wellington. Con ogni probabilità i piloti saranno Jo Winkelhock e Steve Soper, che gareggeranno al volante delle 318 iS dotate di pneumatici Michelin. In particolare Winkelhock, che ha vinto il titolo Asia-Pacifico nell'edizione '94, cercherà di mantenersi ai livelli dello scorso anno, quando s'impose in entrambe le manche a Macao, dominando anche la prima corsa a Wellington.

## PIT-STOP

A Siegerland tornerà il team Kremer e debutterà una Jaguar ex Imsa. Per l'Interserie crescono i motivi di richiamo...

**MARIO DONNINI**

Grandi novità all'orizzonte nella 4. gara dell'Interserie, che avrà luogo a Siegerland, in Germania, il prossimo 3 settembre. Dopo quasi due anni di assenza, il team Kremer farà ritorno nel campionato schierando una Kremer-Porsche Ck7 per il 29enne tedesco Marco Werner, che a inizio stagione si è imposto nella 24 Ore di Daytona assieme a Lavaggi, Laessig e Bouchut. Oltre al pilota e alla vettura trionfatori nella classica gara della Florida, è atteso l'ingresso di un'altra ex-stella della serie Imsa: la Jaguar Xjr 16 Gtp, che è stata recentemente acquistata dal tedesco Dieter Bergemann. Il pilota nativo di Hertz, è molto atteso alla sfida con le monoposto di F. 1 «carrozze», potendo contare su una ragguardevole potenza fornita dal propulsore V6 di 3200 cc turbo-compresso. Della partita sarà anche il canadese Robbie Stirling, che avrà a disposizione un telaio Lola di F. 3000 su cui è stato montato un motore Judd V10 ex-F. 1. Proprio il potente propulsore preparato dalla McNeil Engineering potrebbe costituire un elemento di disturbo per il capoclassifica della 3. Divisione, il veterano tedesco Helmut Bross al volante della sua Spice a motore Ford-Cosworth.

**F.1 TRICOLORI AL TOP.** Ma la lotta più interessante è senza dubbio quella che vede protagonisti i piloti della 1. Divisione, dove sono al comando la Minardi di Karl-Heinz Becker

e la Fondmetal Fomet 1 del romano Ranieri Randaccio. In questa fase finale della stagione il pilota della vettura, che fu guidata a suo tempo da Tarquini, appare uno dei favoriti al successo finale, specie se riuscirà a risolvere i problemi di affidabilità che hanno spesso rallentato il suo cammino verso la vittoria. Molto temibili saranno anche le due Penske ex-F. 1 Indy del team Hsn condotte da Karl Hasenbichler e dal funambolico «Frederico Careca», reduce da una sonante doppietta nel corso del recente appuntamento di Most. In 2. Divisione, infine, sembra di assistere ad un monarca di Lola ex-F. 3000, con il tedesco Wiedmann che ha 6 punti di vantaggio sull'austriaco Walter Lechner, ancora sulla breccia malgrado 45 anni suonati. Tutti e tre i piloti potranno contare sulla potenza garantita dal propulsore Audi di 1800 cc dotato di turbo-compressore.

**In 1. Divisione la lotta vede protagoniste due... vecchie F.1 costruite in Italia: Minardi e Fondmetal**



**A Siegerland Randaccio è uno dei favoriti con la sua Fondmetal**

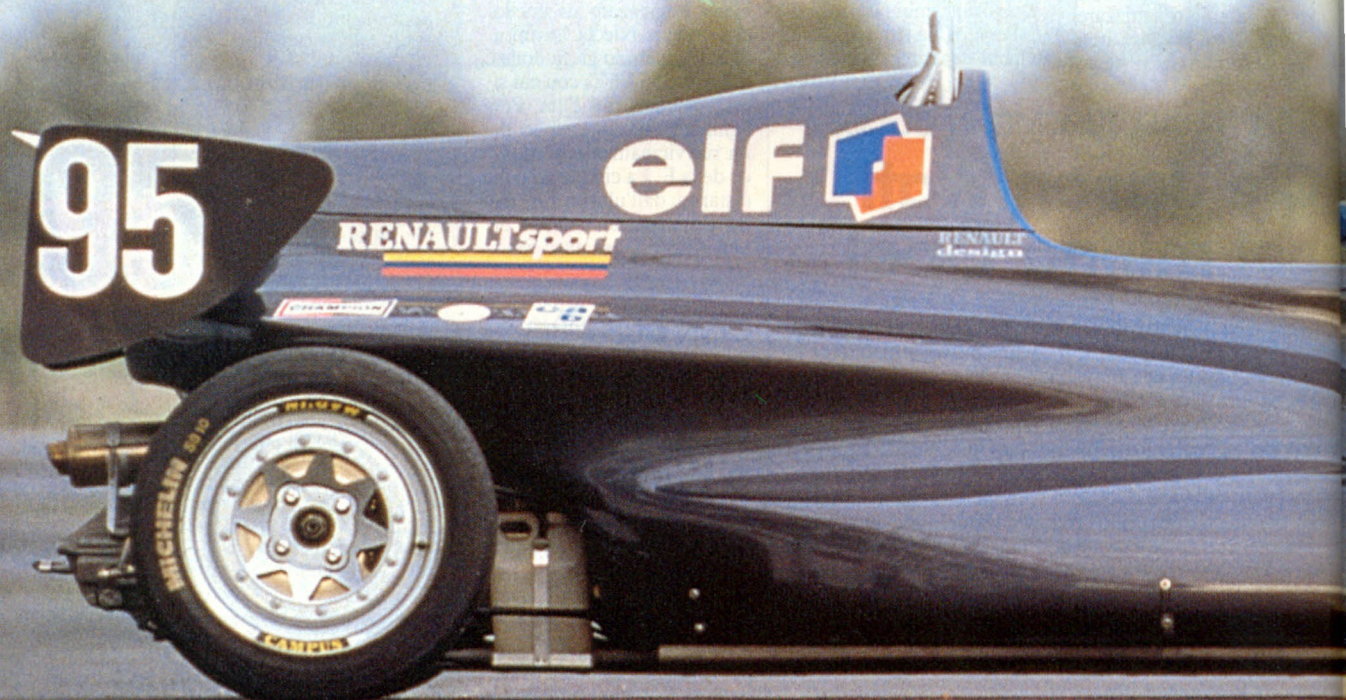
# FIOREDI

**SPECIALE**

**F. SCUOLA**

La Csaì adoterà in questi giorni la monoposto Renault al posto della F. Europa Boxer che va in pensione. La Federazione vuole così creare un raccordo tra il kart e l'automobilismo. Grazie a costi molto contenuti e alla possibilità di mettere tutti sullo stesso piano si spera di costruire una nuova generazione di piloti...

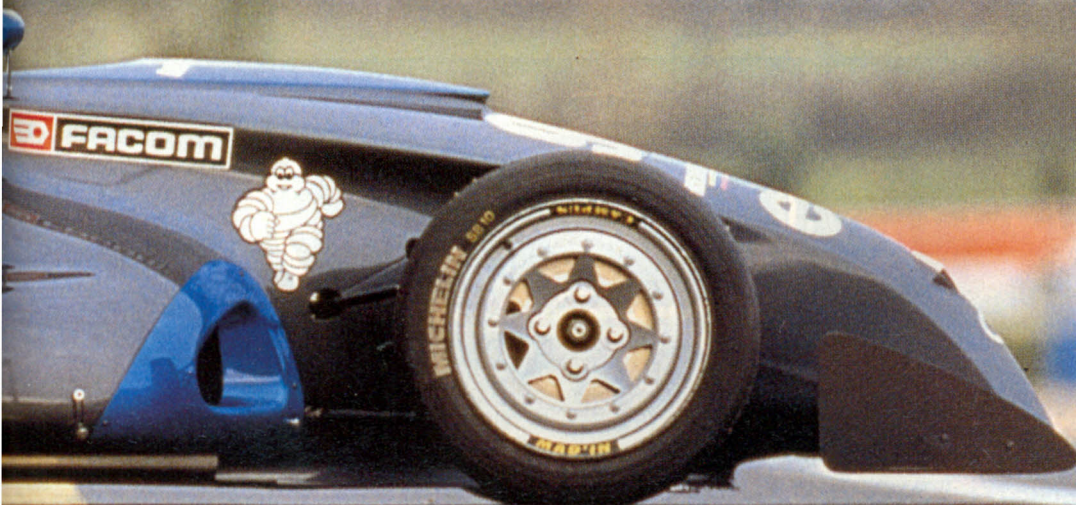
■ FRANCO NUGNES



# CAMPUS

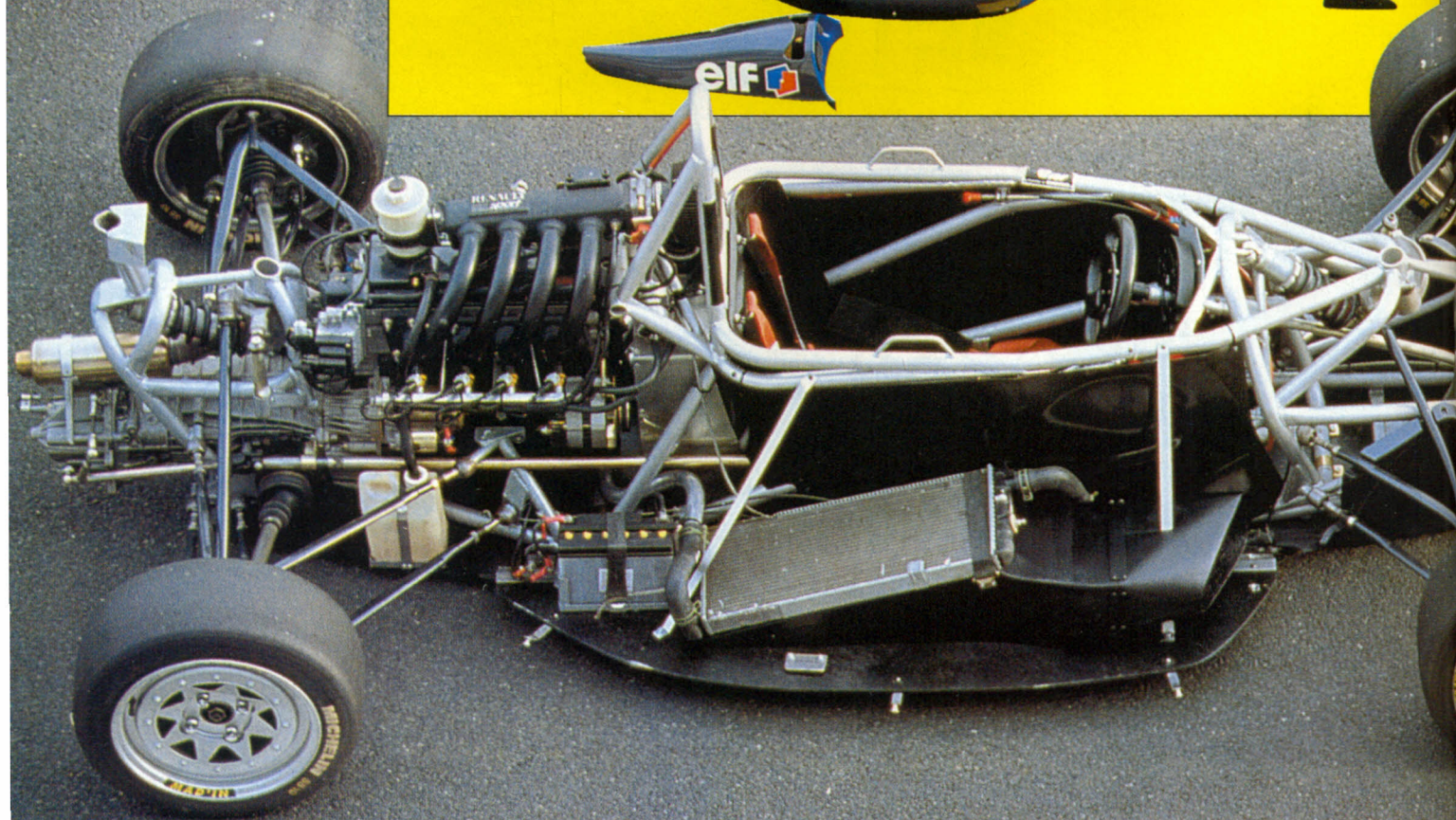
**L**a Csaì prenderà la decisione in settimana. Il Comitato Esecutivo si riunirà il 30 agosto a Sorrento per ufficializzare la Formula Campus come serie addestrativa nazionale del prossimo triennio. Toccherà alla Renault ereditare il ruolo che dal '70 (anno in cui nacque la Formula Italia) è sempre stato coperto del Gruppo Fiat. La Federazione, presieduta da Alberto Librizzi, pensiona la F. Europa Boxer e apre una nuova era. La scelta del monarca della Régie permette di rifondare dalle basi il pianeta tricolore della Formula, entrato in una crisi

*Saranno ventiquattro le Formula Campus che disputeranno il nuovo campionato italiano promozionale che la Csaì sta per lanciare al posto della F. Europa Boxer*



profonda in tutte le sue categorie. L'autorità sportiva nazionale, quindi, ha pensato bene di ripartire da zero, cominciando dall'inizio, dalla monoposto scuola. Una categoria che, mai come adesso, assume un valore strategico: ridare fiato ad una serie addestrativa valida significa inevitabilmente rivitalizzare non solo la Formula 3, ma anche tutte le altre categorie che oggi languono con un lotto di partecipanti troppo risicato. L'equipe di Librizzi è chiamata a una scelta coraggiosa: la F. Campus, che già ha riscosso un grosso successo in Francia, è stata concepita per svezzare i giovanissimi, veramente alle prime armi. Sarà la monoposto dei teen-ager: potranno approdarvi i ragazzini di 16 anni e si dovranno confrontare con avversari che al più avranno compiuto i 21 anni e che non avranno maturato l'esperienza precedente di un campionato completo. L'intenzione, insomma, sarà quella di mettere tutti sullo stesso piano. Pari opportunità per chi ben comincia. La Renault ha concepito, proprio per questo, una vettura molto semplice che per obiettivo ha l'intenzione di esaltare le doti di guida e la capacità di stare nel

mucchio. Il progetto che Domenico Porfiri, responsabile delle attività sportive della Régie, e Umberto Negozio, responsabile della comunicazione, hanno stilato, mutuando il meglio della serie transalpina è accattivante e per alcuni versi rivoluzionario. In queste pagine andremo a scoprire nei capisaldi quali saranno i punti forti della proposta: con occhio attento si è cercato di lavorare sulla drastica riduzione dei costi, per favorire il coinvolgimento dei giovani talenti da far crescere e maturare, arrivando possibilmente fino alla Formula 1, con una sorta di Filiera Renault all'italiana, come accade da anni in Francia. Trenta gare in dieci avvenimenti non dovrebbero costare più di 90 milioni. E c'è l'impegno della Casa a cercare uno sponsor importante che permetta di ribassare ulteriormente questa soglia (come riferimento vale la pena di ricordare che una stagione in F. Europa Boxer costa oltre 200 milioni...). La F. Campus si propone, quindi, come ideale anello di congiunzione fra il karting, autentica fucina di campioni, e l'automobilismo, colmando un vuoto esistente... ■





CON POSTI RIBALIATI NELLA 2. MANCHE

# Si sorteggia la griglia di partenza

**R**ivoluzione! Con l'avvento della Formula Renault Campus cambia completamente l'ottica di concepire una categoria scuola. Andiamo a scoprire quali sono i cardini di questa trasformazione così radicale.

**CAMPIONATO.** Le monoposto tutte rigorosamente uguali saranno ventiquattro. La preparazione e la gestione in pista sarà affidata a una struttura di fiducia della Renault che avrà il compito di garantire a tutti i piloti vetture dalle prestazioni simili. Grazie alla monogestione, l'incarico sarà affidato alla Drumel Motorsport di Luca Drudi, sarà possibile sorteggiare l'assegnazione delle monoposto per ogni prova. Ciascun pilota non potrà guidare la stessa F. Campus nell'arco del campionato. Ovviamente il conduttore avrà la «sua» carrozzeria che potrà colorare a piacimento collocando gli sponsor che lo sosterranno nell'avventura. È possibile che arrivi uno sponsor del

campionato (sono in corso trattative importanti con marchi prestigiosi, grazie ai quali dovrebbe essere possibile ridurre ulteriormente il costo di una stagione). Il rito del sorteggio avverrà nel «Villaggio Campus» che sarà allestito al centro del paddock al quale potranno accedere solo i piloti e i tecnici delle macchine. I genitori staranno fuori...

**DOMENICA.** Siccome la serie si rivolge a giovanissimi che vanno a scuola si vuole evitare il conflitto studio - corse. Il problema sarà risolto concentrando tutta l'attività alla domenica. Al sabato pomeriggio i pilotini arriveranno in autodromo e avranno a disposizione mezz'ora di tempo per effettuare delle ricognizioni della pista al fianco di istruttori (i sedicenni non hanno la patente e quindi non possono girare con vetture di serie...).

**PROGRAMMA.** La domenica si annuncia molto intensa: al mattino si sorteggiano le monoposto e poi in pista! Un turno di prove e tre corse: due manche di venti minuti più una finale di mezz'ora. Dieci le prove in calendario per un totale di trenta gare.

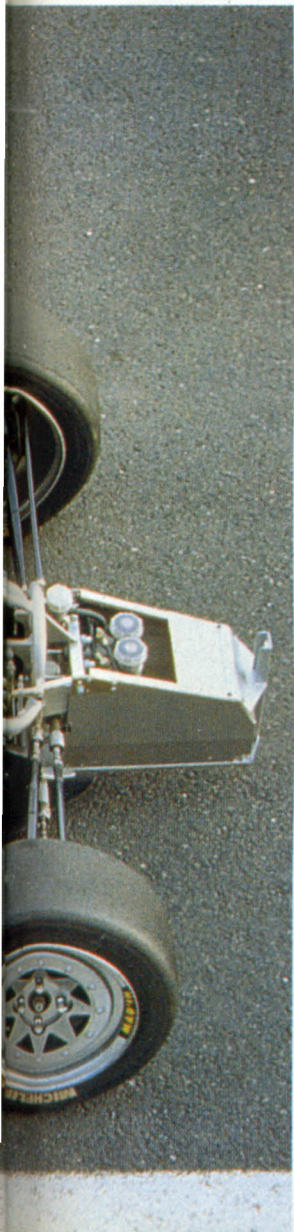
**GRIGLIA.** Il turno di prove non serve a delineare lo schieramento: i ragazzi si devono concentrare a imparare la pista e la conoscenza della monoposto che viene preventivamente assettata da un collaudatore. La griglia, pertanto, sarà sorteggiata: la seconda manche partirà con uno schieramento inverso rispetto alla prima, in modo da abituare tutti concorrenti a lottare in ogni frangente. Lo schieramento della finale scaturirà invece dalla somma dei piazzamenti nelle due manche di qualifica. Il pilota che vanta il totale più basso parte in pole e così via.

**GESTIONE.** Sulle vetture potranno lavorare solo gli uomini

*Sopra, l'aspetto aggressivo della Formula Campus vista dal davanti. Le appendici aerodinamiche sono fisse. A lato, il telaio tubolare: la struttura oltre a essere molto rigida e sicura assicura ottimi valori di sicurezza. I telai saranno sorteggiati a ogni prova, mentre i piloti avranno la loro carrozzeria da personalizzare con le scritte degli sponsor. In Francia l'iniziativa ha avuto davvero un grosso successo*

## E' MONOAMMORTIZZATORE

**Motore:** 4 cilindri in linea tipo E7F  
**Cilindrata:** 1397 cc (1600 cc)  
**Alesaggio × corsa:** 75,8 × 77  
**Rapporto di compressione:** 10,5 : 1  
**Distribuzione:** albero a camme in testa, due valvole per cilindro  
**Potenza:** 100 cv a 6750 giri (120 cv)  
**Coppia max:** 11,5 kgm a 5500 giri  
**Alimentazione:** a iniezione elettronica Siemens multipoint  
**Trazione:** posteriore  
**Cambio:** Renault a 5 marce più rm, derivato dall'Ng3 dell'Espace  
**Sterzo:** a pignone e cremagliera  
**Telaio:** tubolare  
**Sospensioni:** ant. e post. a triangoli sovrapposti con monoammortizzatore anteriormente  
**Freni:** a disco sulle quattro ruote derivati dalla Nevada  
**Cerchi:** in alluminio 7J × 13"  
**Gomme:** Michelin Sb10 18/50/13  
**Peso:** 420 kg



dell'equipe della Drumel Motorsport: qualsiasi modifica sarà espressamente vietata, pena la squalifica dalla prova. Vista la limitata disponibilità di tempo è vietato per regolamento qualsiasi intervento sulla meccanica che non sia normale manutenzione o se la durata della riparazione richiede un lasso di tempo troppo elevato. Le uscite di pista e gli incidenti si pagano quindi a caro prezzo. Una monoposto di scorta sarà a disposizione del pilota qualora si verifichi un problema meccanico improvviso.

**GOMME.** Nelle intenzioni c'era la volontà di limitare la fornitura a cinque gomme Michelin per due prove, invece dovrebbe prevalere la più logica proposta di poter disporre di due treni di gomme per due prove: in questo modo è possibile gestire le coperture in modo oculato senza penalizzare il pilota in due week end per un solo errore.

**PUNTI.** Molto intelligente il sistema adottato: tutti i piloti prendono punti nella gara di finale. Si passa dai 30 punti del vincitore, ai 27 del secondo e ai 25 del terzo per arrivare al punticino del 24. In questo modo si instaureranno bagarre anche per le posizioni di rincalzo, offrendo a tutti la possibilità di figurare nella graduatoria finale.

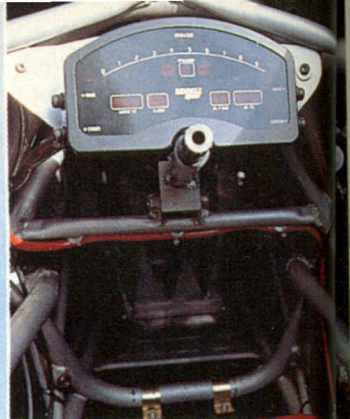
**PREMI.** Al campione italiano di Formula Campus sarà garantita la partecipazione al campionato Eurocup Formula Renault 1997 con un team che sarà designato dalla Renault Italia, mentre al secondo andrà un kit di F. Renault e al terzo un motore Fr 97.

**COSTI.** La proposta è di limitare i costi a novanta milioni di lire comprensivi di tutto. Siccome la Formula Campus nasce con l'intenzione di trasformarsi in una vera e propria scuola della velocità, si vogliono evitare gli avvicendamenti di piloti nel corso della stagione. Bisogna trovare, quindi, il modo di garantire la copertura finanziaria alla Drumel Motorsport, anche se ovviamente dovranno essere possibili dei pagamenti dilazionati.

*Sotto, il nostro tester nell'abitacolo della F. Campus provata a Nogaro: sta scambiando le sue impressioni con Luca Drudi, responsabile della Drumel Motorsport la struttura che curerà la monogestione del campionato italiano nei prossimi tre anni. A lato, il cambio a cinque rapporti derivato da quello della Espace e in alto il cruscotto digitale: la lettura è facile e chiara. Nell'altra pagina, il marchio del costruttore Fior.*

**SCUOLA.** Dato che saranno i collaudatori a stabilire la messa a punto delle monoposto, i piloti non avranno l'opportunità di sviluppare le qualità di messa a punto. Per questo saranno istituiti degli stage nel corso della stagione durante i quali avranno la possibilità di imparare i segreti delle regolazioni da tecnici affermati e istruttori qualificati.

**PROMOZIONE.** La Csai e la Renault programmeranno un sostanzioso intervento promozionale a sostegno della serie che dovrà diventare il fiore all'occhiello della Csai: saranno garantiti passaggi televisivi e l'acquisizione di spazi sui giornali. Ci sono tutte le carte in regola per partire alla grande... ■



**LA PROVA** MA NON BISOGNA ESAGERARE IN FRENATA

# Con la guida pulita si possono sfruttare al meglio i pochi cavalli

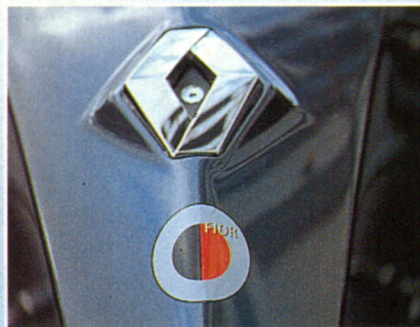
**N**OGARO — Divertente ma insidiosa. Questa è la prima impressione che ci si fa guidando la Formula Campus. La monoposto, costruita nei dintorni di Nogaro dall'ex motociclista Fior, si presenta bene. Le forme sono piacevoli, ma non si è badato tanto allo styling quanto alla sostanza. L'obiettivo era di contenere i costi realizzando una monoposto semplice e dalla facile manutenzione in pista. L'obiettivo è stato pienamente centrato. Il telaio è tubolare con carrozzeria in poliestere: la struttura posteriore, che alloggia motore e cambio, può facilmente essere smontata dalla parte anteriore. I

tecnici della Renault Sport hanno lavorato a lungo per spingere all'estremo l'intercambiabilità fra i pezzi della grande produzione di serie con le corse: mozzi, portamozi, cuscinetti, dischi, i triangoli delle sospensioni sono uguali davanti e dietro. Oltre alla riduzione dei costi la Régie ha ottenuto un elevato valore di affidabilità. Le sospensioni, montate su giunti sferici, dispongono di uno schema a monoammortizzatore davanti,

mentre nel posteriore è stata adottata una soluzione antirollio chiamata Inedit che ha dato buoni risultati. Il cockpit sembra quello di una monoposto di categoria superiore, con una buona abitabilità anche per chi non è proprio filiforme. Pedaliera e volante sono facilmente regolabili per cui è semplice trovare la postura ideale. Il cruscotto è di tipo digitale: semplice ed essenziale. Nella versione che abbiamo avuto modo di provare il motore era l'Energy 1.4 da 100 cv, mentre è in discussione la possibilità che in Italia si utilizzi un più potente 1600 che permetterebbe di sfruttare una ventina di cavalli in più. Le appendici aerodinamiche possono essere regolate in funzione delle caratteristiche delle piste, ma questo sarà un compito che non sarà riservato ai pilotini.

**LA PROVA.** Fin dalla prima presa di contatto la F. Campus si rivela facile, con reazioni molto sin-

cere. Non si impiega molto a prendere confidenza e si arriva rapidamente al limite. Però non perdona: avendo una potenza limitata bisogna farla scorrere cercando di sfruttare appieno i cv a disposizione. Per essere redditizi occorre guidare puliti, senza forzarla nei cambi di direzione violenti. La frenata è ottima (ce n'è anche troppa...) e bisogna stare attenti a non bloccare le ruote: basta ritardare la staccata di un metro che si finisce inevitabilmente in testacoda. Insomma ci si abitua a scherzare con il fuoco, ma bisogna imparare a non bruciarsi... Piccoli errori si pagano duramente nei tempi sul giro. Il cambio a cinque marce derivato da quello dell'Espace è facile e preciso: consente qualche forzatura senza che l'affidabilità venga messa a repentaglio. Con l'auspicato incremento di potenza, che verrà dal motore 1600, è sicuro che il limite si alzerà notevolmente, rendendo più critica la monoposto. I ragazzini del tricolore avranno modo di scoprirlo e apprezzarla... ■



# Mak 2

MONDIALE  
**RALLY**  
**2 LITRI**  
1000 LAGHI

fotoHOLMES



**L'immediato ritiro di Kankkunen trasforma la gara di Tommi Makinen in una passeggiata. Imprendibile, il finlandese domina in casa con una Mitsubishi Lancer Evo II e bisca il trionfo dello scorso anno**

■ MARTIN HOLMES

**J**YVASKYLA — In fondo, il commento più salace alla vittoria l'ha fatta proprio lui: Tommi Makinen, primo in un 1000 Laghi reso infinitamente meno interessante del solito dall'esclusione dal mondiale in ossequio alla rotazione delle validità. Il 31enne finlandese di Puuppola, che proprio lo scorso anno colse la sua prima, importantissima, vittoria in una gara del giro iridato aggiudicandosi a sensazione il 1000 Laghi '94 con la Ford Escort, non ha avuto esitazioni al termine dell'edizione '95 della sua gara: «*Dopo il ritiro di Kankkunen nella prima prova speciale — ha detto il pilota della Mitsubishi — per me il rally è diventato niente più che un lungo test, una sessione di prova. L'unica differenza è che c'era il pubblico*». Schivo e taciturno, il buon Makinen è ovviamente molto meno felice di quanto lo era nel '94 ma una vittoria è sempre una vittoria, anche se il 1000 Laghi '95 era valido solo per il titolo Marche-2 Litri e lui l'ha colta senza commettere il benché minimo errore, dominando al volante di una Mitsubishi Lancer Evo II nei colori dell'importatore locale. ►  
Ben ventinove delle trentuno prove



speciali disputate portano la sua firma. Una gara test, come lo stesso Makinen non ha mancato di sottolineare, che ha visto al secondo posto un altro «finlandese volante», Marcus Gronholm, schierato quest'anno anche in Portogallo e in Nuova Zelanda con una Toyota Celica. Dopo il ritiro di Kankunen (mentre un altro possibile protagonista, Thomas Radstrom, non era neppure partito in seguito a un incidente occorsogli durante il Mantta Rally) a Gronholm non è rimasto veramente altro da fare che cercare di limitare i danni, ed è anche stato fortunato a riuscire a riprendere nonostante una uscita che gli è costata tre minuti in classifica... A proposito di Kankunen, infine, occorre dire che il quattro volte campione del mondo era al volante di una Toyota Celica St205 sperimentale, con alcune novità alle sospensioni anteriori e, in particolare, con un diverso tipo di ammortizzatori. Pare che sia stato proprio un cedimento in qualche particolare della sospensione a costringere «Kkk» al ritiro. Il belga del team Ford-Ras Bruno Thiry era venuto in Finlandia per fare esperienza e gli organizzatori gli avevano assegnato un ruolo da apripista, che lui affrontava con una Ford Escort Gruppo N. Purtroppo, una spettatrice è stata travolta da Thiry in una speciale nel corso della seconda tappa ed è deceduta in seguito alle ferite riportate. ■

*Kytolehto fa «volare» l'Opel Astra, ma i punti conquistati con il successo in F.2 non servono alla Opel per il mondiale Marche 2 Litri: manca il via in almeno una gara extra-Europea... In basso, da sinistra, Gronholm e Thiry*



**LA CRONACA** ANCHE SE ALLA FINE È LONTANO DA MAKINEN

## Marcus Gronholm «vola» al secondo posto

**J**VASKYLA — I protagonisti del mondiale rally se ne sono rimasti a casa. Tutti tranne Tommi Makinen, in gara con una vecchia Lancer Evo II dipinta nei colori dello sponsor Shell; Juha Kankunen con una Toyota Celica St205 in livrea Valmet, una catena di trattorie; Bruno Thiry, apripista per... allenamento. Il 1000 Laghi, rally di Finlandia, ha risentito dell'esclusione dal giro iridato e la validità per il Marche 2 Litri non basta a confermare con l'elenco iscritti il blasone da stella del firmamento rallistico. Partono in 83 e già nel primo tratto cronometrato Kankunen deve abbandonare. Presto fuori anche Sebi Lindholm, tradito dal motore della sua Escort, e la coppia Nissan De-Mevius-Mokkonen. Dopo la prima tappa il solo Alister McRae è rimasto in campo a difendere l'onore della Nissan contro lo strapotere delle Opel, che stanno dilagando. Al termine della prima giornata, venerdì 25, Makinen ha vinto 12 delle 14 speciali e conduce con



2'05" su Gronholm. Terzo, primo delle 2 Litri, è Kytolehto con la Opel davanti ai compagni di squadra Rovannerpa e Svan. In Gruppo N, dominio iniziale di Jouko Puhakka che poi si capota e cede il comando a Mika Korhonen. La seconda tappa, sabato 26, è funestata dal mortale incidente che vede coinvolto Bruno Thiry. Presente per fare esperienza, il belga incontra il dramma nella seconda speciale, quando una spettatrice non si avvede (questa, almeno la versione ufficiale dei fatti) dell'Escort che sta sopraggiungendo e

attraversa la sede stradale proprio mentre arriva Thiry, che la travolge. La prova è annullata e la pioggia che cade tutto il giorno rende ancora più triste l'atmosfera. In testa, Makinen sta ben attento a non commettere errori e vince tutte le speciali in programma. Uno sbaglio, invece, lo compie Gronholm uscendo di strada e perdendo 3'. In «F.2» imperano le Opel, ma proprio nell'ultima speciale della seconda frazione Rovannerpa si vede costretto al ritiro col motore kappào. Era secondo dietro a Kytolehto. Makinen, in testa,



ha 8'05" su Gronholm. La terza tappa, domenica 27, vede il tempo tornare al bello e Gronholm lottare con problemi alla scatola guida, forse danneggiata nell'uscita del giorno prima. Il particolare viene riparato ma saranno i freni (che prendono fuoco!) a far temere una beffa a Gronholm proprio nell'ultimo tratto cronometrato. Meno bene va a Tapio Laukkanen, ammirevole con una Vw Golf Gti che pone fra i migliori della F.2. Vince il bravissimo Kytolehto ma, come leggete a parte, è un successo che sa di beffa. ■



foto grafie HOLMES

NON HA FATTO ALMENO UNA GARA FUORI EUROPA

## Così per la Opel la vittoria è inutile

**J**VASKYLA — C'è una regoletta, neppure tanto nascosta, ma che evidentemente alla Opel non conoscono. La regoletta prevede che, per vantare diritto ai punti conquistati nel mondiale Marche-2 Litri, il vincitore deve avere partecipato ad almeno tutti i rally organizzati meno tre ma, soprattutto, con almeno una partenza in una delle prove di campionato allestite al di fuori dell'Europa. È questo che non è ancora successo nel '95 alla Opel ma ormai, dopo il Nuova Zelanda, le prove extra Europee valide per il

mondiale Marche-2 Litri sono finite... Il rally di Australia in programma a settembre è valido per il mondiale «vero», ma non conta per il Marche 2-Litri, il cui ultimo appuntamento è il Sanremo. Così, il dominio delle Opel finlandesi e svedesi di Kytölehto, Rovannerpa e Svan non serve a niente. Non serve a niente che Jarmo Kytölehto (vincitore del Gruppo N lo scorso anno al 1000 Laghi) abbia disputato una gara stupenda e vinto tra le F.2, giungendo terzo assoluto. Adesso la Opel è in testa alla classifica ma i suoi so-

no punti... fantasma. È come se non li avesse mai presi e il titolo per questa sventurata «F. 2» resta un affare tra le inesistenti, in Finlandia (nel senso che non c'erano, almeno come vetture a un livello degno di essere preso in considerazione), Renault e Peugeot. In Finlandia, lo scozzese Alister McRae ha salvato l'onore della Nissan dopo le uscite di Mokkonen, in testa prima di sbattere, e di DeMevis. Lontane dal vertice le poco potenti Skoda Felicia «kit car», comunque davanti alle deludenti Seat al loro primo 1000 Laghi. ■

# ROAD BOOK



● 9. gara del mondiale Marche-2 Litri

● **Organizzazione:** Neste 1000 Lakes Rally, P.O. Box 205, 41101 Jyväskylä (Finlandia)

● **Direttore di gara:** Simo R. Lampinen

● **Percorso:** km 1538 con 31 prove speciali (1 annullata) pari a 529 km in 3 tappe

● **Partiti:** 83 Arrivati: 44

### I vincitori delle speciali

Makinen 29; Gronholm 2.

### I leader

Da prova speciale 1 a prova speciale 32 Tommi Makinen

### I principali ritiri

Kankkunen (Toyota Celica S1205 Gr. A) sospensione; DeMevis (Nissan Sunny Gti Gr. A) uscita di strada; Lindholm (Ford Escort Cosworth Gr. A) motore; Puhakka (Mitsubishi Lancer Evo II Gr. N) uscita di strada; Mokkonen (Nissan Sunny Gti Gr. A) uscita di strada; Rovannerpa (Opel Astra Gsi Gr. A) uscita di strada.

### COSÌ AL TRAGUARDO

	EQUIPAGGIO	VEETTURA	NAZ.	GR.	TEMPO
1.	<b>Makinen-Harjanne</b>	Mitsubishi Lancer Evo II	SF-SF	A	4.38'25"
2.	<b>Gronholm-Rautiainen</b>	Toyota Celica S1185	SF-SF	A	a 9'31"
3.	<b>Kytölehto-Kapanen</b>	Opel Astra Gsi 16V	SF-SF	A	a 20'41"
4.	<b>Svan-Olsson</b>	Opel Astra Gsi 16V	S-S	A	a 21'43"
5.	<b>McRae-Senior</b>	Nissan Sunny Gti	GB-GB	A	a 24'48"
6.	<b>Korhonen-Heinonen</b>	Mitsubishi Lancer Evo II	SF-SF	N	a 27'28"
7.	<b>Ipatti-Kiesi</b>	Mitsubishi Lancer Evo II	SF-SF	N	a 27'52"
8.	<b>Ahvenlammi-Leino</b>	Toyota Celica S1185	SF-SF	N	a 30'08"
9.	<b>Utria-Lehtinen</b>	Mitsubishi Lancer Evo II	SF-SF	N	a 34'43"
10.	<b>Sibera-Gross</b>	Skoda Felicia	CZ-CZ	A	a 37'32"

### COSÌ IL CAMPIONATO MARCHE-2 LITRI

	21-27/1 MONTECARLO	9-12/2 SVEZIA	6-11/3 PORTOGALLO	13-17/4 SAFARI	1-6/5 TOUR DE CORSE	27-31/5 ACROPOLI	5-8/7 ARGENTINA	27-30/7 NUOVA ZELANDA	25-27/8 1000 LAGHI	8-12/10 SANREMO	TOTALE PUNTI	PUNTI VALIDI
1. Opel	25	64	29	-	18	29	-	-	64	-	229	229
2. Peugeot	28	9	54	-	46	1	31	43	9	-	221	221
3. Renault	65	-	24	-	64	-	22	-	13	-	188	188
4. Skoda	-	33	-	-	-	19	62	-	39	-	153	153
5. Seat	-	-	25	-	-	64	-	-	26	-	115	115
6. Nissan	18	-	19	-	-	25	-	-	25	-	87	87
7. Suzuki	-	7	-	-	-	-	24	44	-	-	75	75
8. Toyota	-	-	-	-	-	-	-	63	-	-	63	63
9. Renault RA	18	-	19	-	-	25	-	-	-	-	45	45
10. Citroën	4	13	24	-	-	-	-	-	3	-	44	44
11. Daewoo	-	-	-	35	-	-	-	-	-	-	35	35
Honda	-	-	-	-	-	-	-	35	-	-	35	35

13. Fiat 33; 14. Volkswagen 32; 15. Ford 21; 16. Daihatsu 20; 17. Fiat RA 15; 18. Mitsubishi 13.



*Baumschlager, sopra, ha portato al successo la Nissan Sunny della Cma dopo la vittoria di Battaglia al Palme. A destra, Andreucci in azione con la Peugeot 306 S16: il velocissimo toscano ha forato quando era largamente al comando, concludendo in seconda posizione. Sotto, Diego Oldrati. Il lombardo, terzo, ha tenuto alto l'onore Renault*

fotografiePHOTO4





**RALLY**  
**2 LITRI**  
**ALPI ORIENTALI**

# Sezioni d'austriaco

Raimund Baumschlager è sceso in Italia per misurarsi con i nostri e... ha vinto! Un successo meritato, anche se favorito dalla foratura che ha frenato Andreucci. La conferma che la Nissan avrebbe potuto essere l'anti-Renault sin da inizio anno

**GIANNI COGNI**



**U**DINE — Guardando i brandelli di gomma ancora ostinatamente aggrigliati intorno al cerchio posteriore destro, Paolo Andreucci ha incredibilmente sorriso. Perdere una gara quando la si ha prima dominata, e poi controllata in scioltezza, può essere una beffa tanto grande da trasformare la rabbia in rassegnazione. Specie pensando a quanto si fosse accanita la sorte o al solo dei tanti tasselli che mancando avrebbe comunque mandato all'aria il puzzle della... disgrazia. Se quella maledetta pietra che nemmeno ha percepito non fosse stata lì; o se, almeno, avesse scelto una prova differente da quella più lunga del rally; o ancora, se solo l'avesse trovata qualche chilometro più avanti, se non avesse tirato i remi in barca per non rischiare, seguendo il suo istinto di dare sempre il massimo. O, infine, se a quel punto non fossero rimaste che l'inezia di due prove speciali per rimontare. Invece, il vincitore è l'austriaco Raimund Baumschlager, per la gioia di una Nissan-Cma che ha completato la sua... riabilitazione infilando la seconda vittoria consecutiva (dopo Battaglin al Palme) pur cambiando nuovamente pilo-

ta. E sia chiaro: chi vince ne ha tutti i meriti, certo non solo quelli di una mano dalla fortuna. Non a caso, Baumschlager è un pilota eccellente e con alle spalle una carriera ad altissimo livello. Non a caso, l'austriaco è stato l'unico a non aver commesso errori, a non avere nessuna recriminazione da mettere sul piatto. Preso il secondo posto sia dalla seconda prova speciale, unico a conquistare uno scratch quando Andreucci era ancora in vena di spingere al massimo, Baumschlager ha subito, candidamente, ammesso che di competere con lo scatenato portacolori della Peugeot nemmeno se lo sognava. Viceversa, in gara ha puntualmente rintuzzato, senza minimamente scomporsi, gli attacchi portatigli a turno da Saglio e da Fiora, assorbendo senza affanni anche la manciata di secondi persi per un problema agli ammortizzatori. Bravo Baumschlager, dunque, e brava la Nissan-Cma. Ma brava anche la Bmw. Con il nuovo cambio più corto la berlina tedesca ha ormai felicemente completato l'operazione di aggancio del vertice. Tanto Fiora quanto Gatti avrebbero potuto arrivare anche alla clamorosa affermazione: ma il pilo-

fotografiePHOTO4

ta del Val di Fassa è stato bloccato dalla rottura di un semiassie quando era in rimonta, a 20" dall'austriaco, mentre il reggiano ha risolto tardivamente gli iniziali problemi di assetto e ha perso 1'50" in apertura per una foratura. Considerando che il suo ritardo finale è di 1'27"... Nella gara di chiusura del tricolore 2 Litri la sorpresa più grossa è stata l'eclissi della Renault Clio, la regina della categoria e già campionessa con Travaglia. Saglio è stato all'altezza, ma ha dovuto pagare i problemi della sua Clio. Subito secondo, il piemontese è stato attardato dalla rottura dell'idroguida e poi, quando era in piena rimonta, si è visto costretto al ritiro per l'incrinatura della coppa dell'olio. L'onore della protagonista del campionato l'hanno così, almeno parzialmente, salvato il rientrante Oldrati, terzo, e Zamparini, che con il quarto posto ha conquistato l'ultimo trofeo ancora in palio, quello per i piloti «Under 25».



Vittorio in «Under 25» per Zamparini, sopra. Fiora, a sinistra, e Saglio in basso a destra, sono stati costretti al ritiro dopo aver ben figurato

COL 2. POSTO LO SCONFITTO RESTA LEADER NEL TROFEO

## Vittoria per Pozzi ma Luise para il colpo



UDINE — Adesso, Matteo Luise ha ben più di una mano sul Trofeo Fiat Cinquecento, anche se Francesco Pozzi, dominatore del terz'ultimo appuntamento della serie, ha interpretato perfettamente la gara e risposto impeccabilmente alle esigenze di una classifica che pretendeva da lui la vittoria per restare in lizza. Purtroppo per Pozzi (nella foto) nessuno degli altri piloti che avevano le sue stesse, stringenti, esigenze è mai riuscito ad impensierire Luise. Che con la piazza d'onore finale ha scavato un solco ora teoricamente colmabile solo da Pozzi e non più da Maselli e Toti, finiti solo al sesto e settimo posto. Teoricamente, si è detto, ma molto difficilmente, visto che fra il veneto ed il novarese corrono ancora 20 punti ed a Luise baste-



rebbe un piazzamento di rincalzo a Sanremo o Piancavallo per porre il sigillo matematico ad un successo di campionato che vuole ottenere a tutti i costi. La gara di Udine ha avuto in Caldani l'unico in grado di dar man forte a Pozzi, tanto da essersi alternato alle sue spalle con Luise, soccombendo infine per un solo secondo. Destino definitivamente scritto, invece, per il titolo debuttanti: nuova vittoria e sigillo stagionale

per Schiavo. Fra gli «under 23», con Basso al primo successo, Toti resiste mentre Acerbis è scivolato al decimo posto assoluto dopo aver aperto fra i primissimi. Travagliata è al quanto significativa la lotta fra gli equipaggi femminili. Dominio di Mascha Mularo mentre la Rossi non ha concluso nemmeno la prima speciale.

### RALLY TRICOLORI

Udine, 26 ottobre 1995

#### 6. prova del Trofeo

##### Fiat Cinquecento

**Assoluta:** 1. Pozzi-Foggiato a 1:18'31"; 2. Luise-Titti a 21"; 3. Caldani-Lumachi a 22"; 4. Larini-Bonucci a 40"; 5. Basso-Ceccato a 44"; 6. Maselli-Florean a 1'16"; 7. Toti-Merlin a 1'20"; 8. Schiavo-D'Amore a 1'32"; 9. Dati-Castiglioni a 2'00"; 10. Acerbis-Candoni a 2'02"; 11. Galli-De Luis a 2'52"; 12. Mularo-Mularo a 3'17"; 13. Biasuzzi-Donneddu a 3'58"; 14. Mezzacasa-Fraschia a 4'56"; 15. Immigrati-Faggion a 5'05"; 16. Fracassi-Longhi a 5'20"; 17. Lastrucci-Borsotti a 5'26"; 18. Mastellotto-Vedana a 6'29"; 19. Andreussi-Andreussi a 11'45".

##### Così il campionato

**Assoluta:** 1. Luise 61 punti; 2. Pozzi 41; 3. Maselli 35; 4. Toti 33; 5. Caldani 29.  
**«Under 23»:** 1. Toti 80 punti; 2. Maselli 75; 3. Acerbis 62.  
**Femminile:** 1. Fracassi 41 punti; 2. Rossi 30; 3. Mularo 27.  
**Debuttanti:** 1. Schiavo 60; 2. Lastrucci Brustoloni e Mezzacasa 33.



**ENKEI**

ENKEI EUROPE s.r.l.  
Via Monte Bianco 10  
35018 San Martino di Lupari (PD)



Il programma competizione magnesio e alluminio è distribuito da :

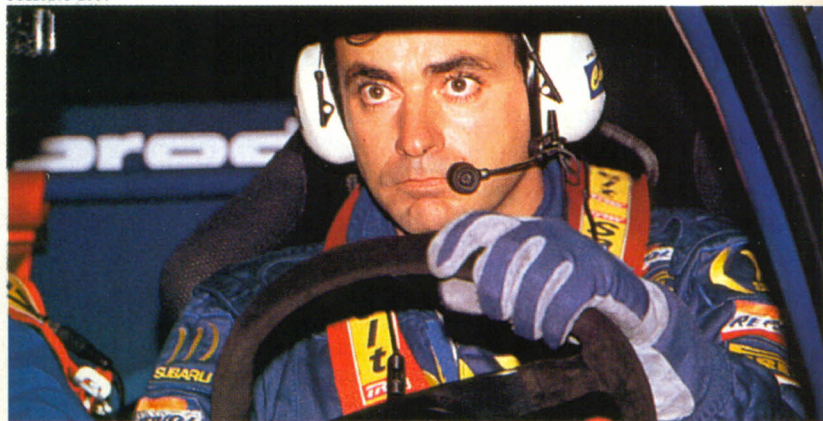
**GRECO  
GOMME** Racing s.r.l. TEL. 02/66019933



FUGATI ANCHE GLI ULTIMI DUBBI PER IL RIENTRO

# Bene il test e Sainz va in Australia

SOLDANO-DPPI



● **DEILA.** Sarà Piergiorgio e non Romeo il Deila al via del rally di Sanremo. Le esigenze dell'azienda di famiglia fanno escludere la presenza di entrambi e il maggiore impegno agonistico di Romeo, vicecampione nella serie 2 Litri, ha indotto a questa scelta. Unico dubbio: con quale vettura correrà Pigi Deila? Dovrebbe essere la Peugeot 306 S 16 con cui ha vinto la categoria 2 Litri in Portogallo, ma non è del tutto certo.

● **CACCIA AL TESORO.** L'associazione sportiva Piancavallo Gare organizza il 2 settembre una caccia al tesoro automobilistica aperta a tutti. La manifestazione, denominata «1. Rally Show» avrà tra i premi in palio anche l'iscrizione gratuita al prossimo rally di Piancavallo. Le adesioni alla caccia al tesoro si chiuderanno il 31 agosto e gli interessati possono telefonare ai seguenti numeri: 0434-652302 oppure 660348.

● **PIANEZZOLA.** Sergio Pianezzola si è accordato con il team di Fabio Munaretto per disputare il rally Città di Messina al volante della Renault Clio Maxi. Per la prima volta nella stagione, dunque, si assisterà ad un duello fra le due «kit car» Renault in circolazione in Italia, interrompendo il monologo di Angelo Medeghini: per l'occasione la Autorel potrebbe disporre (e sarebbe la prima volta) del cambio a 7 marce. L'accordo fra Pianezzola e Munaretto verrà probabilmente ampliato al Sanremo. (g.c.)

Un filmato per la nuova campagna pubblicitaria della società petrolifera Repsol ha tolto a Carlos Sainz gli ultimi dubbi sulle sue condizioni fisiche, dandogli la certezza che al rally di Australia, il prossimo appuntamento del mondiale, l'asso spagnolo sarà della partita. Per la prima volta dall'incidente di inizio giugno che lo aveva costretto a rinunciare al rally di Nuova Zelanda, Sainz ha ripreso in mano il volante: approfittando dell'impegno «cinematografico», la scorsa settimana ha compiuto parecchi chilometri con una Subaru Impreza Gruppo A versione '94, provando diverse situazioni di pilotaggio e verificando soprattutto le reazioni del braccio e della spalla destra che la lesione del tendine soprasspinale, causata da una caduta dalla bicicletta, aveva rischiato di compromettere. Sainz ha eseguito alcune manovre particolari della guida rallistica, e impegnative sotto l'aspetto dello sforzo cui il braccio è sottoposto, quali ad esempio affrontare le curve azionando il freno a mano, gesto che ha ripetuto una cinquantina di volte. I risultati sono stati decisamente incoraggianti: «Certo, riprendere il contatto con la guida sportiva non è stato facile — ha raccontato lo spagnolo — ma è andata meglio di quanto io stesso pensassi. Anche i medici che mi hanno in cura, e che mi hanno permesso di recuperare così in fretta, sono rimasti soddisfatti delle mie condizioni fisiche. Mi avevano detto che sarebbero stati necessari almeno tre mesi per riprendere a guidare, e mi

ero posto il rally di Australia quale scadenza per rientrare in attività. Ci siamo riusciti. E questo è l'importante». Prima della corsa australiana, terz'ultima prova del

mondiale, Carlos Sainz effettuerà altre prove. Già questa settimana lo spagnolo sarà impegnato in un paio di sessioni di training, dalle parti di Banbury, in Inghil-

terra, dove ha sede il team Prodrive-Subaru. Altre prove, Sainz le compirà in Australia, prima di cominciare le ricognizioni per il rally. (m.rav.)

SUBARU E TOYOTA ESCLUDONO LA LORO PRESENZA '96

## I top team dicono no al «Monte»

Di fronte alla decisione della Federazione internazionale di non inserire, in via del tutto straordinaria, il rally di Montecarlo nel campionato del mondo Costruttori e Piloti 1996, la Prodrive-Subaru ha fatto sapere di non essere intenzionata a partecipare alla corsa del Principato, neppure in forma semiufficiale. Anche il Toyota Team Europe ha escluso la presenza di vetture ufficiali al «Monte», lasciando comunque intravedere la possibilità che due Celica siano schierate dalla scuderia genovese Grifone Engineering, e pure la Mitsubishi RalliArt non ha mostrato alcun entusiasmo per una eventuale spedizione nel sud della Francia. Nei mesi scorsi si era fatta largo l'ipotesi che il rally più famoso del mondo potesse rientrare tra le gare titolate: a promuovere l'iniziativa erano stati non soltanto i Costruttori e le principali squadre, attraverso la Wrta, ma anche i piloti più rappresentativi in campo internazionale. Il campionato del mondo, avevano sostenuto, non può rinunciare al «Monte», certamente il rally più prestigioso e dal ritorno pubblicitario-promozionale più interessante. Nonostante gli inviti giunti da più parti per impedire che il 64esimo Montecarlo fosse penalizzato dal meccanismo della rotazione, la Fia non ha compiuto dietrofront: il calendario 1996 stabilito dal sistema dell'alternanza (quindi Svezia, Safari, Acropolis, Argentina, 1000 Laghi, Australia, Sanremo e Spagna) non subirà modifiche e la gara del Principato resta valida unicamente quale prima prova del mondiale Marche riservato alle vetture della categoria 2 Litri. In programma dal 20 al 26 gennaio, l'edizione '96 del Montecarlo prevede 21 prove speciali per complessivi 550 chilometri. (m.rav.)



BISHOP

CON UNA PAJERO DELLA CLASSE T2

## Nella «Pa-Pek» domina Fontenay

Jean Pierre Fontenay è il vincitore della Parigi-Mosca-Ulan Bator-Pechino, la seconda edizione del rally-raid più affascinante che a parere di molti non avrebbe mai dovuto nemmeno prendere il via... Il francese succede così nell'albo d'oro al connazionale Pierre Henri Lartigue, primo nel '92 con la Citroën, sesto questa volta al volante di un... camion! Per Fontenay e la Mitsubishi Pajero T2 ufficiale del team Sonauto (nella foto), non è stata certamente una passeggiata anche se, a meno di tiri mancini della sorte, la supremazia dell'accoppiata non è mai stata in dubbio. In testa praticamente sin dall'inizio, il 38enne francese della Mitsubishi ha dovuto guardarsi le spalle soprattutto dalla Lada Samara T3 ufficiale del russo Valeri Nikonenko, poi secondo. Grande prestazione dell'ex pilota di F.1 Patrick Tambay, oggi 46enne, terzo con una Mitsubishi Pajero a fianco di Bernard Occelli.

SOLDANO-DPPI



AIUTERÀ ERIKSSON NELL'HONG KONG-PECHINO

## Vatanen in Asia con... Lancer in resta

Una Mitsubishi Lancer Evo III (nella foto) per Ari Vatanen, che torna così al volante di vetture della Casa giapponese per la quale ha gareggiato nel mondiale nell'89 e nel '90. A Vatanen, i responsabili del team nipponico hanno offerto la partecipazione al rally Hong Kong-Pechino (che il finlandese ha vinto nel '93, con una... Subaru) e questo testimonia ancora una volta l'interesse della «Mitsu» nei confronti della serie asiatica. Dove il loro pilota di punta per il programma, Kenneth Eriksson, è al comando grazie alla vittoria nel rally della Malesia, la prima per la Lancer «step tre». Vatanen farà coppia con Fabrizia Pons, la cui incredibile carriera di navigatrice si arricchisce così dell'ennesima e interessante opportunità. I due, oltre che con Eriksson, faranno squadra con Shinozuka. Dal canto suo, la Subaru, l'altra Casa giapponese interessata all'Asia-Pacifico, ha iscritto all'Hong Kong-Pechino due Impreza, per Possum Bourne e Richard Burns. Il fatto che il team non mandi Colin McRae, attualmente secondo prima del prossimo appuntamento della serie, il rally di Australia valido per il mondiale, conferma indirettamente come gli sforzi dello scozzese confluiranno interamente sulla serie irlandese...

LA MITSUBISHI NON HA ANCORA PRESO UNA DECISIONE

## Spagna in forse per «Ago»

Ancora a proposito di Mitsubishi: se Vatanen sorride per l'ingaggio, di cui leggete sopra, in vista dell'Hong Kong-Pechino, il nostro Andrea Aghini (nella foto) potrebbe... piangere. In un comunicato diramato la scorsa settimana per conto della Casa giapponese, infatti, non c'è traccia del nome dell'italiano accanto a quello di Tommi Makinen fra i piloti che disputeranno il rally Catalunya-Costa Brava, che invece era stato inserito sin dall'inizio nei programmi di «Ago». L'ingaggio di Vatanen per la serie asiatica è stato deciso anche per alleviare il compito di Makinen, il quale si sarebbe trovato infatti a dover disputare

l'Hong Kong-Pechino (12-18 ottobre) e poi, subito dopo, il Catalunya-Costa Brava (22-25 ottobre). Curiosamente, Aghini è stato incaricato dei test di messa a punto della Lancer Evo III in configurazione rally di Spa-

PASCAL HUIT



gna: se poi non gli dovesse essere offerta l'opportunità di partecipare sarebbe un vero peccato. Per fortuna non è ancora detta l'ultima parola, speriamo allora che alla Mitsubishi finiscano per farlo correre...

## Bertone si aggiudica il campionato Céco

Decisamente, la stagione '95 di Enrico Bertone è...magica. Dopo aver ipotecato il successo nell'Europeo, il torinese si è infatti laureato campione della Repubblica Ceca, la serie che più interessa al suo sponsor, aggiudicandosi il Barum Rally. Con questo successo, infatti, Bertone ha raggiunto la matematica certezza di vittoria. Adesso, per

il pilota che corre coi colori della Grifone, è in programma (9-10 settembre) il Principe de Asturias in Spagna, che ha coefficiente 10 per l'Europeo. Dopo questo impegno (il dodicesimo di una stagione nella quale ha vinto sinora 9 gare), Bertone si concentrerà sul rally Catalunya-Costa Brava di mondiale che lo scorso anno dominò.

## Forse Cunico corre a Messina

Una sola Toyota-Grifone, per Dallavilla, al rally di Messina, il prossimo appuntamento del tricolore Assoluto, mentre la Subaru Art dovrebbe addirittura schierare tre vetture: alle due di Liatti e Pasquali se ne affiancherà con ogni probabilità una terza per De Luca. Quasi certo, infine, che il forfait della Ford rientrerà, almeno parzialmente: mentre As va in edicola, ci sarà infatti una riunione in merito fra Ford, Martini, e Jolly Club da cui potrebbe uscire una soluzione di compromesso, che prevede la presenza a Messina del solo Cunico con l'unica Escort attualmente disponibile dopo l'incidente del vicentino a Biella.

# RALLY NEWS

a cura di **SERGIO REMONDINO**

## GLI ORARI

Il rally del Mobile, quarta prova del Trofeo Tradizione Terra, è in programma sabato 2 settembre con partenza e arrivo presso Baia Flaminia a Pesaro.

### Partenza a Pesaro

dalle ore 8.01

**Ps numero 1**  
km 6,9 dalle ore 8.55

**Ps numero 2**  
km 8,6 dalle ore 9.33

**Ps numero 3**  
km 15,2 dalle ore 10.09

**Ps numero 4**  
km 11,6 dalle ore 10.57

**Riordino di Serra Alta, località Fermignano**

dalle ore 11.47

**Ps numero 5**  
km 6,9 dalle ore 12.26

**Ps numero 6**  
km 8,6 dalle ore 13.02

**Ps numero 7**  
km 15,2 dalle ore 13.38

**Ps numero 8**  
km 11,6 dalle ore 14.26

**Riordino di Serra Alta, località Fermignano**

dalle ore 15.16

**Ps numero 9**  
km 6,9 dalle ore 15.50

**Ps numero 10**  
km 8,6 dalle ore 16.26

**Ps numero 11**  
km 15,2 dalle ore 17.02

**Ps numero 12**  
km 11,6 dalle ore 17.50

**Arrivo a Pesaro**

dalle ore 19.30

### Le lunghezze

Totale 438 chilometri, dei quali 127 per le dodici prove speciali, tutte su sterrato.



### CONCA D'ORO.

Persa la validità per il Trofeo Tradizione Terra, il rally Conca d'Oro è stato anche rinviato a data da decidere. Per la manifestazione siciliana si sta ora cercando una nuova data.

**D**ue piloti, il leader Gregis e il secondo in classifica Grossi, divisi da due punti. Il terzo in graduatoria, Griotti, decisamente a ripetere la vittoria ottenuta al Vulture ed entrare così nel pieno della lotta per il campionato. È il piatto, forte, del rally del Mobile in programma questa settimana a Pesaro e valido quale quarta prova di un Trofeo Terra più vivace che mai. La gara romagnola si preannuncia, quindi, davvero ricca di motivi d'interesse, con i giochi ancora ampiamente aperti dal momento che rimangono da disputare quattro prove della serie sterrata. E se Gregis, Grossi e Griotti godono dei favori del pronostico, tutte da seguire sono anche le prove di Dracone e Gaetti. Pure nel Gruppo N la situazione è fluida e il leader Guido Novello dovrà guardarsi da Antonio Manfrinato, che per l'occasione si farà dare man forte dal fratello Giovanni... Tra i piloti delle «F.2», infine, sarà certamente da seguire la lotta fra Martelli e Fabbri.

**FORMULA.** In un mondo che troppo spesso si piange addosso e intona litanie sul problema dei costi ma poi non fa nulla di concreto, gli organizzatori del «Mobile» stanno dando il buon esempio. Per la loro gara, Oriano Agostini e Alessandro Mari hanno stabilito che il percorso venga reso noto solo giovedì 31 agosto (due giorni appena prima del via, dunque), con possibilità di effettuare le ricognizioni in modo molto limitato: dalle 8.00 alle 23.00 di giovedì stesso e dalle 8 alle 12.30 di venerdì 1 settembre, con un massimo di tre passaggi per prova e una serie di commissari a controllare il tutto. Su una tabella verranno apposti dei timbri di passaggio per le ricognizioni, in modo da rendere difficile che qualcuno faccia più di tre volte il percorso delle speciali. Chi, in ogni caso, dovesse essere colto in flagrante verrebbe... mandato a casa, senza poter più partecipare alla gara. Un sistema semplice e, speriamo, efficace per limitare il costo delle ricognizioni. Un esempio da seguire, con l'auspicio che gli organizzatori pesaresi riescano per davvero a far rispettare le consegne. Altrimenti tutto il castello cadrebbe.

RESO NOTO SOLO GIOVEDÌ IL PERCORSO

# MOBILE

## a sorpresa



Griotti e Imperio in azione durante il rally del Vulture che hanno vinto con l'Escort

PHOTO 4

## E dopo il Vulture Griotti ci riprova

N.	EQUIPAGGIO	VEETTURA	GRUPPO
1	Griotti-Imperio	Ford Escort Cosworth	A
2	Grossi-Borri	Toyota Celica St185	A
3	Gregis-Concario	Lancia Delta Hf	A
4	Dracone-Dutto	Toyota Celica St185	A
5	G. Manfrinato-Condotta	Ford Escort Cosworth	N
6	Gaetti-Ghirri	Subaru Legacy Rs	A
7	Novello-Manuzzi	Ford Escort Cosworth	N
8	Ottaviani-Castellani	Ford Escort Cosworth	N
9	Fabbri-Picchi	Renault Clio Williams	A
11	A. Manfrinato-Banzato	Ford Escort Cosworth	N
12	Barbujani-Levi	Ford Escort Cosworth	N
14	Martelli-Ulivi	Renault Clio Williams	A
15	Pasetti-Borghini	Ford Escort Cosworth	A
16	«Mistral»-Pasi	Ford Escort Cosworth	A



PHOTO4

**A**nche se la decisione ultima verrà presa solo alla luce del risultato del 1000 Laghi, e quindi della situazione della classifica del mondiale Marche - 2 litri dopo il rally finlandese che si è appena disputato, appare ormai scontato che non si vedrà al rally di Sanremo la Peugeot 306 S16 Gruppo A in versione «kit». Gli esemplari esistenti sono pochi e pare che la Peugeot Sport non sia comunque intenzionata a distoglierne uno dagli impegni di campionato francese per fornirlo a Paolo Andreucci. Il pilota toscano, sicuramente il più indicato per portare punti che potrebbero essere decisivi, dovrebbe viceversa schierarsi con la consueta 306 Gr. A ma godendo di un particolare appoggio della Casa sul piano

tecnico. Situazione completamente diversa alla Renault. Di Clio Maxi «kit» ci sarà sicuramente quella con i colori della Renault Italia seguita dalla Autorel (per l'occasione finalmente dotata del cambio a 7 marce) e con ogni probabilità quella di Munaretto. Tuttavia, con la gara sanremese decisiva per il titolo mondiale, Renault Sport potrebbe mandare in rinforzo un terzo esemplare, sempre affidato alla Autorel, con alla guida o uno dei piloti del team francese (probabilmente Bulgaski, nella foto) o Travaglia. Che altrimenti sarà al Sanremo con la consueta Clio della Papini Auto & Sport.

Gianni Cogni

PHOTORACING

## POTREBBE GESTIRLO LA GRIFONE Junior team Toyota?



Il Toyota Team Europe e la scuderia Grifone stanno lavorando a un progetto che riguarda la costituzione di un junior team, nel quale far confluire due o tre giovani da «allevare» per un futuro impiego nel mondiale. Alla Grifone verrebbe demandata la gestione del programma, compresa l'assistenza sui campi di gara, e i Tabaton stanno impegnandosi molto per far sì che la loro idea vada in porto. Hanno però bisogno di un grosso sponsor. Il progetto prevede la presenza costante di due

vetture del «team B» alle principali prove del mondiale '96 e ci sono anche i nomi dei piloti: il finlandese Marcus Gronholm (in questa foto impegnato in Nuova Zelanda) e i nostri Andrea Navarra e Andrea Dallavilla!

## Per il «Terra» due tappe a San Marino

Per il rally di San Marino in programma il 27 e 28 ottobre entrambe le tappe avranno validità (contrariamente a quanto accaduto in passato) ai fini del Trofeo Tradizione Terra, di cui la gara del Titano è il penultimo appuntamento. Valido per l'Europeo (con coefficiente 10) e per il Trofeo Cinquecento, il San Marino (per il quale sono già aperte le iscrizioni) ha 21 prove speciali.

## GENTLEMAN DRIVER

Nella serie tricolore, i piloti privati con vetture da assoluto vanno diminuendo. **Alessandro Ghezzi**, invece, è un habitué. Che convince

GIANNI COGNI

**I**n un tricolore rally inevitabilmente destinato sempre più alle squadre ufficiali ed ai loro piloti, il ruolo dei privati è una volta di più quello dei comprimari. Una prospettiva per niente allettante, che infatti viene sempre meno accettata. C'è, tuttavia, qualcuno, e non a torto, di parere completamente opposto, il pavese Alessandro Ghezzi.

— **Un privato che è l'attuale leader della classifica gentlemen del Campionato Assoluto, dove ha raccolto ottimi piazzamenti.**

«A parte la denominazione — sostiene Ghezzi — che ha un sapore ingeneroso, a metà fra il dilettantismo e la competizione riservata a vecchie glorie, il titolo gentlemen equivale secondo me ad un tricolore per i veri privati. Come, del resto, attesta la sua qualifica Csaì, che lo equipara ad un alloro di Gruppo».

— **Eppure, la tendenza vede i privati con le vetture più potenti allontanarsi da competizioni come il tricolore Assoluto, al quale ormai riservano apparizioni estemporanee...**

«Come per tutti i campioni, il numero di chi li persegue è comunque relativamente ridotto ed in questo caso specifico c'è l'influenza negativa della denominazione, oltre che l'ostacolo del costo. Personalmente, una volta ottenuto il massimo a livello di Coppa Italia, ho avuto l'appoggio di un grosso sponsor per fare questo salto qualitativo e ne sono felicissimo: non posso certo competere con Cunico e soci, ma l'impresa non è comunque facile

perché della partita non c'è solo il sottoscritto ma anche altri validi privati, ad iniziare da De Luca. Inoltre, francamente, non credo che ci sia un campionato migliore per chi vuol correre ad un certo livello. Le gare brevi sono poco probanti e chi, come me che ho 39 anni, non può nutrire ambizioni professionistiche. Allora, bisogna guardare a cimentarsi in rally dove possa emergere la professionalità. Il primo rally di casa l'ho vinto nel '77 e ho ripetuto il risultato altre tre volte negli ultimi anni, vincendo anche la Coppa Italia seconda zona nel '94. A quel punto, non aveva senso continuare nei nazionali. A quel punto, o ci si ferma o si cercano teatri più impegnativi, anche se non si può più essere i primi della classe».

— **Fra le anomalie della stagione di Ghezzi c'è quella di essere sceso dalla Delta per salire sulla Escort e poi aver fatto dietrofront...**

«Al mio livello, non fosse altro che per questioni di affidabilità, la Delta è ancora la soluzione migliore e con Nocentini abbiamo deciso questo cambiamento dopo i ritiri con l'Escort nelle prime due gare: ma proprio a Messina potrei tornare invece al volante della Ford Gruppo A».

— **Il sogno nel cassetto?**

«Un campionato con una vettura come quella di un pilota ufficiale anche "sotto al vestito", non solo nell'aspetto. Più realisticamente: arrivare alle nozze d'argento con i rally. Sono già 19 anni che corro, esprimendomi a questo livello».

PHOTO4



Alessandro Ghezzi a Biella, dove è arrivato quarto con la Lancia Delta Hf di Nocentini

### MARKET

#### Dalla Omp filtri ad ampio respiro

La Omp ha lanciato in queste settimane sul mercato due serie di filtri dell'aria appositamente studiati per il miglioramento delle prestazioni dei motori. La prima gamma, la Super Power, si limita all'elemento filtrante, realizzato in materiali speciali (poliuretano espanso a reticolato differenziato). Tra i vantaggi di questo componente c'è anche la ridotta manutenzione, prevista ogni 80.000 km. I prezzi oscillano tra le 65.000 e le 112.000 lire. L'altra serie di filtri, la Top Sport, è per chi vuole prestazioni ancora più spinte. Infatti viene fornito un blocco che sostituisce completamente la cassetta del filtro di aspirazione originale per fare respirare meglio il motore. I prezzi in questo caso oscillano tra le 103.000 e le 153.000 lire. Il numero di telefono dell'Omp a cui rivolgersi è: 010-9350571.



*Non manca certo di originalità la Megane Renault. Nella foto, le versioni Berlina e Coach, a cui ne seguiranno altre tre*



## IN ARRIVO LA VETTURA CHE SOSTITUIRÀ LA RENAULT 19

# MEGANA

**U**na volta di più bisogna ammettere che la Renault non propone solo auto, ma soprattutto idee. Con la Mégane la Casa francese offre un concetto davvero fuori dagli schemi tradizionali. Il progetto X64 non dà semplicemente vita a un'automobile con un modello base dal quale si dipanano una serie

di varianti che vanno a comporre la cosiddetta gamma. La Mégane rappresenta infatti una famiglia di modelli completa che attraversa i tradizionali segmenti di mercato, quelli in cui finora le vetture si andavano a inserire secondo schemi decisamente rigidi. E quindi dire che questa nuova Renault

andrà a prendere il posto della 19 è riduttivo per i contenuti e la ricchezza di idee del progetto.

**LE PROPOSTE.** Al Salone di Francoforte del prossimo settembre debutteranno due dei cinque modelli di questa famiglia automobilistica. Le prime a scendere in campo

saranno la Megané Coach e la Mégane Berlina. La prima è un esempio di come può essere interpretato oggi il concetto di Gran Turismo. La vettura esternamente presenta uno stile gradevole e sportivo. La carrozzeria è a due porte, ma all'interno lo spazio è sfruttabile in modo molto razionale e i quattro



### SISTEMA DI NAVIGAZIONE NISSAN

## Vista dall'alto

È fissato per il Salone di Francoforte il battesimo del sistema di navigazione della Nissan. Il Birdview, come fa intuire il suo stesso nome offre una visione simile a quella di un uccello (o un aereo) in volo, una soluzione unica al mondo. Il sistema adotta una compatta unità di elaborazione centrale da 32 bit, abbinata a un software ad alta velocità per lo sviluppo delle immagini, ciò riduce considerevolmente il tempo di conversione della vista bidimensionale a quella a tre dimensioni del Birdview. La Nissan prevede di applicare questo sistema di navigazione ai propri modelli top di gamma.

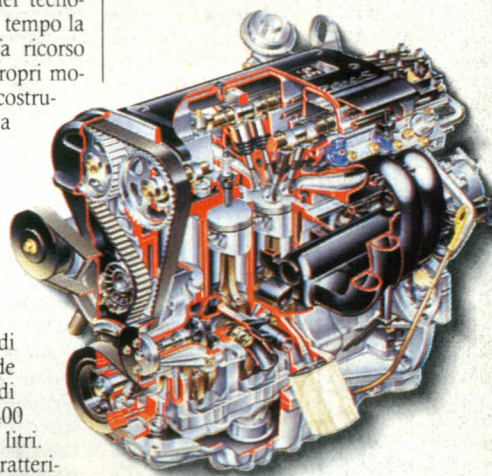


EQUIPAGGERA' LA NUOVA FIESTA

## Lo Zetec-Se è figlio di Ford e Yamaha

La Ford Fiesta interamente riprogettata e che sarà presentata ufficialmente a settembre, terrà a battesimo un inedito propulsore di 1250 cc. Questo motore denominato Zetec-Se, dove la sigla finale Se significa small engine, completa nelle piccole cilindrata la generazione dei moderni Zetec. Infatti anche questa unità è caratterizzata dalla distribuzione a quattro valvole per cilindro. Rilevante è il fatto che per la definizione di questo progetto la Ford si è anche avvalsa della collaborazione della Yamaha, un partner tecnologico a cui già da tempo la Casa americana fa ricorso per lo studio dei propri motori. Quanto alla costruzione, questa nuova unità viene realizzata nello stabilimento spagnolo di Valencia. Lo Zetec-Se di 1250 cc sarà, tra l'altro, il capostipite di una gamma di motori che prevede l'arrivo anche di una versione di 1400 cc e un'altra di 1,7 litri. Interessanti le caratteri-

stiche di questo piccolo 16V. La potenza massima è di 75 cv, in più grazie al fatto che l'alimentazione dispone di nuovi iniettori a quattro fori, studiati per migliorare la miscelazione di aria e benzina ottimi risultano anche i valori di coppia a basso regime. Nella distribuzione troviamo le punterie ad azione diretta, e non più idrauliche, una soluzione pensata per percorrere 150.000 km senza bisogno di controlli. A livello di materiali da segnalare l'impiego di leghe d'alluminio per blocco e testata.



# IDEA

posti indicati sulla carta sono ben utilizzabili anche nella realtà. A Francoforte sarà tenuta a battesimo anche la Berlina. Si tratta di una vettura che, con la sua carrozzeria due volumi a cinque porte, vanta una versatilità capace di soddisfare le più varie esigenze di un automobilista degli Anni '90.

**IL FUTURO.** Nel giro di un paio d'anni la famiglia Mégane sarà completata da una monovolume, che rappresenta l'unica proposta finora vista nel segmento, da una cabriolet e da una berlina con carrozzeria a tre volumi e quattro porte. Intanto, la commercializzazione di Mégane Coach e Mégane berli-

na partirà all'inizio del prossimo anno.

**MOTORI.** La gamma dei propulsori disponibili partirà da 1,4 litri per arrivare fino a 2000 cc. Da sottolineare l'arrivo di due motori inediti, come pure la presenza di unità dal carattere decisamente sportivo.

UN SEI CILINDRI DA 193 CAVALLI PER LA PICCOLA DELLA SERIE 7 BMW

## Ingresso di lusso

**M**ONACO — La chiamano la piccola della Serie 7, ma con questa neonata 728, spinta da un 6 cilindri e non un V8 come le sorelle maggiori, siamo arrivati senza difficoltà a 230 kmh sulle autostrade tedesche, dove notoriamente non vi sono limiti di velocità. Dunque si tratta di un'auto che, seppur pensata per creare una porta d'accesso (relativamente) più abbordabile alla Serie 7, mantiene inalterate le connotazioni di ammiraglia per prestazioni, confort e sicurezza. Sempre aiutati dalle autostrade tedesche, abbiamo anche apprezzato il giusto compromesso delle sospensioni che consentono di viaggiare comodi e, al

tempo stesso, di affrontare a 220 kmh i curvoni. Per quel che riguarda gli allestimenti, la 728 è del tutto simile alle altre vetture di maggior cilindrata della serie. Quanto alla dotazione

troviamo i vetri a doppio cristallo con un'intercapedine, i cerchi in lega e il sistema di controllo della stabilità e della trazione Asc+T. Si nota però la mancanza, per via dell'evi-

dente perdita di confort, del supporto lombare dei sedili, un elemento ottenibile tuttavia come optional. All'appello della dotazione mancano anche i lavafari, il sistema HiFi e la tendina

parasole posteriore. Passando al motore, va detto che questo 2.8 è un'evoluzione del 2.5 con la corsa allungata di 9 mm, la distribuzione è, ovviamente, a quattro valvole per cilindro e adotta il sistema di variazione di fase Vanos sull'aspirazione. Il largo impiego di leghe leggere ha poi permesso di contenere il peso di questo propulsore in 158 kg. Passando alle prestazioni, si nota che i 193 cv di cui è capace questo sei cilindri consentono i 230 kmh, mentre l'accelerazione da 0 a 100 kmh avviene in 8"6. Il prezzo della 728 è stato fissato in 95 milioni, a titolo di confronto sottolineano che la 730 costa 113.400.000 lire. (c.m.)



### Inno nazionale ... fantasma per Muscioni

La presenza di Enrico Muscioni al prossimo mondiale di F.a. in programma il 17 settembre a Valence, ha creato qualche problema agli organizzatori francesi. Muscioni, che corre usualmente in Italia, è infatti sammarinese a tutti gli effetti, e reperire l'inno nazionale, oltre che il vessillo, della repubblica del Titano è risultata un'impresa assai ardua, tanto che a Valence si sono rassegnati a richiedere entrambe le cose direttamente al piccolo stato.

● **PUGLIA.** Il 3 settembre si disputerà la penultima prova del campionato regionale alla pista San Marco di Ruffano, poi, due settimane dopo la serie si concluderà sul tracciato di Fasano. Le due gare sono molto attese per determinare i piloti che parteciperanno alla Coppa Fik delle Regioni.

● **TRYTON.** La Va.Mec., l'azienda che produce i carburatori Tryton, oltre a un'interessante attrezzatura per lavorare sui kart, ha cambiato sede nei giorni scorsi. La factory di Vincenzo Vannini ora si trova in via Meluzza 34/36, sempre a Toscanella di Dozza, in provincia di Bologna. I numeri di telefono, 051/674108, e fax, 051/673618, sono rimasti invariati.

Torna, dopo un intervallo di due soli anni, il mondiale della 125 alla pista Val Vibrata. La pista abruzzese aveva infatti ospitato la gara iridata della Formula C, oltre ovviamente all'europeo della Intercontinentale C, nel '93, in quell'occasione Piccini conquistò il quarto titolo mondiale e Marcolin si cinse dell'alloro europeo. Rispetto ad allora la pista di S. Egidio non è cambiata, mentre grossi mutamenti sono invece intervenuti nella regolamentazione relativa alle gomme. Questo mondiale '95 sarà infatti il primo in cui i piloti della F.C avranno a disposizione un solo treno di pneumatici per il sabato e uno per la domenica. Non siamo ancora arrivati alla normativa che impone, come per le gare del Gruppo 2, le coperture uguali per tutti distribuite al parco chiuso per sorteggio, ma è comunque un grosso passo avanti rispetto a quando i piloti super-ufficiali affrontavano un mondiale con dieci treni di gomme. Molteplici sono gli aspetti positivi derivanti da questa limitazione delle coperture. Dovendo durare per tutta una giornata, non è più pensabile che si impieghino pneumatici particolari, quindi non vi saranno più certe macroscopiche disparità. Inoltre, essendo di fatto impossibile impiegare gomme speciali, si riduce anche la necessità di svolgere lunghe e costose sedute di prove. I risultati di questa situazione sono positivi, come dimostrano i 48 piloti iscritti a questo mondiale. Del resto che la ricetta fosse valida si era già notato nella Ic-C, dove tra l'altro le gomme sono uguali per tutti (nell'ambito della stessa marca) e attribuite per sorteggio a parco chiuso; una soluzione che dal '96 sarà applicata anche alla F.C.



**I PILOTI DELLA 100 FAVORITI  
NELLA SFIDA IRIDATA DELLA 125**

# Mondiale F.Centisti

**PATERLINI**

**PILOTI.** L'appuntamento di Val Vibrata, anche grazie al fatto che la discriminante gomme non ha più il peso del passato, si presenta come una sfida molto interessante. Gli italiani sono in primo piano con il campione '94 Trulli, Beggio, Maggio e l'iridato in carica di F.S.-A Marnetti (tutti centisti) all'attac-

co del re della 125 Piccini; tra gli stranieri non vanno però dimenticati Gustafsson, Van Lent, Magnolle (recente vincitore del Gp di Mentone) e Vassort, un altro centista che si lancia nella 125. Il fenomeno dei piloti che dalla 100 che si cimentano anche con i kart dotati di marce sta comunque prendendo piede an-

che nella Ic-C. In quest'ultima classe assisteremo a Val Vibrata all'arrivo di due piloti molto interessanti come Cardelli e Alessandro, che dovranno vedersela con i vari Laudato, Antonini, Padovani, Bellini e Savani, in una battaglia per l'alloro continentale che si preannuncia davvero incandescente.

## GLI ORARI DI VAL VIBRATA

### GIOVEDÌ

15.30-18.00 **manche di qualificazione F.C**  
18.20-18.40 **repechage F.C**

### VENERDÌ

7.30-8.00 **warm-up Ic-C** (numeri pari)  
8.00-8.30 **warm-up Ic-C** (numeri dispari)  
8.45-11.15 **prove cronometrate Ic-C**  
12.00-19.20 **manche di prequalificazione Ic-C**

### SABATO

8.30-10.30 **prove Ic-C**  
13.00-14.30 **prove cronometrate Ic-C**

15.00-18.50 **manche di qualificazione Ic-C**  
19.20-19.40 **repechage Ic-C**

### DOMENICA

9.00-9.45 **warm-up Ic-C**  
9.45-10.30 **warm-up F.C**  
11.30-12.00 **prefinale coppa Federazione** (19 giri)  
15.00-15.30 **prefinale Ic-C** (19 giri)  
15.30-16.00 **prefinale F.C** (19 giri)  
16.00-16.30 **finale coppa Federazione** (29 giri)  
16.45-17.15 **finale Ic-C** (29 giri)  
17.45-18.15 **finale F.C** (29 giri)

CANCELLATE PER CENTRO E SUD

# Finale Amatori soltanto al nord

Il campionato nazionale Amatori non ha più le tradizionali finali di zona. Quest'anno si disputerà infatti soltanto la finale nord, per la precisione sulla pista Tibikart, a Gordona, in provincia di Sondrio il 10 settembre. Le finali di centro e sud, assegnate rispettivamente alla pista d'oro e alla pista Gazzelle sempre il 10 settembre non si svolgeranno. Alla base della decisione c'è la rinuncia dei gestori dei due kartodromi ai quali erano state assegnate queste manifestazioni. La motivazione, sia per l'impianto laziale di Tivoli che per quello pugliese di Montalto Uffugo, è semplice: allestire una gara del genere sarebbe stato un bagno economico considerevole, vista la scarsa affluenza di piloti registrata negli ultimi anni alle finali del centro e del sud. Così la Fik si è limitata a prendere atto di uno stato di fatto che, per la verità, ben conosceva da tempo, e le cui conseguenze (la rinuncia degli organizzatori) erano ampiamente prevedibili. Così quest'anno assisteremo all'anomalia (una delle tante, del resto, nel pianeta kartistico) di avere i campioni amatoriali solo per la zona nord, oltre, ovviamente, ai laureati della finale nazionale, in programma il 24 settembre alla pista Romea di S. Giuseppe di Comacchio.

PER EVITARE GLI STALLONAMENTI

# Cerchi da omologare



PATERLINI

## IL CALENDARIO

### 3 settembre

- **Pista Val Vibrata**  
S. Egidio (Te) campionato mondiale Formula C campionato europeo Intercontinentale C
- **Pista Nuvolari**  
Curtatone (Mn) 60, 100, Amatori
- **Pista Gazzella**  
Montalto Uffugo (Cs) 60, 100, 125, Amatori
- **Pista Santa Venera**  
Acireale (Ct) 60, 100, 125, Amatori
- **Circuito Sassari**  
Sassari 60, 100, 125, Amatori
- **Pista San Marco**  
Ruffano (Le) 60, 100, 125, Amatori
- **Pista Winner**  
Nizza Monferrato (At) 60, 100, 125, Amatori (a inviti)

Dal 1. gennaio '96 anche i cerchi dovranno essere omologati. Quest'ultima decisione, ratificata di recente dalla Cik, è il frutto di uno studio iniziato nel settembre del '93 con la formazione di un gruppo di lavoro composto da costruttori di telai, ruote e pneumatici. Il tutto era partito per i frequenti casi di stallonamento delle gomme dai cerchi, con conseguente pregiudizio per la sicurezza in pista. Per il passato accadeva infatti che i costruttori di pneumatici facessero riferimento alle ruote impiegate dai team assistiti ufficialmente per la definizione dell'accoppiamento ottimale tra gomme e ruote, così non c'era una perfetta compatibilità tra tutti i cerchi e le coperture. Per porre fine a questa situazione, sono stati stabiliti dalla Cik i parametri per l'omologazione delle ruote, con una particolare attenzione per gli anelli di tenuta laterale.

# Le gare

## Palli batte d'un soffio Cursi nella 60

### PISTA VAL VIBRATA

S. Egidio (Te), 20 agosto 1995

#### Trofeo Negretti

**Classe 60 Minikart:** 1. Palli (Crg) 9 giri in 9'00'275 alla media di 62,968 kmh; 2. Cursi (Dap) a 0'125; 3. Iacone (Kali) a 1'134; 4. Andrea Bonetti (Cmp) a 1'620; 5. Brandi (Tony) a 3'374. Tutti i motori sono Comer.

**Nota.** La gara della classe 60 non faceva parte del trofeo.

**Classe 100 Junior:** 1. Luzzi (Kali-Comer) 18 giri in 14'09'927 alla media di 80,054 kmh; 2. Balzan (Npk-lame) a 2'046; 3. Traini (Crg-lame) 2'481; 4. Sorgi (Crg-lame) a 7'133; 5. Marcotulli (Crg-lame) a 7'284.

**La classifica del trofeo:** 1. Luzzi punti 52; 2. Marcotulli 38; 3. Traini 37; 4. Spinozzi 36; 5. Sorgi 35.

**Classe 100 Nazionale:** 1. Piergentili (Tony-Italsistem) 18 giri in 13'44'298 alla media di 82,543 kmh; 2. Olivieri (Birel-Italsistem) a 1'499; 3. Bianchi (Gold-Italsistem) a 2'740; 4. Mastracci (Gold-Italsistem) a 4'699; 5. Impiccicatore (Nannik-Italsistem) a 6'997.

**La classifica del trofeo:** 1. Mastracci punti 45; 2. Piergentili Olivieri 41; 4. Mariotti e Cardinale 34.

**Classe 100 Internazionale:** 1. Brugnoli (Mari-Saetta) 18 giri in 13'53'297 alla media di 81,652 kmh; 2. Neri (Dfm-Italsistem) a 2'569; 3. Greco (Jolly-Rotax) a 11'513; 4. Pintabona (Mari-Saetta) a 29'355; 5. Tinella (Birel-Italsistem) a 33'336.

**La classifica del trofeo:** 1. Brugnoli punti 55; 2. Neri e Greco 38; 4. Cardelli e Pintabona 34.

**Classe 125 Nazionale:** 1. Laudato (Top-Pavesi) 18 giri in 13'13'672 alla media di 85,728 kmh; 2. Bellini (Birel-Pavesi) a 1'741; 3. Alessandro (Top-Pavesi) a 2'077; 4. Fattinotto (Hasse-Pavesi) a 2'495; 5. Luigi Ferrara (Tony-Tm) a 7'513.

**La classifica del trofeo:** 1. Laudato punti 55; 2. Alessandro e Luigi Ferrara 37; 4. Bellini 35; 5. Fattinotto 34.

**Classe 125 Internazionale:** 1. Baldelli (Kali-Tm) 18 giri in 12'54'101 alla media di 87,896 kmh; 2. Di Gianvito (Tony-Pavesi) a 1'939; 3. Orlandi (Crg-Pavesi) a 6'470; 4. Costantini (Kali-Tm) a 10'055; 5. Di Paolo (Crg-Tm) a 12'047.

**La classifica del trofeo:** 1. Baldelli punti 55; 2. Di Gianvito 41; 3. Costantini 39; 4. Fortunato 33; 5. Di Paolo 32.

**Classe 100 Amatori:** 1. Vitucci (Tecno-Parilla) 20 giri in 18'15'893 alla media di 68,985 kmh; 2. Praggiola (Tecno-Sirio) a 9'174; 3. Perfeffi (Nannik-Sirio) a 9'306; 4. La Morgia (kali-Parilla) a 12'818; 5. D'Arcangelo (Tony-Italsistem) a 22'089.

**La classifica del trofeo:** 1. Compagnoni punti 34; 2. Profico 32; 3. Sanchini 27; 4. Baldella 24; 5. Cintioli 21.

Brugnoli, a lato, primo nella 100 Internazionale a Val Vibrata. Fabio Giuliano, in basso, si è imposto nella 125 Nazionale ad Acireale



ANGIOLELLA

## Castro dittatore nella 125 A a S. Venera

### PISTA SANTA VENERA

Acireale (Ct), 20 agosto 1995

#### 1. Trofeo Leotta

**Classe 60 Minikart:** 1. M. Salemi (Allkart) 8 giri in 9'02'538; 2. Polizzano (Tony) 9'03'864; 3. Gianni Greco (Tibikart) 9'04'026; 4. Berretta (Allkart) 9'05'671; 5. P. Nicolosi (Tibikart) 9'09'9487. Tutti i motori sono Comer.

**Classe 100 Junior:** 1. Buonvicino (Tony-Vortex) 20 giri in 18'25'980; 2. M. Ampolo (All-Comer) 18'27'421; 3. Carnibella (Tony-Vortex) 18'29'377; 4. Sapienza (Top-Comer) 18'31'570; 5. Epaminonda (Tibikart-Comer) 18'53'708.

**Classe 100 Nazionale:** 1. Giuseppe Greco (Top-Sirio) 20 giri in 17'46'356; 2. Terranova (Tony-Vortex) 17'57'831; 3. Pietropaolo (Tibikart-Italsistem) 17'58'193; 4. V. Ampolo (Top-Comer) 17'59'628; 5. Parentignoti (Tony-Italsistem) 18'07'192.

**Classe 100 Internazionale:** 1. D. Bruno (Tibi-Parilla) 20 giri in 17'47'100; 2. Cubeda (Crg-Parilla) 18'03'596; 3. Stracuzzi (Tony-Vortex) 18'08'306; 4. Scuto (Tecno-Rotax) 18'32'128; 5. D'Urso (Tony-Comer) 18'33'121.

**Classe 125 Nazionale:** 1. F. Giuliano (Birel-Pavesi) 20 giri in 17'43'043; 2. A. De Matteo (Merlin-Pavesi) 17'43'273; 3. La Naia (Crg-Tm) a 1 giro; 4. S. Vassallo (Tony-Pavesi) a 12 giri; 5. G. Giuliano (Birel Pavesi) a 14 giri.

**Classe 125 Internazionale:** 1. D'Amico (Kali-Tm) 20 giri in 17'09'314; 2. P. Barbera (Tony-Pavesi) 17'16'857; 3. F. Costanzo (Tony-Pavesi) 17'22'326; 4. Branciamore (Kali-Tm) 17'29'766; 5. Fortuna (Birel-Tm) 17'36'571.

**Classe 100 Amatori:** 1. Montalbano (Top-Sirio) 20 giri in 18'41'744; 2. Verga (Kali-Parilla) 18'48'111; 3. Marino (Kali-Parilla) 18'52'198; 4. L. Pignataro (Top-



LUCCHESI

Parilla) 18'59'031; 5. E. Auteri (Tony-Parilla) 19'00'915.

**Classe 125 Amatori (aspirato):** 1. Incammisa (Kali-Tm) 19 giri in 17'54'464; 2. Sciocca (Kali-Tm) 18'37'378; 3. Vultaggio (Tony-Tm) 18'38'926.

**Classe 125 Amatori (valvola):** 1. A. Castro (Gold-Pavesi) 20 giri in 17'55'901; 2. Cutrupi (Crg-Pavesi) 17'56'745; 3. A. De Pasquale (Tony-Pavesi) 17'56'947; 4. M. Costanzo (Tony-Pavesi) 18'02'262; 5. Lo Re (Tony-Pavesi) 18'04'772.

## Una corsa per... Sani la 125 N a Marciano

### CIRCUITO MARCIANO

Marciano della Chiana (Arezzo), 20 agosto 1995

**Classe 60 Minikart:** 1. Vitali, 8 giri in 6'17'52; 2. Piccini 6'21'31. Tutti i motori sono Comer.

**Classe 100 Junior:** 1. Boninsegni, 16 giri in 9'16'87; 2. Corsetti 10'25'19.

**Classe 100 Nazionale:** 1. Picchioni, 16 giri in 8'33'98; 2. Berrettini 8'53'09; 3. Canulla 8'56'39; 4. Cavicchi 9'09'30; 5. Catani 9'15'95.

**Classe 125 Nazionale:** 1. Sani, 20 giri in 10'50'95; 2. Bicchi 10'50'98; 3. Ferretti 10'51'92; 4. Martelli, 5. Moroni.

**Classe 125 Internazionale:** 1. Torsellini, 20 giri in 10'28'89; 2. Pecorari 10'36'45; 3. Bonci 10'39'15; 4. Stinchelli 10'39'76; 5. Campigli 10'54'07.

**Classe 125 Amatori (aspirato):** 1. Convalle, 20 giri in 11'07'12; 2. Moroni 11'18'94; 3. Carraresi 12'13'50.

**Classe 125 Amatori (valvola):** 1. Perna, 20 giri in 11'06'62; 2. Pacini 11'09'17; 3. Morselli 11'18'36; 4. Bocci 11'32'26; 5. Sensi 11'34'08.

**NOTA.** Queste classifiche, per motivi non dipendenti dalla nostra volontà, non sono complete in tutte le loro parti. Ce ne scusiamo con i lettori e con i piloti.

**Max Angelelli:  
Tichy è pazzo**

NURBURG — Che carambola al giro 2. della 1. gara fra i compagni di squadra Angelelli, nella foto, e Tichy! Si è dovuto fermare la corsa e i due sono quasi venuti alle mani. «Sono partito male, settimo. Al 2. giro ho ripassato Tichy, lui però mi ha tamponato — ha spiegato furente l'italiano —. Trulli e Coronel hanno aiutato i compagni di squadra. Tichy si è invece comportato come un pazzo!».

PHOTO4

**Jarno Trulli  
gregario doc**

NURBURG — Oltre a Fontana e Angelelli, ora Ralf Schumacher ha come avversario anche Jarno Trulli. Il compagno di squadra di Fontana, è stato chiamato da poco dal team Kms per un '95 da «apprendista». Per la prima volta in gara con una vettura '95 ha ottenuto un 4. e un 2. posto, quest'ultimo dopo aver dato strada a Fontana, con un cenno. «Davvero in gamba Jarno — ha commentato Bianchi, d.s. della Kms — ha rispettato perfettamente gli ordini».

PHOTO4

**F.3 TEDESCA** L'ARGENTINO BATTE DUE VOLTE SCHUMMY JR.

# Con Fontana tutti a... secco

NURBURG — Fontana alla grande! Ormai l'argentino consolida la leadership nel campionato tedesco di F. 3 a forza di doppiette. Nella nona e decima prova il pilota del team Kms non ha lasciato spazio a nessuno, centrando la pole e il terzo bis della stagione. Solo Ralf Schumacher, nella prima gara, ha avuto l'illusione di poterlo contrastare; è durata, però, appena un giro, il primo, nel quale il fratello di Michael ha effettuato qualche vano tentativo di sorpasso. Nella seconda gara per Fontana è stato infatti tutto ancor più facile. Anche perché il suo compagno di squadra Jarno Trulli prima gli ha dato strada e poi gli ha fatto da guardaspalle in modo ineccepibile, controllando Schumacher, terzo. La fase più difficile del week-end al Nürburgring si è verificata al termine del secondo giro della prima gara, quando i compagni di squadra Angelelli e Tichy si sono toccati finendo in te-

stacoda, coinvolgendo anche Bergmeister e Widmann e causando così la sospensione della gara stessa. Dopo il nuovo via — senza nessuno dei quattro «incidentati» — l'unica prestazione degna di nota è stata quella di Tom Coronel, terzo davanti a Trulli e Peter, tornato dalla serie di F. 3 giapponese per prendere il posto di Radermecker, appiedato. Nella seconda gara Coronel ha sorpreso ancora portandosi subito in testa. È stato comunque superato subito da Trulli che al terzo giro ha ceduto il comando a Fontana per lasciargli la sua sesta vittoria. E altrettanto ha fatto Coronel con il compagno di squadra Schumacher, al quale ha lasciato il terzo posto. Ottima la rimonta di Angelelli, dal venticinquesimo al sesto posto nonostante un testacoda. Peccato, comunque, che con l'uscita di scena nella prima gara il pilota bolognese sia ormai fuori dalla lotta per il titolo.

**FORMULA 3**

Nurburgring (D), 2 agosto

**Camp. tedesco**, 9./10. prova

**1 gara:** 1. Fontana (Dallara 395-Opel) 15 giri in 24'39"86, media 166,248 kmh; 2. R. Schumacher (Dallara 395-Opel) a 0"93; 3. Tom Coronel (Dallara 395-Opel) a 8"95; 4. Trulli (Dallara 395-Opel) a 9"21; 5. Peter (Dallara 395-Fiat) a 14"40; 6. Graf (Dallara 395-Opel) a 22"03; 7. Wurz (Dallara 395-Opel) a 25"75; 8. Couceiro (Dallara 395-Fiat) a 28"82; 9. Abt (Dallara 395-Opel) a 29"16; 10. Henzler

(Dallara 394-Opel) a 42"09.

**Gpv:** 1. Fontana, 1'37"73, media 167,825 kmh.

**2 gara:** 1. Fontana 18 giri in 29'55"11 media 164,462 kmh; 2. Trulli a 5"55; 3. R. Schumacher a 6"14; 4. Tom Coronel a 7"69; 5. Peter a 17"53; 6. Angelelli (Dallara 395-Opel) a 18"24; 7. Couceiro a 26"64; 8. Wurz a 26"69; 9. Graf a 26"73; 10. Abt a 34"78.

**Gpv:** R. Schumacher, 1'38"44, media 166,61 kmh.

**Classifica camp.:** 1. Fontana 166; 2. R. Schumacher 146; 3. Angelelli 101; 4. Meier 51.

**SALITA** SENZA RIVALI LA CITROËN

## All'Olympe il re è Vatanen

VAL D'ISERE — Ari Vatanen si è aggiudicato la terza edizione della «Montee dell'Olympe» al volante della Citroën Zx. Il dominio del 43enne finlandese si è evidenziato con il succes-

so nella prima prova cronometrata e nella prima manche, mentre soltanto una foratura a 500 metri dal traguardo gli ha impedito l'ensemble. La seconda frazione di gara è quindi andata al

**RALLYCROSS** IN OLANDA

# Con Schanche la Escort vince ancora

**VALKENSWAARD** — Dopo la squalifica di Opland in Francia e Norvegia per irregolarità tecniche, in Olanda anche Kuypers è stato pescato con le mani nella marmellata. Nella prima divisione dell'europeo di Rallycross c'è molta maretta. Nell'occhio del ciclone non c'è solo la Mitsubishi, per la quale corrono sia Opland

che Kuypers, ma un po' tutte le squadre. Rispetto alla seconda divisione Special Gr. A, dove si è imposto ancora Schanche davanti a Hansen, il regolamento consente molta libertà di preparazione delle vetture, nella prima divisione Production Gr. N tutto è infatti molto più restrittivo, per cui molti cercano escamotage... Fin quando le irregolarità tecniche sono state limitate al rinforzo di particolari soggetti a frequenti rotture, c'è stato una sorta di gentleman agreement fra i team per non farsi reclami. Ora però il gioco si sta facendo più pesante. Qualcuno non ci sta e fioccano «soffiati» e reclami rendendo il clima caldo...

## RALLYCROSS

Valkenswaard (NL), 20 agosto  
**Camp. europeo**, 8. prova

**Div.1 Production Gr.N:** 1. Hunsbedt (Ford Escort Rs Cos.) 20; 2. Opland (Mitsubishi Lancer Evo) 17; 3. Svan (Toyota Celica) 15; 4. Kihlisen (Ford Escort Rs Cos.) 13; 5. Carlsson (Toyota Celica) 12.

**Div.2 Special Gr.A:** 1. Schanche (Ford Escort Rs2000) 20; 2. Hansen (Citroën Zx Turbo) 17; 3. Iversen (Ford Escort Rs Cos.) 15; 4. Paillet (Citroën Xantia) 13; 5. Eklund (Subaru Impreza) 12; 6. Jernberg (Ford Escort Rs Cos.) 11.

**Div.3 Production Gr.N (2wd fino a 1400 cc):** 1. Beck (Citroën Ax Sport) 20; 2. Kasse (Citroën Ax Gti) 17; 3. Boone (Citroën Ax Gti) 15; 4. Moons (Citroën Ax Gti) 13; 5. Laurant (Peugeot 106 Xsi) 12; 6. Seeliger (Citroën Ax Sport) 11.

**Classifica camp. Div.1:** 1. Opland 127; 2. Svan 119; 3. Kuypers 95 **Div.2:** 1. Hansen 141; 2. Schanche 120; 3. Paillet 101. **Div.3:** 1. Beck 119; 2. Kasse 118; 3. Novotny 94.

## A 50 anni Martin non molla

**VALKENSWAARD** — Martin Schanche si sta prepotentemente rilanciando per lotta al titolo nel campionato europeo di Rallycross. Nell'ottava prova della stagione il 50enne norvegese con la Ford Escort Rs 2000 ha colto la seconda vittoria consecutiva, la dodicesima su questo tracciato dal '78, cioè da quando ha iniziato a correre e a vincere nell'europeo della specialità. A Valkenswaard il plurititolato Schanche ha letteralmente dominato sul campione in carica Hansen, con la Citroën Zx, dopo aver migliorato anche il record del percorso nella terza batteria di qualificazione.

Eddi Laumanns

francese Bruno Saby su Mitsubishi, classificatosi secondo nella graduatoria generale. Terzo assoluto una vecchia conoscenza della Val d'Isere, Yves Pachiardi, al volante di una «Buggy bug» a motore Porsche. Primo degli italiani si è classificato Roberto Ghillani, dello Springbooks Team di Parma, che con il suo Mitsubishi 3000 V6 Biturbo ha disputato una spettacolare seconda manche. Dietro di lui si è piazzato

Vincenzo Lancia, che nella seconda frazione ha fatto segnare un tempo eccezionale malgrado una foratura e un testacoda.

Elisabetta Caracciolo

## SALITA

Val d'Isere, 20 agosto

### 3. Montee de l'Olympe

**Classifica:** 1. Vatanen (Citroën Zx) 5'16"47; 2. Saby (Mitsubishi) a 8'14"; 3. Pachiardi (Bobby-Porsche) a 44"; 4. Orlet (Peugeot) a 56'31"; 5. Rousselot (Fouquet) a 57'53.6; 6. Ghillani (Mitsubishi) a 1'00'32; 7. Lancia (Lancia Delta) a 1'01'06.

BISHOP



Fontana, nell'altra pagina, ha fatto un passo avanti verso il titolo della F. 3 tedesca con due vittorie al Nurburgring davanti a Schummy jr. Momento negativo, invece, per Ralph Firman jr., in basso, penalizzato a Oulton park a causa di una partenza anticipata. Per Schanche, a fianco, il tempo sembra non passare: a 50 anni ha vinto a Valkenswaard la sua divisione in rallycross

ORSI

**F. 3 INGLESE** PRIMA VITTORIA PER IL BRASILIANO

# Firman penalizzato Da Matta ne approfitta

**OULTON PARK** — Da zero a venti. Che salto per Da Matta nel campionato britannico di F. 3! Finora il pilota brasiliano non aveva racimolato neppure un punto. In questa decima gara ha invece afferrato l'intero bottino, vincendo e confermandosi una promessa, visto che a ventun anni è già campione in carica della sua serie nazionale di F. 3. Il successo di Da Matta è stato favorito dalla penalizzazione — con stop and go di 10" secondi — del poleman e leader del campionato Ralph Firman, per partenza anticipata: dimostrazione che, se mai ce ne fosse stato bisogno, in terra d'Oltremarica i piloti di casa non go-

dono di favoritismi. Al di là di tutto, Da Matta ha comunque dimostrato di aver fatto anche un buon salto di qualità. A Oulton Park ha dato prova di esser riuscito ad ammorbidire gli eccessi di grinta di inizio stagione a favore di una condotta di gara meno aggressiva e più redditizia, ben consigliatagli da Dick Bennett, il team manager del West Surrey Racing, che ha lanciato piloti come Senna, Barrichello, Hakkinen, Irvine, Gugelmin... Per la cronaca, buono anche il secondo posto di Salles, mentre Dufour è finito dal quinto all'undicesimo posto, per aver pagato anche lui 10" di penalità per una manovra irre-

golare ai danni di Davies. Il suo team, il Ligier Junior, è ricorso in appello.

## FORMULA 3

Oulton Park (GB), 19 agosto  
**Camp. britannico**  
10. prova

**Classifica:** 1. Da Matta (Dallara 395-Mugen) 15 giri in 23'55"70 media 1767,9 kmh; 2. Salles (Dallara 395-Mugen) a 0'74; 3. Hughes (Dallara 395-Mitsubishi) a 7'02; 4. H. Neves (Dallara 395-Mugen) a 7'74; 5. Gene (Dallara 395-Mugen) a 9'78; 6. Davies (Dallara 395-Honda) a 9'78; 7. Arnold (Dallara 395-Vauxhall) a 11'15; 8. Horner (Dallara 395-Toyota) a 12'15; 9. Firmam (Dallara 395-Mugen) a 12'61; 10. Shaw (Dallara 395-Fiat) a 14'99. **Gpv:** Firman 1'33'68 media 171,61 kmh.

**Classifica camp.:** 1. Firman 106; 2. Dufour 90; 3. Gavin 88; 4. H. Neves 87; 5. Hughes 83; 6. Salles 77.



### Schroter nella F. Ford a Jyllands

#### FORMULA FORD

Jyllands (DK), 20 agosto

**Camp. europeo**, 2. prova

**Classe 1800:** 1. Schroter (Van Diemen 95) 28 giri in 22'02"; 2. Verbergt (Van Diemen 95) 22'00"75; 3. Leinders (Swift 95) 22'03"55; 4. Neumann (Vector 94) 22'06"19; 5. Koster (Swift 95) 22'14"83; 6. Wills (Swift 95) 22'15"56.

**Gpv:** Verbergt, 46'46, media 114,29 kmh.

**Classe 1600:** 1. Serjala (Swift 95) 20 giri in 15'48"71; 2. Hansen (Van Diemen 92) 15'48"95; 3. Jespersen (Van Diemen 91) 15'52"86; 4. Sorlie (Swift 93) 15'56"42; 5. Lindstrom (Van Diemen 93) 15'58"06; 6. Schroter (Van Diemen 92) 16'00"60.

**Gpv:** Serjala, 46'74, media 113,60 kmh.

**Classifica campionato - Classe 1800:** 1. Leinders 35; 2. Verbergt 23; 3. Pessi 22.

**Classe 1600:** 1. Berndt 32; 2. Van Kalmthout 22; 3. Serjala 20.

#### F. INDY LIGHT

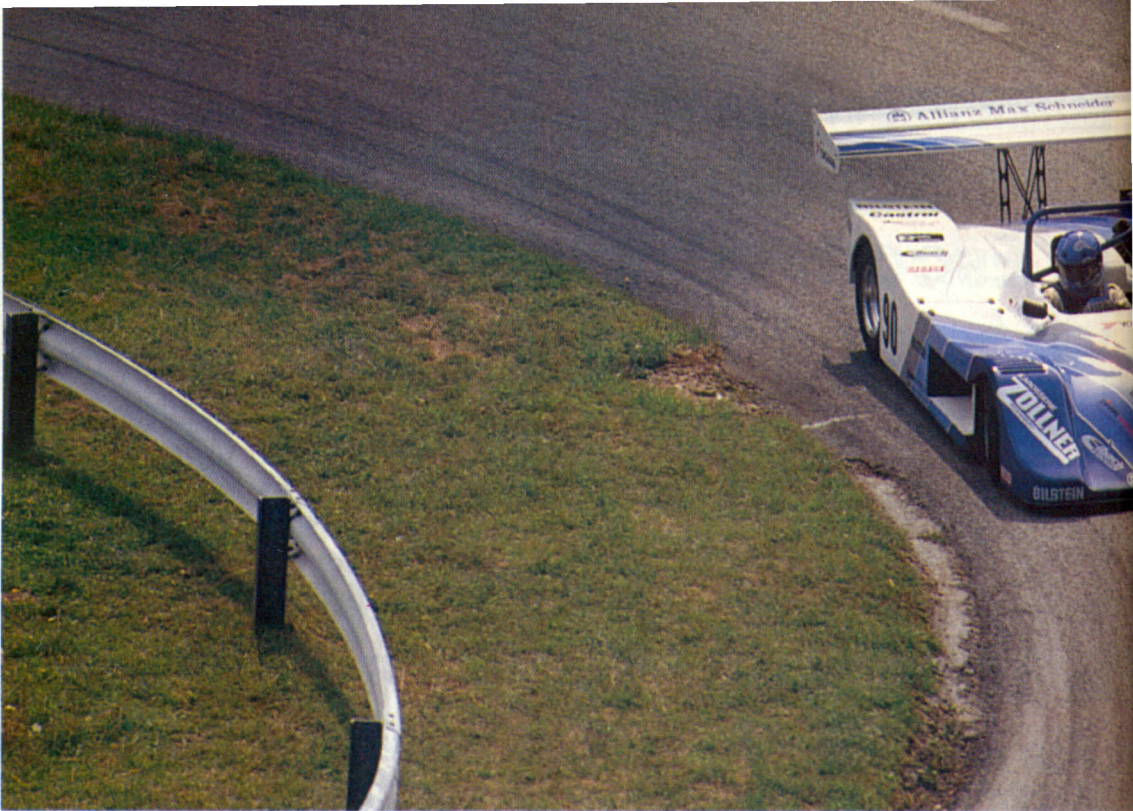
Loudon (USA), 20 agosto

**Camp. Usa**, 10. prova

**Classifica:** 1. Moore 71 giri in 34'29"131, media 130,695 kmh; 2. Bourbonnais a 0'654; 3. Buhl; 4. Chaves; 5. Hotchkis; 6. A. Giuffone; 7. J. Andretti a 1 giro; 8. Seibert a 1 giro; 9. Boyer a 2 giri; 10. Firestone a 2 giri (tutti su Lola T93/20-Buick Gs).

**Gpv:** Bourbonnais, 25'038 media 152,120 kmh.

**Classifica camp.:** 1. Chaves 670; 2. Moore 208; 3. Buhl 126; 4. A. Giuffone 94; 5. Boyer 78; 6. Calkins 75; 7. Ward 53.



EUROSALITA CON LA VITTORIA OTTENUTA A LES RANGIERS

# FAUSTMANN *stacca* DANTI

LES RANGIERS — Vincendo entrambe le manche, Rudiger Faustmann si è imposto al volante della sua Faust-Bmw nella gara di Les Rangiers, valevole quale nona prova del Campionato Europeo della Montagna. Il pilota-costruttore tedesco non ha avuto rivali in classe C3, mentre il toscano Fabio Danti ha ottenuto un ottimo secondo posto assoluto, primo nella classe Cn. La buona prestazione del team azzurro Ancai è stata completata dal 6. posto assoluto di Regosa (4. in classe Cn), dall'8. di Bormolini Jr. (6. in Cn) e dal 10. assoluto di Bormolini Sr. al volante di un'Osella C3. Per quanto riguarda la classifica generale, Faustmann sembra potersi involare, visto che in classe C3 i suoi principali avversari Egozkue e Vilarino si sono ormai ritirati dal campionato. In classe

Cn per Danti le cose sono certo più difficili, con la presenza di rivali tenaci quali Dosieres e Regosa. Il campione italiano in carica potrebbe comunque battere Faustmann proprio sul filo di lana, approfittando del gioco degli scarti nelle ultime prove dell'Europeo...

#### SALITE

Les Rangiers (Ch), 20 agosto

**Campionato europeo**, 9. prova

**Classifica:** 1. Faustmann (Faust P94-Bmw C3) 3'48"38; 2. Danti (Lucchini P3 Cn) 3'49"24; 3. Dosieres (Lucchini Sp390 Cn) 3'53"94; 4. Guelat (Osella Pa20 Cn) 4'02"73; 5. Regosa (Rebo Sport-Bmw Cn) 4'02"75; 6. De la Casa (Osella Pa9 C3) 4'08"30; 7. Bormolini (Lucchini Pa8-Bmw Cn) 4'08"68; 8. Koeppel (Prc M87-Bmw C3) 4'13"80; 9. Bormolini (Lucchini Pa9) 4'19"24; 10. Rossi (Bmw M3 Sport Evo GrA) 4'26"87.

**Classifica camp. Div. 1:** 1. Kramsky 135; 2. Vavrinc 101; 3. Rossi 74.  
**Div. 2:** 1. Faustmann 130; 2. Danti 120; 3. Dosieres 95.

fotografie TOMAZZONI





## STOCK CAR A BROOKLYN

# Bobby Labonte concede il bis

BROOKLYN — Bobby Labonte ha colto la sua seconda vittoria stagionale nella gara disputata sull'ovale di Michigan. Partito dalla pole, il pilota del team Joe Gibbs è riuscito a sfruttare al meglio la tattica del suo box e, soprattutto, il propulsore Chevrolet, dimostratosi assai parco in fatto di consumo. La gara si è infatti trasformata nel finale in una vera e propria «economy run», con Bobby Labonte che è riuscito a percorrere gli ultimi 55 giri senza effettuare neppure una fermata. Jeff Gordon, in testa fino a 16 giri dal termine, è stato costretto ai box per un ultimo rabbocco, perdendo così la testa della gara. Il 24enne pilota non ha forzato al massimo, anche perché due suoi diretti rivali in classifica, Earnhardt e Martin, erano già costretti al ritiro e per lo stesso Gordon era fonda-

mentale incamerare punti preziosi. Nella prima parte della gara si è messo in evidenza John Andretti, poi costretto al ritiro. Molto buona anche la gara di Ward Burton, piazzatosi sesto.

Antonio Ferrari

### STOCK CAR

Brooklyn (Usa), 20 agosto

Winston Cup, 21. prova

**Classifica:** 1. B. Labonte (Chevrolet Monte Carlo), 200 giri in 2:39'09", alla media di 253,802 kmh; 2. T. Labonte (Chevrolet Monte Carlo) a 6'8"; 3. J. Gordon (Chevrolet Monte Carlo); 4. Marlin (Chevrolet Monte Carlo); 5. R. Wallace (Ford Thunderbird); 6. Burton (Chevrolet Monte Carlo); 7. Craven (Chevrolet Monte Carlo); 8. Hamilton (Pontiac); 9. Elliot (Ford Thunderbird); 10. Stricklin (Ford Thunderbird).

**Classifica campionato:** 1. J. Gordon 3205; 2. Marlin 3038; 3. Martin 2920; 4. Earnhardt 2891; 5. M. S. R. Wallace 2845; 6. T. Labonte 2654; 7. R. Wallace 2637; 8. M. Waltrip 2594; 9. B. Labonte 2572; 10. Elliott 2560.



PHOTO4

## L'importanza dei consumi

BROOKLYN — I consumi e la fragilità dei propulsori hanno condizionato la gara di Michigan, dove la tattica di gara e le carburazioni «magre» hanno portato al successo la Chevrolet di Bobby Labonte, seguita da tre vetture gemelle, con la prima Ford soltanto 4. all'arrivo. In corsa i piloti Chevrolet si sono infatti «tirati» a vicenda la scia, rimanendo al coperto nella prime fasi per limitare i consumi, mentre gli alferi della Ford, dopo un breve rush iniziale al comando, hanno terminato tutti con gravi problemi di consumo. Nella gara di Busch (che è una sorta di F.2 in seno alla Nascar) il vincitore Dale Jarrett è stato qualificato perché il suo team ha montato una flangia irregolare per l'attacco del carburatore, proprio al fine di contenere i consumi. La vittoria è quindi andata a Mark Martin al volante di una Ford Thunderbird.

PHOTO4

## F.OPEL AL NURBURGRING

# Un solo... Watt fulmina Giau!

NURBURGRING — Sesto sigillo stagionale per Jason Watt, andato a segno anche nel 12. round dell'Euroseries. Il danese, ora con 12 punti di vantaggio in classifica, ha preceduto il diretto rivale per il titolo Giau, che non è riuscito a sfruttare al meglio la partenza al palo. Il terzo gradino del podio è stato occupato dal brasiliano Uva, unico pilota schierato in Germania dalla Draco. Watt è passato al comando alla prima curva, riuscendo a prendere un discreto margine su Giau. Il portoghese non si è però dato per vinto, facendosi minaccioso dopo metà gara. Pressato dall'avversario, il danese ha esibito un grande controllo di macchina, guidando al limite sino al traguardo. Giau, con una vettura più carica sull'anteriore e meno competitiva sul veloce, si è dovuto così accontentare del 2. posto, a

1°6 dal vincitore. André Couto (Vergani) ha sfiorato il podio, finendo nella scia di Uva: il portoghese, penalizzato dalla partenza in 6. posizione, ha segnato in gara il giro più veloce. Francioni, unico italiano in gara, passato dalla Draco alla Vergani Racing, non è stato fortunato. Il toscano ha subito infatti un tamponamento da parte del tedesco Thimler.

Enrico Rosi Cappellani

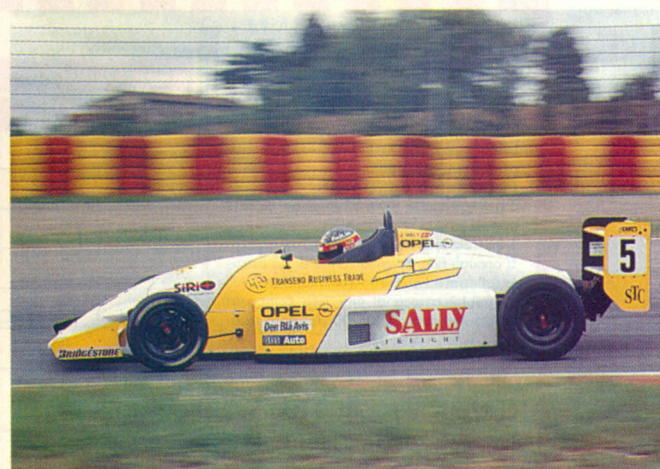
### F. OPEL

Nürburgring (D), 20 agosto  
Euroseries, 12. prova

#### Le classifiche

**Classifica:** 1. Watt 18 giri in 31'18"98, media 157,123 kmh; 2. Giau a 1'86; 3. Uva a 8'89; 4. Couto a 10'18; 5. Honegger a 15'15; 6. Crevels a 17'63; 7. Morth a 19'05; 8. Teodosio a 24'89; 9. Thimler a 26'63; 10. Hainbach a 28'27 Gpv: Couto, 1'43'42, media 158,592 kmh.

**Classifica campionato:** 1. Watt 173; 2. Giau 161; 3. Crevels 110; 4. Couto 90; 5. Westbrook 86; 6. Uva 69.



## È Francioni l'unico italiano

È l'unico italiano rimasto nell'Europeo. Filippo Francioni, al 2. anno in F. Opel, è 9. nella classifica continentale e non è entusiasta: «Il 1995 è stato sinora un anno difficile e non molto fortunato. Qui ad esempio, se non fossi stato tamponato, avrei potuto fare belle figure. Spero comunque di terminare la stagione in crescendo». Il toscano, dopo una lunga militanza alla Draco è passato alla Vergani Racing: «Mi sono dovuto adattare ad una macchina con un assetto diverso rispetto a quello sinora usato. Sono in ogni caso soddisfatto, avendo ridotto in maniera notevole il distacco che avevo dai migliori della categoria. Mi accontenterei di terminare la stagione tra i primi otto piloti dell'Euroseries».

**Brutto momento per Danti, sopra, nell'Eurosalia: a Les Rangiers Faustmann, in alto ha vinto consolidando il suo primato in classifica. Il tedesco gareggia in classe C3, dove ben pochi avversari possono impensierirlo... A sorpresa in gara c'era anche il mastodontico truck Mercedes, a sinistra, pilotato dall'ex centauro Steve Parrish. Una novità interessante quanto spettacolare... Nell'Euroseries di F. Opel è il momento magico per il danese Jason Watt, a destra. In Stock-car si è imposto per la seconda volta consecutiva Bobby Labonte, in alto davanti a Todd Bodine**

# DOVE SI CORRE

a cura di **MARCO RAGAZONI**

## WEEK END

**Dopo Misano torna, domenica, il Superturismo, sotto, a Pergusa. La F. Indy, in basso, Gugelmin approda a Vancouver**

### VELOCITA'

3 SETTEMBRE

**PERGUSA (EN)**  
Italiano Superturismo  
Tel. 089/232806-237897

**BINETTO (BA)**  
Italiano F.3  
Italiano Prototipi  
F. Europa Boxer  
Mini Cooper Cup  
Trofeo Gt  
Tel. 06/5200306

**VARANO (PR)**  
Italiano Velocita' Auto Storiche  
Challenge Gare Club  
F. Junior Monza  
Tel. 06/5200306-5200609

**VANCOUVER (CDN)**  
F. IndyCar  
F. Indy Light  
F. Atlantic

**FUJI (J)**  
Giapponese F.3000  
Giapponese F.3

**TURCHKEIM (F)**  
Europeo della Montagna

**ZOLDER (B)**  
Euroseries di F. Opel

**DARLINGTON (USA)**  
Winston Cup Stock Car

**ALBI (F)**  
Francese Superturismo  
Francese F.3

**SINGEN (D)**  
Interserie Cup

**DONINGTON (GB)**  
Ferrari Challenge Euro Ovest

### RALLY

1- 3 SETTEMBRE

**ELPA (GR)**  
Europeo Rally Coeff. 20

**MONT BLANC (F)**  
Europeo Rally Coeff. 10

**DRAMMEN-TRANBY (N)**  
Europeo Rallycross

2- 3 SETTEMBRE

**RALLY DEL MOBILE (PS)**  
Trofeo Tradizione Terra  
Tel. 0541/756669

**VALLECAMONICA (BS)**  
Coppa Italia 3. zona  
Tel. 030/37461

**RALLY DEL GRAPPOLO (AT)**  
Coppa Italia 1. zona  
Tel. 0141/982224

**RALLY DEL TARO (PR)**  
Rallysprint  
Tel. 0183/20958

**CELLOLE (CE)**  
Formula Rally  
Tel. 081/8904526

### ALTRE SPECIALITA'

2- 3 SETTEMBRE

**VEGLIO (VC)**  
Italiano Fuoristrada  
Tel. 015/445698

3 SETTEMBRE

**COPPA NISSENA (CL)**  
Coppa Italia Velocita' in Salita  
Tel. 0934/501214

**VERGATO CEREGLIO (BO)**  
Velocita' in Salita  
Tel. 0573/364218

**RIVIERA CORALLO (SS)**  
Italiano Slalom  
Tel. 079/978218-952682

**CANTALUPO LIGURE-PALLAVICINO (AL)**  
Coppa Csaì Slalom 1. zona  
Tel. 0173/65425

**CITTA' DI VICARI (PA)**  
Slalom  
Tel. c/o Comune di Vicari (PA)

**COPPA GAMBARIE D'ASPROMONTE (RC)**  
Slalom  
Tel. 0965/891659

**TROFEO DEL SANTO (PD)**  
Regolarita'  
Tel. c/o Proloco Camposampiero

**TORRANO (PC)**  
Velocita' su Terra  
Tel. 049/9630465

**VITTORIO VENETO (TV)**  
Velocita' in salita  
Tel. 0438/500137



STUDIOCOLOMBO

## SETTE GIORNI IN TV

### RAI 2

Lunedì 28 agosto

**24.10 PROCESSO ALLA F.1**

### ITALIA 1

Lunedì 28 agosto

**24.50 GP F.1 BELGIO**  
speciale dopo gara

Mercoledì 30 agosto

**24.45 ITALIA 1 SPORT**  
servizio F.1

Domenica 3 settembre

**13.15 GRAND PRIX**  
Lunedì 4 settembre

**20.40 SPECIALE RALLY**

### TELE + 2

Lunedì 28 agosto

**12.00 RALLY DEL NEVADA**  
speciale

**14.30 COAST TO COAST**  
gare americane

Martedì 29 agosto

**14.30 COAST TO COAST**  
gare americane

Mercoledì 30 agosto

**14.30 COAST TO COAST**  
gare americane

Giovedì 31 agosto

**14.30 COAST TO COAST**  
gare americane

Venerdì 1 settembre

**14.30 COAST TO COAST**  
gare americane



RUCH

### TMC

Mercoledì 30 agosto

**23.00 CRONO**

Sabato 2 settembre

**12.00 TMC SPEED**

replica

**12.30 SUPERTURISMO**  
prove da Pergusa

**13.30 CRONO**

replica

**24.05 SUPERTURISMO**  
prove da Pergusa (replica)

Domenica 3 settembre

**14.10 SUPERTURISMO**  
gara da Pergusa

**20.00 TMC SPEED**

### ODEON

Venerdì 1 settembre

**24.00 RACING TEAM**



### EUROSPORT

Lunedì 28 agosto

**12.00 e 17.30 F.3000**

gara a Spa

**13.00 e 18.30 F.1**

**Gp Belgio da Spa**  
replica

**20.00 SPEEDWORLD**

Nascar, Dragster,  
F.3 britannica

Martedì 29 agosto

**13.30 SPEEDWORLD**

**20.00 MOTORS**  
**MAGAZINE**

Mercoledì 30 agosto

**12.00 MOTORS**  
**MAGAZINE**

replica

**19.00 e 22.00 F.1**

Grand Prix magazine

**24.00 NASCAR**

Giovedì 31 agosto

**12.30 F.1**

ultime notizie  
dal mondo dei Gp

Domenica 3 settembre

**23.00 F. INDY**

diretta da Vancouver

### SKY SPORT

Giovedì 31 agosto

**23.30 POLE POSITION**

### DSF

Lunedì 28 agosto

**09.00 MOTORSPORT**

**24.00 MOTORSPORT**  
replica

Mercoledì 30 agosto

**21.00 MOTORSPORT**

**23.00 MOTORSPORT**  
replica

Giovedì 31 agosto

**15.00 MOTORSPORT**

**21.00 MOTORSPORT**