

# AUTO SPRINT

VOTA IL PILOTA PIU' AMATO  
LE NUOVE CLASSIFICHE pag.8

SETTIMANALE **46**

Anno XXXII - 10-16 novembre 1992  
Sped. in abb. postale gr. II/70  
L. 3.500

**GP AUSTRALIA**  
PRIMA GUIDA SI'  
PRIMA GUIDA NO  
PRIMA GUIDA NI  
BERGER VINCE  
E TAGLIA CORTO



**C'E' ANCHE QUESTO  
SUPER POCKET  
DA COLLEZIONARE!**

FotoAngeloOrsi



**FERRARI**  
**RIECCOMI**

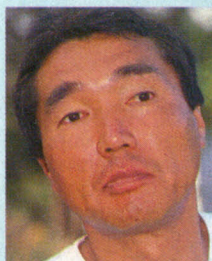
**McLAREN** ADDIO ALL'IPOTESI DEI MOTORI RENAULT

- 4** **OCCHIO SPRINT** Voti, numeri e varia umanità da corsa
- 6** **SONDAGGIO** Record di schede per «Vota il pilota più amato»
- 10** **TUTTOPOSTA** I messaggi e commenti dei nostri lettori
- 12** **TUTTE MODELLI** Le novità del mercato in scala 1/43
- 20** **FORMULA UNO** Le monoposto del prossimo anno saranno da buttare  
**PANCE ALTE NEL '94!**  
La Fisa sta studiando il modo per ridurre le prestazioni che i provvedimenti con le gomme strette non limitano abbastanza
- 27** **DOMENICA NOTTE** L'opinione del direttore
- 28** **FORMULA UNO** Il mondiale ha chiuso sul cittadino di Adelaide  
**CHIUSURA AUSTRALIANA**  
La stagione '92 spegne i motori, ma le novità nel paddock non mancano. Il mercato rivela importanti sorprese. Scopriamole...
- 72** **TUTTE VELOCITÀ** La panoramica sulle varie Formule
- 74** **TURISMO** Scopriamo i campioni di classe nel tricolore
- 78** **DOMENICA SPRINT** Le gare del week end
- 81** **FORMULA 2000** Il punto di fine stagione
- 82** **RALLY** A San Marino si è deciso il Trofeo Terra
- 84** **MONDIALE RALLY** Le ultime dalla prova spagnola dei piloti
- 90** **L'INTERVISTA** Aldo Riva, re d'Africa nei rally
- 92** **RAID** Il Faraoni ai navigatori... solitari
- 94** **LA NOVITÀ** La Citroën Xm diventa turbo
- 96** **TUTTE PRODOTTO** Le ultime dal mondo dell'industria
- 98** **L'ALTRA DOMENICA** Le gare della scorsa settimana
- 104** **TUTTE ESTERO** I resoconti dei campionati stranieri
- 106** **COMPRAVENDITA** Il mercato dell'usato di serie e da corsa
- 110** **TUTTE KARTING** L'attività in Italia e all'estero
- 112** **CALENDARIO** Dove corriamo nei prossimi week end
- 113** **TUTTE TV** Per seguire le corse con il telecomando
- 114** **BASTIAN CONTRARIO** L'opinione di chi la pensa diversamente



**14**

**PER NICHOLS  
BARNARD  
HA RAGIONE**



**88**

**SHINOZUKA  
VITTORIA BIS  
AL BANDAMA**

In questo numero parte un'altra iniziativa speciale di Autosprint: c'è in regalo la prima dispensa del «Dizionario di F.1», una raccolta di sei fascicoli da collezionare grazie alla quale potrete scoprire piloti, team, circuiti, vetture, motori, regolamenti per conoscere tutto del Circus dalle origini a oggi.

**DIZIONARIO**  
**AUTO SPRINT**  
**F1**  
Formula  
**A-C**  
Jean Alesi

**REDAZIONE**

40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Via del Lavoro 7, telefono 051/622.71.11, casella postale AD 1734 - 40100 Bologna, telex: 51.02.12 - 51.02.83 Sprint-I telex: 051/625.83.10.

**DIRETTORE RESPONSABILE**

**CARLO CAVICCHI**

**CAPOREDATTORE**

**FRANCO NUGNES**

**CAPOSERVIZIO**

**ROBERTO BOCCAFOGLI**

**INVIATI SPECIALI**

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

**REDATTORI**

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

**SERVIZI SPECIALI**

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

**GRAFICA E IMPAGINAZIONE**

**GIORDANO CAPELLI  
STEFANO BARATTI - ALBERTO RONDELLI**

**SEGRETERIA**

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

**DISEGNI**

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

**COLLABORATORI**

René Alezra, Roberto Argenti, Jean-Claude Barat, Luca Bartolini, Innocenzo Bonelli, Lino Ceccarelli, Adriano Cimarosti, Massimo Clarke, Bob Constanduros, Gerard Crombac, Cesare De Agostini, Mike Doodson, Andrea Ficarelli, Giorgio Gianuzzi, David Hodges, Martin Holmes, Walter Leverone, Pietro Libro, Wolfgang Monsehr, Maurizio Masini, Fernando Morandi, Doug Nye, Giovanni Paterlini, Ezio Pirazzini, Gianni Rogliatti, Cesare Rosso, H. Jürgen Tücherer, Jeremy Shaw, Thomas Voigt, Grahame Ward, Peter Wyss, Eugenio Zigiotto.

**DISTRIBUZIONE**

Italia, Concessionario esclusivo PARRINI & C. - Piazza Colonna 361 - 00187 Roma - tel. 06/684.07.31 - Telefax 06/684.06.97 - Telex Dipari 626169. All'estero, Messagerie Internazionali s.r.l., 20138 Milano, via Rogoredo 55, tel. 51.52.26/7/8/9, telex 312597 Mexint-I.

**PUBBLICITÀ**

Concessionaria SPI - Via Manzoni 37 - 20121 MILANO - tel. 02/63.131 - fax 02/29003376.

**FOTOLITO**

Zincografica Felsinea, via Fossolo 48/2 - 40139 Bologna - tel. 051/49.22.50 - 54.24.10.

**FOTOCOPOSIZIONE E STAMPA**

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



AUTOSPRINT IL SETTIMANALE  
DA CORSA FONDATO NEL 1961  
ASSOCIATO ALLA UNIONE  
STAMPA PERIODICA ITALIANA



Accertamenti  
Diffusione Stampa  
Certificato n. 990

# chi accelera...

**9 SAUBER F.1** — Zitta zitta e lontana da tutti, piccola e nera (cioè ancora senza sponsor), la Sauber C12 ha centrato nei test di Barcellona un tempo che varrebbe la seconda fila nel Gp '92. E ancora senza diavolerie elettroniche; quella verranno dopo l'inverno. Complimenti: aspettiamo il seguito.



**8 GOODYEAR** — Un 1'21"8 la pole di Mansell per il Gp di quest'anno, 1'22"6 il miglior tempo di Prost con la Williams: a Imola, nei recenti test, la teoria che le gomme strette rallenteranno enormemente le F.1 è già crollata. O forse è brava la Goodyear che in due mesi ha fatto un ottimo lavoro...



**7 MAURO PREGLIASCO** — E bravo Pregliasco, che senza farsi troppo notare si è costruito un'alternativa ai programmi rally targati Lancia. Ha infatti acquistato la Ras, famosa per il suo impegno con le Ford nell'Europeo e nelle gare in Belgio. Prevedente, il nostro Mauro: come si sa, la Ras... assicura.

# ...e chi frena

**5 LARROUSSE** — Insufficienza (d'incoaggiamento) alla Larrousse F.1. Non per le sue vetture, che non vanno male, per i suoi piloti, che un Gp sì e uno no fanno a sportellate: per le disavventure giudiziarie che coinvolgono ormai con tragica regolarità (mesi fa Calmels, ora questo Waltz) i suoi soci.



**4 CSAI** — Contributi Csaì per i rally: 150 milioni ad Aghini, e per fortuna, così potrà fare il mondiale '93 con il Jolly Club; 100 milioni a Florio e a Cunico, con l'obbligo di correre almeno 4 rally iridati '93. E a Deila? Niente, così un'altra volta impara cosa succede a chi vince il campionato italiano. Senza commento.



**3 ONS** — L'autorità sportiva tedesca ha ammesso le deroghe regolamentari necessarie per realizzare la Bmw valida per la classe D1 del Tedesco Turismo, ma solo per un anno. Risultato: la Casa bavarese rifiuta di investire per un solo anno e si ritira. E adesso il Dtm scricchiola da tutte le parti: bel colpo.



**LA FOTO**

**RIMETTILA  
DOV'ERA!**



# VOTA IL PILOTA PIÙ AMATO

Le schede arrivano a migliaia. Fate bene a sostenere i vostri campioni perché nelle classifiche si delineano degli scossoni. Eccezionale è l'ascesa di Patrese che sta insidiando la pole di Senna in F. 1, avendo superato sia Alesi che Mansell. Prosegue, invece, il plebiscito per Nannini, il pilota che in assoluto ha finora raccolto più preferenze. Nei rally nazionali c'è il risveglio di Cerrato ai danni di Cunico, mentre Aghini tiene testa a Biasion in quelli internazionali. Nelle classifiche per specialità domina la Formula 1, mentre la «maglia nera» dell'interesse è della F. Boxer Europa...

## Quello Che Bisogna Sapere

**1** In una busta si possono mettere quante schede si vuole. Non valgono le fotocopie, ma più amici possono «consorzarsi» e infilare in una stessa missiva più tagliandi

**2** A fine sondaggio, l'ultima data di accettazione delle schede sarà il 20 dicembre, pubblicheremo un fascicolo speciale con una pagina dedicata a ciascun pilota e completa di foto, curiosità, e curriculum agonistico

**3** Ciascun vincitore riceverà anche un Trofeo personalizzato con la dicitura «Pilota... più amato dagli appassionati italiani nel 1992»

**4** Ricordarsi di dare in tutto tre preferenze. Esempio: F.1 Tizio, Rally Int. Caio, Slalom Sempronio. Non votare un pilota per ogni categoria! Ci serve per capire quali categorie hanno più seguito...

## Voti Totali Per Specialità

1	FORMULA 1	3688
2	SUPERTURISMO	2544
3	RALLY INT.	2502
4	F. 3000	1046
5	RALLY NAZ.	968
6	FORMULA 3	618
7	SALITE	578
8	CIVT	477
9	SLALOM	420
10	KARTING	411
11	COPPA CLIO	281
12	VST/AUTOCROSS	258
13	PROTOTIPI	249
14	FORMULA 2000	244
15	F. EU. BOXER	238



## TOP TEN

1.	Nannini	1791
2.	Senna	760
3.	Patrese	759
4.	Badoer	738
5.	Alesi	729
6.	Mansell	687
7.	Biasion	636
8.	Aghini	598
9.	Auriol	533
10.	Larini	367

## FORMULA UNO



Senna	760
Patrese	759
Alesi	729

Mansell 687; Alboreto 152; Prost 121; Schumacher 81; Berger 64; Capelli 56; Hakkinen 43; De Cesaris 35; Villeneuve 28; Modena 25; Morbidelli 23; Piquet 19; Tarquini 16; Herbert e Brundle 9; Katayama e Amati 7; Caffi, Zanardi, Naspetti, Martini 5; Fittipaldi, Lehto 4; Lauda e Larini 3; Gachot, Arnoux, Warwick, Belmondo, Grouillard 2; Clark, Bertaggia, Lammers, Regazzoni, Rosberg, Chiesa, Moreno, Pirro, Fabi, Suzuki 1.

## F. 3000



Badoer	738
Montermini	120
Naspetti	76
Busi	18
Barrichello	17
Zampedri	9
Simoni	8
Coulthard	8

Gene 7; Bartels 6; Delle Piane, Gounou 5; Zoboli 4; Aiello e Beretta 3; Bonanno, Panis, McNish, Bugatti, Villeneuve 2; Furlan, Nogarò, Lavaggi, Chaves 1.

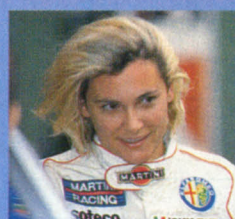
## SUPER TURISMO



Nannini	1791
Larini	367
Ravaglia	148
Francia	58
Tamburini	32
Tarquini	24
Pirro	21
Russo	20
Gabbiani	17

Giovanardi e Pregliasco 10; Moreno 9; Antonelli M. 7; Soli e Canni Ferrari 4; Rosberg, Maggiorelli 3; Ayres e Giudici 2; Persichetti, Pigoli, Ronchi, Melotto, Winkelhock, Arienti, Santuz, Rossi 1.

## CIVT



Vidal	187
Gatti	36

Gallo 24; Pullè 18; Bianchi 17; Burlotti 15; Manenti 13; Naddeo 12; Amato Ferrari 10; Faletti, Campana, Vivarelli, «Il Ragno» 7; Cutrera, Anastasi, Azzolini 6; Bellandi 5; Baiguera, Bianco 4; Santandrea, Micangeli, Pelachin, Prodan, Balboni 3; Casillo, Cevasco, Galluzzo, Marchiol, Vicarelli, Reggiani, Capanna, Padovani, Baroncini, Gromeneda, Bachiocchi, Pavia, Civitelli, Milanese, Viglione, Giorgi, 2; seguono altri 32 piloti con 1 punto.

## SALITE



Nesti	217
Baribbi	92
Irlando	78
Caliceti	24
Grimaldi	20
Regosa	18
Nataloni	15
«Susy»	10
Dall'O	7

Cassibba 7; Cappellari 6, Capucci 5; Anelli, Stenger, Rampini, Vilarino 4; Ritacca, Scolia, Abate, Russo 3; Tondelli, Bisinelli, Tamburi, Buzzi, Mannino, Armanini, Rosolia, Muia, Franceschini, Tommasi 2; seguono altri 32 piloti con 1 punto

# dopo la terza settimana

classifiche aggiornate a giovedì 5 novembre

## F. 3



Angelelli	182
Fisichella	120
Papis	56
Sospiri	34
Colciago	25

Palhares e Coloni 24; Pacchioni 17; Corsini 16; Pescatori 15; Gilardi 11; Villeneuve 10; Ventra 9; Riccitelli 7; Paglicci e Mediani 6; Babini e Savoldi 5; De Simone, Aries, Gasparini e Ballabio 4; Margelli, Lamy e De Luca 3; Simoni, Galli, Merendino, Bettini, Schiattarella 2; Vismara, Favero, De Lorenzi, Rivolta, Marostica 1.

## F. 2000



Saleri	69
Gulinelli	63
Pagani	33
Amaduzzi	23
Baldazzi	9

Rigoldi, Scilla e Donetti 6; Meloni 5; Lusuardi 4; Bertolucci 4; Mastronardi, Costantini, Annoni, De Tommaso, Amadori, Campana, Pane, Legnaro, Crocioni, Oliviero 1.

## F. EUROPA BOXER



Boldrini	141
Tasca	29
Colleoni	16
Malandrucco	13
Mastronardi	8

Bizzotto, Baldrighi e Rebai 5; Giacomini, Tommasini 3; Sartori e Martini 2; Sterrantino, Bogani, Ruberti, Santoro, Borghini 1.

## RALLY INT.



Biasion	636
Aghini	598
Auriol	533
Sainz	288
Kankkunen	215
Alen	86
McRae	31
Fiorio	22
Vatanen	18

Menem 17; Delecour 15; Liatti 14; Trelles 4; Faletti e Schwarz 3; Bettega, Diego, Toivonen, Recalde, Rohrl, Snijers 1.

## RALLY NAZ.



Cerrato	212
Cunico	197
Longhi	131
Deila	98
Fiora	40
Bentivogli	29
Colbrelli	18

Gregis 14; Galleni e Travaglia 13; Fassina e Stagno 12; Immovilli, Pianezzola e Bertone 10; Grossi 9; Errani e Medeghini 7; Fassitelli e Zannoni 6; Fruzzatti, Lenzi 5; Paoletti 4; Polato, Bizzarri, Redolli, Canepari, Gatti, Della Torre, Sandri 3; seguono altri 61 piloti.

## PROTOTIPI ITALIANI



Mancini	104
Sanesi	28
Gimax Jr.	27
Merzario	23
Corradi	14

Conti, Baldi, Spinelli, Martinello 5; Ronca 4, Arienti, M. Gallo, Dalmas 3; Gasparri, Dugani, Maddalena, Malucelli, «Gianfranco» 2; Bisinelli, Francischi, Storti, Francaschini, Daccò, Proietti, D'Amore, Fortuna 1.

## COPPA CLIO



Drudi	126
Campani M.	38
Caruso	35
Pirro	19
Di Risio	12

Camaleo 10; Taruffi, Sebastiano Scalera 6; Gagliardini 4; Carta, Scieghi 3; Candito, Galand, Muccio, Castagne 2; Dal Cucco, Cassi, Sigala, Marrini, Campani N., Bleeckemolen, Meloni, Pellizzari, Matteuzzi 1.

## SLALOM



Cesari	105
Catapano	35
Zandonà	27
Rossi	22

Baldi 19; Dezza 18; Pranno 12; Massola 11; Saracco, Pisaneschi 9; Pepe, La Mantia, Tomasini 7; Fiore 6; Cremonesi, Castiglione 5; Fazzino, Arduini, Salino, Rizzi 4; Gallia, Magni, Vinaccia, Lasia, Serpa 3; Bonvecchio, Sandroni, Lanza, Gangemi, Ferrando, Medone, Quintarello, Zanaboni, Corigliano, Pastorino, Palumbo, Filippi, Pandolfi, De Micheli, Melluzzo, Frangione, Romero, Fiori, Bandino, Silvestri, Tiritan, Valgolio, Foggia 2; seguono altri 25 piloti con 1 punto.

## VST AUTOCROSS



Tamburini	78
Susan	20
Rossetti	19
Tolomio	17
Parro	14
Passarella	12
Bada	10
Forti	6

Clerici, Rammel, Medici, Norbiato, Giacomini 5; Valentini, Licheni, Carretti 3; Romanisio, Benci, Gollop, Botto, Barberis, Clan, Rossetti, Catapano, Gallotta, Paoloni, Bordini, Zuffana, Rosella, 2; seguono altri 22 piloti con 1 punto.

## KARTING



Rossi	68
-------	----

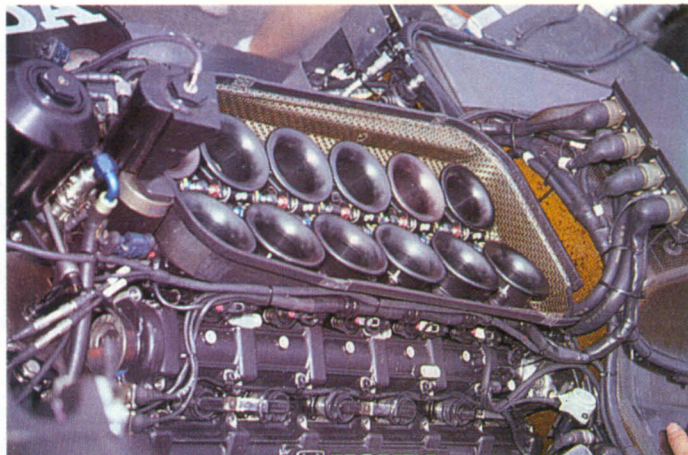
Beggio 40; Arata 25; Zanella 17; Barindinelli 14; Trulli 13; Gianniberti, Gandolfi 11; Palmieri 9; Piccini 8; Baldeili, Voltini, D'Ambrosio, Angelucci 7; Marini 6; Di Cecco, Bertolero, Tarabelli 5; Balocco, Parrilla, Manetti, Belletti 4; Renzi, Fisichella, Magri, Ghidoni, Casagrande, Bozzani, Pezzotta, Orsini, Greco, Sospetti, Battaglia, Consani 3; Cumoli, Panici, Grassi, Balestrieri, Bozzoni, Sgorbini, Moncada, Cesetti, Branchi, Bellicchi, Miramonti, Zucchini, Montella, Caldonazi, Giorgi, Ansaloni, Conterno, Iachelli, Signorotto, Lucchi, Faini, Calcagni 2. Seguono altre 50 preferenze con un solo voto.

## I MISTERI DEI CONDOTTI VARIABILI

Ho sentito parlare di tromboncini di aspirazione ad altezza variabile. Da quanto ho capito (correggetemi se sbaglio) variando l'altezza di questi ultimi è possibile richiedere al motore una maggiore o minore coppia motrice. In che modo l'aumento o diminuzione di altezza influisce? Perché l'aumento di aria introdotta nel cilindro (se non erro) determina l'aumento di potenza? La variazione di potenza è gestita dal pilota o automaticamente? Tale sistema si può paragonare al dispositivo di aspirazione modulare (Vis) montato sulla nuova Lancia Thema? Un'ultima domanda: Nelson Piquet è sempre stato il mio idolo. Vorrei sapere come sta e se è previsto un suo ritorno alle corse.

Elena Damiola  
Boario T. (Brescia)

I tromboncini, o condotti di aspirazione variabili, sono stati introdotti nella scorsa stagione F.1 dalla Honda (nella foto il V12 giapponese) e successivamente usati anche dalla Ferrari. Nel campo delle vetture di produzione, il principio è sfruttato da diverso tempo, anche se i condotti sono ben diversi — e molto più lunghi — che nei propulsori da competizione. Semplificando al massimo, il principio è quello di... avere un motore diverso per ogni regime di rotazione. Ci spieghiamo meglio: in qualsiasi propulsore, il tempo di apertura delle valvole e la lunghezza dei condotti di aspirazione e scarico sono sempre frutto di un compromesso. In particolare, nei «tubi» che portano l'aria al motore si verificano importanti fenomeni di risonanza, dovuti alla vibrazione della colonna gassosa. Sfruttando opportunamente questi fenomeni, è possibile far entrare l'aria nei cilindri con una leggera sovrappressione, vincendo la resistenza del pistone che riscaldando la «pompa» verso l'esterno. In pratica è un po' come disporre di un motore sovralimentato, che ha una pressione di alimentazione costante e superiore a quella atmosferica e assicura, a parità di cilindrata, un rendimento più elevato. La lunghezza ottimale del condotto di aspirazione, tuttavia, varia a seconda che il motore giri in basso o in alto, e dovrebbe accorciarsi progressivamente all'aumentare del regime per dare più «firo» al propulsore. In teoria si dovrebbe intervenire anche sul diametro dei condotti e sulla fasatura delle valvole. Quest'ultimo sistema,



in effetti, è utilizzato in vetture di serie (si pensi al V-tec Honda); abbinato ai condotti variabili, permette di avere una grande elasticità. Sia in F.1 che nelle vetture di produzione la regolazione è automatica, gestita da dispositivi collegati all'elettronica del propulsore. Ma mentre le auto di tutti i giorni usano un sistema di pas-

saggi aperti o chiusi da opportune valvole, per allungare o accorciare il percorso dell'aria, in F.1 sono i «cornetti» stessi a variare di lunghezza (di pochi millimetri). In ultimo: avrà letto del desiderio espresso da Piquet, di correre il Gp delle Hawaii. Gli auguriamo un recupero ancora più rapido.

## PICCOLO VOCABOLARIO TECNICO

Seguo con grande attenzione la F. 1, attratto dal progresso tecnico che questa categoria porta al mondo delle quattro ruote. Vi disturbo per porvi due domande: che cosa significa «velocità d'uscita» e qual è il significato del termine «caliper»?

Gaetano Perlongo  
Palermo

Per velocità d'uscita si intende la velocità di un veicolo rilevata al termine di un determinato tratto di strada e di pista. Ad esempio, sul chilometro da fermo, la velocità di uscita sarà quella registrata quando il veicolo taglia il «traguado» del millesimo metro. Il caliper in inglese, è una pinza o anche... la chela del granchio. Riferito all'automobilismo indica ovviamente la pinza che agisce, tramite pistoncini, sul disco dei freni.

## MONZA '78, UN ASSURDO LINCIAGGIO

... Nel n. 40 di As si è accennato a un incidente accaduto in passato, a Monza, in cui morì lo sfortunato Ronnie Peterson, con Patrese al centro di molte accuse. Vorrei sapere come andarono le cose in quella tragica occasione e perché le polemiche si sono trascinate per parecchio tempo.

David Fiacchini - Ostia Vetere (Ancona)

La data di quel tragico avvenimento è il 10 settembre 1978. Lo sfortunato pilota svedese è stato più volte ricordato in queste stesse pagine; occupiamoci ora brevemente della meccanica dell'incidente. Nelle ricostruzioni effettuate, si fa sempre riferimento alla linea bianca (o linea di mezzzeria) tracciata lungo il rettilineo di partenza. In via teorica questa linea non avrebbe dovuto essere superata a destra dai concorrenti, in quanto la pista, molto larga in quel punto, si restringeva successivamente prima della variante, in corrispondenza della curva del vecchio anello di velocità. La Lotus di Peterson (il vecchio modello 78, perché la 79 era stata distrutta in prova) partiva in terza fila, e al via lo svedese si mosse lentamente facendosi affiancare e superare a

sinistra da Watson (Brabham). Nel frattempo, anche la McLaren di James Hunt era partita male dalla quinta fila. Scheckter, con la Wolf, lo superò a sinistra e poi si mosse decisamente verso il lato destro della pista. La Arrows di Patrese si trovava a destra della vettura di Hunt, con le ruote a cavallo della fatidica linea di mezzzeria (anche se non era l'unica a valicarla). Improvvisamente, subito prima della variante si levò una fiammata seguita da una cortina di fumo nero: la Lotus di Peterson aveva sbattuto contro la protezione prendendo fuoco. L'incendio fu subito spento e il pilota ricoverato in ospedale, dove spirò il lunedì mattina per un'embolia. Il «linciaggio» di cui rimase vittima Patrese, al suo secondo anno di F. 1, vide tra i protagonisti soprattutto Hunt, Fittipaldi e Watson il quale, però, riconobbe che le accuse al padovano derivavano più che altro dal comportamento spavaldo tenuto in altre occasioni. La giustizia sportiva sospese Riccardo per un Gp e fu addirittura avviata un'inchiesta giudiziaria. Alla fine, però, Patrese venne scagionato dalla ricostruzione, che rivelò invece una collisione di Hunt con lo sfortunato Peterson, stretto fra l'inglese e Reutemann. Una vicenda di cui più d'uno nel Circus dovrebbe vergognarsi...



## MORBIDELLI CAMPIONE DI CORTESIA

Vi scrivo per ringraziare attraverso le vostre pagine il mio pilota preferito, Gianni Morbidelli. Tempo fa gli scrissi esponendogli un «desiderio proibito»: avere la sua tuta. Ebbene un giorno rincasando ho trovato un sottocasco e una lettera di Gianni che addirittura si scusava per non aver potuto inviare la tuta. Davvero non capisco la gente che ammattonisce per i vari Prost e Senna...

Daniele Sportini  
Fortunago (Pavia)

Se Prost e Senna mandassero capi del loro abbigliamento sportivo a tutti coloro che glielo chiedono si ridurrebbero presto in mutande... Scherziamo, e il gesto di Morbidelli è stato davvero simpatico e di buon gusto.



## IN MEMORIA DEL MONDIALE SPORT

Ho letto con rammarico il reportage sulla 500 km di Magny Cours, ultima gara dello sfortunato Mondiale Sport 1992: un funerale secondo le regole, e neanche delle migliori. Il Re è morto, viva il Re! Re e Regine. Tali furono infatti negli anni d'oro del Mondiale Marche piloti ed auto che colsero innumerevoli successi, anche di pubblico, in tutto il mondo in gare ormai cancellate, su tracciati ormai spariti o largamente snaturati, sacrificati sull'altare della sicurezza o del business da padri e/o padroni che agirono più volte, si disse, nell'interesse dello sport automobilistico. Siffert ed Herrmann, Amon e Bandini, Ickx e Redman, Parkes e Scarfiotti, e poi Stommelen, Eiford, Rodriguez, Bell, Mitter, Vaccarella, Bonnier, Maglioli, Giunti, Pescarolo e tanti altri ancora, corsero, vinsero ed alcuni perirono, impegnati in titanici duelli al volante di auto fantastiche. Inoltre marchi prestigiosi quali Ferrari, Porsche, Ford, Jaguar, Aston Martin, Matra, Mercedes, Alfa Romeo e Lancia divennero tali solo grazie ai numerosi successi riportati, ancor più che in Formula 1, nei rally od in altre specialità in cui si cimentarono successivamente. Permettetemi di evocare emozioni indimenticabili come i tramonti e le albe di Le Mans (ne ho vissute quattro edizioni), i curvoni sopraelevati di Monza ed i saliscendi del (vero) Nürburgring...

Dario Cacciari - Biella (Vercelli)

Non è la prima lettera piena di rimpianto per il mondiale Sport e non sarà l'ultima. La fine ingloriosa della serie ha lasciato l'amaro in bocca a chi ne conosceva l'importanza nella storia dell'automobilismo. E ancor di più dispiace che la categoria sia stata lasciata morire, abbandonata a se stessa (per non dire affossata). Ci resta Le Mans, e la speranza che non sia detta l'ultima parola...

discusso doppio fondo lavori meglio se investito da un flusso d'aria (chissà di quanto superiore) maggiormente distaccato dalle gomme e per di più non sigillato dalle mnigonne anteriori più alte da terra?

Non era più accuratamente ipotizzabile che la riduzione della carreggiata avesse come conseguenza un aumento della velocità del flusso d'aria all'uscita della maggior strettoia gomme-corpo vettura,

favorendo una separazione più nitida della vena fluida, così da sfruttare appieno una delle peculiarità del doppio fondo? Spero che quest'ultima soluzione non venga abbandonata in quanto interessante, coraggiosa e in grado, se assecondata a un telaio efficace e da sospensioni attive, di assicurare quei vantaggi in cui confidavano Migeot e tutti i tifosi ferraristi.

Lorenzo Ferrari - Mantova

Non c'è contraddizione fra i due articoli. Il primo si riferisce alle monoposto di F. 1 in generale. Ed è indubbio che, per chi lavora da due anni sulle minigonne anteriori per il recupero dell'effetto suolo, le limitazioni siano traumatiche. Il secondo articolo trattava invece della F92A (o A1). Una vettura totalmente anomala rispetto alla concorrenza. E anche, purtroppo, totalmente sbagliata; se non nella concezione, di sicuro nelle prestazioni complessive. Non ci va di vantare la scienza del poi, ma quando un progetto così innovativo si rivela deludente, può anche accadere che una variabile (appunto le modifiche regolamentari all'anteriore), in teoria penalizzante, influisca invece sul comportamento in senso positivo. In parole povere, è più facile rovinare qualcosa che funziona bene che qualcosa che va così così... Visto che, comunque, il miglioramento della Ferrari ha sorpreso gli stessi tecnici, non è opportuno sbilanciarsi troppo sulle cause. Se abbiamo ben capito lei ipotizza un vantaggio nel «Venturi» formato dalle gomme anteriori. Teoria affascinante, ma tutta da verificare. Ripetiamo: la Ferrari '92 è particolarissima sia nel concetto del doppio fondo sia nel «naso» di forma conica. E i fenomeni connessi all'uso di un'aerodinamica così rivoluzionaria fanno ancora discutere.

## FERRARI COL VENTO IN... PRUA

Vorrei risolvere un dubbio che mi è sorto confrontando quanto scritto nell'articolo «Rivoluzione d'Ottobre» (As. n. 40) dall'insuperabile Giorgio Piola con una affermazione che compare nell'articolo «I dubbi Ferrari» (As. n. 42) di Franco Nugnes. Nel primo, descrivendo le modifiche tecniche della F. 1 '93, si afferma che «le pesanti restrizioni aerodinamiche imposte all'avantreno inevitabilmente danneggiano il flusso d'aria che dagli alettoni scorre verso la parte inferiore e le fiancate». Da rapide considerazioni sull'articolo di F. Nugnes traggono conclusioni opposte. La perdita di carico all'avantreno viene automaticamente recuperata grazie «al maggior flusso d'aria canalizzato mediante l'adozione delle gomme a sezione ridotta». Ma come è possibile che il tanto

## FERMOPOSTA

**VIDEOCASSETTA CERCASI.** Un lettore cerca le registrazioni video dei seguenti Gran Premi di F.1: Austria '80, Dallas '84, Australia '86. Contattare Graziano Sbardella, via Antonio Manno 18, 00133 Roma. Telefono 06-2022735.

**MARIA CARLA MENTO** — Messina. Ha ragione lei e ci scusiamo per il grosso equivoco. Il terzo posto (e primo podio) di J.J. Lehto è stato ottenuto nel '91 a Imola e non a Montecarlo.

**SCHUMACHER FAN CLUB.** I tifosi del pilota Benetton possono mettersi in contatto con i seguenti recapiti per scambi di idee e materiale vario: Michele Ardesi, via Tiziano, 10 25032 Chiarì (Brescia); tel. 030-712457; Paolo Borselli, via Gramsci, 20, 25032 Chiarì (Brescia), tel. 030-7001765.

**FEDERICO TOSOLINI** — Madonna di Buia (Udine). Purtroppo non c'è nulla che possiamo fare: le copie per la spedizione in abbonamento vengono approntate subito dopo la stampa (anticiparle sarebbe davvero impossibile...) e i ritardi sono unicamente imputabili al servizio postale. Al quale, però, lei può rivolgersi per chiarimenti.

**GEREMIA PAOLUCCI** — Frosolone (Isernia). La scelta della copertina ha una precisa motivazione giornalistica: la Lancia ha già vinto dieci titoli mondiali, fra Marche e Piloti; e quindi il successo del Mille Lagni «la notizia» meno della prima affermazione di Schumacher in una gara iridata. Soprattutto considerando la giovanissima

età del pilota tedesco, senza nulla togliere ai meriti della... veterana torinese.

**RICCARDO LIMITONE** — Canosa di Puglia (Bari). Per rispondere in maniera esauriente a una richiesta simile non sarebbe sufficiente una intera copia della rivista. Le consigliamo di seguire i vari servizi e rubriche; magari chiedendo delucidazioni di volta in volta. Gli adesivi, a questa data, dovrebbero già essere arrivati.

**PAOLO TRON** — Milano. Se permette, restiamo fedeli al «nostro» giornale rubriche comprese. E facciamo notare come il tanto vituperato (da lei) Bastian Contrario non è mai scaduto nella volgarità di certi termini. Questione di scelte, evidentemente.

**MICHELA C.** — Firenze. Siamo tenuti a non fornire, per ovvie ragioni, gli indirizzi privati dei piloti; ma se vuol scrivere a Christian Fitlipaldi può farlo presso il team Minardi; siamo certi che riceverà risposta.

**FABIO CERAOLA** — Barcellona P.G. (Messina). Il massimo che si può fare è iniziare a seguire i corsi teorici di scuola guida prima del diciottesimo anno di età; per affacciarsi al mondo delle corse, valgono i consigli dati tante volte. Il karting può essere un buon inizio, scegliendo un mezzo usato; per chi vuole (e può) spendere qualche soldo in più, può essere una buona idea un corso di guida.

**ILARIA PICCIOLI** — Antella (Firenze). Ecco l'indirizzo che cerca: foto Cockpit c/o Martella, via Ipponio 20, 00183 Roma. Telefono 06-7002145-7009813.

**SPECIALISSIME  
LE PORSCHE  
DELLA STARTER**



PORSCHE a tutto spiano dalla Starter. La Casa francese che realizza una grande quantità di kit in resina, scala 1/43, ha recentemente presentato sette nuove vetture della marca tedesca. La più inconsueta è la Porsche Ck7 spider (nella foto) realizzata da Kremer e pilotata da Reuter nell'Interserie. Ancora di Kremer ecco da Starter due 962 LeMans '92, e poi tre versioni sulla base della 911. **STARTER:** 164 Chemin St. Jean du Desert, 13005 Marsiglia (Francia). Tel. 0033-91-925672.

**DALLA TEDESCA  
MINICHAMPS  
MERCEDES PARADE**

CON QUELLE raffigurate nella foto, le versioni di Mercedes 190 «Evo 2» realizzate dalla Minichamps in metallo pressofuso, scala 1/43, sono salite a sette. Non c'è che l'imbarazzo della scelta, dunque, per le 190 «Evo 2» che hanno corso nel Dtm tedesco. E non è finita. Sono in arrivo infatti le vetture Amg di colore argento usate quest'anno da Rosberg e dalla Lohr...

**MINICHAMPS:** La Mini Miniera, Via M. Peano 19, 12100 Cuneo. Tel. 0171-65400.



**DALLA BBR FERRARI  
IN CONFEZIONE SPECIALE**

CONTINUANO le uscite «preziose» di modelli Ferrari della Bbr. Dopo la 456 Gt preparata in anteprima assoluta ecco che anche adesso arriva sul mercato un cofanetto realizzato dalla Bbr in collaborazione con il Garage Francorchamps, cioè il rivenditore ufficiale delle Ferrari in Belgio. In questo «coffret» ci sono due modelli in scala 1/43, riproducenti altrettante Ferrari: una 330 P4 e una 456 Gt. L'idea di questa confezione speciale è nata dalla volontà di festeggiare i quarant'anni di collaborazione tra l'importatore belga e la Ferrari. La 330 P4 è riprodotta nella versione, dal caratteristico colore giallo, schierata a Daytona nel '67, mentre la 456 Gt è di colore rosso. Particolare attenzione è stata riposta nella realizzazione del cofanetto-contenitore e bisogna dire che il risultato finale è di effetto. Inizialmente non era previsto, ma date le richieste alla Bbr hanno deciso di realizzare una serie di 456 pezzi (numerati) da mettere in vendita. Il coffret costa 790.000 lire. **BBR:** Quattroruotone, Via Volta 18, 21047 Saronno (Varese). Tel. 02-96700360.

**UNA LANCIA A SIRENE SPIEGATE**

È PRONTA una Lancia Delta che sicuramente molti modellisti appassionati di rally saranno già corsi ad acquistare. Si tratta del kit in resina, in scala 1/43, della vettura che corre in Italia con i colori della Polizia! Un soggetto molto interessante, anche per chi colleziona riproduzioni di vetture utilizzate dai corpi di pubblica sicurezza. Il modello è realizzato da Equipe Tron e raffigura un esemplare utilizzato in gara al rally delle Palme. Altri soggetti di tema rallistico realizzati da Equipe Tron sono la Ford Escort vincitrice all'Acropoli '79 (colori Rothmans), la Fiat 128 Coupé Gruppo 1, una serie di Ford Sierra Cosworth sia Gruppo A che Gruppo N.

**EQUIPE TRON:** Via Manzoni 38, 17025 Loano (Savona). Tel. 019-669883.



VERSIONI DA PISTA SULLA BASE DEL MODELLO DI SERIE DELLA HERPA  
**Due F40 trasformate in auto da corsa**

ECCO UN'IDEA brillante, decisamente accattivante. Sulla base dell'ottima riproduzione in plastica, scala 1/43, della Ferrari F40 realizzata dalla Herpa, la Meri Kits ha preparato i modelli delle vetture che, con Parasiliti (la numero 1) e «Popoffi» (la numero 2), hanno gareggiato nel Gran Criterium Supercar italiano. Poiché le vetture corrono in configurazione praticamente di serie (almeno a

livello estetico) ecco che non c'è stato bisogno di apportare grosse modifiche al modello, anche se non sarebbe stato male rendere più dettagliato il vano motore e l'abitacolo. Ma queste sono operazioni che i modellisti più smalzati, con un po' di fotografie delle auto vere, potranno eseguire senza troppi problemi. Queste Ferrari F40 da

corsa, inserite nella serie «Tssk-Postal», costano 98.000 lire. Dalla Meri Kits ecco, inoltre, le Peugeot 405 Mi 16 Gruppo A da rally e S2 da pista, la Bmw M3 campionessa italiana con Ravaglia nel Super Turismo del '91, l'Alfa Romeo 75 Imsa usata da Cerrato al rally di Monza '90. **MERI KITS:** Via degli Orsolani 53 Trenzende, 17025 Loano (Savona). Tel. 019-673256.



**FORMULA UNO**  
**NICHOLS RIVELA**

# BARNARD HA RAGIONE!

**Un passato da dimenticare in Ferrari, un presente promettente alla Sauber. Il tecnico americano spiega il segreto della C12 che va già tanto forte: una vettura valida e convenzionale sulla quale intervenire con tanta elettronica. Proprio come sta facendo il Mago inglese sulla 644 Bis di Maranello**

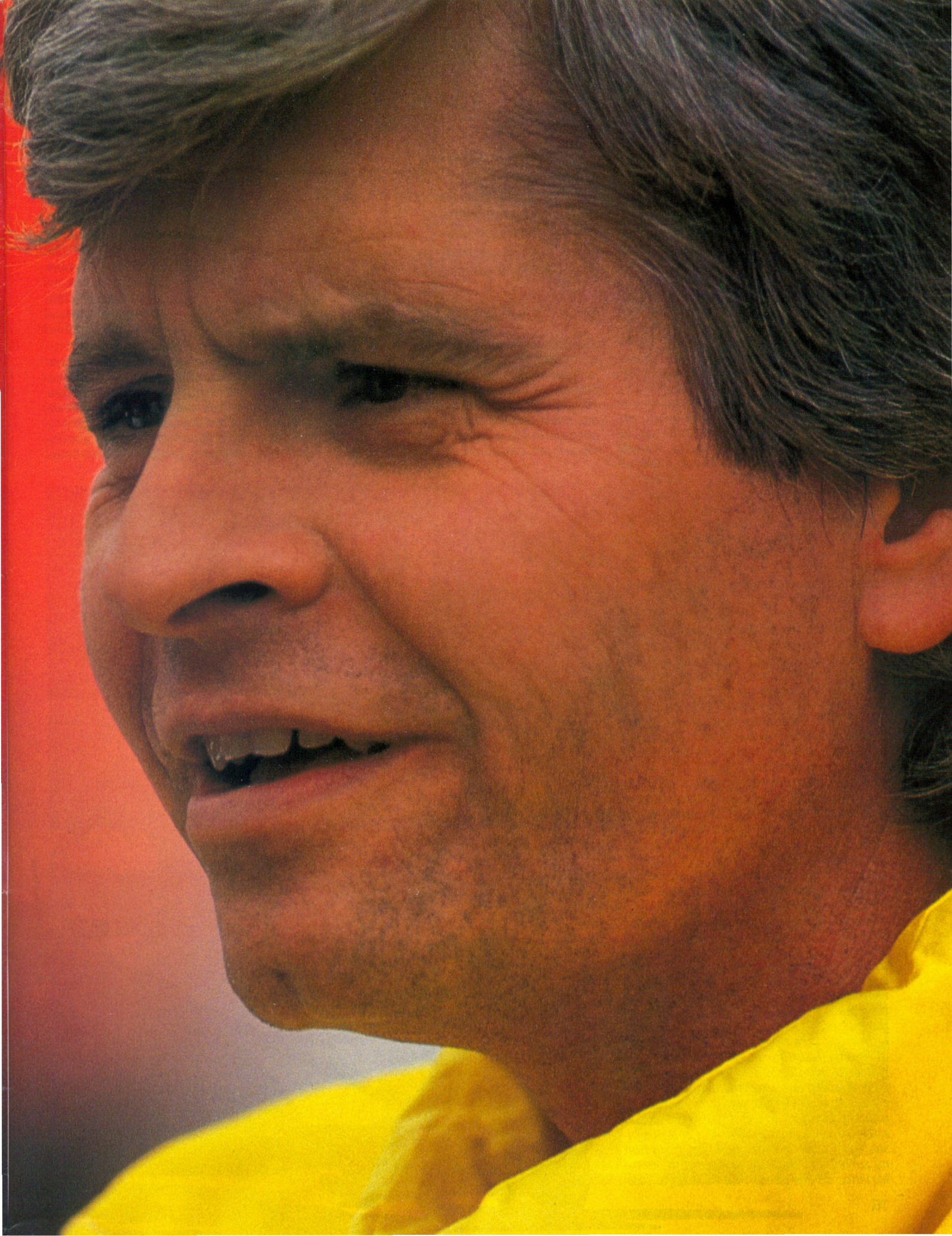
BARCELLONA — Da quanto tempo Steve Nichols mancava dai box di F. 1? Non come visitatore: in questo ruolo lo si è visto varie volte quest'anno; proprio come responsabile tecnico. E invece eccolo qui l'ex-genietto di casa McLaren (sua, non dimentichiamolo, fu la mitica Mp4/4 che nel 1988 vinse 15 Gp su 16) nonché recente ripudiato di casa Ferrari: a Barcellona, sul circuito di Montmelò, fino a mer-

coledì della scorsa settimana ha seguito passo passo la neonata Sauber C12. Una vettura non sua — il progetto è affidato a Leo Ress ma vive su basi piantate da Harvey Postlethwaite prima di tornare a Maranello — ma che proprio Nichols deve ora sviluppare fino a farla diventare vincente. E che già non va male, se è vero che nei test spagnoli si è «esibita» con Wendlinger al volante in un 1'20"06 che al Gp di Spagna di quest'anno le

sarebbe valso addirittura la pole position! Nichols non è cambiato. Non porta più gli stivaletti da texano che lo distinguevano ai tempi delle McLaren, e anche i capelli ormai grigi non sono più lunghi come tre-quattro anni fa; ma la ritrosia e il tenersi defilato sono sempre quelli di una volta, così è immutata la voglia di parlare, di spiegare, non appena lo si avvicini con domande che lo incuriosiscono. La prima, è ovvio, è come spiega il fat-

*Roberto Boccafogli*







to che la «convenzionale» Sauber sia già così veloce, addirittura più della «rivoluzionaria» Ferrari F92A per la quale in tanti, lui compreso, hanno tanto penato e senza soddisfazioni...

«In realtà — inizia il tecnico americano con il suo classico tono cantilenante — non c'è alcun segreto. La Sauber è una monoposto nata da un ottimo studio aerodinamico portato avanti da Mike Gascoyne e senza ricerca di soluzioni avveniristiche. Il telaio è anch'esso piuttosto convenzionale e il progettista, Leo Ress, vi ha accoppiato una sospensione con alcune novità in fatto di geometrie, ma nulla di più. Era logico che il frutto di questo lavoro garantisse una buona affidabilità e non portasse grosse sorprese rispetto a quanto si era studiato a tavolino. La Sauber C12 lavora bene in galleria del vento e la pista ci sta dando ragione, ma per ora abbiamo battuto solo la via della sicurezza. Le uniche noie ci sono venute dal cambio, che è semiautomatico e nelle prime uscite "serie" (a fine settembre sempre a Barcellona, ma non prima di un assaggio sul circuito francese di Lurcy-Levis, ndr) ci ha bloccati per problemi ai comandi elettromagnetici. Ma già in questi test spagnoli tutto è andato per il meglio».

— Lei definisce la Sauber una monoposto convenzionale, ma in realtà segue la moda del muso rialzato...

«Sì, ma è rialzato di poco. E poi anche questa scelta tecnica è ormai da definirsi convenzionale: dopo la Tyrrell dell'89 l'hanno seguita quasi tutti. Al nostro muso abbiamo poi accoppiato un'ala anteriore quasi orizzontale, non con i baffi tanto pendenti come molte vetture in pista fino a oggi. È questione di scegliere una filosofia. Secondo la Sauber, la via migliore è realizzare una vettura senza scelte rivoluzionarie, sulla quale intervenire con sviluppi, accorgimenti e meccanismi elettronici. Ma sempre rispettando la configurazione di base. E comunque sempre rispettando le indicazioni della pista, che in ultima analisi rimane il giudice unico della validità di una vettura da corsa».

— La Ferrari F92A è nata anche sotto le sue cure. A questo punto può sintetizzare in cosa si è sbagliato?

«Beh, non so se sono la persona adatta per dare questi giudizi — inizialmente tenta di svincolare; poi accetta la "sfida" — ma penso che in realtà si sia tentato di "osare", di aprire una nuova strada progettuale, avveniristica e complessa. Poi le cose sono precipitate; una volta in pista non ci si è capito più niente, non ci si è spiegati perché i test veri fossero tanto penalizzanti rispetto ai dati di laboratorio. Perché, e ci tengo a ripeterlo, in galleria del vento quella monoposto andava davvero bene: il doppio fondo e quel tipo di aerodinamica sembravano un'idea fantastica, i dati specifici erano estremamente positivi. Ma una volta in pista, tutto andò a rovescio. E del resto non mi sorprende: scegliere un'idea tanto avveniristica dà sui circuiti un vantaggio ecce-

**«La Sauber C12 è una monoposto piuttosto convenzionale: logico che questo lavoro ci garantisca una buona affidabilità e una sufficiente base di prestazioni. Poi interverremo con sofisticazioni a livello di elettronica».**

zionale se tutto parte con il piede giusto: ma se si rendono necessarie delle correzioni...».

— Allora si capì subito che la F92A non sarebbe mai stata competitiva?

«No, assolutamente no. Si capì che c'erano dei cambiamenti, anche importanti, da apportare. Poi non ho capito perché Migeot si sia sempre limitato a cambiamenti di det-

esse lavorare di sviluppo?

«Penso che basilariamente la scelta sia sempre fra due possibilità: partire da una monoposto abbastanza — calca il tono su questa parola — convenzionale, su questa intervenire con sviluppi, modifiche, meccanismi elettronici; oppure partire con qualcosa di già complesso, pieno di scelte innova-

taglio, a piccole cose: forse, con più decisione, i risultati sarebbero stati migliori».

— Tutto ciò significa secondo lei che oggi non c'è più nulla di nuovo da inventare? Che conviene sempre affidarsi a vetture convenzionali, dalla resa sicura una volta in pista, e su

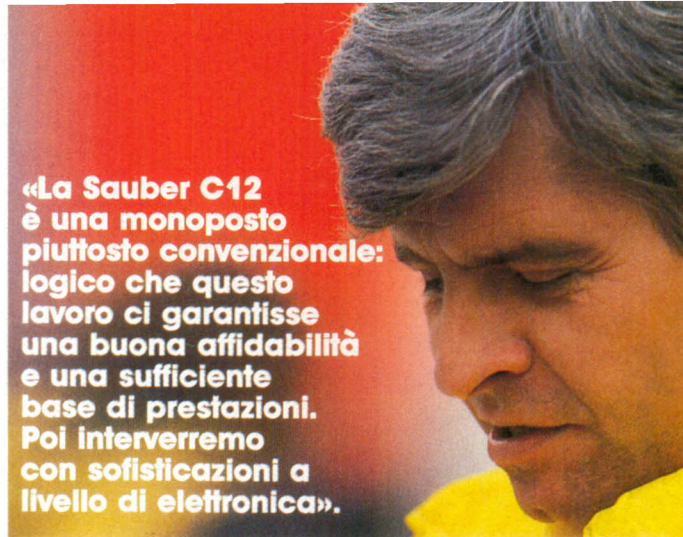
#### TEST RECORD

## Wendlinger: pole a sorpresa

**«Non so cosa dire, non riusciamo a spiegarcelo noi stessi...». Queste le parole di Steve Nichols nel pomeriggio di mercoledì scorso, a Barcellona, quando alle 16,15 Wendlinger ha concluso il suo test con la Sauber C12 sul circuito catalano. Uno stupore più che comprensibile: se venerdì 30 ottobre il tempo di 1'21"45 fissato con gomme larghe tipo '92 aveva già stupito (sarebbe stato il quarto tempo sulla griglia per il Gp Spagna di quest'anno),**

**il clamoroso 1'20"06 centrato con pneumatici da 15 pollici l'ultimo giorno sarebbe valso, a maggio, addirittura la pole position! «Siamo davvero felici — proseguiva Nichols a test conclusi — perché in quattro giorni di test abbiamo coperto oltre 240 giri senza nessun inconveniente tecnico di rilievo se non un blocco, il martedì, al selettore del cambio servoassistito a 6 marce. Nel pomeriggio di quel giorno abbiamo montato le gomme più strette e**

**abbiamo ridotto la larghezza totale a 2 metri come imposto dai regolamenti '93, ma senza effettuare sostanziali adattamenti aerodinamici. In quella configurazione Karl è stato immediatamente velocissimo in rettilineo, tanto che abbiamo dovuto dargli più alettone altrimenti la vettura era molto difficile da guidare in staccata e in curva. Poi è venuto quel tempo fantastico: e non ci siamo sbagliati, perché ha fatto parecchi giri sotto 1'21"».**



tive e magari anche di elettronica, ma in questo caso i pericoli sono quelli di cui dicevo prima».

— Pare certo che per il '93 la Ferrari inizierà abolendo il doppio fondo di Migeot...

«Non mi stupisco. So come lavora Barnard, e il suo è il metodo senza dubbio migliore.

Certamente non ripeterà l'errore della Ferrari di quest'anno, cioè di affidarsi solo a scelte rivoluzionarie senza mettere in preventivo la grande capacità correttiva dell'esperienza in pista. John è eccezionale nel lavoro "di base": telaio e sospensioni uscite dai suoi studi sono fantastici, non possono dare sorprese negative. Su questa base poi

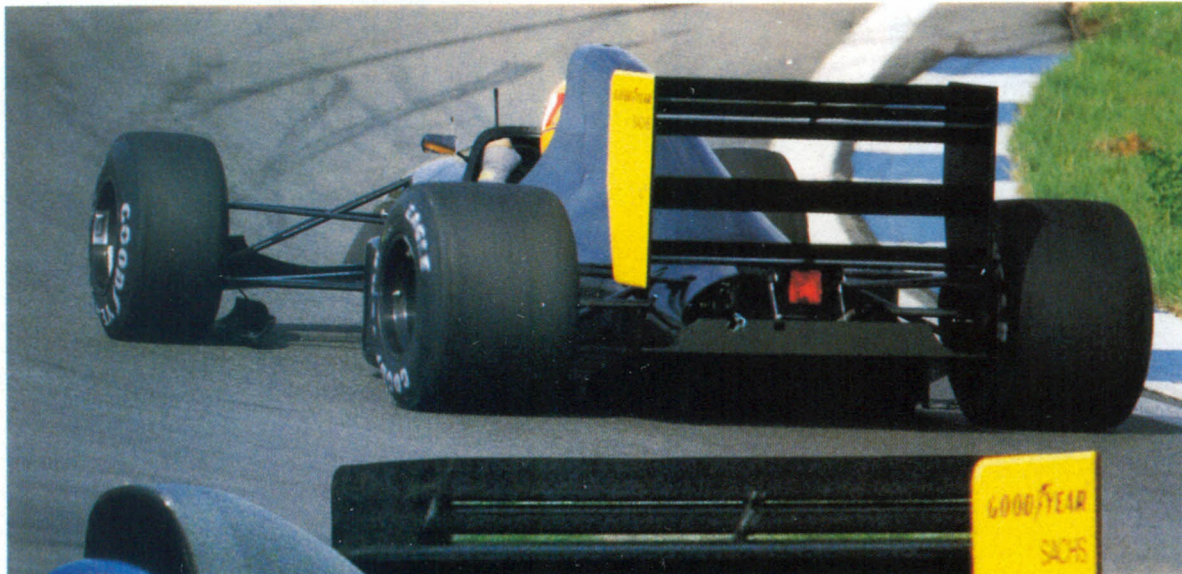
**«So come lavora Barnard. La sua Ferrari non ripeterà gli errori fatti quest'anno: telaio e sospensioni usciti dai suoi studi sono fantastici, non possono dare sorprese negative. Poi si affiderà alla pista per svilupparla: è questa la via giusta».**

interviene a livello di sofisticazione aerodinamica, di dettaglio per quanto riguarda scivoli, prese d'aria e altri particolari che trasformano una vettura da buona a molto buona e quindi a vincente. Per fare questo si affida alla pista, ai test, pur senza dimenticare i suoi dati al computer e in galleria del vento. Sono sicuro che la sua Ferra-

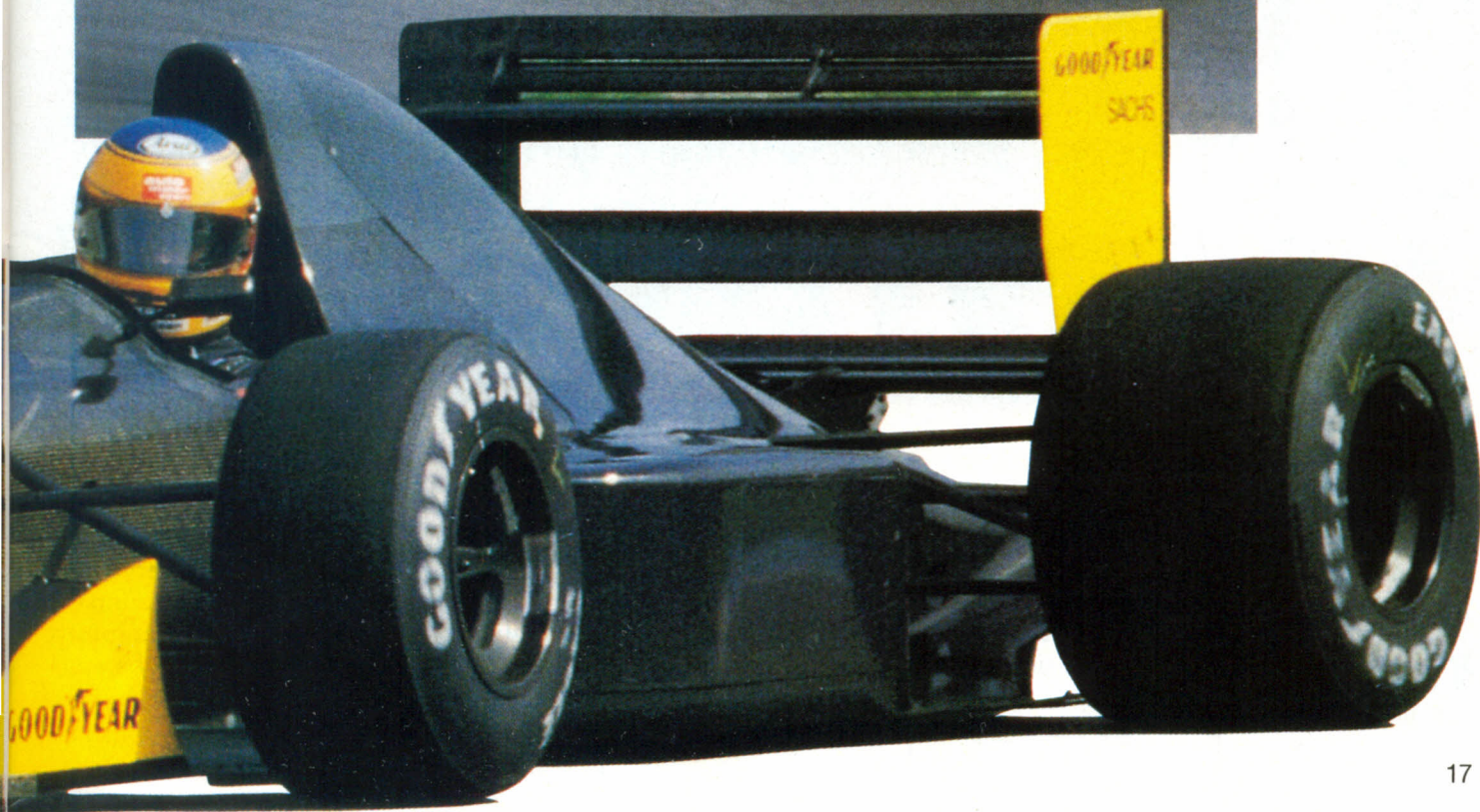
ri sarà basilarmente una vettura semplice, sulla quale avrà spazio per inserire meccanismi, elettronica, sofisticazioni al massimo livello. Ma con pazienza, con tempo di provare, riprovare, migliorare. È questa la via giusta».

— La Sauber sta facendo lo stesso?

«In un certo senso, sì. Inizieremo il mondiale '93 con il cambio semiautomatico ma senza antispin, senza sospensione intelligente che introdurremo più avanti, nel corso dell'anno. Del resto, già oggi sappiamo che la vettura che è andata bene a Barcellona è essenzialmente in configurazione '92: per adattarla alle esigenze '93, con gomme e larghezza ridotte (anche se un primo test con gomme strette è già stato fatto, come si legge a parte, ndr), è necessario un lavoro sull'aerodinamica che inizierà a gennaio e si focalizzerà nella galleria del vento di Emmen, in Svizzera. La Williams ha insegnato che per dominare bisogna iniziare a vincere piano piano: noi ci adattiamo... □



Ecco la Sauber C12 impegnata nei test di Barcellona dove Karl Wendlinger è andato fortissimo: nel Gp di Spagna, infatti, sarebbe partito in pole position con il tempo realizzato durante i collaudi. La monoposto realizzata da Leo Ress in collaborazione con Steve Nichols per il '93 dovrà essere rivista nei concetti aerodinamici (FotoBlancafort)



**FORMULA UNO**  
**ANALISI TECNICA**

# TRAPASSATO

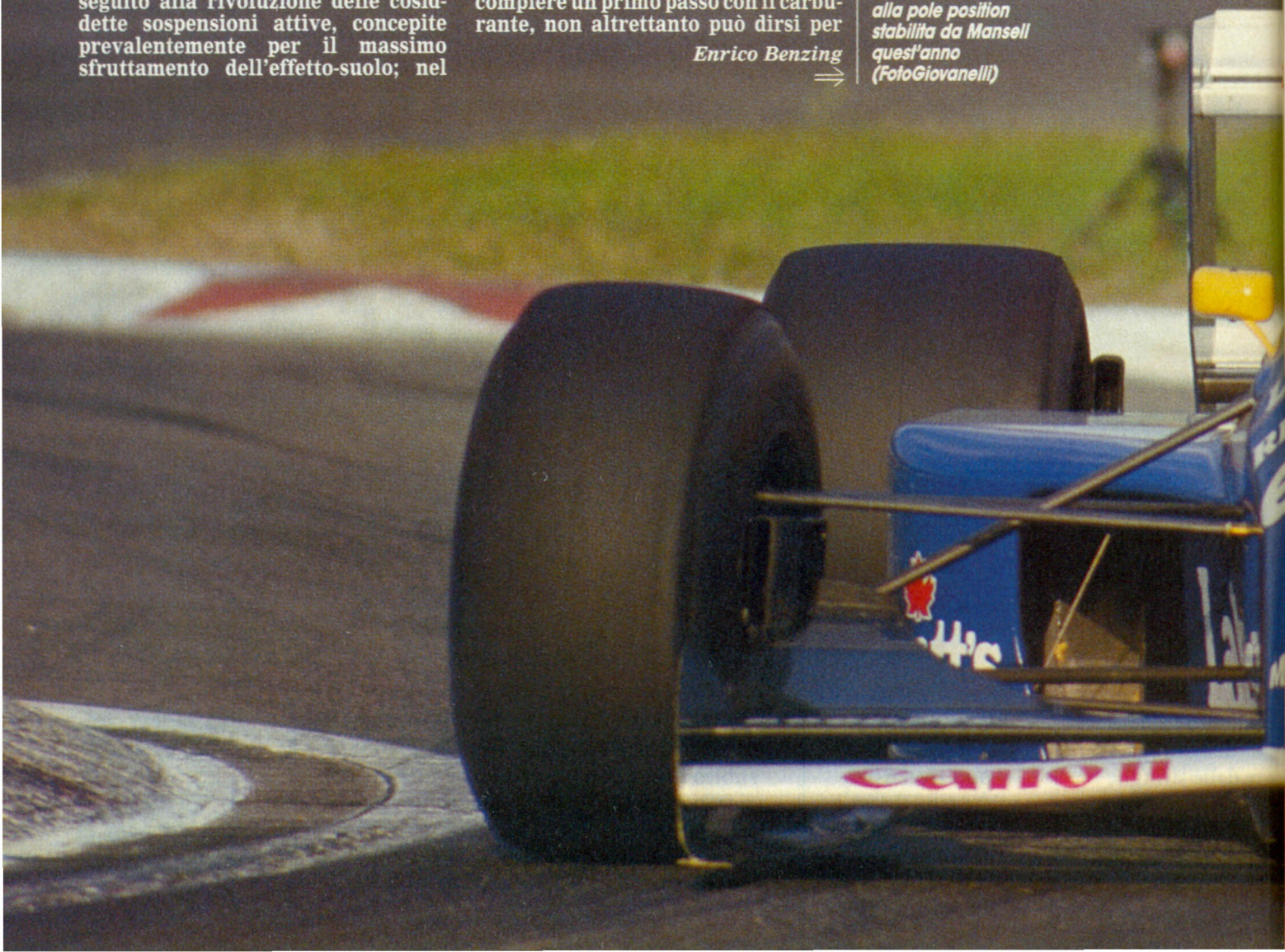
**Il regolamento tecnico già stabilito per la stagione '93 sarà modificato nel '94 con l'introduzione del fondo piatto largo come la scocca. E le monoposto saranno da rifare...**

Le superbe conquiste tecniche della Williams e della Renault nel mondiale 1992 inducono a estendere l'analisi delle prestazioni alle future espressioni della Formula 1. Infatti, i progressi in campo aerodinamico e in campo motoristico sono stati impressionanti: nel primo caso, in seguito alla rivoluzione delle cosiddette sospensioni attive, concepite prevalentemente per il massimo sfruttamento dell'effetto-suolo; nel

secondo caso, in funzione delle scoperte fatte dalla petrolchimica. E questi progressi hanno nuovamente costretto la Fisa a prendere o a programmare provvedimenti limitativi, per ragioni di sicurezza, alla luce delle attuali caratteristiche delle piste. Ma se è stato relativamente facile compiere un primo passo con il carburante, non altrettanto può dirsi per

Enrico Benzing

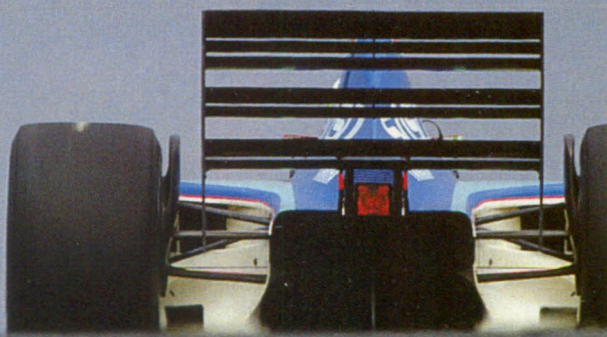
*La Williams Fw15 con Alain Prost durante i recenti test effettuati dal pilota francese a Imola. La monoposto, equipaggiata con le gomme strette come da regolamento '93, è andata molto vicina alla pole position stabilita da Mansell quest'anno (Foto Giovannelli)*



# PROSSIMO



La Jordan-Yamaha 192, qui al Gp d'Ungheria '92 e nella foto grande, le monoposto di F.1 in fila indiana al Gp di Germania '92 (FotoOrsi)



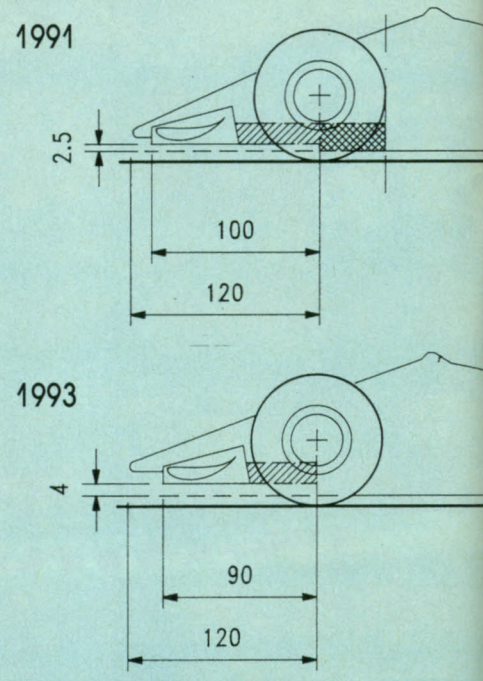
← altri provvedimenti. Perché, sul terreno minato delle odierne regole sulla stabilità della formula, occorre il consenso maggioritario dei Costruttori per le modifiche al regolamento dall'una all'altra stagione di corse; e nessuno è disposto a votare qualsiasi restrizione tecnica. Alla fine, resta solo la possibilità, come ai tempi della nostra appartenenza alla Commissione tecnica internazionale, di introdurre innovazioni con preavviso biennale, quando la sicurezza è in discussione. A questo punto, consideriamo che si debba interrompere lo stillicidio delle piccole correzioni annuali al regolamento, unanimemente accettate o mercanteggiate con altre concessioni. La Formula 1 ha bisogno di stabilità tecnica, ma anche di poche norme, chiare e rigorose, che lasciano ampi spazi di manovra alla ricerca e all'inventiva del progettista. Se i compromessi per il 1993 non possono soddisfare, bisogna assolutamente fare una proiezione seria per il 1994, sulla base di questi elementi: 1) fine del grande effetto-suolo, attraverso l'introduzione di una nuova regola sul fondo piatto; 2) riaffermazione del concetto di monoposto a ruote scoperte, in modo che nessun dispositivo aerodinamico possa invadere il volume riservato a ogni ruota, staccata dal corpo-vettura; 3) poche limitazioni dimensionali, in lunghezza, larghezza e altezza, entro cui vi sia la massima libertà di disegno; 4) equilibrio tra le caratteristiche d'autotelaio (sono comprese le dimensioni-pneumatici) e i livelli di potenza installata, ciò che impone inevitabili ritocchi alle norme relative ai motori. Le sospensioni attive della Williams Fw14B sono state

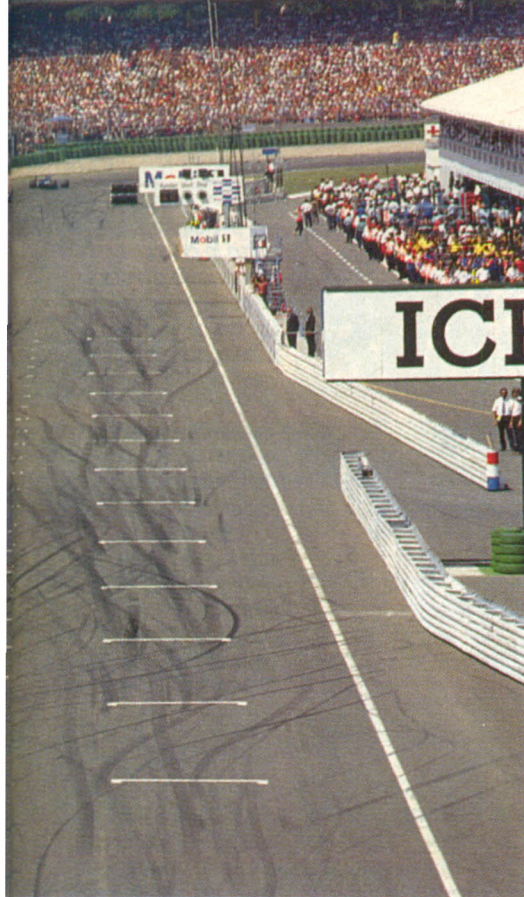
introdotte dal Gran Premio del Sudafrica 1992 per sfruttare al meglio le opportunità offerte dal regolamento sull'aerodinamica. Secondo il programma della loro computerizzazione, gli attuatori idraulici fanno compiere alla massa sospesa, come ci è stato mostrato con il *check* all'interno di un box, i tre movimenti sui tre assi, longitudinale X, trasversale Y e verticale Z. Sull'asse Z, tutto il corpo-vettura può sollevarsi o abbassarsi, in assetto orizzontale, di 6-7 cm; sull'asse X, la cassa sospesa può compiere movimenti di rollio, con angoli che si estendono all'altezza minima da terra desiderata; sull'asse Y, i movimenti di beccheggio seguono la stessa ampiezza. Tutti questi movimenti possono combinarsi fra loro, in modo da realizzare un numero infinito di assetti. La macchina si trova completamente sollevata al box e viene totalmente abbassata (la pressione di un piede del meccanico sul «musetto» accelera e verifica l'azione) prima di entrare in pista; appena la macchina è partita, spetta al *software* il compito di determinare l'assetto cabrato o picchiato, con più o meno rigidità di rollio, in funzione degli utilizzi. Secondo il regolamento (Figura 1) del 1991, che non ha potuto essere corretto nel 1992, il dispositivo aerodinamico anteriore (ala e schermo d'estremità) deve trovarsi a una altezza minima di 2,5 cm sopra al piano geometrico del fondo piatto, dal punto estremo dello sbalzo all'asse-ruota. Sfortunatamente, in occasione di questa definizione, la Fisa non aveva aggiunto altre precisazioni e l'interpretazione della Williams, fin dalla prima gara del 1991, è stata quella di poter estendere i prolungamenti degli schermi, sotto

## ECCO COME SI

Nel disegno 1 è raffigurato il dispositivo aerodinamico anteriore (ala e schermo d'estremità) che, secondo il regolamento '91, deve trovarsi a un'altezza minima di 2,5 cm sopra al piano geometrico del fondo piatto, dal punto estremo dello sbalzo asse-ruota, e le misure decise per il '93. Nel disegno 2 sono invece riportate le dimensioni stabilite nel '92 mentre nella figura sono illustrate i limiti programmati per la stagione 1993: riduzione dell'area di sigillo anteriore della

Fig. 1





forma di condotti aerodinamici, fino al limite e all'altezza del fondo piatto (tangenza posteriore della ruota anteriore), con un maggiore sigillo a terra. Gli abbassamenti o gli innalzamenti delle sospensioni anteriore e posteriore, inizialmente frutto di vari compromessi cinematici, sono diventati, con le sospensioni attive del 1992, di assoluta precisione ed è scomparso il noto scintillio dei pattini sul terreno. Per la configurazione 1993, l'altezza minima del dispositivo anteriore dal fondo piatto dovrà aumentare (salvo imprevisti) a 4 cm e, per il prolungamento degli schermi, dovrà essere rispettato il vincolo longitudinale dell'asse-ruota. Lo sbalzo anteriore, per le parti più larghe di 40 cm, dovrà ridursi da 100 a 90 centimetri.

**1993.** Nella Figura 2, nelle viste laterale e in pianta, sono riportate le dimensioni della F.1-1992 mentre nella Figura 3 sono illustrati i limiti programmati per il 1993: riduzione dell'area di sigillo anteriore della vena fluida canalizzata verso il fondo piatto; larghezza massima della vettura diminuita da 2,15 a 2 metri; larghezza delle ruote di

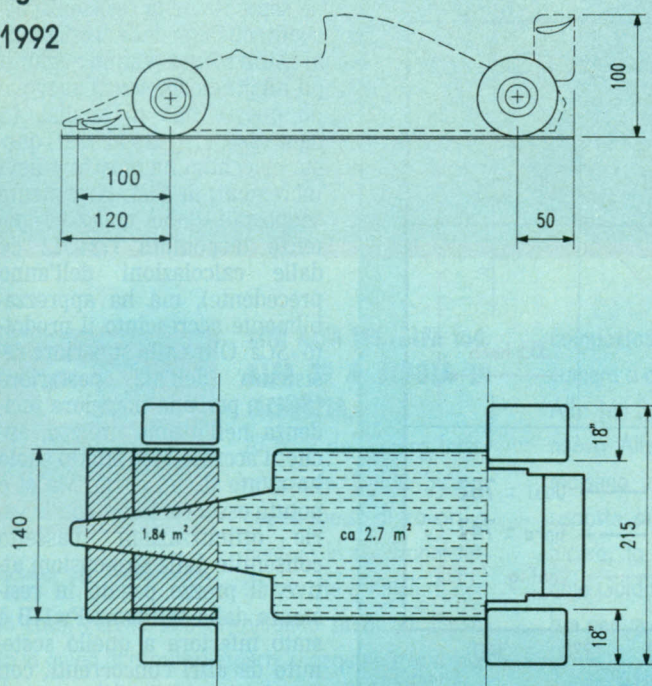
15 pollici anziché di 18 pollici; minore altezza (95 anziché 100 cm) da terra dell'ala posteriore. C'è da augurarsi che, in questa occasione, nell'area tra l'asse delle ruote e il fondo piatto (è indicata con un punto interrogativo nell'illustrazione) siano definite le altezze da rispettare. Quindi, la seconda vista in pianta della Figura 3 ci apre al progetto per il 1994 o per il 1995. In quest'ultimo caso, il fondo piatto avrebbe praticamente la larghezza dell'abitacolo, fra i due assi-ruote, anziché fra le tangenze all'interno del passo; tutte le altre parti, a cominciare dalle fiancate, verrebbero convenientemente rialzate, in modo da ridurre drasticamente le superfici interessate alla produzione dell'effetto-suolo.

**WILLIAMS.** Ora, nel calcolo delle potenze resistenti e disponibili (Figura 4) della Williams-Renault Fw14B, si possono aggiungere anche le principali modifiche del regolamento 1993, per fare una interessante previsione. L'apice del potenziale della macchina in esame è stato raggiunto a Hockenheim, in occasione del Gran Pre- ➔

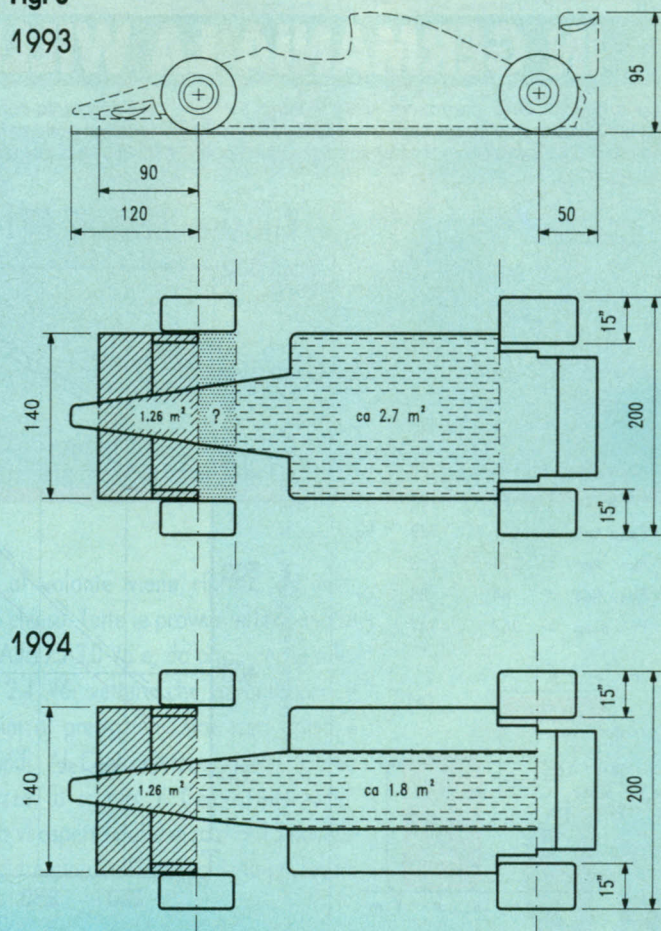
## ARRIVA ALLA RIDUZIONE DELLE SUPERFICI

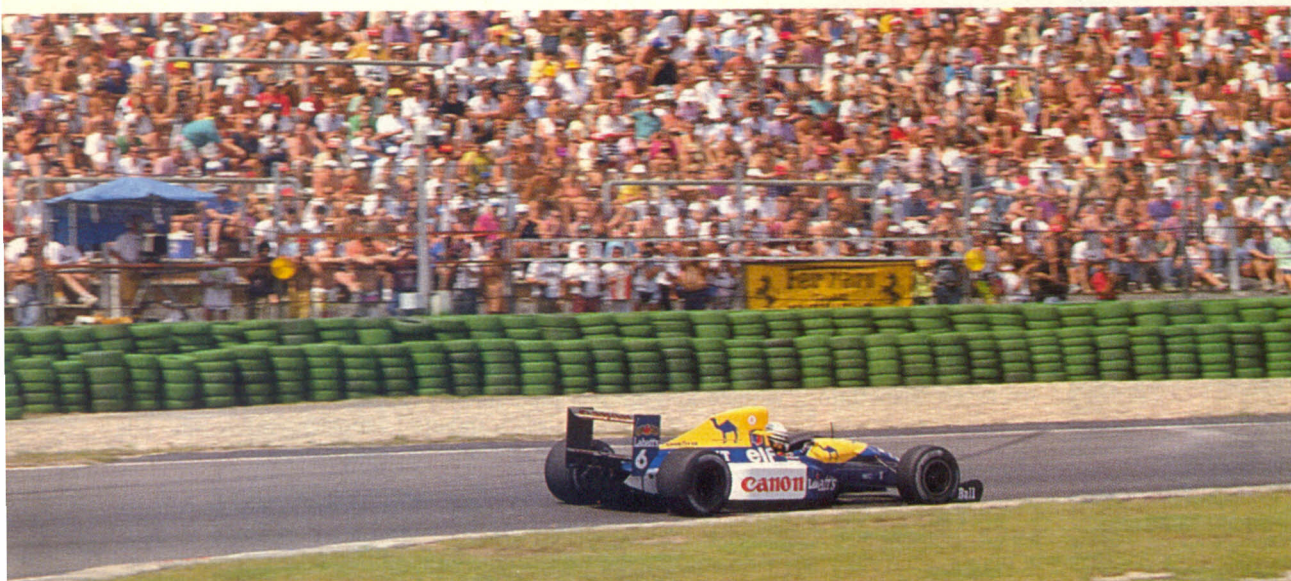
vena fluida canalizzata verso il fondo piatto; larghezza massima della vettura diminuita da 2,15 a 2 metri, larghezza delle ruote da 15 pollici anziché da 18; minore altezza (95 anziché 100 cm) da terra dell'ala posteriore. Sempre nel disegno 3 è illustrato il progetto di modifica per il '94, o al più per la stagione '95. Si nota che in questo caso il fondo piatto avrebbe la larghezza dell'abitacolo, fra i due assi-ruote, anziché fra le tangenze all'interno del passo.

**Fig. 2**  
1992



**Fig. 3**  
1993





La Williams-Renault Fw14B di Patrese al Gp di Germania '92, corsa in cui la monoposto di Patrick Head ha toccato l'apice del suo potenziale, prima della svolta data con le benzine meno «super». Sulla pista di Hockenheim la Williams ha raggiunto la punta di 339 kmh, in gara; il nostro studio rivela che in configurazione '93 la vettura avrebbe potuto registrare una velocità massima di 353 kmh (FotoOrsi)

← mio di Germania, cioè prima della svolta d'agosto con i carburanti. La configurazione aerodinamica da qualifica, lievemente meno resistente di quella da gara, ha permesso di calcolare una resa massima del V10 Renault Rs4 di 762 cv, per la più alta velocità di punta, che il Data Processing Olivetti ha registrato a 339.2 kmh. Ebbene,

se la stessa vettura, a parità di SCx2, avesse rispettato le dimensioni 1993 (l'ipotesi compare con una diversa colorazione del diagramma) per la larghezza massima, per la sezione-pneumatici e per l'altezza dell'ala posteriore, con la stessa potenza installata avrebbe raggiunto una velocità massima di 353 kmh, per un incremento del 4.07 per cento. E questo risultato può

rappresentare il rovescio della medaglia dei prossimi provvedimenti, mentre gli altri effetti, in conseguenza delle stime relative alle variazioni della deportanza totale e soprattutto del 10% circa di riduzione del coefficiente di aderenza delle gomme, potranno essere valutati successivamente. Nella rappresentazione di Figura 4, infine, si osserva che la velocità di punta (335,4 kmh) utilizzata per il calcolo della potenza resistente della Fw14B in assetto da gara (747 cv) non è quella raggiunta in sede di prove di warm-up (330,8 kmh), bensì quella derivante da una regressione di punti in un diagramma tempi sul giro-velocità, riferito all'intero quadro prestazionale. L'indicazione separata della resistenza aerodinamica e della resistenza al rotolamento (vanno aggiunti gli altri assorbimenti) agevolano questo tipo di analisi. In ogni caso, rispetto al 1991, questa macchina ha mostrato lievi incrementi di SCx, largamente sopportati dalle maggiori potenze disponibili (724-712 cv dalle calcolazioni dell'anno precedente), ma ha apprezzabilmente accresciuto il prodotto -SCz. Oltre alla superiore resistenza dell'ala posteriore (SC#1), per una maggiore incidenza nell'ultimo utilizzo, anche l'accresciuto effetto-suolo ha avuto il suo costo. Ma si è potuto osservare che, con le varie ottimizzazioni d'assetto consentite dalle sospensioni attive, il prezzo pagato in resistenza dalla Williams Fw14B è stato inferiore a quello sostenuto da altri concorrenti, con mezzi più tradizionali. □

## IN GERMANIA LA WILLIAMS TOP

Ecco lo studio delle prestazioni della Williams Fw14B-Renault. È interessante notare che se la stessa monoposto, a parità di SCx 2, avesse rispettato le dimensioni '93 (l'ipotesi

si è segnalata con un diverso colore nel diagramma) con la stessa potenza avrebbe raggiunto una velocità massima di 353 kmh, per un incremento del 4,07 per cento.

### Configurazioni e risultati

	Qual.	Gara (*)	
Velocità =	339.2	335.4	km/h
#1 SCx =	.151	.151	m <sup>2</sup>
#2 SCx =	.267	.277	m <sup>2</sup>
#3 SCx =	.625	.625	m <sup>2</sup>
SCx =	1.042	1.052	m <sup>2</sup>
-SCz =	2.760	2.841	m <sup>2</sup>
Carbur. =	20	180	lt
Peso tot. =	611	729	kg
Res. Aer. =	624	618	Cv
Res. Rot. =	84	85	Cv
Pot. disp. =	762	747	Cv

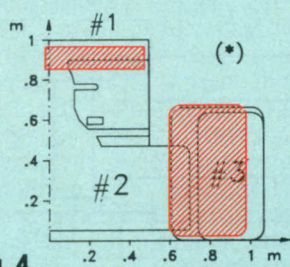
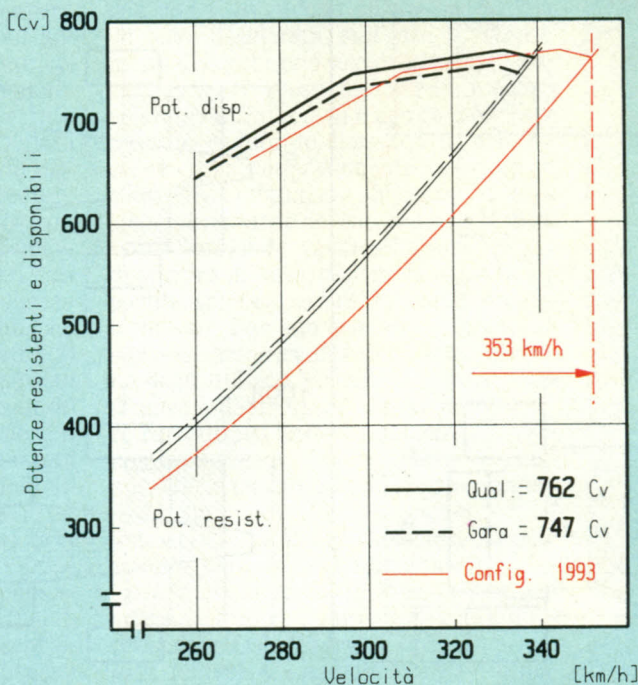


Fig. 4

### Williams-Renault FW14B - Hockenheim 1992



**V**a in archivio la F.1 '92 e parte immediatamente la Formula dei Rimpianti. Forse qualche cosa potrà ancora modificarsi, ma tre stelle che hanno brillato nel Gp d'Australia molto probabilmente non le vedremo il prossimo campionato: Mansell, Senna e i motori Honda. Chi ha sfidato il sonno per gustarsi la gara di Adelaide, o anche chi ha preferito la più comoda replica in tarda mattinata, non può non essersi reso conto di quanto la McLaren sia stata vicino, se non addirittura più competitiva della Williams. Di chi il merito, allora, se non della Honda che pur avendo deciso da tempo di chiudere una importante esperienza sportiva ha voluto fornire sino all'ultimo il meglio possibile alla squadra biancorossa. È stata una grande lezione per tutto l'ambiente e alla fine non è soddisfazione da poco per i giapponesi poter dire di aver chiuso un ciclo alla maniera di sempre, cioè vincendo. In quanto ai due piloti, come leggete anche nelle pagine che seguono, ogni commento è superfluo. Nigel Mansell e Ayrton Senna sono stati formidabili combattenti per tutto un anno (ma sarebbe più giusto dire per tutte le rispettive carriere) e hanno concluso in bellezza, con tempi sul giro impossibili per tutta la concorrenza, con una lotta senza quartiere e anche per il modo con cui hanno finito: di quelli che fanno parlare, che alimentano le discussioni come sempre succede con i veri campionissimi. L'erroraccio di Senna, che è poi anche un vizio del brasiliano, umanizza in un certo qual modo il pilota più bionico di tutto il Circus. La rabbia del Leone, la sua voglia di prendere a schiaffi il più giovane avversario, il suo zoppicare sofferto, a mezza via tra il dolore vero e un vero e proprio vezzo, lasciano intatta l'immagine naif di un grande campione che ha saputo far breccia nel cuore degli appassionati molto di più che in quello dei critici (quelli cui non piaceva nemmeno Villeneuve, per intenderci). Due draghi delle piste capaci di fare la differenza sempre, quando hanno avuto tra le mani le vetture migliori (la Williams oggi, la McLaren ieri) ma anche quando hanno dovuto guidare veri e propri birocchi (la Tole-



man dell'84, la Williams a motore aspirato Judd dell'88). Se davvero usciranno dalle scene della F.1 non basterà l'atteso ritorno di Prost a compensarne la perdita e il grande rischio che si profila all'orizzonte è che si finisca per rimpiangere la pur scontata stagione appena al capolinea. Sarebbe paradoss-

sale, ma anche l'ultima grande vittoria di questi due insostituibili nemici.

Da questa settimana Autosprint costa mezzo caffè in più. Un direttore non vorrebbe mai vedere la sua creatura aumentare di prezzo, ma proprio non era più possibile tenere duro su un piedistallo fissato quasi tre anni fa e mai ritoccato. Nel tempo le riviste concorrenti avevano adeguato il «cartellino» al costo della vita. Noi no, quasi sempre offrendo più pagine e più servizi. Adesso tocca a noi e lo facciamo senza promesse. È vero, questo sì, che di qui a Natale offriremo un prodotto più ricco del solito perché alle dispense sul mondiale di F.1 aggiungeremo anche il primo Dizionario sempre di F.1 (un lavoro globale mai tentato da nessuno e di cui andiamo davvero orgogliosi) ed è vero anche che in cantiere abbiamo un'altra grossissima sorpresa, ma non è per questo che vi vogliamo tenere attaccati alla rivista. Vi chiediamo mezzo caffè in più per poter continuare a fornirvi la qualità e l'impegno di sempre. E con la speranza, naturalmente, che questo mezzo caffè serva anche a tenerci sempre più... svegli sulle notizie.

**Carlo Cavicchi**





**F** FOST

 **FORMULA UNO**  
GP AUSTRALIA

# FORMULA

**Vince Berger e si presenta nel migliore dei modi alla Ferrari. Patrese ritirato è comunque vice campione. Ma Mansell e Senna infiammano nel super duello col botto: che Gp avremo senza di loro?**



1-2

ADELAIDE — Una grandissima gara, un duello stratosferico per 19 giri. Protagonisti: Mansell e Senna, ovvero la grande F. 1 del 1992. Poi il brasiliano commette un errore di valutazione, tampona il neo campione del mondo e la luce sul palcoscenico australiano si attenua. Fuori i due top la gara ha assunto un diverso aspetto, diversi ritmi. Berger è stato sia autore di un'ottima gara e ha detto addio alla McLaren con una bellissima vittoria, presentandosi (anzi, ripresentandosi) così nel modo migliore alla Ferrari. Patrese, prima di essere tradito dalla pompa della benzina, si è comportato

Diego Forti

*Gerhard Berger vola verso la vittoria di Adelaide: quale miglior modo, per lui di concludere la triennale carriera con la McLaren-Honda? Quello australiano è il suo terzo successo targato McLaren, l'ottavo in carriera dopo uno con la Benetton e quattro in Ferrari (FotoColombo)*

# HANNO DETTO



## Riccardo Patrese

«La mia vettura si è fermata improvvisamente all'uscita di una curva: mentre acceleravo è mancata l'alimentazione e la mia monoposto si è piantata. È incredibile, quest'anno me ne sono capitate di tutte, ma ho portato a casa il secondo posto nel mondiale che era il mio vero obiettivo. Non vi dico però che sofferenza guardare gli ultimi giri con Schumacher che guadagnava terreno nei confronti di Berger».

## Gerhard Berger

«Sono partito male e ho dovuto impegnarmi a fondo per superare alcune vetture, in particolare quella di Alesi. Ho cercato di risparmiare benzina, puntando a recuperare più avanti quando la mia monoposto si fosse alleggerita. Non ho capito perché Patrese non si sia fermato prima a cambiare le gomme».

## Jean Alesi

«Ho preso dei gran rischi in partenza, più per mia soddisfazione personale che per altro. Sapevo che l'unica cosa che potevo fare era di cercare di portare a termine la corsa nella miglior posizione possibile. È arrivato il quarto posto, ma è stata una gara noiosa. Ora arriva Barnard e le cose necessariamente cambieranno: in passato non ha mai sbagliato una vettura; non penso che cominci proprio il prossimo anno...».



## Nigel Mansell

«Sono disgustato, meno male che ne sono uscito, che mi sono sbarazzato di tutto questo. C'è gente che in Formula 1 può uscirsene con qualsiasi cosa, con qualsiasi manovra, come è accaduto oggi, mentre io in passato sono stato penalizzato per molto meno. Dopo l'incidente sono corso dall'altra parte della pista perché se fossi rimasto in quel punto sarebbe potuto venir fuori un diverbio poco ortodosso con Senna, e non ho ritenuto che fosse un bel modo di lasciare la F. 1. Sono così andato ai box per parlare con la mia squadra e con i commissari; ma dalla squadra ormai non ho più alcun appoggio ed i commissari sono uomini totalmente senza feqato: "È stato un normale incidente sportivo", mi hanno detto».

## Ayrton Senna

«Secondo me Mansell l'ha fatto apposta per non lasciarmi passare. Ha frenato in anticipo, io non me l'aspettavo e l'ho toccato. In questa stagione non ci siamo trovati d'accordo su niente e forse è giusto che anche questo campionato si sia concluso così, in pieno disaccordo. A fine gara ho cercato di parlargli, ma lui non ha voluto».



## Patrick Faure

«Una cosa è sicura, non ci sarà una Renault-Renault in F. 1. Continueremo ad essere solo dei motoristi. L'anno prossimo ricominceremo e quello dopo ancora, ma non so dirvi, oggi, per quanto tempo. Ci sono solo motori però nel nostro futuro. Non è solo un problema di costi. Il fatto è che non siamo sicuri di riuscire a fare meglio della Williams nella realizzazione dei telai».

a cura di  
Umberto Zapelloni

## FORMULA UNO GP AUSTRALIA



con grande professionalità. Anche la grinta di Schumacher è venuta fuori in maniera inequivocabile. Tuttavia finché ci sono stati in gara Mansell e Senna il Gp ha avuto ben altro sapore. I due hanno qualcosa in più, qualcosa che stupisce ed eccita. La loro superiorità traspare aldilà dei valori cronometrici, che pure sono inequivocabilmente a favore di questa coppia di fenomeni. Quando sono usciti di scena avevano già accumulato un vantaggio sul più immediato inseguitore, Patrese, di 18". Un abisso generatosi in un susseguirsi di staccate, giri veloci, attacchi e contrattacchi spettacolari.

**AMAREZZA.** Se non ci saranno cambiamenti repentini, il prossimo anno in F. 1 potrebbero mancare entrambi. E questa incredibile eventualità lascia l'amaro in bocca. Pensare che non ci sarà più F. 1 per il Leone, (impegnato in F. Indy: un mondo per lui inconsueto, ma molto probabilmente meno ostile di quello dei Gp) e che Senna è fermamente intenzionato a godersi una lunga vacanza ad Angra Dos Reis, fa davvero rabbia. Soprattutto perché tutti sappiamo che le cose potevano andare diversamente. Dover rinunciare in partenza a quello che possono far vedere Ayrton e Nigel mortifica. Qualcosa che non funziona in questa F. 1 ci deve pur essere, se i suoi due indiscussi numeri 1, sia pur con motivazioni diverse, hanno in animo di non ripresentarsi ai nastri di partenza. I talenti, invece, devono essere conservati e preservati, la gara di Adelaide lo ha dimostrato. Di certo senza Mansell e Senna il campionato risulterà diverso, tormentato dal dubbio di come potevano andare le cose con loro presenti. Questo, anche se la loro gara australiana non è stata esente da errori. Senna ha molte responsabilità nel tamponamento a Mansell. Ha spinto troppo finendo con l'essere l'autore di un ko, che il suo avversario ha dovuto subire senza avere possibilità di difendersi.



**ATTACK!** Diciotto giri all'attacco di Mansell, poi Senna l'ha tamponato e si è ritirato

**A PUNTI.** Sesto e ai primi punti del '92: così Modena ha in parte raddizzato un anno tremendo

**QUASI VICE.** Secondo in volata: Schumacher ha mancato per soli tre punti il titolo di «vice» iridato





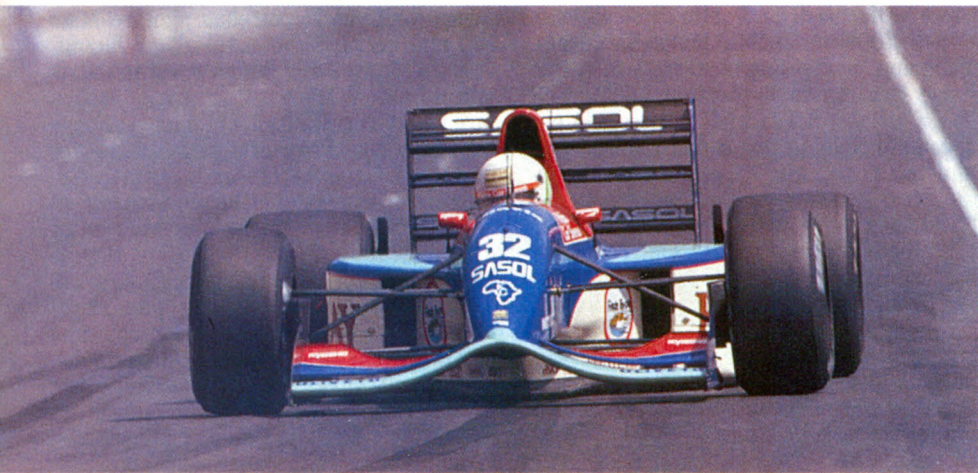
**ALTRA STORIA.** Usciti di scena Mansell e Senna, i restanti 62 giri sono stati, come detto, tutta un'altra storia. Anche se non sono mancati i colpi di scena e più di un pilota è apparso meritevole di lode. Berger, che era partito con meno ala del compagno di squadra per guadagnare in velocità massima ed essere agevolato nei sorpassi sul rettilineo, si è reso protagonista di un'ottima gara. Non solo per come ha saputo, dopo una partenza poco brillante, portarsi alle spalle di Patrese, ma anche per la perfetta scelta di tempo con cui ha effettuato il cambio gomme. Una cosa che alla Benetton hanno invece sbagliato completamente. Berger, rientrando non appena è stato a ridosso a un gruppo di doppiati, se li è poi ritrovati solo quando aveva le gomme fresche; Schumacher, aspettando, ha perso molto tempo nelle operazioni di sorpasso a concorrenti più lenti di lui, penalizzato da gomme già troppo usurate. In ogni caso, sia Gerhard che Michael si sono comportati più che bene. Davvero bravo, poi, è stato

## RICK SOSPIRA

Modena. Il suo Yamaha tremendamente «assetato», non solo è stato schierato al via con il limitatore bloccato a soli 12.800 giri (un migliaio in meno di quelli possibili), ma via via che la gara ha richiesto un progressivo smagrimento della benzina per non rimanere a secco prima del traguardo, Stefano è scivolato via lungo i muretti di Adelaide con il piede di velluto e senza una sbavatura. I suoi tempi sul giro molto spesso sono apparsi davvero straordinari. Il punto ottenuto con il sesto posto finale (l'unico ottenuto in questa disgraziata stagione della Jordan) lo ricompensa di tanta sfortuna e rende merito alle sue qualità di pilota tenace, ma anche estremamente efficiente.

Bene è andato anche Boutsen. Tanto bravo quanto sfortunato, come spesso gli succede, De Cesaris. Gli si è incendiato il motore mentre era 6. e pregustava battaglia con Alesi. Il ferrarista, a sua volta, dopo una partenza coi fiocchi si è rassegnato ad arrivare al traguardo conscio dei limiti della sua vettura. C'è stato anche chi ha pasticciato, come ad esempio Morbidelli. Prima si è girato scivolando dall'8. alla 10. posizione, poi ha fatto da tappo al compagno di squadra Fittipaldi, che già aveva chiuso brutalmente in partenza. Se si considera che il brasiliano quando è riuscito a superare Gianni gli ha preso quasi 13" in soli 15 giri, si deve riconoscere che in Minardi il gioco di squadra è stato fatto... a rovescio. Un peccato, perché c'erano concrete possibilità, visto il rendimento delle vetture, per ottenere un risultato ben più lusinghiero.

**MONDIALE.** Ad Adelaide si è chiusa ufficialmente una stagione segnata da tempo. La Williams ha stravinto il mondiale Costruttori con 164 punti. Alle sue spalle la McLaren (99) ha resistito all'assalto portato dalla Benetton (91). Tuttavia è doveroso sottolineare che il team italo-inglese è stato capace di raccogliere punti in tutte le 16 gare del campionato. Un'impresa riuscita solo alla Lotus, più di due decenni fa, in un campionato che si articolava su 10 gare appena. Da rilevare che le prime 4 squadre del mondiale (quarta è la Ferrari con 21 punti) si sono aggiudicate 375 punti dei 416 disponibili, lasciando agli altri 12 team iscritti al campionato la miseria di 41 punti. Una sproporzione esagerata, che evidenzia una delle disfunzioni che affliggono la F. 1 attuale. Nel mondiale piloti Mansell, con 108 punti, ha quasi doppiato il compagno di squadra Patrese che è comunque riuscito a mantenere la seconda posizione, nonostante l'ennesimo ritiro. Fuori gioco Senna, al 19. giro, Schumacher era l'unico che poteva scavalcare Patrese, nel caso fosse riuscito a vincere la corsa. La cosa non è riuscita al giovane tedesco e quando Berger ha tagliato il traguardo per primo, nonostante una furiosa rimonta messa in atto da Michael, Riccardo ha davvero tirato un gran sospiro di sollievo.



McLAREN-RENAULT

## Non basta comprare la Ligier

Avremo una F.1 senza Mansell, allora. Nigel assicura che nessuno lo riporterà a casa dagli States, e pare proprio che ci si debba credere. Ma perché un '93 anche senza Senna? Perché sfumata la Williams-Renault, alla quale non può approdare causa il veto-Prost, Ayrton resterebbe in McLaren solo se arrivassero i motori Renault. E a quanto pare, nemmeno l'acquisizione del team francese da parte della McLaren garantisce questa possibilità. L'acquisto della Ligier pare prossimo a vantaggio di Mansour Ojeh, che secondo Ron Dennis ha anzi già concluso l'affare. Ma questa mossa non aiuta la McLaren più di tanto... «La prospettiva di un accordo McLaren-Renault — ha dichiarato ad Adelaide Patrick Faure, presidente Renault Sport — era seducente anche

per noi. Ma esistevano problemi di ordine economico come tecnico, vedi la sponsorizzazione alla squadra inglese da parte della Shell, incompatibile con il nostro inscindibile partner Elf. E per quanto riguarda la soluzione Ligier, attenzione: il nostro accordo con Ligier è valido solo se il team resta sotto il controllo di maggioranza di Guy Ligier. Mutando questa situazione, potremmo sciogliere il contratto». Si fa strada però un'altra, remota possibilità: acquistando la Ligier, Ojeh potrebbe fare pesare le sue influenze in Arabia Saudita e aprire la via a una piattaforma d'intesa Shell-Elf. Ligier, intanto, aspetta. Soprattutto perché l'acquisto da parte di Cyril De Rouvre, dato recentemente per certo, sembra allontanarsi. (p.b.)

MANSELL CARDINE DEL MERCATO

# LA CHIAVE INGLESE

**Ecclestone non può accettare di perdere Nigel e Senna e regalare popolarità alla Indy. E sta tentando una delicatissima e imprevedibile manovra di recupero...**

ADELAIDE — «Mi hanno detto che qualcuno (Bernie Ecclestone, ndr) è negli Stati Uniti (da Carl Haas, ndr) per negoziare il mio contratto. Bene, posso solo aggiungere che inizierò le prove di F. Indy in gennaio. Questo è tutto. Non voglio dire altro perché la situazione non è sotto il mio controllo». Ecco come Nigel Mansell ha inquadrato la sua attuale posizione di transfuga dalla F.1. L'altra grande incognita del mondiale, Ayrton Senna, è invece sempre più orientata a fermarsi: «Lo so che la gente non ci crede, ma non vedo perché dovrei correre senza avere a disposizione una vettura in grado di competere per il mondiale». Ad Ayrton non interessa nemmeno la F. Indy: «Sì, un domani penso di gareggiare anche in Usa, ma per ora non mi interessa e ritengo gli ovali troppo pericolosi». Insomma sia Nigel che Ayrton al momento attuale non hanno intenzione di tornare sui propri passi. Ma la loro decisione sta provocando uno sconquasso. Bernie Ecclestone sta facendo i salti mortali per impedire che Mansell vada in F. Indy. Si è reso conto, sia pure in ritardo, che il campione del mondo di F.1 pronto a gareggiare nella Cart sta regalando a questa categoria una grandissima popolarità. Campanello d'allarme: la volontà di diverse televisioni di acquistare i diritti delle gare Usa. Anche la Bbc ha manifestato questa intenzione, a costo di rinunciare ai Gp di F.1 (il contratto prevede la perdita dei diritti sulla F.1 se si acquistano le dirette delle gare americane). Ad aggravare la situazione, Senna che decide di rimanere alla finestra, per vedere cosa è in grado di offrirgli la Ferrari a metà stagione o la McLaren prima dell'inizio del campionato. Ecclestone si è reso conto del grande vantaggio promozionale che sta ricadendo sulla grande rivale della F.1, ovvero la Indy-

car, e ha deciso di dar subito corso al tentativo di recuperare subito Mansell e successivamente anche Senna. Come? In primo luogo riscattando il contratto di Mansell da Carl Haas, poi facendo il possibile per sistemare Nigel in una squadra di suo gradimento e con... uno «stipendio» di suo gradimento. I soldi sembrano non essere un problema, come ha confermato lo stesso presidente della Renault Sport, Patrick Faure: «Basta parlare con Mansell per rendersi conto che lui vuole correre negli Stati Uniti per motivi suoi personali, che non hanno nulla a che vedere con i problemi economici. Io stesso, a Monza, comunicai a Frank Williams che se c'erano dei problemi con lo stipendio di Mansell eravamo disposti ad aiutarlo». Ma lo stesso Ecclestone pare pronto a finanziare l'operazione. In



questo caso, però, potrebbe pilotare Mansell alla Ferrari, con Alesi alla Williams. Oppure Mansell alla Benetton e Patrese restituito alla Williams. Comunque bisogna fare i conti con Mansell, cui non va giù che trattino sopra la sua testa il suo futuro. Per quello che riguarda il secondo posto in Williams, se le operazioni legate al nome di Mansell dovessero sfumare, niente rientro di Patrese o trasferimento di Alesi. Stando alle indicazioni di Faure due differenti opzioni: «Un pilota esperto per puntare al mondiale Costruttori, oppure un giovane talento, perché l'ideale sarebbe quello di trovare uno Schumacher». L'ipotesi più probabile rimane quella di Hakkinen a meno che al termine delle grandi manovre alla Williams non finisca per arrivare lo Schumacher vero. (d.f.)

DEFINITE «PAZZESCHE» LE VOCI DI RIENTRO DI NIGEL

## In Ferrari negano tutto

**Sull'ipotesi che Mansell possa tornare alla Ferrari attraverso un'operazione pilotata da Ecclestone, che per altro sta interessandosi direttamente con Carl Haas, la Ferrari ha prontamente fornito una smentita per bocca del suo addetto stampa Baccini, che ha precisato senza mezzi termini: «È pazzesco, scrivetelo pure. Non so da dove possa essere venuta una notizia simile. Un mese fa c'è**

**stato un comunicato della Ferrari che confermava i due piloti per il 1993, Alesi e Berger, e che rimane assolutamente valido». Anche l'ipotesi che Alesi possa finire alla Williams è stata smentita: in questo caso dallo stesso Alesi, che ha detto: «Sono un pilota Ferrari, c'è un contratto e per me è importante rispettarlo. Non c'è stato nessun contatto fra me e la Williams». Tuttavia, le tante smentite date da**

**Maranello e poi... smentite dai fatti, lasciano aperta la porta a qualsiasi possibilità. E potete scommettere che, se dovesse avere la possibilità di andare in Williams, Jean (lasciato libero o appiedato dalla Ferrari) non se la farebbe sfuggire. Non solo perché la Fw15 è la vettura nei sogni di tutti i piloti, ma anche perché nessuno è in grado di garantirgli che a Maranello gli vogliono veramente bene.** □



# NEL CAOS-PILOTI BADOER E ALBORETO VICINI A FIRMARE UNICA CERTEZZA LA SCUDERIA ITALIA

«Dai, andiamocene insieme», sembrano dire Mansell e Senna. I due campioni sono vicinissimi a lasciare la F.1 e la possibilità di un recupero passa da Maranello... (fotoColombo)

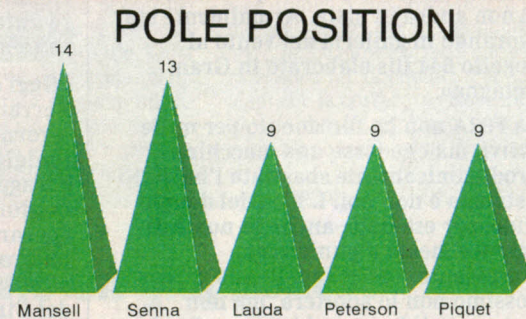
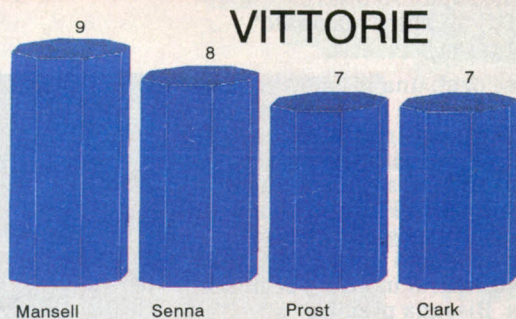
ADELAIDE — Il ritornello si ripete da settimane, ma sino a quando non saranno assegnati i sedili di Williams e McLaren difficilmente potranno andare a posto i tasselli mancanti nelle squadre minori. Alla Scuderia Italia, tuttavia, i giochi sembrano ormai fatti. L'ingaggio di Badoer potrebbe essere ufficializzato questa settimana, e lo stesso Alboreto ha previsto di firmare a tempi brevi. A tenerlo un attimo in «attesa» è la possibilità che uno dei top team ancora con un sedile libero si ricordi di lui o che nel valzer di prime guide che potrebbe aprirsi salti fuori un'opportunità anche per lui. Dove si sono praticamente resi disponibili due posti è alla Larrousse, Tarquini e un francese da scegliersi fra Comas e Bernard. Ma c'è anche Montermini che spera di avere delle possibilità. In subbuglio anche la Tyrrell. Ka-

tayama viene dato per sicuro, mentre è tornata in dubbio la posizione di De Cesaris che, con l'arrivo dello sponsor Cabin (sigarette) non potrebbe più contare sull'appoggio della Marlboro. Il team ha anche preso contatti con Fittipaldi, che potrebbe quindi non rimanere in Minardi. La squadra romagnola, a sua volta, ha trattato oltre che con Capelli e Martini anche con Brundle (da tempo in contatto con Ligier), ma Minardi prima di sistemare la situazione piloti vuole avere completamente definita la questione motori Ford Hb. Modena e Gugelmin sono in attesa di una risposta da Jordan. Eddie sembra intenzionato a confermare uno dei due, per affiancarlo a un giovane di talento e con buonissime dote o un secondo pilota esperto, come Capelli o Boutsen, gradito agli sponsor. □

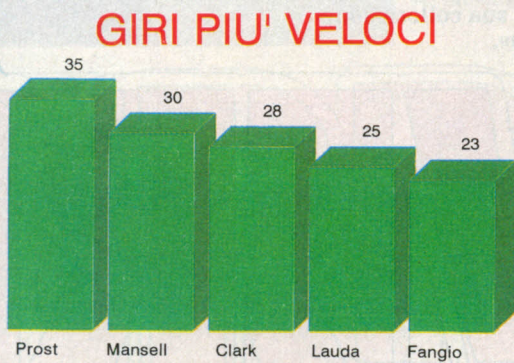
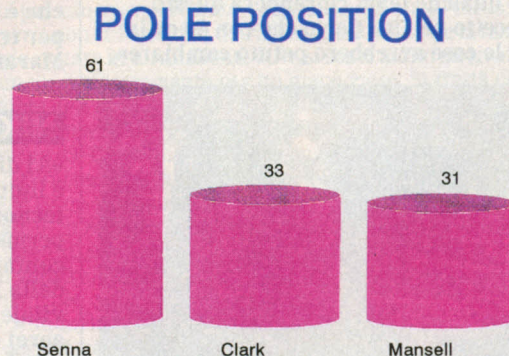
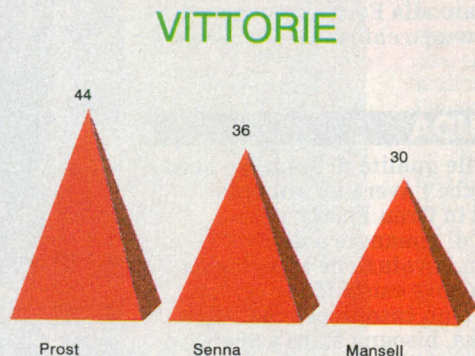
## NIGEL: «PENSIONE» A SUON DI RECORD

Sarà davvero un addio quello di Nigel alla F.1? Lui giura di sì, ma se anche il '92 non dovesse essere la sua ultima stagione nel Circus rimarrebbe comunque memorabile. L'inglese ha fatto incetta di primati in campionato, a cominciare dai 108 punti nella classifica generale che sono un record assoluto. Ma non basta: Nigel ha stabilito anche il record di vittorie e pole position stagionali ed è entrato definitivamente nel novero dei più grandi piloti di tutti i tempi per i risultati conseguiti. I grafici qui accanto danno una misura della sua folgorante ascesa

IN UN ANNO



TOTALE IN CARRIERA



## Le dichiarazioni di Lauda e Postlethwaite nella conferenza stampa effettuata per tracciare il futuro del Cavallino, hanno lasciato molti dubbi in sospeso. Ma dietro alle parole dei rappresentanti di Maranello si nascondevano importanti verità. Ecco che cosa non hanno detto...

### POSTLETHWAITE

«Tengo a precisare che ho insistito io affinché la vettura intermedia fosse di competenza dello staff diretto da John Barnard, onde evitare che possano nascere pericolose polemiche in futuro».

«Il mio nuovo compito ora è esclusivamente manageriale, con una piega tecnica solo in funzione della mia formazione. Sarò regolarmente in pista l'anno prossimo, proprio come Barnard. È un nuovo lavoro che mi interessa molto».

«Migeot è uno dei migliori tecnici aerodinamici di Formula 1, anche se la F92A non è stata competitiva. È un tipo che va gestito, ma è molto prezioso; nel '93 non andrà in pista. Attualmente sta lavorando in galleria del vento al progetto 644 Bis elaborato in Gran Bretagna».

«La F92A non ha funzionato per mille motivi, ma che fosse una macchina aerodinamicamente sbagliata l'ha detto la stampa e non noi. L'idea del doppio fondo, per esempio, anche se non è di semplice messa a punto resta interessante. La Ferrari l'anno prossimo non lo adotterà, ma non cesseremo di lavorarci intorno. Credo che qualche team riprenderà questo concetto nel '93. Certo che con 50 cv in più le cose avrebbero potuto cambiare».

### NIKI LAUDA

«Anche se sono state effettuate molte modifiche, la base del motore rimane vecchia. Troppo per un propulsore di F.1. Ora è previsto uno sviluppo notevole in tre fasi che dovrebbe portare ad un V12 totalmente rinnovato entro l'inizio dell'estate. Poi bisognerà puntare su un motore del tutto nuovo».

### POSTLETHWAITE

«È certo che già attualmente il nostro motore è il più compatto tra i V12. Se si riescono a ottenere dimensioni e pesi contenuti a livello di un V10 è chiaro che si può sfruttare i vantaggi di un plurifrazionato in tema di resa».

«Oggi come oggi, una squadra come la Ferrari ha il dovere di guardarsi attorno e di strappare alla concorrenza i migliori specialisti. Bisogna avere il coraggio di andarli a cercare laddove esistono, ovvero in F.1. Non si può sperare che un ingegnere che sta lavorando ai pistoni di una Panda possa trasformarsi in uno specialista del Circus. Bisogna prendere i migliori. In passato è proprio questo che è mancato alla Ferrari, rimasta per troppo tempo chiusa su se stessa a Maranello».

### NIKI LAUDA

«Al di là delle qualità di John Barnard è indubbio che l'averne un'antenna tecnologica in Gran Bretagna ci permetterà di rimanere a diretto contatto con l'evoluzione tecnologica della F.1, là dove esiste il suo centro vitale. Non è un caso se per costruire aerei di linea, bisogna stare a Seattle o a Tolosa. Uno dei guai della Ferrari è proprio la sua collocazione geografica».



Sopra, Postlethwaite che ha ufficializzato il suo ruolo di team manager senza competenze tecniche: andrà in pista nel '93 (FotoOrsi). Sotto, Larini alla guida della F92A attiva: anche la 644 Bis avrà le sospensioni attive (FotoColombo). Lauda, a sinistra, intervistato da Stewart (FotoOrsi)



# LE

# VERITÀ

## Harvey... prende le distanze

Il responsabile della gestione sportiva prende le distanze dalla 644 Bis che George Ryton sta realizzando a Maranello sulle specifiche dettate da Barnard. Come dire: se non andrà bene, non sarà colpa mia. Proprio come avvenne nell'inverno scorso con la F92A. In realtà il progetto della Ferrari intermedia di Postlethwaite è stato accantonato perché i tempi di esecuzione diventavano troppo lunghi e la monoposto non sarebbe servita come base per il lavoro del tecnico britannico.

## Meno spazi per Ghedini

Harvey ufficializza il suo nuovo incarico: non avrà più funzioni tecniche, che saranno di esclusiva responsabilità di Barnard, ma si occuperà dell'organizzazione del team. Leggendo fra le righe si può intuire che si stanno chiudendo gli spazi di Sante Ghedini da più parti dato per partente...

## Migeot cerca... alternative

Migeot ha seguito la 644 Bis in galleria del vento finché il progetto portato avanti era quello di Postlethwaite, vale a dire l'evoluzione dell'F92A che avrebbe dovuto disputare solo le prime gare della stagione '93. Poi è andato in ferie, e ora è in attesa di trovare un'altra collocazione, visto che il suo impiego è venuto meno, non facendo parte del gruppo di lavoro inglese di John Barnard.

## Due motori nuovi nel '93

Niki Lauda ha ragione quando dice che l'attuale V12 è vecchio: non è un caso che i motoristi stiano lavorando esclusivamente dal Gp d'Italia sul propulsore che farà il suo debutto in pista prima di Natale montato su una F92A. Si tratterà di un'unità del tutto nuova caratterizzata dalle dimensioni estremamente contenute (l'attuale motore Ferrari è già il V12 più compatto) e da un peso ridotto di almeno una decina di kg, seguendo le indicazioni che Barnard ha dato a Maranello (proprio come fece con la Porsche quando era alla McLaren). I motoristi italiani hanno ottenuto i risultati che Big John chiedeva senza dover ridurre il frazionamento a soli 10 cilindri. Anche esteriormente il V12 Ferrari si riconoscerà dai precedenti negli attacchi alla scocca. Ma le novità importanti non sono solo di natura architettonica (aumenterà l'alesaggio per poter incrementare il regime di rotazione). Sarà un motore «modulare» che potrà adottare ben tre tipi distinti di distribuzione: quella tradizionale adottata fino a oggi, quella desmodromica e infine quella pneumatica. La Ferrari, insomma, sarà in grado di preparare un motore specifico a seconda degli impegni e dei circuiti. Questo è quanto verrà sfornato nello step 1, mentre a stagione iniziata, si prevede per l'estate, arriverà un secondo motore nuovo, la cui fase realizzativa è cominciata

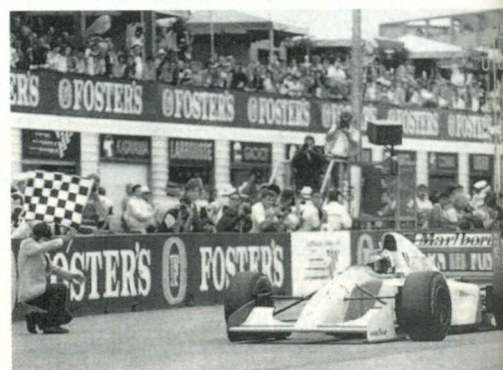
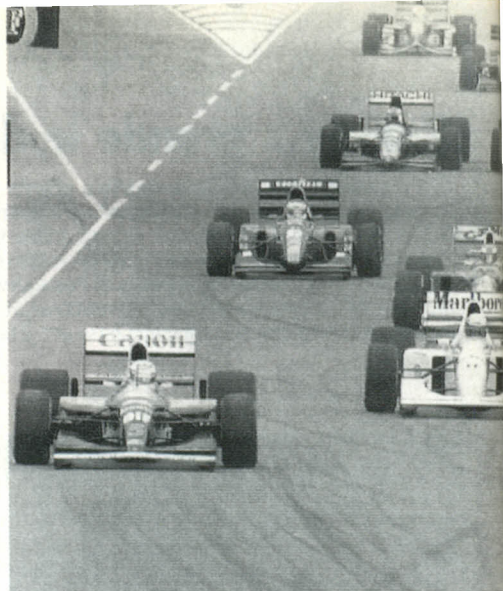
proprio in questi giorni. Si tratterà di un V12 con gli ingombri di un V10 (ecco il vero senso del V10 vagheggiato...) con molte novità metallurgiche interessanti. Per raggiungere l'obiettivo dei 16.000 giri di rotazione massima sono necessari materiali nuovi. L'esperienza di Barnard al riguardo è stata utile perché ha permesso a Lombardi e Massai di accelerare il lavoro di ricerca che stavano già portando avanti autonomamente. La matrice metallica, una struttura che abbina fibre composite a metalli rivelandosi più rigida e leggera e più resistente alle alte temperature, sarà impiegata in molte parti interne e sarà abbinata anche a particolari costruiti in fibra di carbonio. I cornetti mobili fino a oggi funzionavano solo in altezza: dal prossimo anno, invece avranno anche il diametro variabile, permettendo riempimento del motore ai regimi più bassi. La Marelli, nel frattempo, sta studiando alla miniaturizzazione delle centraline elettroniche (oggi ne servono tre, nel '93 ce ne dovrebbe essere solo una). Questo nel contingente. A medio termine, invece, si stanno fissando le idee di quello che dovrà essere il motore Ferrari per il... mondiale '94. L'unico punto fermo è che sarà ancora un 12 cilindri. Per un team che fa correre lo stesso motore da cinque anni, non è male realizzarne tre in meno di 12 mesi...

## Trattato un giapponese

La Ferrari aveva fatto un'offerta a Jean Jacques His, il tecnico della Renault che in passato aveva lavorato a Maranello all'epoca turbo. Il transalpino, però, non se l'è sentita di trasferire nuovamente la famiglia, preferendo restare in un ambiente dove si sente molto motivato. E allora è nato un interessamento per un giapponese. Si tratta dell'ingegner Kiuchi dell'Honda che nella stagione appena conclusa ha seguito i motori montati sulla monoposto di Senna. Questa assunzione, che è smentita dal Cavallino rampante, ma è confermata da fonti McLaren, non avrebbe senso se il motorista lavorasse solo nell'ambito di un gruppo come avviene nella filosofia giapponese. Kiuchi, invece, ha cercato di integrarsi con il modo di vivere europeo e sarebbe ben felice di fare un'esperienza a Maranello. Con tutti i programmi che sono stati varati al Cavallino è indispensabile allargare il numero dei progettisti, per cui è possibile l'arrivo di altri nomi, magari di spicco. Non c'è sfiducia, quindi, per il lavoro di Lombardi e Massai, responsabili del settore, ma la volontà di potenziare un reparto sotto-dimensionato.



# FERRARI



Inutile negarlo. La svolta della gara, che ha poi permesso a Berger di conquistare la sua seconda vittoria stagionale, è stato il tamponamento di Senna ai danni di Mansell nel corso del 19. giro. L'episodio ha mandato su tutte le furie il britannico che si è sentito defraudato di una possibile vittoria, l'ultima in F.1. «*Ho sentito una gran botta dietro — ha detto il neo-campione del mondo — e mi sono anche fatto leggermente male alla schiena. Ho protestato con la direzione gara, ma mi hanno risposto che si tratta di un normale incidente di gara. Io non la penso così*». In effetti, l'incidente benché involontario non è del tutto casuale. Data la quasi impossibilità di prendere il comando al via, in quanto partiva sulla parte sporca della pista, Senna aveva impostato una tattica di gara ben particolare, conscio della superiorità del-

## IL MOTIVO

Mansell cercando di spingerlo eventualmente all'errore e comunque a solleccitare freni e gomme. Manovra che ha dimostrato d'essere in grado di attuare e che aveva messo in crisi Mansell in staccata. Proprio per questo avrebbe però dovuto tener conto della possibilità che Nigel si trovasse costretto ad anticipare la frenata e Senna doveva essere pronto ad evitare l'ostacolo. Invece in quel momento Ayrton probabilmente pressava troppo da vicino Mansell, tanto da rimanere vittima della stessa trappola che aveva congegnato per beffare l'inglese. Un autogol che Mansell non poteva certo evitare e che lascia l'amaro in bocca. (p.b.)

la McLaren in frenata già constatata nel warm-up soprattutto nelle fasi iniziali di gara col pieno di carburante il brasiliano aveva deciso di pungolare

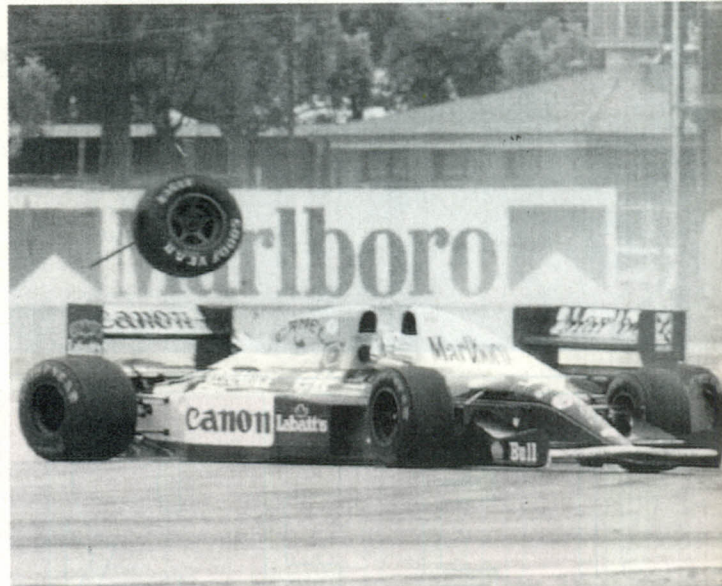
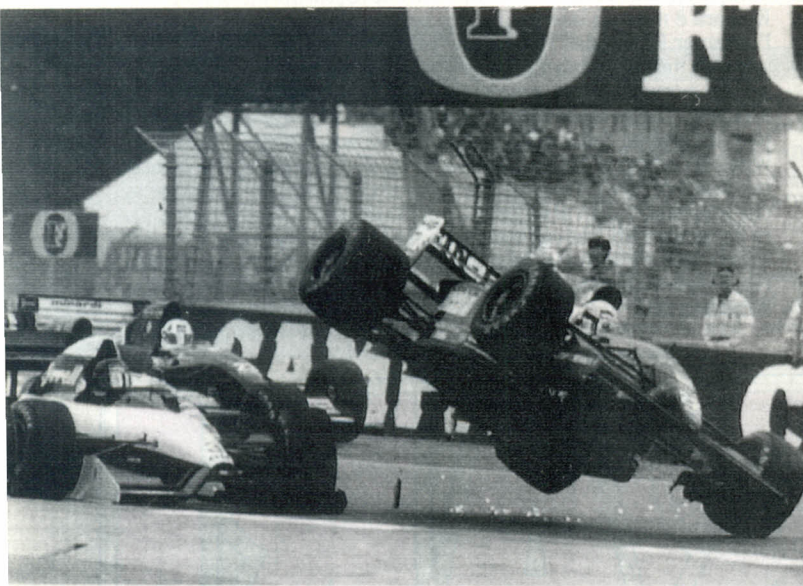
**PODIO.** Berger festeggia tra Schumacher e Brundle il secondo successo stagionale

**PARTENZA.** Mansell scatta subito perfettamente seguito da Senna che partiva sullo sporco

**ARRIVO.** L'eliminazione di Mansell e Senna e il cedimento meccanico di Patrese hanno facilitato Berger verso la vittoria

**BRIVIDO.** Senna arriva fortissimo alle spalle di Mansell, l'urto è talmente violento che una ruota della McLaren salta via

**VOLO.** La gara di Martini è andata all'aria poco dopo il via: Grouillard centra il romagnolo e lo fa letteralmente decollare



LA CRONACA SI RITIRANO MENTRE SONO IN TESTA

# WILLIAMS KO

**Mansell viene tamponato violentemente da Senna  
Patrese si arresta per la pompa della benzina  
E così Berger ha via libera davanti a Schumacher**

ADELAIDE — Quando Grouillard è in giornata no, non c'è nulla da fare. Il francese, che si difenderà sostenendo che la squadra gli ha montato nuove pastiglie dei freni senza avvisarlo, comincia con uno spettacolare testacoda e salto di cordolo nel giro di formazione. Larini, intanto, è rimasto fermo con la frizione che non stacca, riesce a ripartire pompano e deve schierarsi in ultima posizione. Al pronti via, Mansell scatta perfettamente, mentre Senna patina sullo sporco ma riesce comunque a voltare alla prima curva in seconda posizione, davanti a Patrese, Schumacher e Alesi che ha superato Berger mettendo persino due ruote oltre il cordolo. Alla prima curva, intanto Grouillard, tamponato da Modena, centra Martini, che decolla e deve ritirarsi. Nella confusione si toccano anche Naspetti e Gachot, mentre Herbert tampona Alboreto rompendo il musetto. Il britannico rientra ai box e perde un giro. Alboreto invece non riesce neppure a completare la prima tornata perché la sospensione posteriore ha sofferto nell'urto e si accascia in pieno rettilineo facendolo finire contro il muro. Alla staccata del rettilineo dell'ippodromo, Senna infila Mansell all'interno, ma esce largo e Nigel lo risuona in uscita. Nello stesso punto Berger ha invece la meglio su Alesi che non oppone neppure resistenza. Al termine del primo passaggio, Mansell transita al comando davanti a Senna, Patrese, Schumacher, Berger, Alesi, Brundle, De Cesaris, Hakkinen e Comas. Nel corso del secondo giro, Berger supera an-

che Schumacher alla staccata dell'ippodromo. Tempo un paio di tornate e l'austriaco si fa sotto anche a Patrese, che ha deciso di tentare una gara senza soste per il cambio-gomme e cerca quindi di risparmiare pneumatici e meccanica. Al 4. passaggio, Hakkinen supera De Cesaris alla staccata dell'ippodromo, ma il romano lo tocca in uscita e la Lotus finisce in testacoda. Hakkinen riesce poi a ripartire. Al giro seguente scompare anche Comas che con un fuorigiri rompe il motore. Queste due defezioni aprono la porta del nono e decimo posto rispettivamente a Modena e Morbidelli, partiti col vento in poppa. Al 7. passaggio, Modena è già in scia a De Cesaris che difenderà però la propria posizione strenuamente. All'8. tornata, salta la valvola di spurgo dei freni sulla Jordan di Gugelmin che si trova senza freni anteriori alla staccata principale, il risultato è che si bloccano quelle posteriori e il brasiliano finisce violentemente a muro per la seconda volta in quindici giorni. Al 10. giro, Hakkinen ha già ripreso la propria rimonta e supera Naspetti, che sta vivendo un vero calvario con freni, frizione e cambio che lo costringerà poi al ritiro dopo un testacoda. Berger intanto sta pressando Patrese senza riuscire però a tentare un attacco efficace. Al 15. passaggio, l'austriaco uscendo dalla scia di Patrese alla staccata dell'ippodromo si trova davanti la Venturi di Katayama e deve rientrare per evitare la collisione. In testa, intanto Senna continua la propria azione pressante nei con-

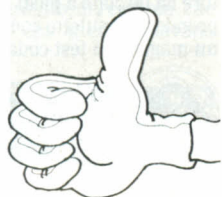
fronti di Mansell. I due hanno già preso il largo nei confronti di Patrese, quando dopo aver doppiato praticamente insieme Larini, giungono alla curva d'ingresso box al termine del 19. giro. Mansell frena, secondo Senna con un certo anticipo, e il brasiliano che lo segue a brevissima distanza è sorpreso. Frena violentemente in pieno appoggio e si intraversa persino ma non può evitare il contatto che elimina i due principali protagonisti. Patrese si ritrova in testa con un vantaggio di 1" appena nei confronti di Berger. Due tornate dopo, Berger tenta un sorpasso disperato alla staccata dell'ippodromo. Ma arriva troppo veloce e allarga in uscita facendosi risuperare da Patrese. È in rimonta intanto anche Boutsen che al 24. passaggio carpisce a Morbidelli l'ottavo posto, tanto alla Ligier quanto alla Minardi si comincia a sperare in un piazzamento in zona punti. Al 30. giro, finisce anche la buona corsa di De Cesaris, a cui esplose il motore. Modena si ritrova 6. ma la sua gioia dura un solo giro: Boutsen la supera alla tornata seguente. Berger è il primo a fermarsi per il cambio gomme al 35. giro, operazione che lo costringe a cedere il secondo posto a Schumacher. Al 38. passaggio, Patrese si trova davanti Hakkinen, che è in lotta con Suzuki per la 9. posizione e non dà strada al padovano, bloccandolo per due giri. Ne approfitta Schumacher per farsi sotto, ma poi tocca a lui subire la stessa sorte e farsi rimontare da Berger. Al 41. giro, si ferma per il cambio gomme anche Brundle (impiega 7"31), mentre

Schumacher viene agguantato da Berger che lo supera al 43. giro al termine del quale anche il tedesco rientra ai box e il suo cambio gomme dura 6"51. Riparte terzo con 13" di distacco. Il giro successivo, finisce in testacoda Morbidelli e con lui svaniscono le speranze di Minardi di portare a casa un nuovo punto. Il pesarese riparte e si ritrova proprio davanti alle ruote del compagno di squadra Fittipaldi a cui non agevererà di certo il sorpasso. Al 51. giro si ferma di schianto Patrese in uscita da una curva. Sulla sua vettura si è rotta la pompa della benzina e Berger si ritrova così al comando. Al 53. passaggio iniziano a cadere alcune gocce di pioggia, ma solo in alcuni tratti della pista e non tali da giustificare un cambio di pneumatici. Nel corso dello stesso giro si ritira Gachot per il cedimento del cambio. Pioggia o non pioggia, Berger continua su un ritmo indiatolato a suon di record sul giro nonostante gli oltre 20" di vantaggio su Schumacher. Poi improvvisamente verso il 60. giro i ruoli si invertono. Berger deve rallentare per sorvegliare il suo consumo mentre Schumacher ha intuito la difficoltà del battistrada e spinge al massimo riuscendo a ridurre il distacco a meno di 10" a dieci giri dal termine. A quel punto Berger riprende il proprio passo e rallenta nuovamente solo nell'ultimo giro tagliando il traguardo con 7/10 di vantaggio. Terzo è Brundle e quarto Alesi, autore di una bella gara tattica che pur non avendolo esaltato ha fruttato tre punti alla Ferrari.

Paolo Bombara

## MODENA

**Consapevole di un mezzo modesto, ha risparmiato le risorse. Con una guida impeccabile e accorta nel risparmiare il motore non solo è arrivato al traguardo, ma è anche andato a punti**



## SENNA

**È stata buona la tattica di pressare Mansell, pessimo il risultato di tamponarlo. Per la statistica è un recidivo: in quattro anni è il terzo finale di stagione concluso così**

# PROVE

Ogni gara è un nuovo primato. Fedele all'appuntamento, Nigel Mansell non ha mancato l'ultima occasione, nel suo ultimo Gran Premio di F.1, per stabilire un nuovo primato di pole position conquistate in una sola stagione. Con quella di Adelaide sono infatti arrivate a quattordici e trentuno in assoluto. Il britannico ha preceduto un Ayrton Senna scatenato che addirittura al sabato è risultato il più veloce di tutti dando l'impressione che, se la pista non fosse stata smaccatamente più scivolosa (per via della maggiore temperatura ed anche dell'olio lasciato in pista da una gara di superkart), avrebbe potuto insidiare il primato a Mansell. Il tempo fatto registrare dal pilota della Williams al venerdì è stato comunque sufficiente per migliorare il precedente record della pista, che era stato realizzato da Senna nel '91 in 1'14"041. Bisogna precisare che nel frattempo l'asfalto è stato rifatto interamente per migliorare il drenaggio. Contrariamente a Suzuka, ha deluso invece la Ferrari «attiva» di Larini, che ha sofferto troppo dei trenta chili di sovrappeso imposti dallo stesso impianto, Alesi è riuscito a salvare ancora una volta l'onore della Ferrari, ma a scapito di qualche «numero» da cardiopalma.

# TEAM PER TEAM

## FORMULA UNO GP AUSTRALIA

### McLAREN

In seguito alle rotture di motore registrate a Suzuka da Senna, la Honda ha modificato i motori speciali approntati per la gara giapponese, adattandoli per il tracciato australiano. E le vetture di Woking si sono dimostrate immediatamente più competitive, in particolare con Senna che ha strappato il secondo posto nonostante sia rimasto senza carburante nell'ultimo tentativo del primo turno di qualificazione. Al mattino di venerdì, Senna si era invece intraversato finendo contro Suzuki e danneggiando una sospensione. Al pomeriggio, mentre cercava di sfruttare il secondo treno di gomme, Berger invece si intraversa spegnendo il motore e fermandosi lungo il circuito. Da segnalare che il giorno successivo, Senna è stato il più veloce della seconda sessione riuscendo anche ad avvicinare, prestazione rara, il tempo della vigilia.



SENNA	●●●●
BERGER	●●●●
TEAM	●●●●●

### FERRARI

Come nel Gran Premio del Giappone, la Ferrari ha schierato tre vetture di cui una «attiva» affidata a Nicola Larini. Dopo la buona prestazione a Suzuka, Larini è rimasto deluso dal comportamento della vettura sul circuito australiano sconnesso. Il toscano ha sofferto infatti di un eccessivo sovrasterzo e per qualificarsi ha optato poi per il muletto dotato di sospensioni tradizionali, accontentandosi di un poco incoraggiante diciannovesimo posto. Alesi è stato più contento del comportamento della sua F92At, nonostante abbia sofferto come sempre i salti. Per qualificarsi in terza fila, il francese è dovuto però ricorrere ai suoi soliti numeri e nel primo turno di qualificazione ha compiuto addirittura due megatestacoda prima di strappare un tempo con le gomme precedentemente «spiatellate». La Ferrari ha ricevuto nuovi motori più potenti ma solo sabato e sono quindi risultati inutili.



ALESI	●●●●
LARINI	●●●●
TEAM	●●●●●

### WILLIAMS

Apparentemente la Williams ha dominato come sempre le prove, come ha dimostrato la quattordicesima pole di Mansell, con tanto di record della pista, ma in realtà le vetture di Didcot hanno sofferto più del solito la concorrenza della McLaren e c'è voluto tutto l'estro del Leone per sconfiggere Senna. Patrese non c'è riuscito anche per via del tanto traffico incontrato in pista nel corso del primo turno di qualificazione e anche per un fastidioso sottosterzo. Il padovano è anche incappato in un testa-coda al mattino. Nessun problema ai motori della Renault, se non un lieve calo registrato da Mansell nell'ultimo giro del primo turno di qualifica, ma i rilevamenti hanno però messo in mostra un problema di consumo, poi corretto in vista della gara.



MANSELL	●●●●●
PATRESE	●●●●
TEAM	●●●●●

### BENETTON

Ci si poteva forse aspettare di più da Schumacher su questa pista, che sembra congeniale al suo stile aggressivo, ma il tedesco si è comunque difeso onorevolmente qualificandosi alle spalle delle due Williams e McLaren. Schumacher avrebbe probabilmente potuto migliorare la propria prestazione se non fosse incappato venerdì pomeriggio in un testa-coda sbattendo contro il muro. Col muletto, Schumacher ha giudicato il suo assetto nettamente meno competitivo. Anche Brundle si è lamentato dell'assetto e del traffico in pista col primo treno di gomme. È riuscito poi a migliorare col secondo, ma alla fine ha esagerato e ha compiuto un semi-testa-coda. Dopo prove comparative entrambi i piloti hanno preferito i più elastici motori HB serie 6 ai più potenti serie 7.



SCHUMACHER	●●●●
BRUNDLE	●●●●
TEAM	●●●●●



### FOOTWORK

Troppo pesante sul retrotreno, la Fa13 ha avuto difficoltà di adattamento alla pista. Sono state necessarie modifiche all'assetto che hanno reso delicata la percorrenza dei tratti veloci. Per cercare di compensare la cronica poca potenza, Alboreto (che è anche rimasto senza benzina al termine del primo turno di qualificazione) ha tolto carico aerodinamico. L'indomani, invece, grazie a nuove modifiche la vettura del milanese si è rivelata molto più equilibrata. Suzuki, dopo l'aggancio con Senna venerdì mattina, ha avuto problemi di sottosterzo e di traffico al pomeriggio.



ALBORETO	●●●●
SUZUKI	●●●●
TEAM	●●●●

### LOTUS

Festival di testa-coda in casa Lotus, con in particolare evidenza Herbert che al sabato pomeriggio ne ha totalizzati tre di cui uno conclusosi piuttosto violentemente contro un muro. L'inglese, sesto, nel primo turno di prove libere, non è riuscito ad essere altrettanto veloce al pomeriggio per un improvviso sottosterzo cronico. Mentre Hakkinen, dopo aver effettuato due fuorigiri al mattino, è stato rallentato dal traffico. Il giorno seguente, il motore ha lasciato a piedi Hakkinen costringendolo a prendere il muletto con cui anche lui si è esibito in un magistrale test-coda.



HAKKINEN	●●●●
HERBERT	●●●●
TEAM	●●●●●



Come in gara, anche nelle prove non sono mancati gli incidenti: a sinistra ecco quello di Fittipaldi con la Minardi-Lamborghini, mentre sopra è la gomma della March-Ilmor di Naspetti a volare via

## JORDAN

Venerdì mattina Modena è avversato da problemi elettrici che lo hanno costretto ad utilizzare il mulletto. Nel primo turno di qualificazione l'emiliano ha poi avuto notevoli problemi col cambio, perdendo oltre mezz'ora ai box. Ciò nonostante, Modena si è qualificato più brillantemente di Gugelmin. Entrambi i piloti hanno incontrato non poche difficoltà a mettere a punto l'assetto nel primo turno di prove libere. I rilevamenti in prova hanno evidenziato un eccessivo consumo tanto che con la mappatura delle prove sarebbe stato necessario disporre di 60 litri supplementari per la gara.



<b>MODENA</b>	●●●●●
<b>GUGELMIN</b>	●●●
<b>TEAM</b>	●●●

## VENTURI-LARROUSSE

Parafrasando, si potrebbe dire che un problema tira l'altro. Già provata da seri problemi di riorganizzazione (vedere a parte) la squadra francese ne ha avuti mille altri in pista. A cominciare da un principio d'incendio ai box e poi da due testa-coda di Katayama venerdì, uno per ogni turno di prove. Gachot ha rotto invece il motore nelle prove libere perdendo così molto tempo ai box. Una volta entrato in pista è poi rimasto vittima di una foratura con sgonfiamento progressivo del pneumatico. Sabato mattina, Katayama è finito nuovamente in testa-coda, mentre Gachot ha rotto uno scarico.



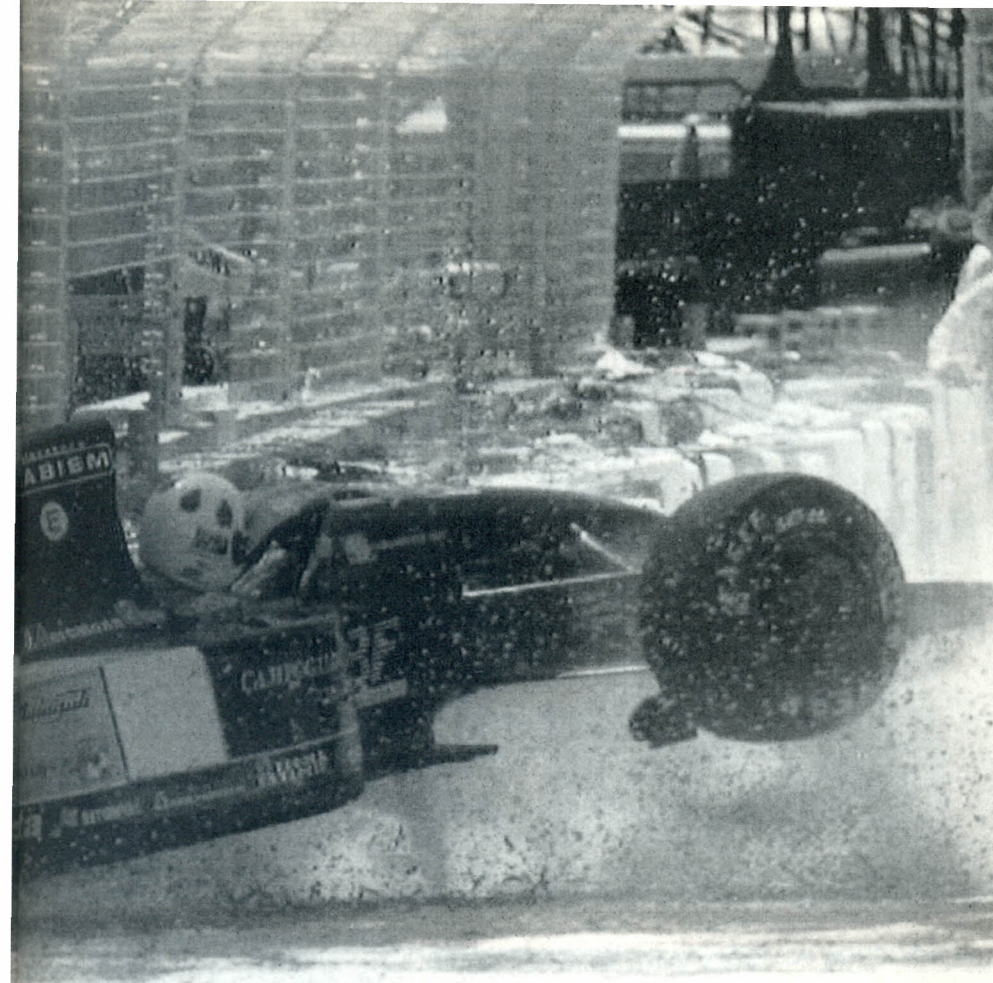
<b>GACHOT</b>	●●●
<b>KATAYAMA</b>	●●
<b>TEAM</b>	●●●

## SCUDERIA ITALIA

Le Dallara hanno avuto problemi sui salti che costellano questo tipo di circuito, ma Martini è riuscito a trovare un assetto soddisfacente al sabato. Venerdì mattina ha accusato dapprima un calo della pressione dell'olio, poi ha compiuto una testa-coda. Al pomeriggio, ha rovinato parzialmente il suo miglior giro con una lieve sbandata mentre Lehto ha sostato molto ai box per noie d'origine elettrica. Il finlandese è riuscito a completare alcuni giri solo negli ultimi minuti. L'indomani mattina, JJ è stato bloccato dalla rottura del sensore della temperatura del cambio.



<b>LEHTO</b>	●●●
<b>MARTINI</b>	●●●
<b>TEAM</b>	●●●



## TYRRELL

Ennesima ottima prestazione di Andrea De Cesaris, settimo al volante di una vettura sulla carta meno competitiva di altre lasciate alle spalle. La Tyrrell ha adottato sempre il sistema anti-pattinamento che i piloti scollegano però nei giri di qualificazione grazie al pulsante presente nell'abitacolo. De Cesaris avrebbe anche potuto migliorare col secondo treno di gomme, ma è stato rallentato in due occasioni dalle bandiere gialle. Grouillard invece non è riuscito a trovare un assetto soddisfacente e ha compiuto anche una testa-coda. Il francese si è lamentato anche molto del traffico.



<b>DE CESARIS</b>	●●●●●
<b>GROUILLARD</b>	●●●
<b>TEAM</b>	●●●●●

## MARCH

I piloti della March sono stati i soli a migliorare al sabato dopo essere finiti venerdì entrambi in testa-coda. Naspetti nel primo turno di prove libere aveva colto il 16. posto. L'indomani, si è riscattato guidando molto aggressivamente e ottenendo la 23. posizione, prima di perdere il controllo della vettura e sbattere contro un muro. Per fortuna con la parte sinistra, di cui erano rimasti ancora pezzi di ricambio. Entrambi i piloti si sono lamentati molto anche dei freni inadatti al circuito, del cambio, che si induriva e delle frizioni che si consumavano troppo rapidamente.



<b>LAMMERS</b>	●●
<b>NASPETTI</b>	●●●
<b>TEAM</b>	●●●

## MINARDI

Molti i problemi di assetto lamentati dai due piloti ed in particolare da Morbidelli. La vettura non aveva aderenza e denunciava grandi difficoltà d'inserimento nelle curve lente. Fittipaldi dopo aver fatto due fuorigiri venerdì mattina, costringendo la squadra a cambiare motore per le qualificazioni (montando la sola unità dotata delle nuove testate disponibile per il brasiliano), è uscito poi violentemente di pista il giorno seguente, saltando in aria su un cordolo per poi atterrare contro un muro. Nel corso dello stesso turno anche Morbidelli ha compiuto un testa-coda.



<b>FITTI PALDI</b>	●●●
<b>MORBIDELLI</b>	●●●
<b>TEAM</b>	●●●

## LIGIER

Grande disparità di prestazioni tra i due piloti, a vantaggio di Comas. Boutsen si è lamentato, oltre che di un fastidioso sottosterzo nelle curve lente, di un grave fenomeno di vibrazioni del retrotreno. Non riuscendo nel corso della prima giornata a trovarvi rimedio, la squadra ha deciso di sostituire il motore per l'indomani. Sabato si è poi scoperto che il problema era dovuto ad un ammortizzatore difettoso. Comas, dopo aver sofferto degli abituali problemi di comportamento della Ligier, al venerdì mattina è rimasto stupito dall'efficacia della Js37 al pomeriggio e anche l'indomani col pieno.



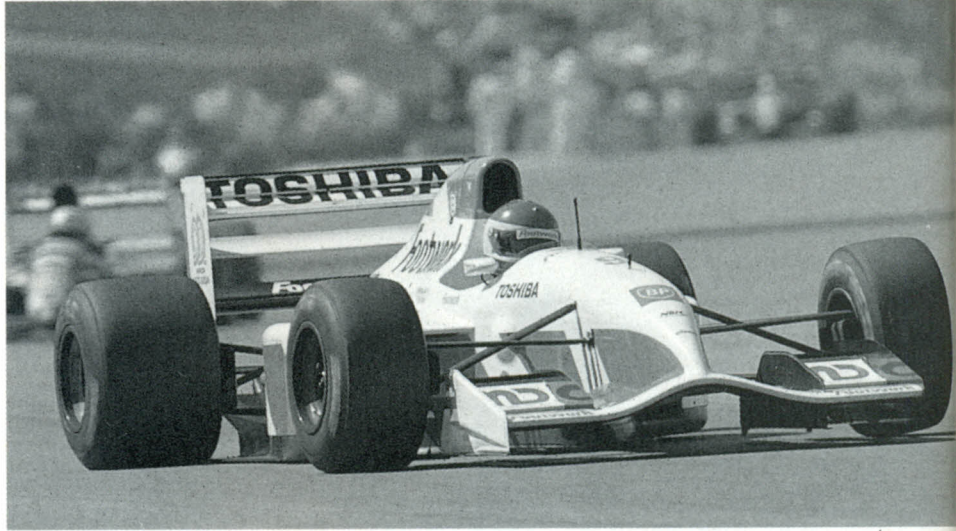
<b>BOUTSEN</b>	●●
<b>COMAS</b>	●●●●
<b>TEAM</b>	●●●●

# ADELAIDE news

SULLE ORME DI MANSELL

## Nel Circus tanti sognano la F. Indy

Mansell ha giurato che nel 1993 gareggerà in F. Indy. Ha anche annunciato che in gennaio inizierà con i primi test per prendere confidenza con i tracciati ovali. Ma ci sono altri piloti F.1 interessati all'America. Boutsen è già andato a vedere come vanno le cose oltreoceano. Quando l'ipotesi Scuderia Italia era più lontana, anche Michele Alboreto si era recato negli States per prendere contatti. Michele non ha nascosto di essere attratto dalla F. Indy, anche se ogni ipotesi deve essere vista in chiave '94. Chi, invece, potrebbe essere disponibile subito al gran salto è Gabriele Tarquini, già in contatto con Antonio Ferrari, team manager dell'Euromotorsport. Anche Barbazza sarebbe ben lieto di tornare negli Usa, ma lo sponsor importante disposto ad aiutarlo per la F.1 non è assolutamente interessato al mercato Usa. Alliot sembra intenzionato a gareggiare in America, ma solo a Indianapolis, con la stessa squadra di Dick Simon, con cui quest'anno ha preso parte alla gara Philippe Gache. Infine, Mauro Baldi è molto vicino a firmare con Chip Ganassi.



IL MOTOCICLISTA «ASSAGGIA» LA F.1

## Gardner su Lotus

Di fronte al suo pubblico, l'ex-campione del mondo australiano della classe 500 di motociclismo, Wayne Gardner ha provato domenica mattina la Lotus 107 sul circuito di Adelaide. Questa prova a carattere dimostrativo prelude ad una più consistente sessione di prova che dovrà svolgere l'ex-centauro australiano in Gran Bretagna. Ricordiamo che Gardner, decississimo a proseguire la sua attività con le quattro ruote, ha recentemente esordito al Nürburgring in una gara Dtm al volante di una BMW. Wayne Gardner non può indubbiamente ambire a correre in F.1 nel '93, ma ha trovato nell'accordo col suo connazionale Peter Collins un'ottima opportunità per una mutua pubblicità.



## DISTRUTTO IL CAMBIO Brutto inizio di Warwick in Footwork

Il rientro ufficiale di Warwick in F. 1 è partito nella maniera meno fortunata. Il neo iridato di Gruppo C, nel corso dei test programmati dalla Footwork a Silverstone nella settimana precedente il Gp d'Adelaide, ha infatti sbattuto. Le prove erano finalizzate a sviluppo e messa a punto del nuovo cambio automatico, che è andato piuttosto bene. Fatalità ha però voluto che Warwick sia finito violentemente contro le barriere con la parte posteriore della sua Fa 13, al termine di un testa coda, distruggendo proprio la scatola del cambio. Un problema non piccolo, visto che il team ne aveva solo una...



Va in moto per l'ultima volta il Lamborghini della Minardi. Dal '93 i V12 di Sant'Agata andranno solo alla Larrousse

V12 ALLEGGERITO PER IL '93 CON LARROUSSE

## Lamborghini a... dieta

Anche se intende ridurre l'organico di una decina di persone, principalmente al reparto montaggi, in considerazione del fatto che nel '93 avrà solo una squadra da assistere, la Lamborghini Engineering ha programmi futuri piuttosto ambiziosi. La scorsa settimana ha girato a banco il nuovo 12 cilindri che sarà utilizzato dalla Larrousse. In soli 7 mesi i tecnici della Casa italiana hanno dato vita a un motore più leggero del 10% rispetto all'attuale (una quindicina di kg), più rigido e con meno olio in circolazione tra le masse rotanti, quindi con minor dispersione della potenza. Rivisto nel basamento e nella coppa olio, il Lamborghini '93 è qualcosa in più che una semplice evoluzione del propulsore attuale, anche se conserverà le teste ultima generazione impiegate nei Gp finali di questa stagione. La revisione del basamento ha fatto sì che la posizione dell'albero motore risulti più bassa, a tutto vantaggio del baricentro. La coppa dell'olio è di dimensioni più contenute, (circa tre i kg di lubrificante in meno), e, soprattutto, il motore ha un diverso sistema di lubrificazione, che assicura una irrorazione dell'olio ottimizzata. Il nuovo V12 è stato anche accorciato di 2 cm con la modifica dei comandi della distribuzione. Diversi, infine, gli attacchi motore, a vantaggio della rigidità del complesso motore-vettura.

ARRIVA ANDY LEE FLEMING

## Rimpasto nell'organico Benetton

A partire dai prossimi test scambio di funzioni in seno alla Benetton. Frank Dernie, per diversi anni direttore tecnico prima alla Lotus poi alla Ligier, svolgerà le funzioni di ingegnere di pista della vettura di Schumacher. Pat Simmons, che attualmente svolge questa funzione, passerà allo sviluppo della vettura dotata delle sospensioni attive. Un ulteriore rinforzo è arrivato poi dalla Tyrrell. Andy Lee Fleming, che era tra i papabili in Ferrari, ha invece optato per la squadra di Briatore dove aveva già lavorato. Dal punto di vista tecnico Briatore ha confermato che verranno ripresi i lavori di sviluppo sul propulsore 12 cilindri. Per quello che riguarda, infine, il test driver Zanardi, Briatore ha sottolineato che se non dovesse trovare un volante in F.1, la squadra sarebbe lieta di confermarlo come collaudatore.



IL DS WILLIAMS VUOLE... INDY

## Windsor se ne va?

Anche Peter Windsor (nella foto) potrebbe lasciare la Williams. Il ds inglese, dopo aver assaporato la gioia di un titolo iridato conquistato con Mansell, non ha più le motivazioni per rimanere in F.1. È sua intenzione dar vita ad una squadra di F. Indy. «Mansell — ha precisato lo stesso Windsor — non sarà assolutamente coinvolto in questa operazione». L'idea del team manager inglese è quella di essere pronto con una squadra per il campionato 1994 (per il pilota, a Windsor piacerebbe Alboreto!), mentre la prossima stagione verrà impiegata nella messa a punto del team e per sviluppare una vettura competitiva. Sede del team potrebbe essere Atlanta, o in alternativa Indianapolis.



## LARINI RESTA COME TESTER

Non sono state due trasferte facili quelle di Larini. Soprattutto in Australia, ha dovuto sudare sette camicie con la vettura «attiva», viste le difficoltà create dal fondo della pista a una monoposto ancora tutta da sviluppare. Tuttavia l'impegno di Nicola è stato premiato con una riconferma anche per il prossimo anno come pilota collaudatore. Ma alla Ferrari non avevano dichiarato poche settimane fa che la squadra avrebbe fatto a meno di un test driver e che tutto il lavoro di sviluppo delle vetture sarebbe stato affidato ai piloti titolari Berger e Alesi? Evidentemente qualcosa è cambiato, soprattutto Berger ben difficilmente sarà disponibile prima di gennaio visto che Dennis ha intenzione di liberarlo solo alla scadenza del contratto, a fine anno. La motivazione ufficiale data dai responsabili di Maranello al rinnovo di Larini è che il buon lavoro svolto dal pilota meritava una ricompensa. In ogni caso, Postlethwaite ha riconosciuto che il toscano è estremamente costante: «In telemetria si riconosce la firma di Larini ad ogni giro. In più è affidabile nei riscontri che effettua sul comportamento della vettura».

## CASE SEMPRE DIVISE

### Si trascina la farsa delle benzine

La Fisa ha comunicato l'esito dei vari controlli effettuati sui campioni di carburante prelevati nel corso della stagione, pubblicando la lista dei team esaminati. Da segnalare che tutti sono risultati conformi. Continua nel frattempo l'indecisione in merito al nuovo regolamento per i carburanti. Ricordiamo che esistono due proposte divergenti. La prima proviene dalla Shell, cui si sono allineate Bp e Mobil, e prevede la compilazione di una lista dei soli componenti autorizzati; l'altra viene dall'Agip con cui si è schierata la Elf. Daniel Trema della Elf ha tenuto a precisare: «La proposta a cui ci associamo prevede di indicare i componenti vietati e di precisare per gli altri le percentuali tollerate. Come abbiamo sempre detto, noi crediamo molto nella ricerca e non vogliamo vederci precludere ogni via. La proposta della Shell lo fa invece, perché con una lista di componenti autorizzata di cui si conosce l'indice energetico, qualsiasi chimico è in grado di stilare la formula ideale in un batter d'occhio».

# RETRO BOX

● **GADGET.** Mansell batte Ferrari sulle... bancarelle. Quest'anno, infatti, la vendita di magliette, distintivi, cappellini eccetera con l'effigie del campione inglese ha superato quella degli accessori di stampo ferrarista, tradizionalmente i più richiesti.

● **CASCO.** Dopo aver collaudato all'Estoril un nuovo casco della Bell, Alain Prost ha utilizzato nel corso delle prove libere di Imola anche il primo casco prodotto dalla Stand 21, ditta sinora specializzata in tute e abbigliamento per piloti. Questo nuovo casco adotta un rivoluzionario sistema anti-appannamento: Prost deciderà entro fine mese quale casco adatterà nel '93.

● **COLORI.** Sempre in tema di caschi, Michael Schumacher ha deciso di modificare il prossimo anno la decorazione del suo. Pur mantenendo lo schema di colori attuali, il pilota tedesco ha deciso di adottare una verniciatura sfumata simile a quella del casco di Zanardi.

● **KOALA.** Nigel Mansell per festeggiare il suo ultimo Gran Premio di F.1 con un «tocco» di colore locale ha posato nei box con un koala tra le braccia. Il neocampione del mondo, che a Suzuka ha affermato che nel '93 anche un burattino potrebbe guidare la Fw15, ha poi calato nell'abitacolo della sua Williams l'animale come per ribadire che anche un koala potrebbe. C'è chi giura che il koala in questione avesse il naso storto.

● **SABOTAGGIO.** Ancora una volta problemi per la stampa, che si è vista affibbiare parcheggi addirittura esterni al circuito. Non è certo la prima volta che la stampa viene bistrattata, tanto da far pensare che sia in atto un sabotaggio sistematico. Peraltro nuove e pesanti accuse sono state mosse nei confronti dell'addetto stampa della Fisa, Francesco Longanesi Cattani, che anche in quest'occasione non è riuscito a risolvere il problema...

# RETRO BOX

● **MULTA.** Gerhard Berger ha avuto qualche problema con la polizia locale giovedì pomeriggio, quando si è fatto «pescare» da una pattuglia senza documenti nè soldi con sé. Ma è comunque stato rilasciato senza troppi problemi e se l'è cavata con una multa di 127 dollari.

● **REGATA.** A Suzuka i meccanici della Ferrari hanno vinto la gara per il cambio gomme. Ad Adelaide, s'è svolta una regata a cui hanno partecipato 35 barche a vela, a bordo delle quali si trovavano membri di squadre di F.1. Prima è giunta la barca Sundance, al cui timone era Ray Brown, e il cui equipaggio era composto da veri marinai. Seconda è giunta la barca dei meccanici Benetton, More War Games, ma essendo la classifica stilata per handicap prima e seconda sono state classificate le barche Rendez-Vous e Bandwagon, occupate da meccanici Ligier.

● **PROCESSO.** L'udienza del processo civile che oppone la Elf alla Fisa ha avuto luogo presso il Tribunale di Parigi, il 4 novembre scorso. Sono stati ascoltati gli esposti degli avvocati delle due parti. Il Giudizio sarà pronunciato il 16 dicembre prossimo.

● **VOLLEY.** Nelle due settimane di intervallo tra il Gp di Suzuka e quello di Adelaide, diversi protagonisti del mondiale in vacanza a Port Douglas hanno trovato modo di affrontarsi a pallavolo. Da segnalare che dopo essere stata in svantaggio, la squadra di Senna ha sconfitto quella di Patrese.

● **TOYOTA.** È rimbalzata dal Giappone la voce di un possibile ripensamento della Toyota per la F.1. Il settimanale nipponico Dune ha infatti dichiarato che la casa nipponica, scomparso il mondiale Sport, potrebbe ora divenire motorista in F.1, tanto più che essendosi ritirata la Honda non sussiste il rischio di scontrarsi apertamente con un rivale commerciale giapponese. Ricordiamo che la Yamaha non produce automobili.

**FORMULA UNO**  
**GP AUSTRALIA**



LA FISA CONTRO LA «LEGA DEL BRACCIO ALZATO»

## Ammonizioni... politiche

Dopo l'incidente accaduto in Portogallo tra Patrese e Berger, che non è stato sanzionato, la Fisa in Australia ha ammonito i piloti a rispettare l'articolo 133 del regolamento sportivo e a segnalare l'intenzione di rientrare ai box. Un comportamento che aveva suscitato le rimostranze dello stesso Patrese, di Alboreto e di De Cesaris nel corso del briefing di Suzuka. Fin qui tutto normale; poi, al termine della prima giornata di prove ad Adelaide, un rapporto dei commissari sportivi denuncia sei piloti rei di non aver alzato il braccio per ben tre volte ciascuno: Herbert, Gachot, Grouillard e... Alboreto, De Cesaris e Patrese. Alboreto è allora andato su tutte le furie, recandosi immediatamente da Peter Warr, capo permanente del collegio dei commissari sportivi. «È evidente — sostiene il milanese — che hanno voluto colpire chi è sulla loro lista nera, invece di occuparsi di chi crea realmente pericolo. Guarda caso hanno sorpreso proprio noi tre e senza che esistano filmati o altre prove attendibili per dimostrarcelo. Io ho sempre alzato il braccio. Posso giurarlo...».



IN PENSIONE IL RESPONSABILE GOODYEAR

## Un saluto per Lee Gaug

Venerdì sera si è svolta ad Adelaide una cena d'addio alla formula 1 di Lee Gaug, il responsabile tecnico della Goodyear. Il sessantottenne ex colonello dell'aviazione americana è stato festeggiato da una nutrita schiera di piloti e da tutti i team manager, ad eccezione della Ferrari che, in quella stessa sera, aveva organizzato un incontro con la stampa italiana. Estremamente apprezzato nel mondo della F.1 per la sua schiettezza, Lee Gaug aveva recentemente attaccato l'ambiente della F.1 sia per l'introduzione delle nuove regole sulle gomme sia per le esasperazioni dei costi generali del massimo campionato automobilistico. Durante la cena è stata regalata al responsabile della Goodyear una gigantografia di un Grumman F.7, il bimotore a elica con cui l'americano aveva partecipato alla guerra in Corea, gigantografia corredata dalle firme di tutti i presenti. Altri regali sono stati poi donati a Gaug, fra cui una copia in fibra di carbonio della sua immancabile pipa, ovviamente realizzata dalla McLaren.

CON SYMTECH E JUDD  
**Sta nascendo una Formula 1 made-in-Spain**

Dopo i Giochi Olimpici di Barcellona e l'Esposizione mondiale di Siviglia, la Spagna si appresta ad avere anche la sua squadra di F. 1. Una nuova compagine con sede a Barcellona si affaccia infatti al mondiale del prossimo anno: la Bravo F. 1, che fa capo all'importatore locale della Ducati, Cagiva, Husqvarna e Morini, Jaume Magrans. Il team manager sarà Jean-François Mosnier, che dopo aver cominciato la sua carriera come meccanico della Ligier nel 1966, ha diretto la squadra ufficiale Lola in F. 3000 sino all'88. Il direttore tecnico sarà invece Nick Wirth, attualmente in forza alla Symtech. Proprio quest'ultima firma le vetture (che non sono però le ex Andrea Moda) mentre i motori dovrebbero essere i vecchi V8 Judd, ma dotati di un sistema di distribuzione a richiamo pneumatico. Di certo appare strano che questo nuovo programma venga presentato ufficialmente con tanto di dossier stampa, senza che al contempo sia annunciato lo sponsor. Da segnalare infine che l'ex-pilota Adrian Campos è stato incaricato del ruolo di vice-team manager, mentre Humphrey Corbett, un tecnico che vanta notevole esperienza in F. 3000, sarà il responsabile in pista. Nulla è deciso per quanto concerne i piloti, ma lo stesso Mosnier raggiunto telefonicamente ha ammesso di avere contatti con molti nomi e in particolare con Belmondo.



**AL FUOCO!** Tanta paura ma nessun danno per l'incendio divampato al box della Larrousse, a lato, venerdì mattina. Per fortuna i meccanici sono intervenuti prima che le fiamme raggiungessero i fusti di benzina. **SHOW YOUR...** I sistemi per farsi notare, come mostra la ragazza dell'altra pagina, sono davvero tanti. Alla faccia del buon gusto (foto Amaduzzi)

SOCIO-KILLER SMASCHERATO

## Il giallo della Larrousse

Nei giorni precedenti il Gran Premio di Suzuka, il futuro della Larrousse sembrava ormai definito. Poi tutto è precipitato in pochi giorni. Dapprima, gli sponsor nipponici della squadra, Central Park, Cabin e Zent (che supporta Gachot) non hanno fornito tutte le garanzie economiche richieste, poi c'è stato l'aggancio in gara tra i due piloti ed infine l'incredibile vicenda dello sponsor e partner Comstock, il cui titolare era in realtà un pericoloso criminale ricercato dalle polizie di tutto il mondo e, dopo essere sfuggito alla cattura, è ora latitante. Gerard Larrousse è parso nonostante tutto sereno. «Non riesco ancora a crederci — ha detto il team manager francese — anche perché non capisco come una persona che apparentemente cercava di nascondere la propria identità possa al contempo mettersi in evidenza in F. 1. Con noi, colui che si faceva chiamare signor Waldorf è sempre stato corretto e puntualissimo nei pagamenti. La Comstock comunque non aveva rilevato totalmente le quote di partecipazione lasciate libere dalla Venturi-Primwest, ma solo una parte. Attualmente la squadra appartiene a me e a Robin Herd». L'incidente di Suzuka tra i suoi due piloti ha innervosito molto il team manager francese, e Gachot rischia ora di farne le spese, ma sembra sempre più probabile che Katayama (molto gradito dalla Yamaha) lasci la squadra per approdare alla Tyrrell.



TERAPIA...

INTENSIVA

La forma fisica, per un pilota della F. 1 di oggi, è tutto. Le sollecitazioni date dalla fortissima accelerazione laterale mettono a dura prova soprattutto i muscoli del collo e della schiena. E così Christian Fittipaldi, in pieno recupero fisico dopo la frattura alla vertebra di Magny-Cours che lo ha costretto ad usare a lungo un collare gessato, si sottopone di buon grado alle... amovibili cure di «Massacra», il massaggiatore del team.

CONFERME PER YAMAHA E HART

## Due V10... accasati

Conferma ufficiale dell'avvenuto accordo tra la Tyrrell e la Yamaha per la fornitura dei propulsori. Stesso discorso per la Jordan, che ha sottoscritto con Brian Hart (si parla di una spesa di 3,5 milioni di dollari) per gli inediti 10 cilindri realizzati dal motorista inglese. In entrambi i casi si tratta di accordi biennali, che prevedono un preciso programma di sviluppo. Sono altresì forniture esclusive. Ad dirittura, Jordan si è garantito anche nei confronti di una possibile cessione dell'azienda, che dovrà essere da lui autorizzata. Il team manager irlandese, evidentemente, non vuole correre il rischio che una squadra concorrente possa rilevare la «factory» di Brian Hart mettendolo in difficoltà con i propulsori. Come anticipato, lo Yamaha destinato alla Tyrrell non sarà l'attuale 12 cilindri, ma un V10 strettamente legato al propulsore progettato a John Judd. Tuttavia oltre che a Rugby, sede attuale della Judd, lo sviluppo di questi propulsori sarà portato avanti anche in Giappone, come ha precisato il manager Yamaha Hasegawa.

DETROIT E ZANDVOORT POSSIBILI SOSTITUTI

## Cancellato il Gp Asia

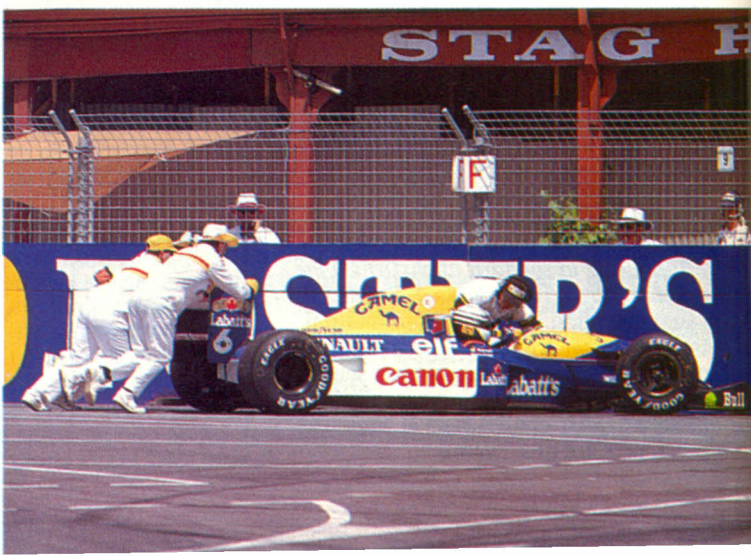
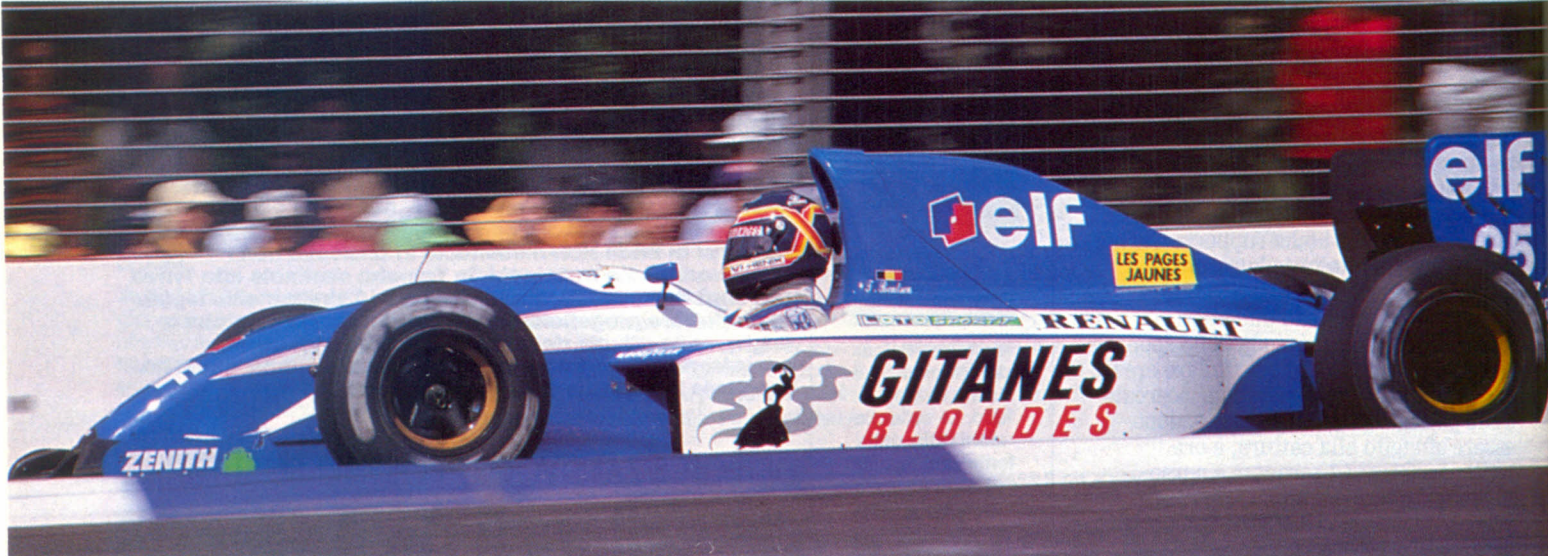
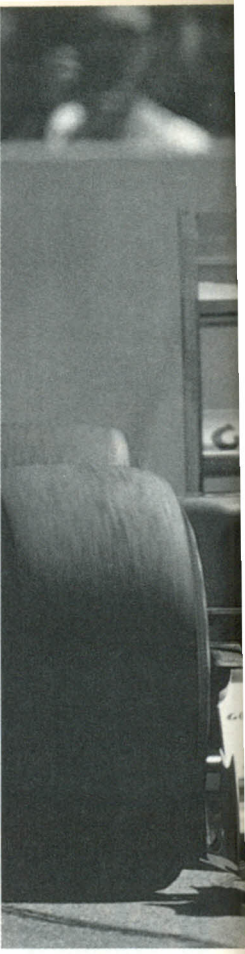
Non ci sono state comunicazioni ufficiali da parte della Fisa tuttavia è ormai certo che il Gp d'Asia, terza gara nel calendario del mondiale 1993, in programma ad Autopolis è destinato a saltare. Tutti i giornali nipponici danno per certo che la gara non si farà. Questo perché gli avvocati hanno fatto sapere che l'impianto dove è programmata la gara, è stato dichiarato fallito e quindi non ha più la possibilità di organizzare il Gp, a meno di non versare una cauzione di 10 milioni di dollari. L'unico in grado di

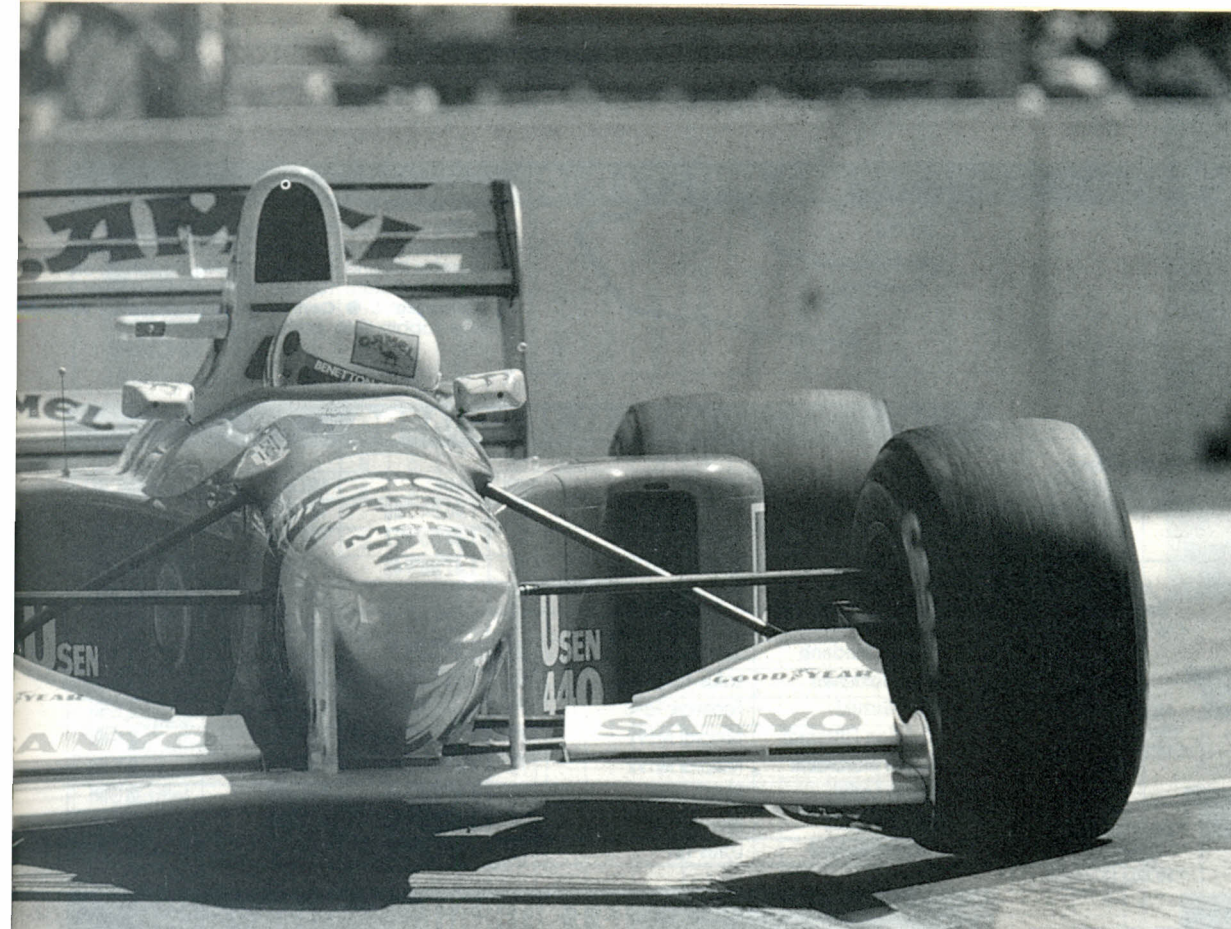
anticipare una tale somma era Ecclestone, che però per accollarsi l'organizzazione del Gp avrebbe voluto precise garanzie che non sono arrivate. Per la gara di rimpiazzo molta incertezza. Mosley ha dichiarato che al momento attuale non c'è una «riserva designata». Il nome più in «voga» è quello di Detroit o comunque di un Gp negli Usa (l'America è nel cuore del presidente). I team invece spingono per un circuito europeo, con gli olandesi di Zandvoort che si sono fatti avanti.



# IL GP DI ALEX NANNINI

## Io l'ho visto così





**BRUNDLE.** Ancora un podio per Martin che chiude la sua esperienza in Benetton con una gara molto regolare (Foto Amaduzzi)

**MANSELL.** Il campione del mondo sperava di lasciare la F.1 con una bella vittoria. Ci ha pensato Senna a rovinare la festa (Orsi)

**BOUTSEN.** Con la Ligier-Renault il belga ha conquistato i primi punti della stagione, salvando un'annata davvero storta (Amaduzzi)

**ALESİ.** Guida in controsterzo per il ferrarista subito a suo agio sui circuiti cittadini: il 4. posto non lo soddisfa (Colombo)

**PATRESE.** Già in prova Riccardo si è dovuto fermare in pista: in gara la sua Williams non si è riusciti a spostarla (Colombo)

**M**ILANO — Insomma, voi di Autosprint mi fate fare sempre delle levatacce: cinque della mattina per il Gp del Giappone, addirittura le quattro per questo d'Australia. Eppoi, neppure il gusto di vedere fino in fondo la lotta fra Mansell e Senna. E di chi sia stata la colpa non saprei proprio dirlo. No, non mi riferisco a voi di Autosprint, ma sempre a Mansell e a Senna: non credo che si debba dare colpa all'uno o all'altro, anche se le regole della strada dicono che chi tampona ha sempre torto. Credo comunque che il tutto sia partito dall'idea di Senna di voler fare lì il sorpasso. La McLaren di Senna in effetti era più veloce rispetto alla Williams anche se di poco, specialmente in rettilineo, negli ultimi 500 metri, dove entrambe le McLaren allungavano molto, guadagnando quasi 5-6 chilometri all'ora.

## CHE MOTORE LE Mc LAREN MA OK ANCHE D'ASSETTO

Non so se la Honda abbia tirato fuori un gran motore oppure abbiano impiegato delle benzine speciali. La cosa sorprendente inoltre è che le McLaren avevano molto carico aerodinamico anche nel misto ed un buon inserimento in curva. E poi guadagnavano anche in frenata, rispetto alle altre macchine. Così, grazie all'insieme di tutti questi fattori, Senna gli è arrivato sotto, proprio nel momento in cui stavano raggiungendo dei doppiati.

Ma per Senna questo poco importava. Quando lui prende una decisione è quella; quando decide di entrare, entra; e secondo me aveva già deciso molto prima che era lì che doveva superare Mansell: io credo che in quella curva lui sia entrato proprio con l'intenzione di passarlo. Per cui ha fatto prima la curva piena normale e poi probabilmente pensava di fare la frenata all'interno. Per via del doppiato, credo, Mansell invece si è spostato un pochino, come aveva diritto, e Senna, che aveva già deciso tutto, non ce l'ha fatta più a frenare e gli ha dato la botta. Così è finita la trasmissione, punto e basta. Anche se come ho già detto mi sarebbe piaciuto vedere fino in fondo una bella lotta fra Mansell e Senna visto che il prossimo anno, l'uno in F. Indy, l'altro forse fermo in attesa di rientrare alla grande nel '94, di piloti-personaggi ce ne saranno ben pochi. Beh, vuol dire che rientrerò io; no, a parte gli scherzi, mi dispiace, perché direi che per la F.1 è un male, in quanto entrambi sono due personaggi validi: Mansell veloce, Senna uguale, potevano dare spettacolo anche l'anno prossimo. Invece come pilota-personaggio rimarrà solo Prost, e basta. Certo i vuoti vengono sempre ricoperti, prima o poi; però la cosa non potrà essere immediata, ci vogliono sempre due o tre anni. Inoltre Mansell e Senna non lasceranno del tutto: andranno via solo per un anno, non smetteranno di correre, e saranno sempre lì per cui la gente il prossimo anno avrà psicologicamente più difficoltà a colmare il vuoto che lasciano.

## SARÀ UN '93 VUOTO SENZA MANSELL E SENNA

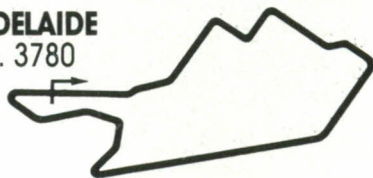
E non so quali piloti potranno colmarlo. Berger con la Ferrari? Chissà; ad Adelaide ha vinto perché è andato bene, la macchina è andata molto bene, e credo che sarebbe riuscito a vincere anche se Patrese non si fosse fermato, perché dopo aver cambiato le gomme era molto più veloce di Riccardo. Ma certo, se fossero rimasti in gara Mansell o Senna non credo davvero che ce l'avrebbe fatta. Anche Schumacher comunque è stato bravo, tanto che per poco non ha soffiato il secondo posto a Patrese nel mondiale. Ed il suo in qualsiasi caso non è stato un exploit di fine campionato; è andato sempre forte per tutta la stagione e non era andato «niente male» anche lo scorso anno. In questo Gran Premio si è comportato molto bene, non ha sbagliato ed ha sempre tirato dall'inizio alla fine. Mentre fra i più giovani credo che un po' di intemperanza in meno non guasterebbe. Prendiamo ad esempio il duello fra Fittipaldi e Morbidelli: non credo che sia giusto che un pilota faccia da tappo al suo compagno di squadra. Certo, chissà, magari in quel momento Morbidelli pensava di essere più veloce; ma anche Fittipaldi poteva fare un po' di elastico cosicché avrebbe fatto capire meglio che era lui il più veloce. Ma ora basta con la F.1 e i Gp nel cuore della notte: lasciatemi pensare alle mie gare in turismo: per ora mi voglio concentrare su questo discorso ... e poi vedremo. □

## IN 26 AL VIA

(fra parentesi la media)

1. FILA	
5 Nigel Mansell (Williams Fw14B) 1'13"732 (184,560)	1 Ayrton Senna (McLaren Mp4/7) 1'14"202 (183,391)
2. FILA	
6 Riccardo Patrese (Williams Fw14B) 1'14"370 (182,977)	2 Gerhard Berger (McLaren Mp4/7) 1'15"114 (181,165)
3. FILA	
19 Michael Schumacher (Benetton B192) 1'15"210 (180,933)	27 Jean Alesi (Ferrari F92AT) 1'16"091 (178,838)
4. FILA	
4 Andrea De Cesaris (Tyrrell 020B) 1'16"440 (178,022)	20 Martin Brundle (Benetton B192) 1'16"562 (177,738)
5. FILA	
26 Erik Comas (Ligier Js37) 1'16"727 (177,356)	11 Mika Hakkinen (Lotus 107) 1'16"863 (177,042)
6. FILA	
9 Michele Alboreto (Footwork Fa13) 1'16"937 (176,872)	12 Johnny Herbert (Lotus 107) 1'16"944 (176,856)
7. FILA	
3 Olivier Grouillard (Tyrrell 020B) 1'17"037 (176,642)	22 Pierluigi Martini (Bms Dallara 192) 1'17"047 (176,619)
8. FILA	
32 Stefano Modena (Jordan 192) 1'17"231 (176,199)	24 Gianni Morbidelli (Minardi M192) 1'17"333 (175,966)
9. FILA	
23 Christian Fittipaldi (Minardi M192) 1'17"367 (175,889)	10 Aguri Suzuki (Footwork Fa13) 1'17"409 (175,794)
10. FILA	
28 Nicola Larini (Ferrari F92A) 1'17"465 (175,666)	33 Mauricio Gugelmin (Jordan 192) 1'17"805 (174,899)
11. FILA	
29 Bertrand Gachot (Larrousse Lc92) 1'17"808 (174,892)	25 Thierry Boutsen (Ligier Js37) 1'17"957 (174,558)
12. FILA	
17 Emanuele Naspetti (March 911B) 1'18"138 (174,153)	21 J.J. Lehto (Bms Dallara 192) 1'18"565 (173,207)
13. FILA	
16 Jan Lammers (March 911B) 1'18"843 (172,596)	30 Ukyo Katayama (Larrousse Lc92) 1'18"862 (172,555)

## ADELAIDE m. 3780



## Sedicesima gara del mondiale di F.1 8 novembre 1992

Circuito: Adelaide ● Distanza: 306,180 km ● Organizzatore: Suzuka Motors Sport Club ● Direttore di gara: Roland Bruynseraede ● Partenza: ore 4,30 ● Spettatori: 100.000 ● Organizzazione: 7 ● Sicurezza: 6 ● Condizioni atmosferiche: venerdì e sabato sole, domenica coperto

## IN 13 AL TRAGUARDO

PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Gerhard Berger	McLaren Mp4/7	81	1.46'54"786	171.829	
2. Michael Schumacher	Benetton B192	81	1.46'55"527	171.809	0.741
3. Martin Brundle	Benetton B192	81	1.47'48"942	170.391	54.156
4. Jean Alesi	Ferrari F92AT	80	1.47'31"593	168.740	1 GIRO
5. Thierry Boutsen	Ligier Js37	80	1.47'51"171	168.229	1 GIRO
6. Stefano Modena	Jordan 192	80	1.48'02"179	167.944	1 GIRO
7. Mika Hakkinen	Lotus 107	80	1.48'16"268	167.579	1 GIRO
8. Aguri Suzuki	Footwork Fa13	79	1.47'03"350	167.363	2 GIRI
9. Christian Fittipaldi	Minardi M192	79	1.47'04"310	167.338	2 GIRI
10. Gianni Morbidelli	Minardi M192	79	1.47'17"281	167.001	2 GIRI
11. Nicola Larini	Ferrari F92A	79	1.47'18"115	166.979	2 GIRI
12. Jan Lammers	March 911B	78	1.48'06"134	163.645	3 GIRI
13. Johnny Herbert	Lotus 107	77	1.47'06"199	163.054	4 GIRI

## 13 I RITIRATI

PILOTA	VEETTURA	GIRI	CAUSA	POSIZIONE
Olivier Grouillard	Tyrrell 020B	0	Incidente	13.
Pierluigi Martini	Bms Dallara 192	0	Incidente	14.
Michele Alboreto	Footwork Fa13	0	Sospensione	11.
Erik Comas	Ligier Js37	4	Motore	9.
Mauricio Gugelmin	Jordan 192	7	Freni	13.
Ayrton Senna	McLaren Mp4/7	18	Incidente	2.
Nigel Mansell	Williams Fw14B	18	Incidente	1.
Andrea De Cesaris	Tyrrell 020B	29	Motore	6.
Ukyo Katayama	Larrousse Lc92	35	Differenziale	17.
Riccardo Patrese	Williams Fw14B	50	Alimentazione	1.
Bertrand Gachot	Larrousse Lc92	51	Cambio	12.
Emanuele Naspetti	March 911B	55	Cambio	14.
J.J. Lehto	Bms Dallara 192	70	Cambio	12.

## L'ALTALENA DELLA CORSA

### COSI' DOPO 10 GIRI

1. Mansell in 13'21"393 (169,804); 2. Senna a 1'529; 3. Patrese a 12'292; 4. Berger a 13'1365; 5. Schumacher a 14'638; 6. Brundle a 19'123; 7. Alesi a 29'861; 8. De Cesaris a 43'213; 9. Modena a 43'827; 10. Morbidelli a 45'812; 11. Suzuki a 49'785; 12. Boutsen a 50'375; 13. Fittipaldi a 52'311; 14. Lehto a 53'609; 15. Gachot a 55'041; 16. Larini a 55'835; 17. Hakkinen a 59'803; 18. Naspetti a 1'00'259; 19. Lammers a 01'545; 20. Katayama a 1'12'619.

### COSI' DOPO 20 GIRI

1. Patrese in 26'44'357 (169,638); 2. Berger a 1'009; 3. Schumacher a 3'576; 4. Brundle a 16'198; 5. Alesi a 35'390; 6. De Cesaris a 50'226; 7. Modena a 51'502; 8. Morbidelli a 52'976; 9. Boutsen a 55'151; 10. Suzuki a 58'034; 11. Fittipaldi a 1'01'698; 12. Lehto a 1'02'623; 13. Hakkinen a 1'03'174; 14. Gachot a 1'04'591; 15. Larini a 1'09'240; 16. Naspetti a 1'17'726; 17. Lammers a 1 giro; 18. Katayama a 1 giro.

### COSI' DOPO 30 GIRI

1. Patrese in 40'00'884 (170,037); 2. Berger a 0'644; 3. Schumacher a 2'292; 4. Brundle a 16'198; 5. Alesi a 45'114; 6. Modena a 1'04'564; 7. Boutsen a 1'04'969; 8. Morbidelli a 1'07'970; 9. Suzuki a 1'10'699; 10. Hakkinen a 1'12'303; 11. Fittipaldi a 1'15'605; 12. Lehto a 1'16'749; 13. Gachot a 1 giro; 14. Larini a 1 giro; 15. Naspetti a 1 giro; 16. Lammers a 1 giro; 17. Katayama a 1 giro; 18. Herbert a 3 giri.

### COSI' DOPO 40 GIRI

1. Patrese in 53'20'170 (170,094); 2. Schumacher a 2'056; 3. Berger a

5'312; 4. Brundle a 15'457; 5. Alesi a 49'296; 6. Boutsen a 1'08'591; 7. Modena a 1'13'032; 8. Morbidelli a 1 giro; 9. Suzuki a 1 giro; 10. Hakkinen a 1 giro; 11. Fittipaldi a 1 giro; 12. Lehto a 1 giro; 13. Gachot a 1 giro; 14. Larini a 1 giro; 15. Lammers a 1 giro; 16. Naspetti a 2 giri; 17. Herbert a 3 giri.

### COSI' DOPO 50 GIRI

1. Patrese in 1.06'25'875 (170,703); 2. Berger a 3'863; 3. Schumacher a 22'418; 4. Brundle a 37'054; 5. Alesi a 1'00'506; 6. Boutsen a 1 giro; 7. Modena a 1 giro; 8. Suzuki a 1 giro; 9. Hakkinen a 1 giro; 10. Morbidelli a 1 giro; 11. Fittipaldi a 1 giro; 12. Lehto a 1 giro; 13. Gachot a 1 giro; 14. Larini a 1 giro; 15. Lammers a 1 giro; 16. Naspetti a 2 giri; 17. Herbert a 3 giri.

### COSI' DOPO 60 GIRI

1. Berger in 1.19'31'249 (171,125); 2. Schumacher a 25'751; 3. Brundle a 47'875; 4. Alesi a 1 giro; 5. Boutsen a 1 giro; 6. Modena a 1 giro; 7. Hakkinen a 1 giro; 8. Suzuki a 1 giro; 9. Morbidelli a 1 giro; 10. Fittipaldi a 1 giro; 11. Larini a 1 giro; 12. Lehto a 2 giri; 13. Lammers a 2 giri; 14. Herbert a 3 giri.

### COSI' DOPO 70 GIRI

1. Berger in 1.32'33'685 (171,519); 2. Schumacher a 11'458; 3. Brundle a 50'568; 4. Alesi a 1 giro; 5. Boutsen a 1 giro; 6. Modena a 1 giro; 7. Hakkinen a 1 giro; 8. Suzuki a 1 giro; 9. Fittipaldi a 1 giro; 10. Morbidelli a 2 giri; 11. Larini a 2 giri; 12. Lehto a 2 giri; 13. Lammers a 3 giri; 14. Herbert a 4 giri.

## CLASSIFICA DOPO L'ULTIMA GARA

FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP	CLASSIFICA DOPO L'ULTIMA GARA																
	SUDAFRICA 1/3	MESSICO 22/3	BRASILE 5/4	SPAGNA 3/5	SAN MARINO 17/5	MONACO 31/5	CANADA 14/6	FRANCIA 5/7	GRAN BRETAGNA 12/7	GERMANIA 26/7	UNGHERIA 16/8	BELGIO 30/8	ITALIA 13/9	PORTOGALLO 27/9	GIAPPONE 25/10	AUSTRALIA 8/11	TOTALE PUNTI
<b>MONDIALE PILOTI</b>																	
1. Mansell	10	10	10	10	10	6	-	10	10	10	6	6	-	10	-	-	108
2. Patrese	6	6	6	-	6	4	-	6	6	-	-	4	2	-	10	-	56
3. Schumacher	3	4	4	6	-	3	6	-	3	4	-	10	4	-	-	6	53
4. Senna	4	-	-	-	4	10	-	-	-	6	10	2	10	4	-	-	50
5. Berger	2	3	-	3	-	-	10	-	2	-	4	-	3	6	6	10	49
6. Brundle	-	-	-	-	3	2	-	4	4	3	2	3	6	3	4	4	38
7. Alesi	-	-	3	4	-	-	4	-	-	2	-	-	-	-	2	3	18
8. Hakkinen	-	1	-	-	-	-	-	3	1	-	3	1	-	2	-	-	11
9. De Cesaris	-	2	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	1	-	3	-	8
10. Alboreto	-	-	1	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	6
11. Comas	-	-	-	-	-	-	1	2	-	1	-	-	-	-	-	-	4
12. Capelli	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	3
Wendlinger	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
14. Herbert	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Martini	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Boutsen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2
17. Modena	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Fittipaldi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Gachot	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
<b>MONDIALE COSTRUTTORI</b>																	
1. Williams	16	16	16	10	16	10	-	16	16	10	6	10	2	10	10	-	164
2. McLaren	6	3	-	3	4	10	10	-	2	6	14	2	13	10	6	10	99
3. Benetton	3	4	4	6	3	5	6	4	7	7	2	13	10	3	4	10	91
4. Ferrari	-	-	5	4	-	-	4	-	-	2	1	-	-	-	2	3	21
5. Lotus	1	1	-	-	-	-	-	4	1	-	3	1	-	2	-	-	13
6. Tyrrell	-	2	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	1	-	3	-	8
7. Footwork	-	-	1	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	6
Ligier	-	-	-	-	-	-	1	2	-	1	-	-	-	-	-	2	6
9. March	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
10. Bms Dallara	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
11. Larrousse	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Minardi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Jordan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1

### I PRIMATI

#### SUL GIRO IN PROVA

##### NUOVO

Nigel Mansell (Williams Fw14B) ha stabilito il nuovo record ottenendo la pole con il tempo di 1'13"732 alla media di 184.560 kmh.

#### SUL GIRO IN GARA

##### NUOVO

Michael Schumacher (Benetton B192) ha stabilito il nuovo record percorrendo il suo 68. giro in 1'16"078 alla media di 178.869 kmh.

#### SULLA DISTANZA

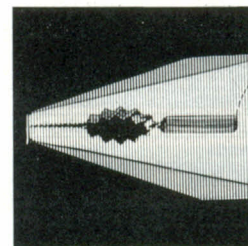
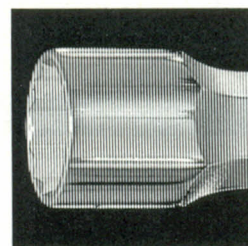
##### NUOVO

Gerhard Berger (McLaren Mp4/7) ha stabilito il nuovo record percorrendo 81 giri pari a km 306,180 in 1.46'54"786 alla media di 171.829 kmh.

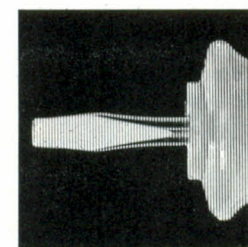
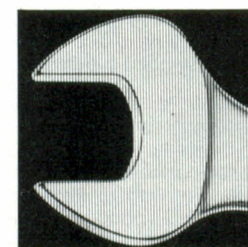
### I GIRI PIU' VELOCI

PILOTA	VEETTURA	GIRO	TEMPO	MEDIA KM/H
Schumacher	(Benetton B192)	68	1'16"078	178.869
Berger	(McLaren Mp4/7)	69	1'16"807	177.171
Senna	(McLaren Mp4/7)	15	1'17"818	174.870
Mansell	(Williams Fw14B)	15	1'17"823	174.858
Brundle	(Benetton B192)	66	1'17"877	174.737
Patrese	(Williams Fw14B)	50	1'18"069	174.307
Boutsen	(Ligier Js37)	62	1'18"398	173.576
Herbert	(Lotus 107)	77	1'18"572	173.191
Modena	(Jordan 192)	68	1'18"888	172.498
Hakkinen	(Lotus 107)	69	1'18"950	172.362
Fittipaldi	(Minardi M192)	70	1'18"956	172.349
Suzuki	(Footwork Fa13)	60	1'19"092	172.053
Alesi	(Ferrari F92AT)	65	1'19"119	171.994
Larini	(Ferrari F92A)	75	1'19"202	171.814
Lehto	(Bms Dallara 192)	65	1'19"407	171.370
Lammers	(March 911B)	34	1'19"568	171.024
Morbidelli	(Minardi M192)	78	1'19"737	170.661
Gachot	(Larrousse Lc92)	48	1'19"895	170.324
De Cesaris	(Tyrrell 020B)	29	1'20"607	168.819
Naspetti	(March 911B)	41	1'21"053	167.890
Katayama	(Larrousse Lc92)	28	1'21"502	166.965
Gugelmin	(Jordan 192)	7	1'22"318	165.310
Comas	(Ligier Js37)	3	1'24"629	160.796

NOTA: Alboreto, Grouillard e Martini non hanno completato il 1. giro.



# Beta



La qualità Beta ha cinquant'anni. Una qualità collaudata su tutte le piste del mondo dai Teams più famosi

**TUTTI I TEMPI DELLE PROVE**

	PILOTA	VETTURA	MOTORE	GOMME	PRE QUALIFICHE	VENERDÌ		SABATO		DOMENICA
						I	II	III	IV	WARM UP
5	<b>Mansell</b>	Williams Fw14B	Renault V10	Goodyear		1'13"997	<b>1'13"732</b>	1'14"094	1'15"133	1'17"534
1	<b>Senna</b>	McLaren Mp4/7	Honda V12	Goodyear		1'14"618	<b>1'14"202</b>	1'14"507	1'14"416	1'17"651
6	<b>Patrese</b>	Williams Fw14B	Renault V10	Goodyear		1'14"895	<b>1'14"370</b>	1'15"237	1'15"895	1'17"325
2	<b>Berger</b>	McLaren Mp4/7	Honda V12	Goodyear		1'15"077	<b>1'15"114</b>	1'15"197	1'15"688	1'17"738
19	<b>Schumacher</b>	Benetton B192	Ford V8	Goodyear		1'15"179	<b>1'15"210</b>	1'16"418	1'16"613	1'18"550
27	<b>Alesi</b>	Ferrari F92AT	Ferrari V12	Goodyear		1'16"638	<b>1'16"091</b>	1'16"705	1'17"213	1'18"667
4	<b>De Cesaris</b>	Tyrrell 020B	Ilmor V10	Goodyear		1'16"997	<b>1'16"440</b>	1'16"658	1'17"333	1'19"973
20	<b>Brundle</b>	Benetton B192	Ford V8	Goodyear		1'16"913	<b>1'16"562</b>	1'17"219	1'17"674	1'18"665
26	<b>Comas</b>	Ligier Js37	Renault V10	Goodyear		1'18"078	<b>1'16"727</b>	1'17"622	1'17"856	1'20"142
11	<b>Hakkinen</b>	Lotus 107	Ford Hb V8	Goodyear		1'17"261	<b>1'16"863</b>	1'17"118	1'17"868	1'19"451
9	<b>Alboreto</b>	Footwork Fa13	Mugen V10	Goodyear		1'17"049	<b>1'16"937</b>	1'17"348	1'17"621	1'20"601
12	<b>Herbert</b>	Lotus 107	Ford Hb V8	Goodyear		1'16"578	<b>1'16"944</b>	1'16"576	1'18"099	1'19"702
3	<b>Grouillard</b>	Tyrrell 020B	Ilmor V10	Goodyear		1'18"572	<b>1'17"037</b>	1'17"669	1'19"017	1'20"085
22	<b>Martini</b>	Bms Dallara 192	Ferrari V12	Goodyear		1'17"203	<b>1'17"047</b>	1'17"545	1'18"043	1'21"445
32	<b>Modena</b>	Jordan 192	Yamaha V12	Goodyear		1'17"574	<b>1'17"231</b>	1'17"473	1'18"790	1'20"326
24	<b>Morbidelli</b>	Minardi M192	Lamborghini V12	Goodyear		1'18"009	<b>1'17"333</b>	1'18"870	1'19"661	1'20"747
23	<b>Fittipaldi</b>	Minardi M192	Lamborghini V12	Goodyear		1'17"764	<b>1'17"367</b>	1'17"568	1'19"441	1'20"403
10	<b>Suzuki</b>	Footwork Fa13	Mugen V10	Goodyear		1'18"325	<b>1'17"409</b>	1'17"399	1'19"589	1'20"272
28	<b>Larini</b>	Ferrari F92A	Ferrari V12	Goodyear		1'18"776	<b>1'17"465</b>	1'18"504	1'18"618	1'20"595
33	<b>Gugelmin</b>	Jordan 192	Yamaha V12	Goodyear		1'18"597	<b>1'17"805</b>	1'18"439	1'19"735	1'21"370
29	<b>Gachot</b>	Larousse Lc92	Lamborghini V12	Goodyear		1'17"647	<b>1'17"808</b>	1'17"558	1'18"477	1'20"156
25	<b>Boutsen</b>	Ligier Js37	Renault V10	Goodyear		1'18"197	<b>1'17"957</b>	1'17"276	1'17"976	1'20"058
17	<b>Naspetti</b>	March 911B	Ilmor V10	Goodyear		1'17"772	-	1'18"677	<b>1'18"138</b>	1'22"317
21	<b>Lehto</b>	Bms Dallara 192	Ferrari V12	Goodyear		1'17"995	<b>1'18"565</b>	1'19"189	1'18"891	1'20"129
16	<b>Lammers</b>	March 911B	Ilmor V10	Goodyear		1'18"737	-	1'18"967	<b>1'18"843</b>	1'21"381
30	<b>Katayama</b>	Larousse Lc92	Lamborghini V12	Goodyear		1'20"074	<b>1'18"862</b>	1'19"259	1'20"306	1'21"528

■ **MANSELL.** Nigel Mansell ha chiuso il suo splendido 1992 avendo all'attivo il titolo mondiale, vinto alla media di 6,75 punti/gara, nonché 4 primati assoluti relativi a

# NUMERI

a cura di Mauro Mori

prestazioni stagionali. Nel 1992 il britannico ha ottenuto infatti 14 pole position, 8 giri veloci in corsa, 9 vittorie e 108 punti migliorando i record esistenti. Nell'insieme della carriera Mansell ha conseguito punti nel 44,20% delle gare, ha ottenuto altri risultati nel 9,39% mentre nel 46,41% delle corse si è ritirato.

■ **WILLIAMS.** Per la vittoria della Williams-Renault nel campionato costruttori, con la media di 5,12 punti/partecipazione, è stato determinante l'apporto di Riccardo Patrese. Nel 1982 il padovano è arrivato 2. con la Lancia, nel campionato piloti Endurance, 10 anni dopo è 2. nel campionato di F.1. Gli italiani vincitori del titolo sulle monoposto sono Alberto Ascari (1952-1953) e Nino Farina (1950); prima di Patrese si sono classificati al posto d'onore ancora Ascari (1951), Farina (1952) e Michele Alboreto (1985).

■ **BERGER.** Gerhard Berger ha ottenuto in Australia l'8. vittoria in 131

presenze mentre la McLaren è al 99. successo in 378 Gp. Schumacher ha concluso il campionato al 3. posto, alla 1. effettiva stagione di gara. In Australia il te-

desco ha anche colto il giro veloce in corsa, il suo 2., con un tempo che gli avrebbe dato la 6. posizione sulla griglia di partenza.

■ **FERRARI.** Continua il periodo nero della Ferrari. Come era avvenuto in precedenza in altri 10 anni, nel '92 la Casa di Maranello non ha riportato successi ma, per la 1. volta in 43 annate di gare, questa circostanza si è verificata per 2 anni di seguito. Nel 1992 inoltre le Ferrari non sono mai riuscite ad occupare nemmeno temporaneamente la 1. posizione come era accaduto soltanto nel 1973 e nel 1980. In Australia Jean Alesi è arrivato a 32 presenze con la Ferrari, senza avere mai vinto; il francese ha così tolto dall'incomoda posizione di pilota di Maranello con più partecipazioni senza successi Stefan Johansson, arrivato a 31 presenze negli anni 1985-1986. Finora il pilota delle rosse che ha vinto dopo l'attesa più lunga è Wolfgang von Trips, che ha trionfato nel 1961 in Olanda, alla 20. gara.

## VELOCITA' IN PROVA

### VENERDÌ

N.	PILOTA	KM/H
23	Fittipaldi	288.690
6	Patrese	288.380
9	Alboreto	288.230
5	Mansell	287.620
24	Morbidelli	286.780
4	DeCesaris	286.240
32	Modena	285.560
21	Lehto	285.490
1	Senna	285.040
10	Suzuki	284.440
2	Berger	284.210
22	Martini	284.210
33	Gugelmin	283.910
19	Schumacher	283.760
20	Brundle	283.610
25	Boutsen	283.460
12	Herbert	282.720
17	Naspetti	282.720
16	Lammers	282.720
3	Grouillard	282.570
27	Alesi	282.210
26	Comas	282.130
28	Larini	281.540
11	Hakkinen	281.180
29	Gachot	280.960
30	Katayama	279.650

### SABATO

N.	PILOTA	KM/H
10	Suzuki	291.260
21	Lehto	290.790
6	Patrese	290.400
9	Alboreto	290.240
22	Martini	288.620
2	Berger	287.920
5	Mansell	287.390
1	Senna	286.470
32	Modena	286.240
33	Gugelmin	286.240
19	Schumacher	284.060
24	Morbidelli	283.460
20	Brundle	283.170
17	Naspetti	282.800
25	Boutsen	282.500
23	Fittipaldi	282.350
29	Gachot	281.620
27	Alesi	281.320
3	Grouillard	281.320
4	De Cesaris	281.180
26	Comas	280.810
11	Hakkinen	280.520
16	Lammers	279.580
12	Herbert	279.290
30	Katayama	278.850
28	Larini	278.780

### DOMENICA

N.	PILOTA	KM/H
2	Berger	289.860
6	Patrese	287.160
9	Alboreto	286.020
10	Suzuki	285.790
20	Brundle	285.260
1	Senna	284.890
5	Mansell	284.360
25	Boutsen	282.650
19	Schumacher	282.350
21	Lehto	282.060
23	Fittipaldi	281.840
3	Grouillard	281.030
26	Comas	280.520
32	Modena	279.580
12	Herbert	279.500
24	Morbidelli	278.140
11	Hakkinen	277.920
28	Larini	277.630
4	De Cesaris	276.780
22	Martini	276.780
29	Gachot	275.930
27	Alesi	275.860
30	Katayama	275.300
33	Gugelmin	274.740
17	Naspetti	273.630
16	Lammers	273.000

Velocità rilevate sul rettilineo principale

# I VOTI DEL GP

## Mansell vittorioso

Con la votazione riportata ad Adelaide, Nigel Mansell si è confermato campione anche nella nostra classifica generale. Ha buoni motivi per sorridere spensierato pure Schumacher, in ascesa dopo i voti australiani e terzo assoluto (Colombo).



	<b>AUTO SPORI</b>	<b>Corriere dello Sport</b>	<b>TUTTOSPORT</b>	<b>AUTO hebdo</b>	<b>L'EQUIPE</b>	<b>Motor 16</b>	<b>MOTOR SPORT</b>	<b>Volante</b>	<b>rallye racing</b>	<b>BANDEIRANTES</b>	<b>Totale punti Gp Australia</b>
Forti	D'Ulisse	Bramardo	Camus	Rives	Corbetta	Zwicki	Barros	Schlang	Mello		

Berger	9	9	9	9	9	9	10	10	10	10	75
Mansell	9	9	9	9	8	10	10	10	10	9	75
Schumacher	9	9	9	9	10	9	10	8	10	9	74
Patrese	8	9	8	9	9	9	9	9	9	9	71
Modena	10	9	10	8	8	9	8	9	8	9	70
Brundle	8	8	7	8	8	8	8	7	8	8	63
Hakkinen	8	7	8	8	7	8	8	9	7	9	63
Alesi	8	7	8	7	8	8	8	7	8	8	62
Boutsen	8	7	8	8	7	8	8	8	7	8	62
De Cesaris	8	8	8	7	7	7	7	7	7	7	58
Herbert	7	7	7	7	6	7	7	7	7	8	56
Larini	8	7	8	6	7	7	7	6	7	7	56
Fittipaldi	6	7	6	8	7	6	6	6	7	7	52
Senna	7	7	6	6	9	6	6	6	6	7	51
Lehto	6	6	6	7	7	6	6	6	7	6	50
Morbidelli	5	6	6	6	6	6	6	6	6	6	48
Comas	6	6	6	6	5	6	6	6	6	6	48
Gugelmin	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	48
Gachot	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	48
Suzuki	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	48
Lammers	6	6	5	5	5	6	6	6	6	6	46
Katayama	6	6	5	5	4	6	5	6	5	6	44
Naspetti	6	6	5	5	5	6	5	6	5	6	44
Grouillard	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Alboreto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Martini	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

## CLASSIFICA GENERALE

POSIZIONE ATTUALE	POSIZIONE PRECEDENTE	PILOTA	PUNTI TOTALI	GP DISPUTATI	MEDIA PUNTI GP
= 1. (1.)		Mansell	1218	16	76.13
= 2. (2.)		Senna	988	14	70.57
▲ 3. (4.)		Schumacher	1091	16	68.19
▽ 4. (3.)		Patrese	1090	16	68.13
= 5. (5.)		Brundle	991	15	66.07
= 6. (6.)		Hakkinen	977	15	65.13
= 7. (7.)		Alesi	1004	16	62.75
= 8. (8.)		Alboreto	939	15	62.60
▲ 9. (10.)		Berger	921	15	61.40
▲ 10. (12.)		De Cesaris	898	15	59.87
= 11. (11.)		Herbert	838	14	59.86
▲ 12. (13.)		Larini	114	2	57.00
▲ 13. (16.)		Moreno	55	1	55.00
▽ 14. (12.)		Wendlinger	659	12	54.92
▽ 15. (14.)		Comas	768	14	54.86
▽ 16. (15.)		Lehto	822	15	54.80
▽ 17. (14.)		Capelli	712	13	54.77
▲ 18. (19.)		Tarquini	602	11	54.73
▽ 19. (9.)		Lammers	107	2	53.50
= 20. (20.)		Belmondo	266	5	53.20
▲ 21. (22.)		Martini	689	13	53.00
= (21.)		Van De Poelle	106	2	53.00
= 23. (23.)		Fittipaldi	474	9	52.67
= 24. (24.)		Suzuki	520	10	52.00
▽ 25. (18.)		Hill	103	2	51.50
▲ 26. (27.)		Morbidelli	705	14	50.36
▲ 27. (30.)		Boutsen	695	14	49.64
▽ 28. (26.)		Naspetti	248	5	49.60
▽ 29. (28.)		Gugelmin	694	14	49.57
▽ 30. (29.)		Gachot	743	15	49.53
▲ 31. (33.)		Modena	539	11	49.00
= 32. (32.)		Grouillard	623	13	47.92
▽ 33. (31.)		Katayama	668	14	47.71
▽ 34. (31.)		Chiesa	87	2	43.50

Legenda ▲ IN SALITA ▼ IN DISCESA  
= STAZIONARIO ☆ NUOVO ENTRATO



Stazionario Senna al secondo posto (Orsi)

Dopo ogni Gp il punteggio totale per ciascun pilota non terrà conto del voto migliore e di quello peggiore. Inoltre, non verrà assegnata alcuna votazione a chi non avrà percorso almeno tre giri in gara.

MA LA McLAREN HA ALTRE CHANCES

# DALLA RENAULT UN NO A DENNIS

ADELAIDE — Sembrava il Ron Dennis dei tempi delle vittorie a ripetizione quello che si agitava sul muretto dei box ad Adelaide mentre Berger stava portando a termine la sua vittoriosa gara. Eppure la giornata non era iniziata nel migliore dei modi per il team manager inglese, con la doccia scozzese del no ufficiale per la fornitura dei motori Renault pronunciato dallo stesso Patrick Faure. Anche se non lo ha mai ammesso ufficialmente, Ron Dennis più di un pensiero sul 10 cilindri francese lo deve avere fatto. Tuttavia almeno per il 1993 la cosa sembra essere sfumata anche se lo stesso Dennis ha ammesso che la Ligier è stata venduta. Il compratore potrebbe essere Mansour Ojeh, ma anche così la Renault, sempre per voce di Faure, potrebbe mettere il veto, se non altro per il problema della fornitura della benzina da parte della Shell. Alla fine della gara Dennis e Faure sono rimasti a lungo chiusi nel retrobox e questo potrebbe indicare che le speranze di avere il 10 cilindri Renault non sono finite. Una situazione molto ingarbugliata e che potrebbe sfociare in una fornitura paritaria rispetto alla Benetton del motore Ford, caldeggiata a Detroit. A domanda precisa, Dennis ha risposto che questa non è l'unica prospettiva per la sua squadra. Ci potrebbe essere infatti la possibilità di un accordo con la Ilmor, in difficoltà a sviluppare un programma accurato con il solo budget garantito dalla Sauber. «Non posso sbilanciarmi in questo momento, siamo in una fase molto delicata delle trattative. Non è un momento facile per le Case costruttrici di automobili: hanno tutte dei problemi prioritari rispetto ad un coinvolgimento in F.1. Quello che posso dire è che non intendo

rivelare le mie mosse nemmeno ai miei piloti. Quando Berger è stato contattato dalla Ferrari l'ho lasciato libero di scegliere. In questo momento è più importante spendere per migliorare il livello tecnologico della squadra che nell'ingaggio dei piloti. È un concetto che ho ribadito più di una volta allo stesso Senna». Quanto alle accuse fatte di recente dal brasiliano di avere perso la chance dell'ingaggio di John Barnard, Dennis è apparso molto sicuro: «Non mi sono lasciato sfuggire l'opportunità di riprendere Barnard. Semplicemente ho deciso che non sarebbe stata una mossa giusta per la mia squadra. Le nostre vetture non sono state così male in questi ultimi anni. Non è facile fare una monoposto al limite dei 505 kg con un 12 cilindri più pesante e più assetato di benzina. La stessa Williams non mi sembra tanto facile da guidare, lo si è capito dalla differenza di prestazioni fra Mansell e Patrese». Dennis appare dispiaciuto per come sia finito il rapporto con la Honda, ma nega che l'annuncio l'abbia colto di sorpresa. Forse l'impegno profuso dalla Casa giapponese nel programma cambio semiautomatico e sospensioni attive l'aveva convinto che la Honda volesse battere tutti i record di vittorie, come lo stesso Kawamoto aveva dichiarato lo scorso anno a Montréal. «Il nostro scopo ora — dice Dennis — è vincere le gare e lo sarà anche nel prossimo anno ed in quelli che verranno, anche se la Williams ha un enorme vantaggio tecnologico che sarà molto difficile raggiungere in poco tempo. Bisogna però convincersi che i tempi sono molto duri. Siamo in un periodo di recessione, io devo tagliare tutti i costi che non incidano sul livello tecnologico». (g.p.)

**ECCO  
L'OTTAVA  
DISPENSA  
SUL MONDIALE  
F.1 1992**

**In tutto saranno 16 di cui 14 dedicate ai Gp, 1 a tutte le cifre e 1 al pilota campione del mondo. Alla fine si otterrà un volume di 260 pagine da rilegare con la copertina che è stata distribuita con il n. 39 di**

**AUTO  
SPRINT**



Se volete partecipare al Gp fedeltà e vincere un giorno alla Ferrari collezionate i 16 bollini e spediteli al nostro indirizzo con le modalità che troverete nell'ultima dispensa



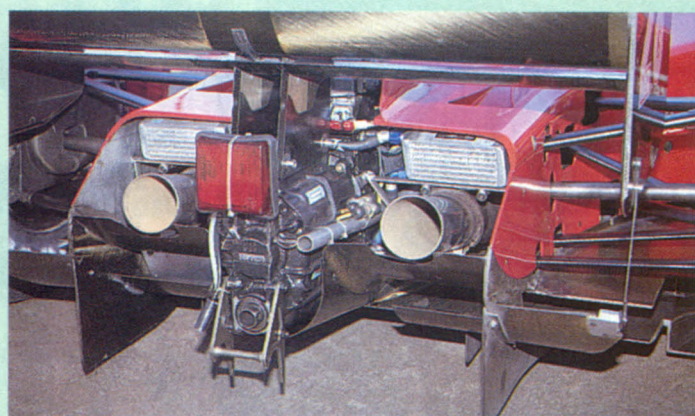
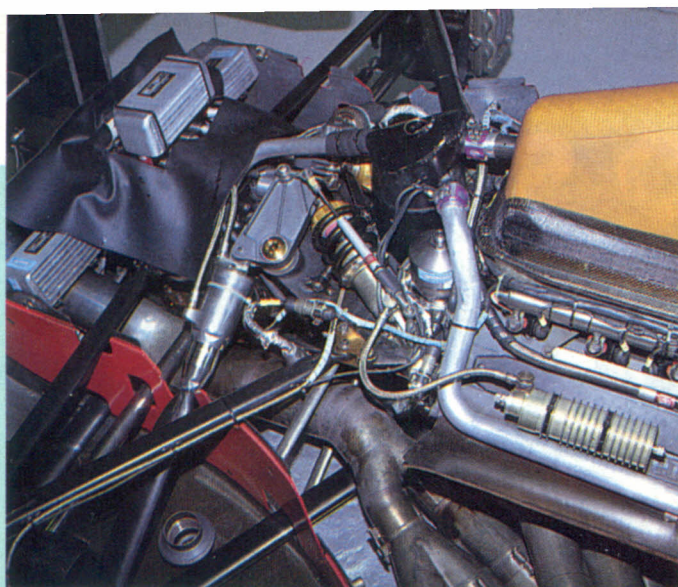
**questo è  
l'8. bollino!**

NON VALGONO LE FOTOCOPIE



## GRAN FINALE HONDA

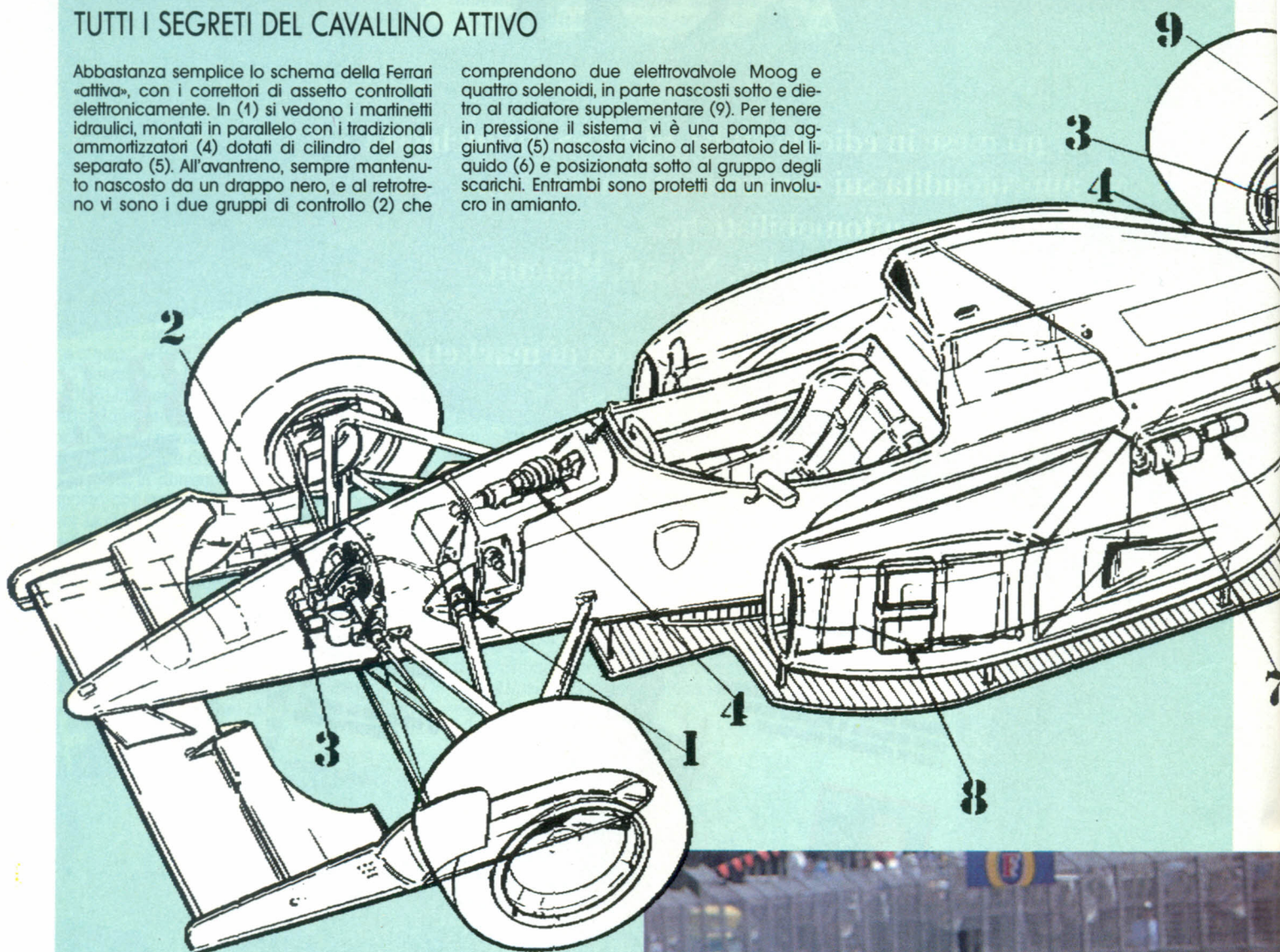
La Honda non poteva festeggiare meglio il suo ultimo Gp con la McLaren. Anche la... concorrenza, nella persona del progettista Yamaha Kimura, ne ha riconosciuto i meriti premiando (nella foto Amaduzzi) l'ingegnere Akimasa Yasuoka con un trofeo



## TUTTI I SEGRETI DEL CAVALLINO ATTIVO

Abbastanza semplice lo schema della Ferrari «attiva», con i correttori di assetto controllati elettronicamente. In (1) si vedono i martinetti idraulici, montati in parallelo con i tradizionali ammortizzatori (4) dotati di cilindro del gas separato (5). All'avantreno, sempre mantenuto nascosto da un drappo nero, e al retrotreno vi sono i due gruppi di controllo (2) che

comprendono due elettrovalvole Moog e quattro solenoidi, in parte nascosti sotto e dietro al radiatore supplementare (9). Per tenere in pressione il sistema vi è una pompa aggiuntiva (5) nascosta vicino al serbatoio del liquido (6) e posizionata sotto al gruppo degli scarichi. Entrambi sono protetti da un involucro in amianto.



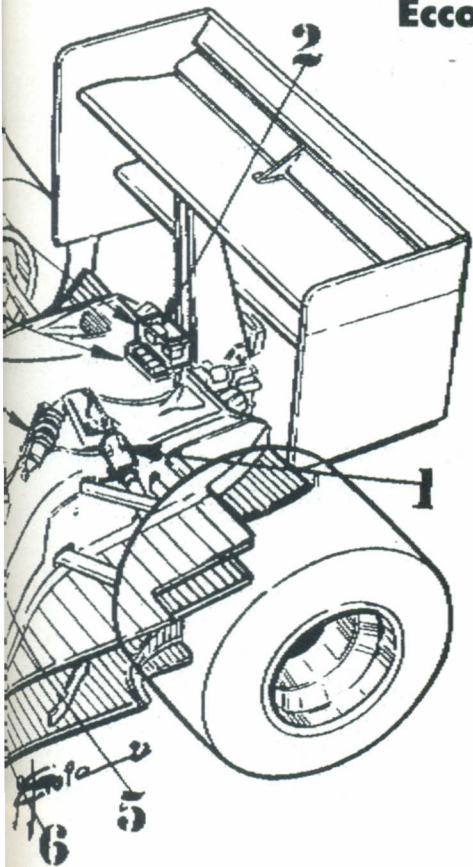
*La Ferrari intermedia sulla quale lavora George Rytton non avrà il doppio fondo della F92A, a destra, che va in pensione. Nell'ultimo Gp della stagione la monoposto attiva ha svelato altri suoi segreti: in alto le sospensioni posteriori e il retrotreno*



LA TECNICA **PRESTO I PRIMI TEST PER IL FUTURO**

# FINESTRA SUL '93

**La Jordan-Hart, la Tyrrell-Yamaha, la Minardi semiattiva, la Lola-Ferrari, una Williams sempre più elettronica**  
**Ecco dove e quando vedremo in pista tutte le novità**



ADELAIDE — Come era facile prevedere ad Adelaide si è parlato più di programmi futuri che di novità presenti sulle vetture schierate per l'ultima gara stagionale. Ecco quindi un piccolo panorama di quanto stanno preparando le varie squadre per il mondiale edizione '93.

## FERRARI 644 BIS SENZA DOPPIO FONDO

La Ferrari per la stagione '93 dovrebbe scendere in pista poco prima di Natale. La monoposto disegnata da George Ryton, riveduta e corretta da John Barnard, non avrà più il doppio fondo e monterà le sospensioni completamente attive, tipo Williams. Alle prove in programma all'Estoril a fine novembre, invece, dovrebbe andare la F92At in conformazione '93 e con le attuali sospensioni semiattive, sinora montate sulla versione con il cambio longitudinale. Circa la nuova vera monoposto di Barnard, prevista per metà anno, molto dipenderà dai risultati della vettura intermedia e dal nuovo motore che stanno preparando a Maranello.

## McLAREN CON L'HONDA NEI TEST INVERNALI

Ron Dennis è riuscito a strappare la promessa alla Honda di poter effettuare gli ultimi due test prima di Natale usufruendo ancora del 12 cilindri giapponese onde evitare di stare fermi in attesa della nuova monoposto che sarà pron-

ta soltanto all'ultimissimo momento. Sfumata la possibilità di assumere Alan Jenkins, resta in ballo la candidatura di Gary Anderson, anche se al momento il responsabile della futura Mp4/8, è stato confermato, sarà Neil Oatley, che si avvale come sempre di Henri Durand per l'aerodinamica e di Giorgio Ascanelli, al quale sono stati affidati anche compiti progettuali.

## UNA WILLIAMS IPERTECNOLOGICA

Chi appare sempre più favorita è la Williams. Ha già pronta la vettura su cui lavorare in vista del '93 e non è soltanto una semplice evoluzione della Fw14B pigliatutto. È una monoposto interamente progettata per le sospensioni attive, con ogni particolare studiato per ridurre ingombri e pesi. Una grande miglioria si è ottenuta a livello di sensibilità trasmessa al pilota. La Fw14B, infatti, era criticata perché garantiva poco «feeling» al pilota per quanto riguarda l'avantreno, mentre la nuova Fw15 è estremamente sensibile e precisa nelle reazioni dello sterzo. I programmi in cantiere sono assolutamente ambiziosi e vanno dal diverso sistema di controllo della trazione integrato, ai freni gestiti elettronicamente. Dal punto di vista estetico la Fw15 che verrà schierata potrebbe non differire molto da quella vista sinora, anche se sono allo studio diverse soluzioni soprattutto per la parte anteriore.

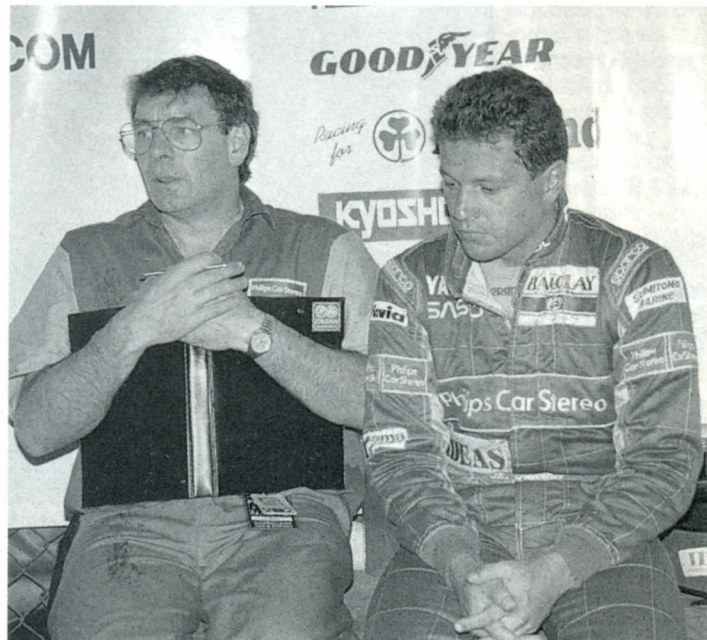
## SOLO A IMOLA LA NUOVA FOOTWORK

Derek Warwick ha già collaudato con successo, nonostante un'uscita di pista, il controllo elettronico del cambio sequenziale con cui ha corso la Footwork nelle ultime gare quest'anno. La stagione '93 sarà iniziata con una versione riveduta e corretta dell'attuale Fa13, che parteciperà a tutti i test invernali. La nuova monoposto, sempre disegnata da Alan Jenkins, debutterà a Imola in concomitanza con la nuova versione alleggerita ed abbassata del 10 cilindri Mugen, che richiede fra l'altro diversi attacchi alla scocca.

## RINNOVATA A METÀ LA TYRRELL-YAMAHA

Avrà già tutto il retrotreno nuovo la Tyrrell che inizierà il mondiale '93. Ciò è dovuto, ovvia-

*Gary Anderson, a fianco accanto a Mauricio Gugelmin. Il tecnico della Jordan è attualmente oggetto di una corte spietata da parte di Ron Dennis, il quale lo vorrebbe a Woking per rinforzare il suo gruppo di tecnici. In ogni caso, anche la prossima McLaren, la Mp4/8 che non ha ancora un motore, sarà «firmata» dal progettista della deludente Mp4/7, Neil Oatley*



**Giorgio Piola**



## FORMULA UNO

GP AUSTRALIA



mente, all'impiego del 10 cilindri Yamaha al posto di quello Ilmor. Nuovo sarà anche il cambio (che in un secondo tempo diventerà semiautomatico) e le sospensioni posteriori che monteranno un correttore di assetto simile a quello sinora utilizzato soltanto all'avantreno. Ci sarà inoltre anche il controllo della trazione. La nuova monoposto sarà disegnata da Mike Coughlan, che però avrebbe ricevuto offerte per far parte del gruppo di tecnici al seguito di John Barnard, come ai tempi della Gto. La Tyrrell '93 avrà il doppio ammortizzatore all'avantreno. In arrivo nel team Paul Burgess e Tim Densham.

## SCUDERIA ITALIA: A GENNAIO LA LOLA

Le sorti della Scuderia Italia sono ormai legate a doppio filo a quelle della Lola, che preparerà la monoposto per il '93. Il team di Brescia dovrebbe quindi disertare le ultime prove in programma nel '92 per presentarsi alle prime del '93 con i nuovi piloti e la vettura '92 adattata alle nuove regole. La vettura progettata dai tecnici di Eric Broadley dovrebbe apparire soltanto a fine gennaio, dotata subito di un nuovo sistema di antipattinamento e di un cambio sequenziale tipo Footwork che in un secondo tempo diventerà semiautomatico. Inoltre saranno introdotte le sospensioni attive a metà stagione. Continuano le visite dei responsabili della Scuderia in Inghilterra per seguire i lavori, che al momento si basano sugli studi nella galleria del vento di Cranfield con modelli in scala 1/3.

## MINARDI SEMIATTIVA GIÀ A DICEMBRE

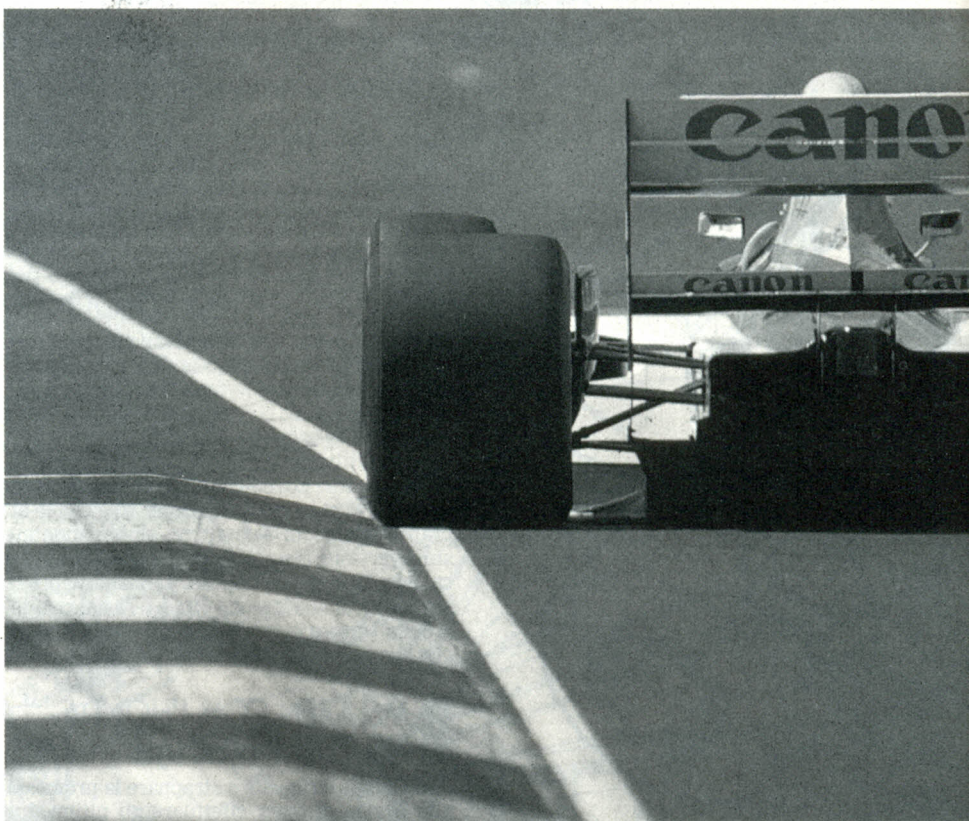
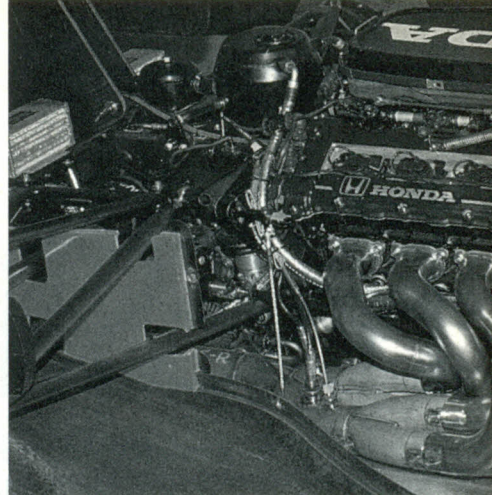
Nelle prove di inizio dicembre all'Estoril dovremmo vedere le sospensioni semiattive della Minardi che dovrebbero ricalcare lo schema introdotto quest'anno dalla Lotus. Al banco prova, a Faenza, sta già girando il nuovo cambio del tipo sequenziale in attesa del controllo elettronico, che dovrebbe arrivare sin dall'inizio della stagione '93. La coppia Brunner-Costa sta intanto gettando le basi per la nuova vettura, che dovrebbe apparire verso la metà di gennaio.

## SUBITO IN PISTA LA JORDAN-HART

Fra una settimana, rispetto all'uscita in edicola di questo numero di As, scenderà in pista la Jordan spinta dal 10 cilindri Hart al posto del 12 Yamaha. La configurazione esterna della vettura rimarrà la stessa grazie all'impiego di due piccoli distanziali fra scocca e motore e fra questo e il cambio. Modena ha collaudato, prima di andare in Australia, il semiautomatico sul cambio sequenziale disegnato da Anderson. In un secondo tempo verrà provata la vettura dotata di tutte le restrizioni dovute al nuovo regolamento. La nuova monoposto sarà pronta a gennaio e avrà una aerodinamica alquanto diversa dall'attuale. Scomparirà, forse, la caratteristica forma della parte posteriore con il profilo estrattore ad archi.

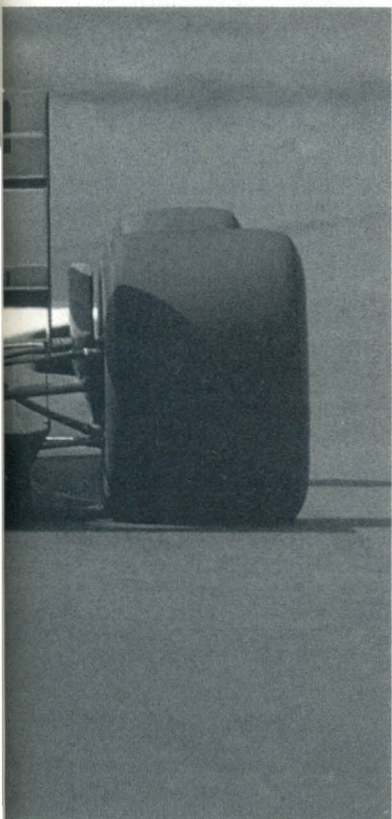
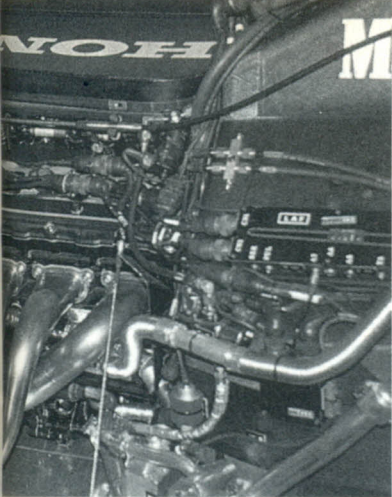
## LIGIER E LARROUSSE: PROGRAMMI RALLENTATI

Il cambio semiautomatico della Ligier ha già raggiunto livelli accettabili di affidabilità, ma il progetto della nuova Js38, che era in avanzata fase di concezione, è stato stoppato in base alla vicenda dei motori Renault «girati» alla McLaren. Problemi di budget, invece, rallentano i lavori alla Larrousse, dove il nuovo cambio dovrebbe essere pronto a dicembre insieme ai progetti del sistema per l'antipattinamento e per le sospensioni semiattive. □



*Ultima gara in Australia per le Dallara-Ferrari, a fianco un particolare del flap anteriore. Sulla Williams che ha corso ad Adelaide, sopra, era montato il profilo estrattore destinato alla Fw15 per il '93. Nonostante la decisione di chiudere con la F.1, la Honda non ha negato i suoi motori a dodici cilindri, in alto, per i test invernali che la McLaren intende svolgere al fine di sviluppare le sospensioni attive da destinare alla nuova Mp4/8 di Oatley*





# PER L'ULTIMO GP DELLA STAGIONE SUL CIRCUITO CITTADINO FRENI E ALETTONI SUPER MAGGIORATI

**ADELAIDE** — La Ferrari con le sospensioni attive ha continuato anche in Australia a rappresentare l'unica novità interessante a livello di tecnica. Per il resto si sono notate la solita maggiorazione del sistema di raffreddamento degli impianti frenanti (richiesto dalle caratteristiche della pista di Adelaide), unitamente all'utilizzo di alettone di maggiori dimensioni. La rassegna delle novità tecniche è forzatamente limitata alle sole squadre che hanno presentato qualche cosa di nuovo.

**WILLIAMS.** È stato di nuovo utilizzato il profilo estrattore disegnato per la Fw15 introdotto in Portogallo, anche sulla Fw14B. Sono state impiegate inoltre le pinze a sei pompanti all'avantreno è dotata di prese di raffreddamento maggiorate. A livello motore da rilevare che erano a disposizione speciali versioni da qualifica del V10 Renault. Il problema riscontrato da Mansell in gara in Giappone, secondo la stessa ammissione di Bernard Dudot, è dipeso da uno degli elementi principali della parte inferiore del propulsore: dovrebbe trattarsi dell'albero motore. Il responsabile della Renault ha poi ammesso che il 10 cilindri che vedremo nella prossima stagione sarà molto diverso da quello attuale e non avrà, almeno all'ini-

zio, il controllo elettronico dell'acceleratore che comporta un certo aggravio di peso quando, attualmente, le Williams sono leggermente sovrappeso.

**FERRARI.** Seconda uscita ufficiale della monoposto dotata di un correttore di assetto a controllo elettronico sia all'anteriore che al posteriore. Uno schema abbastanza simile a quello utilizzato dalla Lotus e ampiamente illustrato dalla stessa Casa inglese al momento della sua presentazione in Spagna. Quello Ferrari si avvale, però, di attuatori coassiali ai punti di reazione (come sulla Williams) che hanno il compito di regolare elettronicamente l'altezza da terra, in modo da mantenerla su livelli ottimali durante tutte le fasi della gara. Il normale molleggio è garantito dai soliti ammortizzatori, dotati di serbatoio del gas separato dalla «cartuccia». A Suzuka il sistema si è rotto a tre giri dalla fine, ovviamente senza impedire a Larini di giungere lo stesso al traguardo. Come potete vedere nel disegno vi sono i gruppi di cilindri idraulici che non contengono, come sulle Williams, i potenziometri, che sono rimasti applicati ai tradizionali ammortizzatori. Vi sono poi due gruppi di gestione, sia all'anteriore che al posteriore. Essi comprendono due elettroval-

vole Moog e un gruppo di quattro solenoidi (quelli anteriori sempre tenuti, curiosamente, nascosti, anche se lo schema è a uno stadio primordiale rispetto a quello di Williams e Lotus...). L'accumulatore del sistema è situato nella fiancata di sinistra della vettura, nascosto dagli scarichi. Soluzione analoga per la pompa ausiliaria necessaria a mantenere in pressione il liquido. Sono in una zona che subisce influssi negativi del calore degli scarichi del motore, anche se protetta da una copertura in amianto. Il radiatore di raffreddamento del sistema nasconde in parte le due elettrovalvole Moog del gruppo posteriore. Alesi ha utilizzato soltanto nella prima giornata di prove il muso con le paratie laterali edizione '93, soluzione con cui aveva corso a Suzuka. Ovviamente anche in Casa Ferrari erano a disposizione vari tipi di prese dei freni maggiorate.

**McLAREN.** La McLaren è stata l'unica ad utilizzare le pinze dei freni dotate di quattro pastiglie abbinata a due diversi tipi di prese di raffreddamento. Berger ne ha utilizzata una di maggiori dimensioni e più piatta.

**BENETTON.** Nuove prese di raffreddamento all'avantreno, più grandi e con una parte aggiuntiva che raffreddava maggiormente la pinza. Venerdì mattina Brundle ha utilizzato un diverso alettone anteriore (con un profilo più grande) per poi ritornare a quello abituale. Come è accaduto altre volte, nella parte inferiore delle bandelle laterali non vi erano le solite minigonne. La Benetton non ha sfruttato la possibilità di usare le pinze a 4 pastiglie, come aveva fatto in altre occasioni. La direzione tecnica in pista era affidata a Pat Symmonds, visto che sia Ross Brawn che Rory Byrne che il nuovo acquisto, Frank Dernie, sono rimasti in sede per lavorare sulla monoposto edizione '93.

**SCUDERIA ITALIA.** Cambio di telaio per Martini visto che la sua scocca era stata incidentata in Giappone. Come scorta è stato impiegato un telaio riparato (il 28) dopo una botta al Gp del Belgio. Sulle due vetture da gara vi erano i nuovi ammortizzatori della Dynamic suspension. (g.p.)

## TUTTI I NUMERI DELLE MONOPOSTO

Queste le sigle delle vetture utilizzate nelle prove e in gara nel Gp di Australia a Adelaide.

### LIGIER

Js37-5 Thierry Boutsen  
Js37-8 Erik Comas  
Js37-6 muletto

### MINARDI

M192-3 Gianni Morbidelli  
M192-4 Christian Fittipaldi  
M192-2 muletto

### McLAREN

Mp4/7-9 Ayrton Senna  
Mp4/7-10 Gerhard Berger  
Mp4/7-8 muletto  
Mp4/7-6 scocca di scorta

### BENETTON

B192-4 Martin Brundle  
B192-8 Michael Schumacher  
B192-6 muletto

### WILLIAMS

Fw14B-11 Nigel Mansell  
Fw14B-10 Riccardo Patrese  
Fw14B-9 muletto  
Fw14B-8 scocca di scorta

### SCUDERIA ITALIA

Bms192-26 Pierluigi Martini  
Bms192-24 J.J. Lehto  
Bms192-28 muletto

### LOTUS

107-4 Mika Hakkinen  
107-3 Johnny Herbert  
107-2 muletto

### VENTURI

Lc92-5 Ukyo Katayama  
Lc92-4 Bertrand Gachot  
Lc92-1 muletto

### FERRARI

F92A1-133 Jean Alesi  
F92A-134 Nicola Larini  
F92A1-136 muletto Alesi

### MARCH

Cg911B-4 Jan Lammers  
Cg911B-3 Emanuele Naspetti

### TYRRELL

020B-11 Andrea De Cesaris  
020B-7 Olivier Grouillard  
020B-3 muletto

### JORDAN

192-01 Stefano Modena  
192-04 Mauricio Gugelmin  
192-03 muletto

### FOOTWORK

Fa13-6 Michele Alboreto  
Fa13-4 Aguri Suzuki  
Fa13-5 muletto

## SCONTI SU PESI, TURBO E BENZINA NELL'IMSA

SONO STATE varate nei giorni scorsi le nuove norme tecniche che entreranno in vigore nell'Imsa nel '93. Nell'emanare queste regole la struttura che organizza il campionato americano delle Sport (FotoCockpit) ha sottolineato che, qualora se ne manifestasse il bisogno, a metà stagione potranno essere introdotti dei correttivi ai pesi minimi delle varie vetture. L'Imsa ha ribadito che sarà obbligatorio usare benzina senza piombo e priva di additivi speciali. Quanto ai pesi, è stato stabilito il limite di 840 kg per le Gr. C del mondiale Sport '92, ovviamente tutte le vetture potranno impiegare i motori aspirati di 3,5 litri, mentre quelle spinte dai turbo di 2 litri avranno un peso di 885 kg che saliranno a 930 per quelle dotate di motori tre litri, sempre sovralimentati. Per le Gr. C spinte da propulsori rotativi, come le Mazda, è previsto un limite di 794,5 kg per chi usa 4 rotori, mentre quelle che hanno solo 3 rotori possono correre nella classe Light con 840 kg, lo stesso peso delle vetture aspirate di questa categoria. Saranno poi vietati freni e ruote in carbonio. Infine i privati avranno a disposizione più benzina e una strozzatura sul turbo più ridotta.



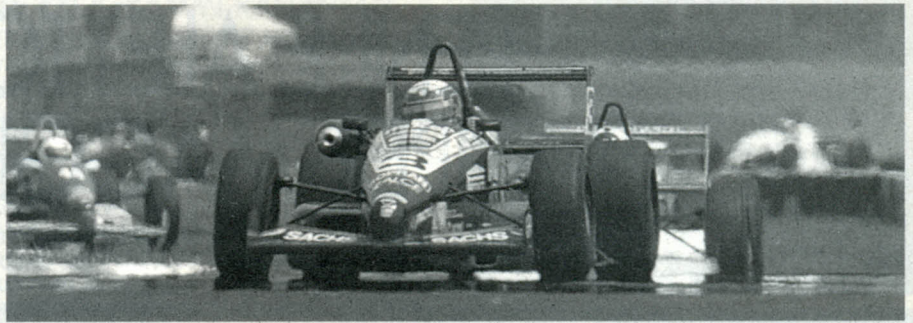
## ZANARDI TESTER DI F.3000 JAP

PER AFFILARE le armi in vista della gara finale del campionato nipponico di F.3000, in programma il 15 novembre a Suzuka, la Reynard ha fatto la scorsa settimana una serie di test a Jerez per Ross Cheever e il team nipponico Le Mans, in lotta con Mauro Martini per il titolo giapponese. Le vetture messe a disposizione erano le 92D della Pacific e co-

me «tester europeo» era stato chiamato Alessandro Zanardi. Il miglioramento delle prestazioni ottenuto dopo due giornate è stato considerevole. Il giro più veloce è stato segnato da Zanardi in 1'27"2, mentre Cheever è stato più lento di due decimi. Questa seduta in Spagna è servita alla Casa di Bicester anche per fare alcune prove con Jordi Gene con una vettura '92 dotata però già del cambio '93, che è di derivazione motociclistica simile a quello adottato dalla Jordan in F.1.

## PER MANSELL UN TRIONFO ANCHE NEL «GUIDA PULITA»

LA GRANDE stagione di Nigel Mansell si è conclusa anche con la conquista del Trofeo guida pulita Mastro Lindo, attribuito in base ai voti espressi dai giornalisti italiani che seguono i Gp di F.1. Il britannico, come accaduto per l'alloro iridato, si era aggiudicato in anticipo anche questo premio. La gara di Adelaide ha comunque modificato la situazione in terza posizione: Schumacher, che è stato il più votato del Gp di Australia, ha raggiunto al terzo posto della classifica finale Riccardo Patrese. Ecco comunque la classifica finale: 1. Mansell punti 283; 2. Senna 159; 3. Patrese e Schumacher 136; 5. Alboreto 112; 6. Hakkinen 66; 7. Brundle 56; 8. Berger 46; 9. De Cesaris 44; 10. Tarquini 23.



IN GARA NELLA RASSEGNA BOLOGNESE IL 5-6 E IL 9-10 DICEMBRE

## Così Super-T e F.3 al Motor Show

SI STANNO definendo gli elenchi dei partecipanti alle gare del prossimo Motor Show, in programma a Bologna dal 5 al 13 dicembre. I primi a tracciare un quadro esatto dei presenti sono stati i concorrenti del Turismo, che scenderà in pista il 5 e 6 dicembre, e quelli della F. 3 (nella FotoAction), impegnata il 9 e il 10. Per quel che riguarda l'incognita relativa alla seconda Bmw M3 uff-

ciale, va detto che potrebbe essere Gabriele Tarquini il pilota che la porterà in gara nella classe regina del SuperTurismo. Mentre a proposito dei sei iscritti alla classe S2 va sottolineato che a questi, potrebbe aggiungersi qualche altro concorrente. Il programma agonistico del Motor Show vedrà impegnate anche le F.1 il 7 e l'8 dicembre, mentre dal 5 al 10 vi saranno i vari incontri del-

le Gran Turismo, Per quel che riguarda la massima formula il quadro dei partecipanti è tuttora in fase di definizione: a March, Lotus, Jordan, Minardi e Scuderia Italia si potrebbe infatti aggregare anche qualche altra squadra. Infine la Williams, iridata di F.1, sarà presente per una esibizione, cosa in cui si cimenterà anche la Peugeot 905 campione del mondo Sport.

### SUPERTURISMO

#### S1

PILOTA	VETTURA
Nicola Larini	Alfa Romeo 155 Gta
Giorgio Francia	Alfa Romeo 155 Gta
Luca Cadalora	Alfa Romeo 155 Gta
Tamara Vidali	Alfa Romeo 155 Gta
Roberto Ravaglia	Bmw M3
XX	Bmw M3
Massimo Pigoli	Opel Omega
Gianfranco Cunico	Ford Escort Rs Cosworth

#### S2

Fabrizio Giovanardi	Peugeot 405 Mi16
Gary Ayles	Peugeot 405 Mi16
Filippo Salvarani	Opel Calibra
Raffaele Di Bari	Opel Calibra
Luca Maggiorani	Bmw M3
Beppe Gabbiani	Vw Golf Gti

### FORMULA 3

PILOTA	VETTURA
Massimiliano Angelelli	Dallara 392-Opel Spiess
Fabrizio De Simone	Dallara 392-Alfa Romeo
Gianluca Paglicci	Dallara 392-Vw Spiess
Giorgio Tibaldo	Dallara 392-Mugen
Giampiero Simoni	Dallara 392-Alfa Romeo
Giancarlo Fischella	Dallara 392-Alfa Romeo
Christian Pescatori	Dallara 392-Alfa Romeo
Richard Favero	Dallara 392-Alfa Romeo
Roberto Carta	Dallara 392-Mugen
Maurizio Mediani	Dallara 392-Alfa Romeo
Walter Margelli	Dallara 392-Alfa Romeo
Ferruccio Rivoita	Dallara 392-Vw Spiess

## DONNELLY È TORNATO SU UNA F.3000

A SNETTERTON, la scorsa settimana, Martin Donnelly ha fatto il primo test di un certo impegno dopo il tremendo incidente accadutogli durante le prove del Gp di Spagna del '90. Il pilota irlandese ha girato con una Reynard 91D di F.3000, la medesima vettura impiegata quest'anno nella F.2 britannica da Jason Elliot. Donnelly si è limitato a compiere una decina di tornate, sempre con gomme vecchie, ottenendo un tempo di 1"6 superiore a quello segnato da Elliot lo scorso giugno. L'irlandese non riesce ancora a spingere la frizione poiché dovrà ancora subire un intervento alla gamba sinistra nei prossimi mesi.

## BADOER ALLA 6 ORE DI VALLELUNGA

LA SEI ORE di Vallelunga del prossimo 15 novembre si è arricchita della presenza di un pilota del calibro di Luca Badoer: il campione di F.3000 sarà infatti in gara con una Porsche 911 Carrera che diventerà con Nicola Bardelle. Ma i motivi di interesse della maratona romana sono molteplici: il successo di adesioni è andato oltre le più rosee previsioni registrando più di sessanta equipaggi iscritti. Oltre al grande protagonista della F.3000 internazionale, Badoer, vi saranno al via altri piloti interessanti come Filippo Salvarani alla guida di un'Opel Calibra, Graziano Rossi e Maurizio Lusuardi che avranno come compagno di squadra sulla loro Sierra Cosworth il centauro Loris Reggiani.

## IL CAMBIO FERMA LA 905 EVO 2 AL PAUL RICARD

ANCHE SE non sono stati ancora decisi i programmi '93, la Peugeot prosegue nel piano di test programmati. La scorsa settimana è stata al Paul Ricard per fare una serie di prove comparate tra la 905 1 Bis e la Evoluzione 2. In pista sono scesi Dalmas, Alliot, Jabouille, Hélyar e Bouchut che si sono alternati sulle due vetture in configurazione endurance, dotate di sistema antisaltamento ma non del cambio semiautomatico. Successivamente è stato fatto un test di durata simulando una 24 ore con la Evoluzione 2. L'obiettivo era quello di raggiungere la soglia dei 5000 km (la 905 vincitrice quest'anno a Le Mans ne ha coperti 4787). Alcuni problemi al cambio hanno impedito alla vettura di coprire più di 3500 km.

## MOSTRA A BOLOGNA DEDICATA ALLA MILLE MIGLIA



SARÀ inaugurata sabato 14 novembre a Bologna, a Villa Aldrovandi Mazzacorati, la mostra di sculture di Giuseppe Farella dedicata alle vetture della Mille Miglia (nella foto). L'esposizione resterà aperta fino al 26 novembre e l'orario di apertura va dalle 10 alle 12 e dalle 15,30 alle 18,30 mentre nei pomeriggi festivi sarà possibile vedere le opere di Farella dalle 15,00 alle 19,00.

## FANGIO RISCHIA IL RITIRO DELLA PATENTE

UNA NUOVA legge per la circolazione stradale nella provincia di Buenos Aires potrebbe privare Juan Manuel Fangio della patente di guida. Nelle nuove disposizioni vi è una norma che prevede il ritiro della patente a chi ha più di 80 anni. Il cinque volte iridato di F.1 ne ha 81 e potrebbe quindi essere una vittima di questa legge. Fangio ha prontamente manifestato il proprio disappunto dicendosi pronto a sostenere qualsiasi prova, sia psicofisica che di abilità di guida. In difesa del cinque volte campione del mondo è intervenuto lo stesso governatore della provincia di Buenos Aires, Eduardo Duhalde, che ha chiesto che la norma venga modificata introducendo un esame al posto del ritiro automatico della patente.



## La Rc cerca nella F. Opel l'erede di Angelelli

IL MERCATO piloti del Tricolore di F. 3 del prossimo anno è stato sensibilmente modificato dal fatto che alcuni piloti (di primo piano) avranno il motore ufficiale Tipo 16V. Di fronte a questa situazione il team campione italiano in carica (Photo4), la Rc Motorsport motorizzata Opel ha pensato di rivolgere i propri interessi verso l'estero. Con il supporto della stessa General Motors, la formazione milanese sta ora prendendo in seria considerazione l'ipotesi di ingaggiare per il campionato '93 un pilota che lo scorso anno ha corso nella F. Opel Lotus. Chi credeva che il divieto di correre imposto ai «senatori» della terza formula avrebbe tolto interesse alla categoria certo non poteva prevedere che, al contrario, questo limite avrebbe invece potuto dare nuova linfa alla serie con la ricerca di talenti stranieri. A quanto si sa, vi sono stati contatti tra piloti di spicco della F. Opel Lotus come il brasiliano Gualter Solles e gli olandesi Martin Koene e Michael Vergers. Ciò comunque non significa che siano tramontate completamente le possibilità di puntare su piloti italiani; ma, se non fosse possibile trovare un giovane promettente per tentare la riconquista dell'alloro tricolore di terza formula con un pilota di casa nostra, non vi sarà nessuna esitazione a giocare la carta di uno straniero.

## ROOKIE-TEST DI F. INDY OK PER TAVERNA



SUL TRACCIATO stradale di Indianapolis Gigi Taverna (nella foto) ha sostenuto la scorsa settimana il Rookie-test per prendere parte al prossimo campionato di F. Indy. Il conduttore piemontese ha guidato un Lola-Chevy del team Euromotorsport. A questa prova ha partecipato anche Gary Brabham; il veterano della Indycar che ha esaminato i due nuovi arrivati è stato Dick Simon. Sia Taverna che Gary Brabham hanno superato la prova. Ora Taverna sta cercando di chiudere gli ultimi accordi con gli sponsor per disputare sei-sette gare il prossimo anno in F. Indy sempre con la formazione di Antonio Ferrari. Intanto la Euromotorsport ha già firmato il contratto con Christian Danner per il campionato '93, inoltre in questi giorni il team si sta trasferendo in una nuova sede più ampia, sempre a Indianapolis.

## NUOVO CRONOMETRO DA CRUSCOTTO

Viene dalla Danimarca l'ultima novità per il rilevamento delle prestazioni delle vetture in circuito. Si chiama «Unipro Racing Laptimer System» questo speciale cronometro che viene montato direttamente sulla vettura consentendo al pilota di leggere su un apposito display (nella FotoCat), ad ogni passaggio sul traguardo, il tempo del giro appena concluso. Il sistema si compone di una centralina, in cui è integrato il display, e due fotocellule posizionate, una sulla vettura e una al box. Tra i vantaggi, oltre all'immediatezza delle informazioni per il pilota, c'è il costo relativamente contenuto dell'apparecchio (inferiore ai 2 milioni di lire), la semplicità di installazione e la possibilità di utilizzare una sola fotocellula al box per servire più vetture in pista contemporaneamente. Già utilizzato su vetture Turismo, il sistema può essere installato anche su monoposto, una volta risolto il problema del posizionamento del display.



## ARIES E GRIECO DA ITALRACING

SI STA definendo la mappa dello schieramento delle forze nel prossimo campionato italiano di F.3: nei giorni scorsi l'Italracing ha definito l'accordo per il '93 con Fabio Aries e Giancarlo Grieco. La formazione di Coperchini e Guareschi sarà al via nella prossima stagione sempre con monoposto Dallara, mentre per la motorizzazione la squadra parmense passerà ai propulsori Fiat Tipo 16V preparati dalla Novamotor.

● **CODICE.** Il 13 e il 14 novembre si svolgerà presso la Fondazione del collegio San Carlo di Modena un convegno sul nuovo codice della strada organizzato dall'Automobile club di Modena. Al meeting prenderanno parte, tra gli altri, il presidente dell'Automobile club d'Italia, Rosario Alessi, il presidente dell'Acì di Modena, Orlandi, e il presidente della Corte di Cassazione Giuseppe Tamburrino.

● **CECA.** Il team di Rovera ha fatto la scorsa settimana a Monza una serie di test in vista della prossima stagione. La Ce.Ca. Euromotor ha fatto scendere in pista due piloti di F. Fire, Dubini e Roncoroni e due della F. 2000, Scilla e Molteni, che potrebbero correre per Rovera il prossimo anno appunto in F. 2000. Mentre in funzione di un eventuale impiego nella formazione che debutterà in F. 3 hanno provato Miatton e Tasca.

● **ZAKOWSKI.** Peter Zakowski ha deciso di abbandonare l'attività di pilota per seguire le orme del padre: ovvero farà il team-manager. Zakowski jr. sta mettendo a punto un programma per tornare nella F. 3 con una propria squadra, i piani prevedono di mettere in pista due Reynard-Mugen, una per Thomas Wöhrle, campione tedesco di F. Renault, e Danny Pfeil, quarto nel campionato tedesco di F. Opel Lotus.

● **SCUOLA.** «Esperienze di guida in difesa della vita». Non è lo slogan di una campagna di invito alla prudenza sulle strade ma il messaggio promozionale della nuova «Accademia del Volante», una scuola per l'apprendimento delle tecniche di guida veloce, nata in questi giorni dalla collaborazione fra l'Acì di Perugia e la concessionaria Lancia del capoluogo umbro, che mette a disposizione una Y10 Lx, una Dedra, una Thema, ed una Delta Integrale. A ricoprire il ruolo di istruttore è stato chiamato Henry Morogh e i primi corsi prendono avvio già in questa settimana sul circuito di Magione.

● **FIOCCO AZZURRO.** Dopo la conclusione del campionato Superturismo, Beppe Gabbiani ha ricevuto uno splendido regalo. Mercoledì 4 novembre a Montecarlo Marie-Luise Gabbiani ha dato alla luce un bellissimo bambino al quale è stato imposto il nome William Patrick. Alla gentile signora e a papà Beppe vanno le felicitazioni e al piccolo William Patrick gli auguri di Autosprint.



FABIO SCAGNETTI - Under 25



CARLO CASILLO - Classe N7



GIANLUCA RODA - Classe A1

**CLASSIFICA ASSOLUTA**

1. Tamara Vidali	p. 97
2. Roberto Sigala	92
3. Francesco Gardelli	85
5. Gianluca Bellini	84
6. Vincenzo Roda	78
7. Giuseppe Ananiti	74
8. Stefano Riva	70
9. Giancarlo Naddeo	69
10. Amato Ferrari	69



GIANCARLO NADDEO - Classe A4



VINCENZO MANENTI - Classe N1

**TURISMO**  
CIVT ALLO SPECCHIO

# IL GUINNESS

Il campionato appena concluso ha dato ai piloti non ufficiali la possibilità di mettersi in luce. Tamara Vidali, prima in classifica assoluta, e tutti i vincitori di classe fanno programmi per il futuro. Per molti di loro questa serie resta un punto fermo nel '93...

Qualcuno ricorda Deanna Durbin? Alla fine degli anni Trenta, questa risposta canadese a Judy Garland diventò una stella di prima grandezza nel firmamento hollywoodiano. Protagonista di una serie di musical ottimisti e un po' melensi, mandò in visibilio le platee americane ed europee, facendo dimenticare al pubblico i problemi di un mondo che scivolava inesorabilmente verso una nuova



AMATO FERRARI - Classe A2



GIUSEPPE ANASTASI - Classe A3



TAMARA VIDALI - Classe N5



FRANCESCO GARDELLI - Classe N6



«TOBY» - Classe N4



ROBERTO SIGALA - Classe N2



LUCIANO GALLUZZO - Classe N3

# DEI PRIVATI

guerra. «Cento uomini e un ragazza» fu il film che la lanciò nel 1937, la storia di una fanciulla canterina che risolve le sorti di un'orchestra in declino, coinvolgendo nientemeno che il maestro Leopold Stokowski. Ora vi chiederete, ma che c'entra tutto questo? Ebbene, anche il Civt ha trovato la sua Deanna Durbin, alias Tamara Vidali. Ci voleva il suo titolo assoluto perché anche la stampa quotidiana e

la televisione si occupassero di questo campionato che vive all'ombra del fenomeno SuperTurismo. Una bella ragazza bionda che si impone in uno sport maschile per tradizione fa sempre notizia, anche se dire che «ha battuto 200 uomini» è un po' semplicistico. Senza volerlo, il collega che ha usato questa frase ci ha suggerito il paragone con la Durbin, perché se non è proprio vero che Tamara li ha

battuti tutti questi 200 uomini, è indubitabile che il suo successo rappresenti un bel colpo pubblicitario per il Civt. La florida realtà di questa serie va al di là degli impressionanti dati quantitativi (la media-presenze per gara sfiora le 190) che, d'altra parte, testimoniano della bontà delle scelte regolamentari, in grado di garantire

Fabio Ravaioli





Vittoria di classe, di gruppo, nell'assoluto e nella classifica femminile: Tamara Vidali, a lato (fotoAction), si è presa la soddisfazione di un bel poker stagionale nel Civt

una partecipazione non troppo onerosa a chi intende ancora le corse come un hobby. Undici classi, quattro di Gruppo A e sette di Gruppo N, danno vita, salvo rare eccezioni, a gare avvincenti. Nella stagione appena conclusa si deve anche registrare il deciso rilancio del Gruppo A, che languiva da un paio d'anni e che è stato rivitalizzato dall'arrivo di vetture interessanti come la Deltona, la Peugeot 405 Mi16 e l'Alfa 33 Permanent 4. Un rilancio cui hanno contribuito anche i rusi del team Vaz, che badano poco alla for-

## TUTTI I PROGRAMMI

### CLASSE A1

1. Gianluca Roda	Ford Sierra Cosworth	punti 78
2. Paolo Cufreza	Lancia Delta Hf Integrale	64
3. Danilo Mozzi	Alfa Romeo 75 Turbo	48

il campione: **Gianluca Roda**, nato a Como il 5 giugno 1959, industriale (acciai)

**Ford Sierra Cosworth** (364 cv), scuderia e preparatore, **Greyhound Racing**, pneumatici **Pirelli**

«Farò un test con un'Opel Vectra di Super Turismo, ma è probabile che finisca per restare nel Civt, magari correndo nel futuro Gruppo Super A con una Sierra Rs 500 o con l'Opel Omega 3000 di Pigoli. De Coubertin non l'ho mai capito, per me l'importante è vincere e allora preferisco divertirmi con i "bottegai", come li chiama Larini, che prendere schiaffi dai piloti ufficiali».

### CLASSE A2

1. Amato Ferrari	Peugeot 405 Mi16	punti 69
2. Roberto Prodan	Opel Kadett Gsi 16V	50
3. Pietro Negra	Peugeot 405 Mi16	44

il campione: **Amato Ferrari**, nato a Piacenza il 18 aprile 1966, imprenditore (consere alimentari)

**Peugeot 405 Mi16** (230 cv), scuderia **Consult**, preparatore **Itatecnica** di Mario Cavagnero, pneumatici **Pirelli**

«Non nascondo che il mio obiettivo è quello di passare al Super Turismo. Sono stato contattato da alcuni team, ma per ora siamo solo al livello di bei discorsi. Comunque mi piacerebbe restare con la Peugeot, so che nel '93 il loro impegno si intensificherà e spero che nella rosa dei piloti ci sia posto anche per il mio nome».

### CLASSE A3

1. Giuseppe Anastasi	Fiat Uno Turbo i.e.	punti 70
2. Luigi Santandrea	Opel Kadett Gsi	44,5
3. Dario Del Corso	Volkswagen Golf Gti	43

il campione:

**Giuseppe Anastasi**, nato a Villasanta Tirrena (Me) il 31 ottobre '47, imprenditore (impianti sportivi)

**Fiat Uno Turbo i.e.** (200 cv), scuderia **Tirreno Corse**, preparatore **Mario Vasta**, pneumatici **Dunlop**

«Stiamo trattando con un grosso sponsor per il '93 e se l'affare andrà in porto potremmo acquistare una Vauxhall Cavalier in Gran Bretagna per il Super Turismo. In alternativa ho avuto offerte per il campionato spagnolo Turismo. Altrimenti potrei anche smettere e dedicarmi al team».

### CLASSE A4

1. Giancarlo Naddeo	Alfa Romeo 33 Permanent 4	punti 69
2. Marco Baroncini	Volkswagen Golf Syncro	65
3. Giovanni Azzolini	Alfa Romeo 33 1.5 Qv	48,5

il campione: **Giancarlo Naddeo**, nato a Roma il 21 maggio 1945, imprenditore

**Alfa Romeo 33 Permanent 4** (155 cv), scuderia **New Team**, preparatore **Tarquini e Baistrocchi**, pneumatici **Yokohama**

«Potrei rimanere anche l'anno prossimo nella categoria A4, sempre con l'Alfa 33 Permanent, puntando all'assoluto che conquistai nel '91. E magari impegnarmi anche nella D2, che rimpiazzerà l'attuale Super Turismo, con un'Alfa 155 Q4. Di sicuro, però, non voglio ripetere la brutta esperienza che ho fatto quest'anno in Super1, nella S2, con la Vauxhall Astra, una vettura ormai datata da cui ho avuto solo delusioni».

ma e molto alla sostanza. In molti hanno sorriso quando li hanno visti dormire in un autobus che sembrava uscito da un documentario sugli anni della guerra fredda, o ribaltare le vetture appoggiandole su un fianco per lavorare sulla meccanica. Tutti i sogghigni sono scomparsi quando le Lada Samara, rumorose e sgraziate quanto veloci, hanno iniziato a raccogliere risultati. Alla fine Vladimir Egorov ha vinto a Monza, chiudendo al 5. posto nella classifica finale di classe A4 e al 13. in quella generale di Gruppo A. Il titolo del raggruppamento se l'è aggiudica-

to Gianluca Roda, che ha resistito ai ritorni di Pippo Anastasi e Giancarlo Nadeo. Quello di Gruppo N è finito anch'esso, come l'assoluto, nelle tasche di Tamara Vidali, che ha fatto poker con le vittorie in classe N5 e nella Coppa Csai femminile. Qualcuno dei 200 uomini che sono finiti alle sue spalle nelle varie classifiche non ci sta e mastica amaro. Il più accanito è Roby Sigala, 2. nell'assoluto di Civt. «Non è giusto — dice — che l'Alfa Romeo venga a correre con auto e piloti ufficiali (Giorgio Francia a Monza) in un campionato che dovrebbe essere feudo dei privati.

Oggi si dice che la Vidali ci ha battuti, ma lo ha fatto indirettamente, correndo in una classe poco competitiva. Mi auguro che ciò serva di lezione e che l'anno prossimo si studino degli handicap per certi raggruppamenti». Poco cavalleresco forse, ma le sue dichiarazioni ci suggeriscono un'idea: perché non organizzare a fine stagione una sorta di Corsa dei campioni del Civt? Potrebbero intervenire gli undici vincitori di classe e competere tra loro al volante di vetture rigorosamente uguali, per stabilire chi è il più veloce del reame... □

## DEI... PRIMI DELLA CLASSE

### CLASSE N1

1. <b>Vincenzo Manenti</b>	Ford Sierra Cosworth 4x4	punti <b>74</b>
2. <b>Stefano Riva</b>	Ford Sierra Cosworth 4x4	<b>70</b>
3. <b>Claudio Burlotti</b>	Ford Sierra Cosworth 4x4	<b>47</b>

il campione: **Vincenzo Manenti**, nato a Zanica (Bg) il 12 aprile 1960, imprenditore (edilizia)

**Ford Sierra Cosworth 4x4**, (320 cv), scuderia e preparatore **Delta Racing**, pneumatici **Dunlop**

«Ho ricevuto un paio di proposte serie per passare al Super Turismo con una Bmw M3. Ammetto di essere molto interessato a fare questo salto impegnativo, ma accetterò solo se ci saranno i presupposti per fare bella figura. Viceversa rimarrò in N1 dove, a seconda dei regolamenti, potrei guidare una Bmw M3 o una Ford Escort Cosworth».

### CLASSE N2

1. <b>Roberto Sigala</b>	Bmw M3	punti <b>92</b>
2. <b>Federico Bellini</b>	Bmw M3	<b>84</b>
3. <b>Massimiliano Gatto</b>	Bmw M3	<b>42</b>

il campione: **Roberto Sigala**, nato a Milano il 23 ottobre 1953, industriale (chimica) preparatori **Enzo Santucci** e **Franco Patriarca**, pneumatici **Dunlop** e **Avon**

«Resterò fedele alla Bmw M3 e a Santucci anche nella prossima stagione. In base a quelli che saranno i nuovi regolamenti decideremo se essere presenti in classe A1 o nella N1. Credo che la M3 abbia ancora del potenziale da esprimere. Il Super Turismo non mi interessa, è un campionato fatto per i team ufficiali e non ha senso correrci con dei mezzi inferiori per essere comunque messo dietro».

### CLASSE N3

1. <b>Luciano Galluzzo</b>	Bmw 325i Coupé	punti <b>67</b>
2. <b>Fabio Scagnetti</b>	Alfa Romeo 75 Turbo	<b>53</b>
3. <b>Roberto Ragazzi</b>	Opel Omega 3000	<b>38</b>

il campione: **Luciano Galluzzo**, nato a Napoli l'1 gennaio 1945, avvocato

**Bmw 325i Coupé** (210 cv), scuderia **Settecolli**, preparatori **Enzo Santucci** e **Franco Patriarca**, pneumatici **Dunlop**

«Con la Scuderia Settecolli stiamo varando un programma per coprire totalmente il marchio Bmw in Gruppo N. Ora dobbiamo attendere le decisioni della Bmw Italia, ma l'idea è quella di schierare cinque vetture: due M3 in classe N1, due 325i Coupé in N3 e una 318is in N5. Stiamo contattando alcuni piloti veloci ed esperti, perché l'obiettivo è vincere; io stesso sarò uno di questi piloti».

### CLASSE N4

1. <b>«Toby»</b>	Opel Astra Gsi	punti <b>64</b>
2. <b>Graziano Grazzini</b>	Opel Astra Gsi	<b>57</b>
3. <b>Pierluigi Grasseffo</b>	Opel Astra Gsi	<b>52</b>

il campione: **«Toby»**, alias Carlo Brambilla, nato a Mediglia (Milano) il 15 luglio '46, allevatore **Opel Astra Gsi** (170 cv), scuderia e preparatore **Pica Racing**, pneumatici **Dunlop**

«L'obiettivo principale è quello di arrivare al Super Turismo. Purtroppo non dipende solo da me, ma è un discorso che potrebbe coinvolgere la General Motors Italia. Dopo tutto sono stato il primo, tre anni fa, a portare in pista le Kadett che sembravano adatte solo ai rally. Oggi che si è creato un grosso movimento Opel nel Civt, spero che se la Casa decidesse di far qualcosa si ricordi di me».

### CLASSE N5

1. <b>Tamara Vidali</b>	Alfa Romeo 33 16V	punti <b>97</b>
2. <b>Giovanni Loffredo</b>	Alfa Romeo 33 16V	<b>40</b>
3. <b>Gianni Marchiol</b>	Renault Clio 16V	<b>38</b>

il campione: **Tamara Vidali**, nata a Chiarano (Tv) il 18 febbraio 1966, studentessa (Architettura)

**Alfa Romeo 33 16V** (55 cv), scuderia **Jolly Club**, preparatore **Nordauto**, pneumatici **Dunlop**

«Ora voglio concentrarmi sullo studio per prendere questa benedetta laurea. In mente ho di fare l'architetto e, perché no, anche di mettere su una famiglia. Ma tutto questo verrà tra un po' di tempo, per adesso ho ancora voglia di essere in pista. In quale classe del Civt e con quale vettura non lo so ancora, sono un pilota Alfa e devo attenermi a quelli che saranno i programmi della Casa».

### CLASSE N6

1. <b>Francesco Gardelli</b>	Toyota Corolla	punti <b>81</b>
2. <b>Adolfo Vaccari</b>	Fiat Uno Turbo i.e.	<b>57</b>
3. <b>Piero Moretti</b>	Peugeot 205 Gti 1.6	<b>51</b>

il campione: **Francesco Gardelli**, nato a Roma il 27 dicembre 1942, commerciante (abbigliamento)

**Toyota Corolla** (130 cv), scuderia **Prominvesteam**, preparatore **Mario Tamburini**, pneumatici **Dunlop**

«Nonostante abbia vinto il titolo è sempre più difficile trovare sponsor. Perciò non ho velleità di passare al Super Turismo o al Gruppo A che sono troppo costosi. Rimarrò nel Gruppo N, salendo in classe 5. Non appena saranno noti i regolamenti deciderò quale vettura usare; la scelta è tra la Renault Clio 16V, l'Alfa 33 16V e la Fiat Tipo 2000 16V. Di certo ne voglio una che mi consenta di puntare ancora al titolo assoluto di Civt».

### CLASSE N7

1. <b>Carlo Casillo</b>	Peugeot 205 Rallye	punti <b>57</b>
2. <b>Giovanni Lepore</b>	Peugeot 205 Rallye	<b>49</b>
3. <b>Rosario Pezzella</b>	Peugeot 205 Rallye	<b>41</b>

il campione: **Carlo Casillo**, nato a S. Giuseppe Vesuviano (Na) il 3 febbraio 1960, rappresentante (tessuti)

**Peugeot 205 Rallye** (110 cv), scuderia **South Racing**, preparatore **Giuseppe Ciarcelluti**, pneumatici **Michelin**

«La mi aspirazione è quella di poter correre in Gruppo A con la 405 Mi16. Con la Peugeot ho un ottimo rapporto e spero che mi offrano la stessa opportunità che ha avuto quest'anno il mio predecessore nell'albo d'oro nella N7 (Negra, n.d.r.). Insieme a Ciarcelluti e alla South Racing, siamo stati interpellati anche per gli altri programmi di Civt, ma preferirei restare con Peugeot».

### UNDER 25

1. <b>Fabio Scagnetti</b>	Alfa Romeo 75 Turbo	punti <b>53</b>
2. <b>Giovanni Lepore</b>	Peugeot 205 Rallye	<b>49</b>
3. <b>Alexandra Gallo</b>	Alfa Romeo 33 1.5 Qv	<b>48</b>

il campione: **Fabio Scagnetti**, nato a Roma il 13 giugno 1970, studente (Economia e Commercio)

**Alfa Romeo 75 Turbo** (235 cv), scuderia **Autoscama**, preparatore **Marco Scagnetti**, pneumatici **Dunlop**

«Il mio destino non è quello di fare il pilota professionista ma di seguire l'attività di mio padre nella concessionaria Alfa Romeo. Avevo in mente di provare il brivido delle monoposto in F.2000, ma l'Alfa ci ha dato due 155 Q4 e allora sarò ancora nel Civt, probabilmente in N3. Certo che se la Casa ci desse una mano con i ricambi potremmo anche tentare l'avventura in Super Turismo».

FORMULA RALLY/Vicenza

**VINCE CESARI  
COME SEMPRE**

VICENZA — L'ultimo appuntamento stagionale del Triveneto di Formula Rally ha registrato l'ennesima vittoria di Augusto Cesari, su Lancia Delta S4, davanti al compagno della scuderia Supergara Antonazzo. Sul terzo gradino del podio è salito Bettera (Alfa 33).

Vicenza, 8 novembre 1992

**Classifica assoluta:** 1. Cesari (Lancia Delta S4) 3'40"57; 2. Antonazzo (Lancia Delta S4) 3'43"29; 3. Bettera (Alfa 33) 3'52"11; 4. Benazzoli (Fiat X 1/9) 3'55"33; 5. Maccarinelli (Renault) 3'55"78; 6. Silvestri (Fiat X 1/9 Dallara) 3'56"52; 7. Zantomasi (Porsche 2/7) 3'56"62; 8. Bonollo (Porsche 3000) 3'57"28; 9. Rizzi (Renault Alpine 110) 3'57"65; 10. Pagliari (Prototipo Sport) 4'00"95.



*Augusto Cesari, a sinistra, è dominatore anche nelle gare di formula rally, come ha dimostrato a Vicenza. Susan, a destra, è stato autore del miglior tempo nell'autocross di Vittorio Veneto, ma Passarella ha conquistato il Trofeo Centro Nord (Biondo)*

RALLY 1. SERIE/Valdinievole

**BATTAGLIN  
IMPRENDIBILE**

MONTECATINI TERME — Alessandro Battaglin, in coppia con Paolo Chiesa, ha vinto l'8. edizione del Rally Valdinievole. Il veneto, alla guida di una Lancia Delta 16V, si è imposto su 8 delle 10 prove speciali. Piazza d'onore e primato in Gr. N per il pistoiese Tognozzi, su Lancia Delta Hf.

Montecatini Terme (Pt), 7-8 novembre 1992

**Classifica assoluta:** 1. Battaglin-Chiesa (Lancia Delta 16V) in 59'35"; 2. Tognozzi-Fedell (Lancia Delta Hf) a 48"; 3. Bini-Pellegrini (Lancia Delta Hf) a 4'38"; 4. Gori-Becherucci (Ford Sierra Cosworth) 2'28"; 5. Guarducci-Millorati (Ford Sierra Cosworth) a 2'58".

RALLY 1. SERIE/Taormina

**FIAMINGO  
IN SICILIA**

TAORMINA — Roberto Fiamingo, su Lancia Delta Integrale 16V, ha conquistato la vittoria nel Rally di Taormina solo al termine dell'ultima prova speciale. Al comando fino a quel momento c'era stato Caranna che, tradito da noie meccaniche, ha visto sfumare il successo anche in Coppa Italia 7. zona andato a Di Benedetto.

Taormina (Me), 7-8 novembre 1992

**Classifica assoluta:** 1. Fiamingo-Fedele in 57"; 2. Mastantuono-Pina a 5"; 3. Caranna a 5"; 4. Davisod-Armand a 16"; 5. Venturi-Nardin a 20"; 6. Giacobbe-Mondello (Opel Kadett Gsi) a 1'56". Gli altri su Lancia Delta 16V

RALLYSPRINT/Cortanze

**PER MALAGOLI  
E' LA PRIMA VOLTA**

CORTANZE — Luca Malagoli, alla sua prima vittoria assoluta, si è aggiudicato la 6. edizione del Top Rally di Cortanze e Monale. Il pilota della Meteco ha ottenuto un successo più nitido di quanto possano fare pensare i 3" di vantaggio su Crestani. Primo di Gruppo N Mauro Motta.

Cortanze (At), 8 novembre 1992

**Classifica assoluta:** 1. Malagoli-Manzone (Peugeot 405 Mi) 16'12"; 2. Crestani-Massaro (Peugeot 405 Mi) a 3"; 3. Manchetto-Bigazzi (Peugeot 205 Gti) a 4"; 4. D'Ambrà-Boglietti (Opel Kadett Gsi) a 6"; 5. Vignafregia (Peugeot 309 Gti) a 8".

**21-22  
NOVEMBRE  
1992**

**15<sup>o</sup> RALLY INTERNAZIONALE  
DELL'AUTODROMO**

**AUTODROMO  
NAZIONALE  
MONZA**



**SABATO 21 NOVEMBRE 1992**

dalle ore 9.00 alle ore 17.00

biglietto intero Lire 20.000

biglietto ridotto L. 12.000

**DOMENICA 22 NOVEMBRE 1992**

dalle ore 8.30 alle ore 15.00

biglietto intero Lire 20.000

biglietto ridotto L. 12.000

import

**autopisani**  
S.R.L.

export

Nel prossimo numero  
un resoconto completo di queste gare



SLALOM/Valcuvia

## DEZZA DA COPIONE

CUVIO — Confermando le attese lo specialista Dezza al volante di una Ford Escort ha vinto la prima edizione dello «Slalom della Valcuvia». Ottimo secondo posto per Galli alla guida di una Delta Integrale Gr. N seguito da De Tommaso su Renault 5 Gt Turbo pure di gruppo N.

Cuvio, 8 novembre 1992

**Classifica assoluta:** 1. Dezza (Ford Escort) 154,23; 2. Galli (Lancia Delta Integrale) 155,31; 3. De Tommaso (Renault 5 Gt Turbo) 156,27; 4. Rainoldi (Lancia Delta Integrale) 156,36; 5. Pizzoccaro (Opel Kadett Gsi) 158,54; 6. Bemasoni D. (Fiat Uno Turbo) 159,19; 7. Consonni (Opel Kadett Gsi) 159,28; 8. Merlo (A 112) 1.60.14; 9. Bottaini (Ford Fiesta) 161,75; 10. Passamani (Peugeot 205 Rallye) 163,27.

AUTOCROSS/Alle Cave

## IL TROFEO A PASSARELLA

VITTORIO VENETO — Molti piloti, spettacolo e una rovente polemica per la squalifica di Zuffada hanno caratterizzato la chiusura stagionale a Vittorio Veneto. Il miglior tempo lo ha fatto registrare Susan, mentre Passarella, secondo, si è aggiudicato il Trofeo Centro Nord.

Vittorio Veneto (Tv), 8 novembre 1992

**3. Divisione - Classe 3500** 1. Susan (Yamaha). **Classe 1600:** 1. Tolo (Suzuki) 7'10"30. **Promotion:** 1. Ghiotto 7'32"82.

**2. Divisione - Classe 3500:** 1. Parro (Lancia Delta Integrale) 6'54"07. **Classe 1800 trazione posteriore:** 1. Reverberi (Fiat X 1/9) 7'35". **Classe 1800 trazione anteriore:** 1. Benevelli (Fiat Ritmo) 7'17"41. **4. Divisione 1000:** 1. Lazzari (Mini 90) 7'31"06. **2. Cavalli Cross:** 1. Vittonato 8'07"00.

VELOCITÀ/Trofeo Barchetta-Maserati

## NIELSEN SI RIPETE

VALLELUNGA — Con sole quattro vetture al via John Nielsen non ha certamente fatto molta fatica a vincere questa seconda prova del monomarca Maserati. Spettacolo quindi abbastanza insignificante con Schenetti secondo davanti al tedesco Bscher e quarto Carlo Facetti sfortunato in questa trasferta romana.

Vallelunga (Rm), 8 novembre 1992

**Classifica assoluta:** 1. Nielsen 20 giri in 27'52"768 alla media di kmh 137,735; 2. Schenetti a 39'462; 3. Bscher a 1 giro; 4. Facetti a 4 giri. Giro più veloce: l'11. di Nielsen in 1'22"870 alla media di kmh. 139,012.

SLALOM/Portici

## CATAPANO SUL VESUVIO

ERCOLANO — Successo di Salvatore Catapano, su Fiat X 1/9 2000, nella 1. Coppa Città di Portici, gara di slalom organizzata dal Rombo Team Napoli che ha riportato i motori sul Vesuvio. Hanno completato il podio Vinaccia, su Fiat X 1/9 2000, e Umberto Aulizio (Fiat X 1/9 1600). 78 i piloti al via.

Ercolano (Na), 8 novembre 1992

**Classifica assoluta:** 1. Catapano (Fiat X 1/9) 146,63; 2. Vinaccia (Fiat X 1/9) 2000) 150,43; 3. Aulizio (Fiat X 1/9 1600) 153,49; 4. Palomba (Fiat 600/1600) 154,29; 5. Bandino (Fiat X 1/9 1600) 155,61; 6. Arduini (Porsche 914) 156,61; 7. Bruno (Fiat 850 Coupé Ford Cosworth) 157,07; 8. Pagano (Renault 5 Gt Turbo) 159,23; 9. Auriemma (Fiat 127) 160,64.

# motorquality

ADVERTIME - MI

- Sistemi frenanti BREMBO da competizione. Dischi Serie Oro per vetture stradali.
- Pastiglie freno senza amianto ad altissime prestazioni.



- Kit tubazioni freno in teflon rivestiti in treccia d'acciaio. Raccordi pressati o recuperabili in acciaio inox o leghe leggere.

- Molle speciali per "l'assetto sportivo".

motorquality  
**mq**  
da Tecnico a Tecnico.

**FORMULA 2000**  
**I NUOVI VOLTI**

# ARRIVANO I GIOVANI

**Saleri e Pagani hanno lottato per il titolo, ma la vittoria di Gulinelli nell'ultima gara ha aperto nuove prospettive...**

*Con quattro vittorie, un secondo posto e cinque pole, Saleri (Photo 4, a lato) si è aggiudicato il Trofeo, ma Gulinelli (Photo 4, in alto), Costantini e Annoni (pagina a fianco, in basso) hanno ben impressionato fra gli under 23*

Emozionante ed incerto fino alle ultime battute; così è stato il Trofeo Fisa di Formula 2000 di quest'anno. Soprattutto incerto, tanto che solo dopo la bandiera a scacchi della gara conclusiva a Magione si è conosciuto il nome del campione '92 della serie. Alla vigilia di Magione in lizza erano rimasti infatti due contendenti, l'argentino Alejandro Pagani (team Vismara) e il bresciano Oliviero Saleri (team ADM): il primo avvantaggiato in classifica ma con l'obbligo di scartare risultati, il secondo con la possibilità di sommare tutti i punti ma con l'imperativo di non commettere errori. Ed alla fine ha prevalso Saleri, colui che, sulla pista allagata e insidiosissima di Magione, ha saputo mantenere la calma e disputare una gara tattica: comportamento di norma contro la natura del bresciano e che dunque ha positivamente sorpreso. Invece Pagani ha perso il titolo per eccessiva precipitazione: fermo fuori pista dopo appena tre giri di una gara che lo vedeva netto favorito. Non sarebbe giusto dire: ha vinto «il» migliore. Ha vinto «uno» dei migliori, poiché il duello tra Saleri e Pagani è stato molto equilibrato per tutta la stagione: più aggressivo e veloce l'uno, più tecnico e regolare l'altro, con la fortuna a fare da arbitro in più di un'occasione. Tanto che l'epilogo di Magione può essere riassunto efficacemente da una battuta del team manager di Saleri, Renato Melchiorretto: «Nell'ultima gara la fortuna ci ha restituito, e tutto in una volta, quanto ci ha tolto durante la stagione». Ma Saleri non ha vinto il titolo solo a Magione; anche se la classifica laurea campione il bresciano con un solo punto di vantaggio, i risultati parlano chiaro: quattro vittorie contro le



due di Pagani, cinque pole-position contro tre. Con questa premessa si potrebbe pensare che il Trofeo '92 di F.2000 sia vissuto soprattutto sul duello Saleri-Pagani; e in effetti è stato proprio così. Ma la vittoria proprio nell'ultima gara di un giovane «under 23» come Gulinelli (terzo assoluto e primo dei giovanissimi) ha avuto, in prospettiva, un significato molto importante per la F.2000; e così anche i successi parziali di altri giovani come Bartolucci a Pergusa, Costantini (under 23) a Misano, Pane a Monza ... senza dimenticare i due 3. posti di Annoni (under 23) al Mugello e a Binetto. Se dunque il titolo assoluto è stato un fatto privato tra due soli piloti, giovani ma già di una certa esperienza, soprattutto nelle ultime due gare la lotta tra gli under 23 si è rivelata accessissima dal secondo posto in giù. Con due gare di anticipo il titolo se lo è infatti aggiudicato Gulinelli, vincitore a Magione, secondo a Varano e a Vallelunga e in testa a Misano e a Pergusa prima di uscire di scena; ma alle sue spalle si sono piazzati ben cinque piloti nell'arco di quattro punti. E sono gli stessi nomi delle zone alte della classifica assoluta; senza contare la «meteora» Rino Mastronardi che in due partecipazioni ha fatto vedere cose egregie, arrivando molto vicino ad una vittoria. Si è chiuso così il capitolo '92 anche con bellissime soddisfazioni tanto per il motore Alfa Romeo (sulle Dallara dei due leader del campionato e sulle vetture della maggior parte dei partecipanti al Trofeo) che ha lasciato solo 2 successi al Volkswagen ed 1 al Mugen, quanto per il telaio Dallara, sul cui strapotere non vi erano dubbi sin da inizio stagione e che con tutta probabilità resterà anche nel prossimo anno l'arma vincente.

**Innocenzo Bonelli**



ALLO STUDIO SOLUZIONI PER CONTENERE I COSTI

# NEL '93 SOLO DUE VALVOLE E FORSE MOTORE MONOMARCA

■ Ma cosa c'è nel futuro della F.2000? Fedele alla filosofia che l'ha contraddistinta sin dalla sua nascita, anche per il '93 la categoria pensa già a una riduzione dei costi, tramite riciclo di tecnologia appena smessa dalla F.3, come da sempre avviene per i telai.

A tal proposito la Fisa, la federazione organizzatrice, dopo aver deciso di ammettere nel '93 solo motori con un massimo di 2 valvole per cilindro (come Alfa Romeo e Vw; fuori dunque Mugen e Opel) sta studiando ora anche la possibilità di un motore monomarca a 2 valvole

per cilindro già dal prossimo anno.

E su questa possibilità la Fisa, in via preliminare, sta effettuando un'indagine fra le diverse squadre per verificare la marca di preferenza, alla quale si intenderà chiedere anche l'impegno a versare un montepremi, ad effettuare l'assistenza in gara (che nel corso della stagione si è avuta solo da parte della Ellegi Motori per gli Alfa Romeo) e ad assicurare per almeno tre anni la fornitura di ricambi.

Una decisione in questo senso verrà presa dalla Fisa solo nella

prossima riunione del suo Consiglio (prevista entro la fine di questo mese) e tale decisione, in caso positivo, dovrà comunque essere sottoposta ad approvazione della CSAI.

Ma sempre in proposito di vedute sensibilmente diverse sarebbe per il momento l'Asso F.2000 che nella riunione di lunedì della scorsa settimana, a Monza, ha accolto a larga maggioranza (13 voti su 15) la limitazione nel '93 del numero massimo di 2 valvole per cilindro, mentre vorrebbe far slittare al '94 l'adozione del motore monomarca per dar modo di portare ad «esaurimento» i propulsori attualmente in circolazione.

Sempre nell'ottica della riduzione dei costi, per quanto riguarda l'aspetto gestionale-promozionale, curato dalla Peroni Promotion, il prossimo anno verranno inoltre eliminate le prove libere del venerdì con conseguente concentrazione dell'intera manifestazione nelle giornate di sabato e domenica con orari identici per tutte le gare della stagione che sarebbero già stati fissati insieme a quelli di Prototipi e GT con cui la F.2000 condividerà il calendario '93. Inoltre verrà fissato un numero limitato di sedute di prove invernali, comuni per tutti i team, in modo che si eviti il proliferare di test di preparazione alla stagione '93.

La Peroni Promotion si è quindi impegnata anche a fornire alla CSAI il tabulato di tutti i conduttori e concorrenti iscritti al Trofeo con 10 giorni di anticipo rispetto all'apertura della nuova stagione. In tal modo anche le verifiche tecniche e sportive verranno effettuate tutte e solo alla vigilia della prima gara, fermo restando naturalmente che ve ne potranno essere di occasionali e discrezionali in qualsiasi altra gara della stagione o comunque nel caso in cui dovessero essere apportate novità regolamentari.

Ed in ultimo, anche un po' di «dustro». Visto l'interesse raccolto dalla F.2000, la CSAI avrebbe infatti proposto la sua «elezione» a Coppa CSAI, anche se la Fisa aspirerebbe al più prestigioso titolo di Trofeo CSAI. □

IL FUTURO

## Under 23: e ora presto, in Formula 3

Con 17 under 23 su 38 iscritti al Trofeo '92, a stagione conclusa è lecito chiedersi che cosa faranno il prossimo anno i tre dei principali protagonisti di questa speciale classifica, anche in considerazione del fatto che, essendo stata fissata a 25 anni l'età massima per poter gareggiare in F.3, non resta molto tempo per chi fra loro vuole fare il salto nella categoria superiore. «Ho fretta di entrare in F.3 ed ho già provato a Monza» — taglia infatti corto Gulinelli, terzo assoluto e primo degli under 23; «e penso di essere pronto: la F.2000 insegna molto, soprattutto a ragionare in termini di un campionato di 11 gare; ed infatti quest'anno ho visto molti team manager della F.3 ad osservarci».

«Sono stato subito chiamato dai team Passoli, Cauduro e Scapini con i quali ho già effettuato dei test per la F.3» ha anticipato anche Costantini, 21 anni, «e sono dunque davvero molto soddisfatto perché dalla F.2000 ho imparato molto più che dalla F. Alfa Boxer. Certo, ora devo sbrigarmi per non perdere il treno della F.3, ma il budget comunque penso di averlo già quasi raggiunto».

Più incerto invece Annoni, 23 anni, che è ancora in attesa della risposta di alcuni sponsor: «Devo sbrigarmi a fare la F.3 e se non ci riesco nel '93 resto a casa a lavorare con mio padre: la F.2000 mi ha dato molto ma corrervi un altro anno per me non avrebbe senso».



# PIANEZZOLA CHE TITANO!

**«Gibo» piega la resistenza di Ercolani  
e si rifà del secondo posto di un anno fa  
Il Gruppo A nel Trofeo Terra va a Stagni**

SAN MARINO — Per Gilberto Pianezzola il successo nel rally di San Marino ha il sapore sottile della rivincita. Per aver avuto ragione di Massimo Ercolani, che pilota professionista non è ma che sulle sue strade è andato davvero fortissimo. Per Pianezzola, all'esordio con Maurizio Imerito, la rivincita, però, è soprattutto sulla passata stagione, su chi lo voleva già in declino a soli 26 anni. Invece «Gibo» quest'anno ha saputo ricostruirsi, grazie alla passione di chi gli sta intorno, grazie agli uomini della sua scuderia, la Città di Castelfranco, grazie alle cure e ai preziosi consigli di Fabrizio Tabaton, l'ormai ex campione che lo ha preso sotto la sua ala, lo ha fatto correre, lo ha portato a vincere quattro gare quest'anno. Ma, soprattutto, Gilberto Pianezzola deve dire grazie a se stesso. E già nella prima prova speciale, quando Ercolani si è trovato alle prese con una serie di fattori a lui sconosciuti, il bassanese gli ha inferto un colpo da kappào. Auto nuova (una Lancia Hf della Griffone, come quella di Pianezzola), navigatore nuovo (Manuzzi), ma soprattutto un problema all'anteriore che solo due prove più tardi è stato risolto (ma che Ercolani aveva subito individuato nell'ammortizzatore anteriore sinistro bloccato), hanno messo il sanmarinese in grande difficoltà sin dalle battute iniziali. Sono proprio i ventotto secondi che Pianezzola ha rifilato a Ercolani nella prima speciale quelli che hanno influenzato l'andamento di tutto il rally. E nella seconda prova gli altri sedici secondi di differenza hanno portato il divario fra i due alla bellezza di quarantaquattro secondi. Un handicap difficile da rimontare per chiunque e infatti Ercolani non l'ha recuperato, anche se va detto che non si è mai dato per vinto. Ma Pianezzola ha sempre controllato la situazione, tranne che nella undicesima speciale, quando con due testacoda ha rischiato veramente grosso, perdendo però da Ercolani soltanto diciotto secondi. A sua volta il sanmarinese ne ha regalati a «Gibo» altri trentatré nella penultima speciale per la rottura del semiassie posteriore destro. Dietro a questi due big gli altri hanno disputato, in pratica, un'altra gara. Vinta, a nostro avviso, da Mario Stagni. Il trentaseienne di Sondrio ha concluso al quinto posto con una vetusta Lancia Delta 16V ma ha mostrato di saper andare forte e, soprattutto, con questo risultato ha regalato a se stesso e alla Husky il

successo nel Gr. A del Trofeo Terra. Qualche problemino, tanta grinta, ed ecco che Stagni ha appassionato con la sua gara, nella quale gli bastava arrivare settimo in caso di successo di Pianezzola. Terzo ha concluso «Pucci» Grossi, con la Lancia Delta Hf della Raceday, quarto Guido Novello con la Lancia Delta Hf preparata da Balbosca. In Gr. N la gara ha confermato il pronostico della vigilia, con Stefano Fabbri campione tra le Produzione nel Trofeo Terra e con il rientrante Tonino Tognana capace di esaltare prima del ritiro.

**LA CRONACA.** Partono in 134, dopo che gli organizzatori avevano ricevuto 160 domande d'iscrizione. Non male per una gara (su terra) di fine stagione. Sulla prima prova Fassina rompe il motore della Mazda e Fabbri è automaticamente campione di Gruppo N nel Trofeo Terra. Ercolani ha problemi all'anteriore e alla terza prova gli cambieranno gli ammortizzatori. Si

ritira Medeghini (differenziale) e Stagni fa la prova senza fari. Viale, fresco vincitore del Campionato Fiat Uno, capota e perde 7', anche se riesce a continuare. La prima prova della seconda tappa vede i ritiri di Tognana e di Navarra, la cui Uno rimane distrutta da un incendio. Sulla prova numero sette si ritira Reggini, che era 13. e primo fra le due ruote motrici. Stagni è costretto a fare la 9. prova con un ammortizzatore rotto, mentre Pianezzola compie due testacoda sulla 11. speciale. Sul 14. tratto cronometrato viene assegnato il tempo imposto dopo i primi quattro (Ercolani, Grossi, Pianezzola e Novello) perché un signore è entrato sul percorso con la sua auto... La 15. prova (è notte da un pezzo) viene affrontata da Pianezzola con due soli fari di serie per una panne elettrica che fa tremare lui e Imerito, mentre sulla 16. Ercolani perde ancora tempo per la rottura di un semiassie. Ma sono dettagli.

*Sergio Remondino*





*Pianezzola ha vinto alla grande il 20. rally di San Marino con la Lancia Delta della Grifone, a fianco, ma non ce l'ha fatta ad avere ragione di Mario Stagni per il Gruppo A del Trofeo Terra. Con la Delta 16V della Husky, in basso, Stagni ha così ottenuto il suo primo successo in un campionato. Il Gruppo N della serie sterrata ha visto prevalere Stefano Fabbri, con la Ford Sierra Cosworth, sotto, al termine di una stagione combattuta (Photo4)*

IL RITORNO DI TOGNANA

## Bravo Tonino

Sono trascorsi dieci anni esatti da quel San Marino dell'82 che loro vinsero e che fu il preludio al successo nel campionato tricolore. Tonino Tognana, rigorosamente in coppia con il fido De Antoni, è tornato a calcare le scene rallistiche e, con un colpo di spugna, ha cancellato il tempo trascorso. Il volto che grondava sudore e il respiro affannosissimo (quasi da maschera d'ossigeno) hanno fatto temere per Tognana già al termine della prima prova. Poi, quando si è constatato che il suo era il miglior tempo di Gruppo N, a molti è venuto il rimpianto per i bei tempi andati e che Tognana si sia dovuto ritirare dopo quattro prove con il cambio a pezzi non ha mutato la sostanza: la classe non è acqua.



GRUPPO N TERRA

## Fabbri è campione

Al termine della prima prova speciale, Stefano Fabbri sfodera il classico sorriso a 32 denti. Con il ritiro quasi immediato, fermo poco dopo lo start del primo tratto cronometrato con il motore della sua Mazda rotto, Alex Fassina dà infatti il definitivo addio a un titolo che forse non è stato inseguito con troppa tenacia dal suo team. Fabbri, come detto, è dunque campione ma chi fa sognare è Tognana, al rientro nei rally dopo dieci anni di assenza, subito velocissimo con una Ford Sierra che non sembra essere delle migliori. Problemi anche per Bertuetti, veloce bresciano che all'inizio della stagione pareva essere il candidato numero uno al titolo fra la produzione ma che poi, tra errori tattici (leggi la non partecipazione al rally di Sassari) e guai vari non è riuscito ad andare oltre il terzo posto conclusivo. Così a vincere gara e titolo tocca come detto, senza troppi patemi, a Stefano Fabbri. A 36 anni (la stessa età del vincitore del Gruppo A, Stagni), per Fabbri arriva il quarto titolo nazionale, per la gioia della Meteco Corse e del suo preparatore Bertino. Buon secondo di Gruppo N, a San Marino, conclude Sergio Pianezzola, che dopo una positiva stagione nel Campionato Fiat Uno era al debutto vero con una Lancia Delta Hf e che non ha per niente sfigurato con i rivali.

RALLY

San Marino (RSM), 5-8 novembre 1992

### 20. rally di San Marino

gara valida per il Campionato Europeo (coeff. 10) per il Campionato Nazionale Rally (coeff. 2) e per il Trofeo Terra (coeff. 1,3)

#### Le classifiche

**Absoluta:** 1. Pianezzola-Imerito (Lancia Delta HF) a 3'00'57"; 2. Ercolani-Manuzzi (Lancia Delta HF) a 1'19"; 3. Grossi-Man (Lancia Delta HF) a 3'01"; 4. Novello-Miliani (Lancia Delta HF) a 5'56"; 5. Stagni-Di Marco (Lancia Delta 16V) a 6'26"; 6. Griotti-Imperio (Lancia Delta HF) a 7'04"; 7. Bublewicz-Gac (Ford Sierra Cosworth) a 11'53"; 8. Ancona-Scaramuzza (Ford Sierra Cosworth) a 12'50"; 9. Fabbri-Zermeni (Ford Sierra Cosworth) a 13'09"; 10. Lazzarini-Guidi (Lancia Delta 16V) a 14'13".

#### GRUPPO N

**Classe 1600:** 1. Billard-Fromentin (Peugeot 205 Gti) in 3.56'14"; 2. Zenkl-Cecili (Skoda Favorit) a 32"; 3. Cevasco-Parodi (Peugeot 106 Xsi) a 57'16".

**Classe 2000:** 1. Sarti-Mazza in 3.25'24"; 2. Triscorni-Viel a 3'09"; 3. Torcolli-Cremaschini a 4'03"; 4. Casadei-Bertini a 12'04"; 5. Roncallo-Polo-Fabbri (Peugeot 205 Gti) a 12'28"; 6. Forato-Bragagnolo (Peugeot 309 Gti) a 14'02"; 7. Boetto-Zegna (Opel Kadett Gsi) a 19'57"; 8. Celot-Intorcica a 21'38"; 9. Garcin-Aye (Peugeot 205 Gti) a 22'39"; 10. Guidolin-Tonello (Peugeot 309 Gti) a 22'59"; 11. Ristori-Pettinato (Peugeot 309 Gti) a 24'09"; 12. Colombo-Bedel (Renault Clio 16V a 38'02"; 13. Bugli-Paesini (Fiat Ritmo 130) a 42'44" (tutti gli altri su Opel Astra Gsi).

**Classe oltre 2500:** 1. Fabbri-Zermeni in 3.14'06"; 2. Pianezzola-Zanatta (Lancia Delta HF) a 2'24"; 3. Meloni-Darderi a 8'10"; 4. Campori-Gentili a 9'25"; 5. Girardin-Amacher a 10'48"; 6. Kraftinger A-Lamperle a 12'55"; 7. Dabbeni-Tiglatemi a 13'47"; 8. Bono-Dellevedove (Mazda 323 Gb) a 17'27"; 9. Cremonesi-Bacci (Mazda 323 4Wd a 17'36"; 10. Broekaert-Lameyze (Mazda 323 Gb) a 20'46"; 11. Casadei M-Tamagnini a 21'31"; 12. Del Prete-Schiavo a 21'35"; 13. Pineau-Bratina (Renault 5 Gt Turbo) a 21'42"; 14. Visentini-Daniel (Renault 5 Gt Turbo) a 28'12"; 15. Ramilli-Amati (Lancia Delta 16V) a 33'43"; 16. «La vispa tersa»-Baccobaldo (Lancia Delta 8V) a 46'11" (tutti gli altri su Ford Sierra Cosworth 4x4).

#### GRUPPO A

**Classe 1400:** Genard-Riviere (Citroën Ax Sport) in 3.52'22"; 2. Palazzi-Marini (Peugeot 205 Rallye) a 9'38"; 3. Endrych-Rysanek (Skoda 130 L) a 12'29"; 4. Goi-Bianchino (Peugeot 205 Rallye) a 15'15".

**Classe 1600:** 1. Saliuk-Tomchany (Lada 2108) in 3.40'54"; 2. Pritelli-Fanelli (Peugeot 205 Gti) a 22'53"; 3. Cavenaghi-Putzu (Ford Fiesta Xr2i) a 23'49"; 4. Giuseppe-Manneschi (Alfa Romeo 33) a 44'26".

**Classe 2000:** 1. Mattia-Boschi (Vw Golf Gti 16V in 3.25'15"; 2. Corredig-Borghese (Opel Kadett Gsi) a 10'37"; 4. Manfrin E-Plighin (Opel Astra Gsi) a 12'24"; 5. Calcinotto-Danzo (Opel Astra Gsi) a 17'21"; 6. Calosso-Vacca (Opel Manta Gte) a 21'33"; 7. Boselli-Salgaro (Opel Kadett Gsi) a 24'35"; 8. Maccacera-Consani (Fiat Ritmo 130) a 53'51".

**Classe 2500:** 1. Viale-Gibellini (Fiat Uno Turbo) in 3.28'01"; 2. Agostini-Amadori (Fiat Uno Turbo) a 5'33"; 3. Chieusse-Chieusse (Audi 90 Quattro) a 10'09"; 4. Petrucci-Tortone (Fiat Uno Turbo) a 14'23".

**Classe oltre 2500:** 1. Pianezzola G-Imerito (Lancia Delta HF) in 3.00'57"; 2. Ercolani-Manuzzi (Lancia Delta HF) a 1'19"; 3. Grossi-Man (Lancia Delta HF) a 3'01"; 4. Novello-Miliani a 5'56"; 5. Stagni-Di Marco a 6'26"; 6. Griotti-Imperio a 7'04"; 7. Bublewicz-Gac (Ford Sierra Cosworth) a 11'53"; 8. Ancona-Scaramuzza (Ford Sierra Cosworth) a 12'50"; 9. Lazzarini-Guidi a 14'13"; 10. Baldacci-Zaffarini a 15'09"; 11. Tolh-Gergely (Toyota Celica 4Wd) a 21'06"; 12. Gottarelli-Lalli Ceroni a 22'10"; 13. Goccia-Amati a 22'51"; 14. «Artemio»-Barlone a 40'57" (tutti gli altri su Lancia Delta 16V).

#### Così i campionati

**Europeo:** 1. Weber (Mitsubishi) 2200 punti; 2. Bublewicz (Ford) 1150; 3. Baroni (Lancia) 850; 4. Snijders (Ford) 740; 5. Aghini (Lancia) 700; 6. Béguin (Ford) 700.

#### Campionato nazionale rally

**Absoluta:** 1. Bertone 274 punti; 2. Fassitelli 228; 3. Longhi 220; 4. Colbrelli 204; 5. Gregis 198; 6. Caselli 92.

#### Trofeo Terra

**Gruppo N:** 1. Fabbri (Ford) 118 punti; 2. Fassina (Mazda) 68,6; 3. Bertuetti (Ford) 64; 4. Dionisio (Mazda) 44,5; 5. Dracone (Lancia) 34.

**Gruppo A:** 1. Stagni (Lancia) 103,5; 2. Pianezzola (Lancia) 98; 3. Grossi (Lancia) 80; 4. Novello (Lancia) 40; 5. Pirelli (Lancia) 25,4.

**Due ruote metriche:** 1. Mattia (Volkswagen) 72 punti; 2. Medeghini (Peugeot) 60,5; 3. Cenedese (Opel) 20.

**■ BERNACCHINI  
AL «MONTE»  
IN CINQUECENTO**

SARANNO quattro le Fiat Cinquecento in allestimento Trofeo che, con il supporto diretto della Casa torinese e dell'Abarth, affronteranno il 61esimo rally di Montecarlo. Uno dei quattro equipaggi iscritti è certamente «curioso»: si tratta della coppia formata dal «velocista» Gianni Giudici (46 anni) e dal coequipier Arnaldo Bernacchini (51 anni), il quale toma così a ricoprire quel ruolo che tante soddisfazioni gli ha dato. Gli altri tre equipaggi saranno formati dai protagonisti del Campionato Fiat Uno '92. Gli impegni del popolare Bernacchini, non comprendono soltanto il «Monte»: il prossimo fine settimana, infatti, «Bernacca» sarà al fianco di Larini sull'Alfa 155 Gta al rally di Monza.

**■ SUPER LOTTA  
AL VERTICE  
NEL CHALLENGE 106**

LEONCINI in grande lotta. È combattutissimo il testa a testa fra i maggiori protagonisti del «Challenge 106». Prima delle gare disputate la scorsa domenica in testa alla classifica, si trovano Stefano Frati e Vittorio Casillo, con 16 punti, seguiti da Cevasco con 12 e Bissoli con 9. Degna di record la costanza di Casillo, che dal 1. luglio (data di partenza del campionato) ha preso parte con la 106 a 11 slalom, una gara in salita e due rally nazionali!

**■ FINE STAGIONE  
PER BERTONE  
CON LANTERNA E RAC**

MALGRADO la priorità Fia se la sia già riconquistata con il secondo posto all'Halkidiki e nonostante sia immemente il Lanterna che potrebbe dargli il titolo nel Cnr-Aperol, Enrico Bertone ha deciso di partecipare anche al Rac, al volante di una Lancia Delta Hf e affiancato da Loris Roggia.

**■ PATENTE RITIRATA  
A GRONHOLM  
IN FINLANDIA!**

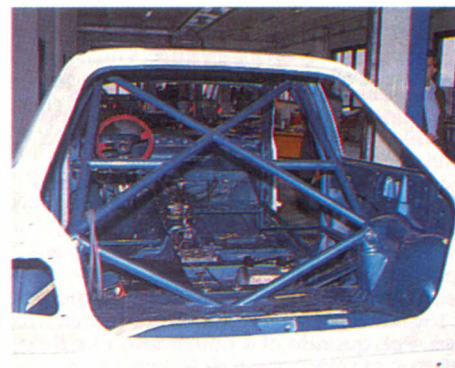
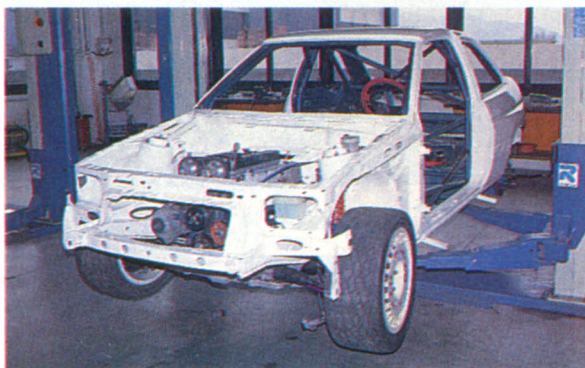
SI ACCORCIA il programma del finlandese Marcus Gronholm, che un mese fa aveva raggiunto l'accordo con il Toyota Team Europe per prendere parte a 5 gare del mondiale. Per un'infrazione al codice della strada, a Gronholm è stata ritirata la patente per 6 mesi, quindi il pilota finnico non potrà disputare il rally di Svezia '93, prima delle cinque corse che aveva intenzione di affrontare con la Celica 4Wd Gr.A.



UFFICIALIZZATO L'ACCORDO CON LA FORD ITALIA  
**Cunico ci mette la firma!**

L'ACCORDO verbale fra la Ford Italia, rappresentata da Carlo Micci, e Franco Cunico, accordo rivelato già tre mesi fa da As, dalla scorsa settimana è un contratto vero e proprio: sarà dunque il vicentino il pilota ufficiale della Ford Italia con impegni nel campionato italiano e nel mondiale (dovrebbero essere 4 gare oltre al Sanremo, almeno stando alle condizioni con cui la Csaì ha assegnato un contributo di 100 milioni al pilota). La firma mette fine sia ai dubbi sorti fra le parti dopo la mancata vittoria nel Cri '92, sia alla candidatura di Dario Cerrato come pilota ufficiale della Ford Italia (ma non alla possibilità che Dario corra, comunque, con una Ford... italiana); e la candidatura del piemontese ha sicuramente agevolato la definizione del contratto con Cunico... Resta invece formalmente aperta la questione tecnica: sarà ancora la Pro.Motor.Sport. ad allestire le vetture o si tornerà a Mike Little o, ancora; uscirà una terza soluzione? A questo punto tutti danno per imminente il rinnovo con il team di Fabio Penariol, ma bisognerà attendere almeno sino a fine mese.

**■ ECCO L'ESCORT ITALIANA CHE LA PRO.MOTOR.SPORT SCHIERERA' A MONZA**



QUELLO CHE adesso è poco più di un guscio metallico tra circa due settimane sarà una vettura da corsa che Gianfranco Cunico porterà in gara al rally dell'Autodromo a Monza e che poi avrà anche nella prova del Super Turismo in programma al Motor Show di Bologna. Si tratta della Ford Escort Cosworth (fotografie Photo4) che la Pro.Motor.Sport di Penariol e Spollon sta realizzando in proprio, indipendentemente dal fatto che sia affidato ad esso (come leggete nella notizia relativa all'accordo Cuni-

co-Ford Italia) il ruolo di squadra ufficiale Ford nel campionato Totip del '93. Questa prima Escort per Monza e Motor Show avrà molte delle libertà regolamentari concesse dalla S1. Porte e cofani in carbonio, vetri in lexan (a parte il cristallo anteriore, ovviamente), turbina Garrett T4 anziché T3, un peso presunto di 1040 kg. Con questa «bomba» Cunico sfiderà a Monza le Alfa Romeo 155 Gta ufficiali, per una lotta tutta da gustare. Poi la vettura diventerà il «muletto» per i test di sviluppo invernali.

**■ GRAN SCALATA  
DI AGHINI  
NEL RALLY RANKING**

LA VITTORIA al Sanremo ha catapultato Andrea Aghini nella hit parade del mondiale rally: in un colpo solo il toscano è salito al quinto posto nella classifica assoluta del Rally Ranking '92, la speciale classifica redatta con un conteggio che prende in considerazione il livello della gara, il numero di piloti ufficiali, la classifica delle prove speciali e la votazione di una giuria. Proprio a quest'ultima voce Aghini, che disputerà la Corsa dei Campioni '92, ha stracciato tutti: su 14 voti, l'italiano ha ottenuto undici 10, due 9 e un 8. Al comando del Rally Ranking, prima del rally di Spagna, c'è Auriol, seguito da Kankkunen e da Sainz, tutti piloti che hanno rispettato al toscano un numero almeno doppio di partecipazioni in gare del mondiale...



**■ VATANEN: SÌ ALLA CITROËN PER LA «DAKAR»**

IL LUNGO corteggiamento della Citroën nei confronti di Ari Vatanen (nella foto sopra, Blusky) si è concluso con il «sì» del pilota finlandese e prendere parte al raid africano Parigi-Dakar con la squadra francese, dietro compenso di un ingaggio che si dice molto consistente. Tuttavia un retroscena certamente curioso ha caratterizzato la trattativa tra il finlandese e la Citroën: l'équipe diretta da Fréguelin voleva anche Juha Kankkunen — l'offerta a «kkk» è stata rivolta nelle ultime settimane non appena si era sparsa la voce che col Jolly non c'era ancora un accordo — ma Vatanen ha fatto sapere ai francesi che doveva scegliere tra lui e Juha. I due assi nordici non sono infatti in armonia.

## ■ RALLYGAME: A ROMA GRAN FINALE

CON UNA prova spettacolare al Pincio quale gustoso aperitivo, il rally di Roma, internazionale in programma sabato 21 e domenica 22 novembre, si appresta a concludere in bellezza il Rallygame '92 di Autosprint; del quale è, appunto, l'ultima gara. Quindici le prove spe-

ciali in programma per il rally di Roma, tutte su asfalto e comprese nelle zone tra Frascati, Palestrina, Fiuggi e Subiaco. La gara, vinta lo scorso anno da Maneo-Imperio su Lancia Delta Gruppo A, è organizzata dalla Assipromo Competition Car (06-39730745) e ha un percorso che misura complessivamente 74 chilometri, dei quali 111 per le 15 prove speciali.



## Ecco «Il Ciocchetto» gara spettacolo

UNA NOVITA', un esperimento, un appuntamento di fine stagione che ambisce a diventare un classico. Stiamo parlando della prima edizione del rally a inviti «Il Ciocchetto», in programma venerdì 18, sabato 19, domenica 20 dicembre, tutto all'interno del complesso Il Ciocco. Di che cosa si tratta? Di un rally a inviti, per un massimo di 60 equipaggi. È una gara alla quale hanno già dato la loro adesione il neo campione del Cri, «Pigi» Deila, l'Alfa Romeo (che intende schierare una o due 155 Gta S1 per Larini e Cerrato), Mauro Nocentini (che dovrebbe far debuttare la sua Lancia Delta Hf «Proto» con Andrea Zanussi). È molto innovativa la formula di gara, con un totale di dodici speciali (le prove, differenti in tutto, sono 6) ma con classifica sugli otto migliori passaggi. Sarà vietato fare assistenza alle vetture al di fuori di un apposito parco ricavato in una zona prestabilita e ogni due prove. Ogni squadra, inoltre potrà utilizzare un solo veicolo assistenza. Sono, infine, aboliti i ritardi ai controlli orari fino a un massimo di dieci minuti per ciascuna delle due tappe sulle quali sarà suddiviso il rally. Le ricognizioni, infine, sono limitate a due passaggi per prova, nella sola giornata di sabato 19 e ad orari prestabiliti. Ricchi i premi in palio, con un totale del valore di venticinque milioni di lire e con un orologio-cronografo d'oro per ciascuno degli equipaggi vincitori nelle categorie Prototipi, Gr. N e A. Le domande di iscrizione alla gara possono essere fatte pervenire sino al 12 dicembre e chi desidera ulteriori informazioni può telefonare ai seguenti numeri: 0583-719856-719863-7191.

## ■ ANCORA MONDIALE E CRI PER MANFRINATO E LA GPR



PER GIOVANNI MANFRINATO e la Gpr è già tempo di pensare al prossimo campionato del mondo. Dopo aver gareggiato in varie prove del mondiale con una Ford Sierra Gruppo N (nell'immagine è al Sanremo, dove è giunto primo tra la Produzione, Photo 4), Manfrinato passerà nel '93 alla Escort Cosworth, con la quale si schiererà in sei appuntamenti iridati e nel Campionato rally internazionali. Un primo esemplare di questa vettura è già in fase di allestimento alla Gpr.

## RENAULT BLOCCA IL «PROTO» 4x4

*Il programma di sviluppo relativo al prototipo Renault per una vettura Gruppo A con trazione integrale, motore sovralimentato e sospensioni attive, della cui esistenza avevamo dato notizia qualche settimana fa, è stato sospeso. Pare che l'idea di far correre una Renault 4x4 Gruppo A nei rally sia stata definitivamente accantonata. Anche se stenta a decollare, il programma con la Clio Gruppo A appare sempre più come l'unico impegno futuro della Régie nei rally. Se ne saprà qualcosa soltanto a dicembre, in occasione della premiazione dei piloti Renault a Parigi. L'unica cosa certa, attualmente, è che la Clio con i colori Dica (sotto, Photo4), pilotata da Jean Ragnotti, sarà ancora presente nel campionato francese. Il debutto della nuova versione con motore due litri non dovrebbe avvenire, comunque, prima del rally Tour de Corse (1-5 maggio '93).*



## ■ RADDOPPIO AUTOREL CON LE CLIO

L'AUTOREL schiererà nel '93 due Clio 16V Gruppo A con l'appoggio della Renault Sport Francia e della Renault Italia. Andrea Tacchinardi, che limiterà la propria presenza come pilota ad alcuni rally di prestigio e al Campionato italiano velocità in salita, sta infatti definendo per il suo team un programma nel Cri o nel Promozione per due equipaggi, con obiettivo i titoli per vetture sino a due litri. Verosimilmente uno dei due equipaggi dovrebbe essere interamente femminile. Le vetture saranno inizialmente le Clio Gruppo A viste già quest'anno per diventare, non appena disponibili, le nuove 2 litri attese per aprile-maggio.

● **GARGANO.** Toma, dopo cinque anni di assenza, il rally del Gargano. La gara, organizzata dall'Ac Foggia, è in programma il 5 e 6 dicembre e prevede partenza e arrivo a Manfredonia. Sarà, quella di quest'anno, la 13. edizione della prova pugliese. Il percorso prevede dieci speciali (cinque ripetute) tutte su fondo asfaltato, per un totale di 100 km su 360 complessivi. Chi è interessato può contattare l'Ac Foggia, telefonando allo 0881-32838.

● **SPES A ROMA.** Stefano Spenza, pilota e team manager fiorentino, ha a disposizione sei vetture per il rally internazionale di Roma in programma il 21-22 novembre. Si tratta di 2 Rover 114 Gti 16V (Gruppo A e N), di 3 Peugeot 309 e di una Peugeot 205. Chi è interessato può telefonare allo 06-20762862.

● **METCALFE.** Dopo anni di militanza nei rally britannici, con la Opel Nova Gsi Gruppo A, David Metcalfe ha cambiato vettura, per passare alla Astra Gsi 16V. Il debutto con la nuova Gruppo A, avvenuto al rally Elonex, si è concluso con un ritiro, ma Metcalfe non si è certo scoraggiato e punterà, a vincere la categoria «Formula 2» (vetture due litri, aspirate, con trazione su due sole ruote) nell'Open britannico del '93.

● **FORMULA RALLY.** La gara di Formula Rally organizzata dalla Valle Intelvi Corse e in programma inizialmente l'8 novembre, è stata rinviata al 25 novembre.

● **TORINO.** Mele e rally a Cavour, nei pressi di Torino, dove i promotori della manifestazione «Tuttomela» dedicano una serata alle corse su strada. L'iniziativa, che si terrà al Teatro Tenda di Cavour venerdì 13 novembre, con inizio alle ore 21.00 (l'ingresso è libero), prevede la proiezione di lungometraggi sul mondiale rally '92 e l'intervento di Dario Cerrato e Alex Fiorio.

● **ESORDIO.** Rino Buschiazio, uno dei supermeccanici del team Abarth, ci prova: al rally «Il Ciocchetto» Rino indosserà la tuta del rallman correndo ovviamente con una Lancia, una Delta Gruppo A messa coraggiosamente a disposizione dall'Astra. Per fare le cose sul serio, Buschiazio ha ingaggiato anche un coequipier: il giornalista Guido Rancati.

● **LUTTO.** Si è spenta a Milano, giovedì della scorsa settimana, la mamma di Amaldo Bernacchini, ex coequipier di classe internazionale e oggi uomo del Martini Racing. Ad Amaldo e famiglia le condoglianze di Autosprint.

# ASPETTANDO CARLOS

**Kankkunen è molto attratto dalla sirena Ford? Roberto Angiolini prepara la sua clamorosa contromossa: affiancare al già confermato Aghini niente meno che Sainz, per nulla felice di avere con sé Auriol in Toyota**

LLORET DE MAR — A un mese e mezzo dalla scadenza posta dalla Fisa alle squadre per la dichiarazione degli equipaggi iscritti al mondiale Marche '93, il Jolly Club non ha ancora definito la sua formazione base. Alla vigilia del rally di Spagna l'unica certezza della scuderia milanese è Andrea Aghini, mentre con Juha Kankkunen non è stato ancora raggiunto un accordo. La posizione del finlandese si è dunque fatta critica: «Kkk» non è disposto ad accettare le condizioni economiche dettate dal Jolly, dunque un ingaggio che egli ritiene assolutamente inadeguato, e piuttosto che «svendersi», ha fatto sapere, preferisce stare un anno alla finestra. È comunque improbabile che il nordico tenga fede ai suoi propositi di momentaneo stop: il team inglese di Mike Little, che ha un rapporto molto stretto con la Ford e soprattutto con lo sponsor Marlboro, ha già avanzato a Kankkunen l'offerta di disputare un pacchetto di 4-5 gare del mondiale con la Escort Cosworth Gruppo A che sta alle-

stendo sotto la direzione tecnica dell'ingegnere Charles Reynolds. Dietro l'interessamento di Little, tuttavia, non c'è solamente la Marlboro: la Ford Motorsport potrebbe utilizzare «Kkk» al posto di Delecour al 1000 Laghi e al Rac, completando così l'impegno del finlandese. La soluzione sta prendendo sempre più consistenza. Intanto la trattativa tra il Jolly Club e la Martini & Rossi sembra in dirittura d'arrivo e non è escluso che la squadra non possa continuarsi a chiamare Martini Racing; l'impegno economico dello sponsor storico della Lancia non sarà comunque lo stesso di quest'anno e nella squadra italiana non escludono la possibilità, che però appare remota, di disputare il campionato con Aghini come unica punta e un «pool» di piloti, tra cui l'argentino Carlitos Menem, pronti a portare un contributo per correre. Tuttavia sembra che la Martini stia manovrando a largo raggio per un'operazione perfino arditissima: l'«aggancio» con Carlos Sainz, un pilota verso il quale da sempre è attratta.

Perso Didier Auriol, gli uomini della Martini & Rossi sembrano ora tornare alla carica del madrileno, che però con la Toyota ha già un impegno per la stagione '93, in un'iniziativa che appare comunque economicamente poderosa. Intanto tra Auriol e Sainz scorre già una sottile polemica. A innescarla sono state alcune dichiarazioni rilasciate dal francese ai giornalisti spagnoli: «Preferisco i rally lunghi — ha detto Auriol — e con frazioni notturne.

*Un Sainz accigliato, a fianco (FotoCockpit) tradisce la difficile situazione che vive in Toyota. Kankkunen e Biasion, sotto (Photo4): compagni in Ford?*

NEI PRIMI TEST

## CELICA '93 DELUDE GIÀ

**Mentre si fa largo la possibilità che la Toyota rinunci a partecipare al Rac in caso di risultato negativo al rally di Spagna, i tecnici della squadra '93: il risultato è stato deludente e preoccupante, le prestazioni della coupé non sono migliorate, anzi sembra che addirittura siano state inferiori a quelle dell'attuale versione! Prove sono state svolte anche con le gomme Michelin le quali, come già accaduto per quelle della Pirelli, si sono usurate in malo modo, segno tangibile della scarsa efficienza del complesso telaio-sospensioni. Per il rally di Spagna, il responsabile tecnico del team, Bulling, ha fatto allestire una scocca con valori di rigidità torsionale inferiori a quelli fino a oggi utilizzati: se le performance, in Catalunya, saranno interessanti, a Colonia sperano di avere una risposta, comunque tardiva, dell'incredibile stagione della coupé giapponese. Intanto, un progetto completamente nuovo delle sospensioni anteriori e posteriori è già ultimato e l'intero sistema sarà pronto subito dopo il Rac e provato nei test del Montecarlo: è stato studiato anche sulle caratteristiche delle Michelin. Sarà, questo, il primo difficile impegno di Didier Auriol con la Celica.**



*Non capisco Sainz che invece spinge per le gare sprint; se questa è la sua opinione, allora è meglio che vada a correre in circuito». Pronta la risposta dello spagnolo: «Non si tratta di scegliere tra corse sprint e di lunga durata, quanto piuttosto di considerare che correre di notte non è certamente promozionale per la specialità, e mi riferisco alla televisione, e soprattutto per la sicurezza». Insomma tra i due è già «bagarre». Ma saranno davvero compagni di squadra nel '93, come il Toyota Team Europe ha già annunciato?*

**Maurizio Ravaglia**



## SARÀ IL CARBURANTE UFFICIALE PER I PILOTI FIA A E B PRIORITARI CON LA REPSOL

LLORET DE MAR — Costerà 14 franchi francesi (circa 3500 lire) al litro più le tasse e sarà fornita dalla Repsol Group: è la benzina che la Fisa ha scelto quale carburante unico per il mondiale '93, limitatamente alle sole gare europee del campionato e ai piloti con priorità Fia A e B. Dall'anno prossimo, quindi, le squadre di vertice dovranno fare la «coda» alla cisterna che la società spagnola metterà a disposizione nelle prove titolate,

mentre la stessa Fisa ha garantito alle Case che fornirà le specifiche del carburante — prodotto in un laboratorio inglese della Repsol — perché esse possano reperirlo per le prove e per i test tecnici. Alla gara d'appalto indetta dalla Fisa per la benzina «verde», che non recherà il nome del produttore (al quale è stato vietato di reclamizzare l'accordo) hanno partecipato l'Agip, la Bp, la Esso e la Repsol, che ha ottenuto la commessa grazie alla

miglior offerta economica. Tuttavia le tasse varieranno da rally a rally, a seconda delle spese di trasporto, mentre per le gare extra europee sarà ancora concesso il carburante AvGas. Resta ora da chiarire la posizione dei Costruttori, che avevano fatto sapere alla Fisa di non essere d'accordo su questa regola la quale, comunque deve essere approvata dal Consiglio mondiale in programma a dicembre.

### RESOCONTO SULLA SPAGNA NEL PROSSIMO NUMERO DI AS

Il rally di Spagna ha preso il via lunedì 9 novembre e si conclude mercoledì di questa settimana, quando il numero di Autosprint sarà già in edicola. Quindi, il reportage completo sulla gara spagnola apparirà sul prossimo numero della rivista.

## CLAMOROSA ROTTURA DELLA CASA GIAPPONESE CON LA PIRELLI TOYOTA-MICHELIN È FATTA!

LLORET DE MAR — Il rapporto, già teso, tra la Pirelli e il Toyota Team Europe è sfociato nella rinuncia della squadra nipponotesca a utilizzare anche nel '93 le gomme italiane e nel nuovo accordo con la Michelin. Si è dunque conclusa la partnership con la Pirelli (a sinistra il responsabile del settore sportivo Dario Calzavara, Photo4) che durava da un decennio e se ne apre un'altra destinata

a creare, nel mondiale rally, un regime di quasi monopolio: oltre alla Toyota e alla Ford, è sempre più probabile che la Michelin continui ancora con il Jolly Club. La crisi nella collaborazione tra la Toyota e la Pirelli risale al 1000 Laghi di quest'anno, quando la Michelin, come già fece con la Ford un anno fa, rilanciò un'offerta alla squadra nipponotesca economicamente più vantaggiosa di quella della Pi-

relli. A Colonia presero la palla al balzo dimostrandosi interessati e incominciarono a mettere in dubbio l'operato della Pirelli in alcune gare, iniziando così un braccio di ferro col «gommista» milanese che sembra aver avuto anche uno strascico legale; insomma il rapporto si era deteriorato e la Michelin ha finito per prendersi anche la Toyota, creando una situazione a essa conveniente.



# BEFFA D'AVORIO

**Già in vista del traguardo, il motore kappaò della Nissan Gruppo N priva De Mevius del clamoroso successo. Via libera a Shinozuka che vince per il secondo anno di fila**

ABIDJAN — Se non fosse stato per il motore della sua Nissan Sunny, che lo ha messo kappaò a un centinaio di chilometri dal traguardo di Abidjan, Gregoire De Mevius avrebbe ottenuto il risultato più clamoroso della sua carriera e che da solo valeva una stagione intera: vincere il rally Bandama, per di più con una vettura Gruppo N, impresa già riuscita nell'89 a Oreille e alla Renault. La spedizione in Costa d'Avorio del 30enne pilota belga, che cercava innanzi tutto il punteggio pieno per la Coppa Fia ma che strada facendo si è trovato a un passo dall'inatteso exploit, si è perciò risolta in una cocente delusione, in un ritiro che invece ha spianato la via del successo al giapponese della Mitsubishi Kenjiro Shinozuka, il quale per il secondo anno consecutivo si è quindi aggiudicato il Bandama mentre la Casa nipponica è alla terza affermazione di fila. Visto come si erano messe le cose nella prima tappa, quando una panne al turbo lo aveva cacciato indietro, la vittoria di Shinozuka è arrivata insperata: a poco più di cento chilometri dal podio di Abidjan, il 44enne driver del team RalliArt, che aveva rimontato una pattuglia di avversari più attenta a salvaguardare la classifica piuttosto che impegnarsi in pericolosi confronti, era già pronto a subire lo smacco: essere preceduto da una vettura Gruppo N e «made in Japan». Il ritiro di De Mevius ha evitato a Shinozuka e alla Mitsubishi una situazione certamente scomoda e imbarazzante. Il confronto al Bandama è dunque vissuto dapprima sul tentativo di fuga di «Shino», poi sulla leadership del coraggioso De Mevius, durata oltre mille chilometri, e infine sul ritorno di Shinozuka e quindi sul successo sul filo di lana del giapponese. Per il resto il rally ivoriano ha offerto la eccellente prestazione del belga Bruno Thiry con la collaudata Opel Kadett preferita all'ultimo momento alla nuova Astra 16V.

**LA CRONACA.** Le battute iniziali, sabato 31 ottobre, prima tappa di 1240 km, sono di Shinozuka ma dal Time Control 12 la leadership

passa nelle mani di Tauziac (vincitore nel '90) a cui è affidata la seconda Galant Vr4: il giapponese ha pagato per la rottura del turbo, che viene però riparato in malo modo, ma riesce a continuare. Alla fine della prima giornata la classifica vede: 1. Tauziac; 2. De Mevius a 5'; 3. Servant a 14'; 4. Thiry a 27'; 5. Asset a 54'; 6. Nishiyama a 1.02'; 7. Shinozuka a 1.24'. Nella seconda giornata (1038 km) si verifica un altro colpo di scena: Tauziac è nei guai con un particolare della frizione che non può essere sostituito e che perciò determina il ritiro. De Mevius è al comando e chiude la tappa con Thiry a 37'; 3. Shinozuka a 37'; 4. Servant a 59'; 5. Nishiyama, con la seconda Nissan Gruppo N, a un'ora e 23 minuti. Quando scatta l'ulti-

ma tappa (km 780), lunedì 2 novembre, i giochi non sono ancora fatti e De Mevius sa benissimo che in Africa i minuti hanno il valore dei secondi nelle gare europee; Shinozuka è ora una minaccia e al Tc 82 il suo distacco è di soli 3 minuti. Al Time Control 85 la Nissan del belga non transita, la vettura è ferma lungo il percorso, col motore in panne, De Mevius ha cercato di continuare gettando acqua nel radiatore ma non c'è stato verso. Ed è la fine del sogno del belga. Shinozuka supera Thiry e ad Abidjan si presenta, per la seconda volta, davanti a tutti. Né lui né quelli della Mitsubishi ormai ci speravano. Ma questi sono i rally africani, sempre imprevedibili.

*Martin Holmes*

PER UN EQUIVOCO

## Mitsubishi rischia il... posto

**Kenjiro Shinozuka ha rischiato di non partecipare al Bandama per un'indiscrezione diffusasi un mese prima l'inizio della gara e che gli organizzatori non erano riusciti a controllare. Alla Mitsubishi RalliArt-Japan, da cui dipende il programma di Shinozuka, erano venuti a conoscenza che il rally della Costa d'Avorio era stato annullato — la notizia si era sparsa anche in Europa — e che quindi la trasferta era sospesa. In quel periodo Shinozuka si trovava impegnato alla Parigi-Pechino, con la Pajero; la sorpresa del**

**pilota giapponese è stata grande quando, rientrato dal raid, ha scoperto che la sua partecipazione era stata cancellata. «Shino» ha**

**profuso tutte le sue energie per convincere il team che le cose stavano diversamente da come i «tam-tam» africani annunciavano.**





Sfortunato protagonista del rally Bandama-Costa d'Avorio, Gregoire De Mevius (a lato) ha visto sfuggire la vittoria a un centinaio di chilometri dal traguardo di Abidjan rimettendoci anche il primato nella Coppa Fia (FotoBishop). Sotto, la Mitsubishi Galant Vr4 di Kenjiro Shinozuka; vincitore della gara africana nella prima tappa il giapponese era stato affardato da guai al turbo (FotoHolmes)

# ROAD BOOK



## COSI' AL TRAGUARDO

EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.	GR.	TEMPO
1. Shinozuka-Meadows	Mitsubishi Galant Vr4	J-GB	A	in 4.09'41"
2. Thiry-Prevot	Opel Kadett Gsi	B-B	A	5.32'59"
3. Servant-Brion	Audi 90 Quattro	F-F	A	5.38'02"
4. Nishiyama-Yamaguchi	Nissan Pulsar Gti-R	J-J	N	6.24'07"
5. Assef-Konon	Toyota Celica 4Wd	RL-CI	A	7.42'27"
6. Oudit-Spaak	Nissan-Pulsar Gti-R	F-F	N	7.46'36"
7. Stohl-Gerlach	Audi 90 Quattro	A-D	A	8.14'19"
8. Occelli-Michel	Toyota Corolla 16V	CI-F	A	8.44'44"
9. Dupuis-Copetti	Toyota Corolla 16V	CH-F	A	8.54'49"
10. Colsoul-Paquay	Mitsubishi Galant Vr4	B-B	N	10.42'25"

## COSI' IL MONDIALE PILOTI (dopo 12 gare)

	23/30-1 MONTECARLO	13/17-2 SVEZIA	3/8-3 PORTOGALLO	27/3-1/4 SAFARI	2-7/5 TOUR DE CORSE	30/5-4/6 ACROPOLI	24-29/6 NUOVA ZELANDA	20-29/7 ARGENTINA	25-31/8 1000 LAGHI	18-22/9 AUSTRALIA	11-16/10 SANREMO	27/10-2/11 COSTA D'AVORIO	7-12/11 SPAGNA	22-26/11 RAC	TOTALE PUNTI	PUNTI VALIDI	GARE DISPUTATE
1. Auriol	20	—	—	—	20	20	—	20	20	—	—	—	—	—	120	120	8
2. Kankkunen	12	—	20	15	—	15	—	—	15	15	—	—	—	—	107	107	7
3. Sainz	15	—	12	20	10	—	20	15	—	12	—	—	—	—	104	104	8
4. Biasion	3	—	15	—	4	12	—	—	8	—	10	—	—	—	52	52	6
5. Delecour	10	—	—	—	15	8	—	—	—	—	12	—	—	—	45	45	6
6. Alen	—	10	10	8	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	40	40	6
7. Recalde	—	—	—	12	—	6	—	—	—	10	—	—	—	—	28	28	4
McRae	—	15	—	—	—	10	—	—	3	—	—	—	—	—	28	28	4
9. Aghini	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	20	—	—	—	26	26	3
10. Bugalski	8	—	—	—	12	—	—	—	2	—	—	—	—	—	22	22	3
Liatti	—	—	—	—	3	—	15	—	—	—	4	—	—	—	22	22	3
Fiorio	—	—	—	—	—	4	—	10	—	—	8	—	—	—	22	22	3
13. Shinozuka	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	20	—	—	21	21	2
14. Dunkerton	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	8	—	—	—	20	20	2
Jonsson	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	20	1

□ Ogni pilota può disputare un massimo di 10 gare; per la classifica finale sono considerati i migliori 9 risultati.

- 12. gara del mondiale piloti
- **Organizzazione:** Federation Ivoirienne de Sport Automobile, 18 Boulevard Angoulvant, 3883 Abidjan (Costa d'Avorio)
- **Direttore di gara:** Franz Thevelin
- **Percorso:** km 3056 con 54 sezioni competitive (96 Time Control) pari a km 2145; 3 tappe
- **Partiti:** 42 - Arrivati: 13.

### I LEADER

Da Time Control 1 a Tc 12  
**Shinozuka;**  
 da Tc 13 a Tc 45  
**Tauziac;**  
 da Tc 46 a Tc 84  
**De Mevius;**  
 da Tc 85 a Tc 96  
**Shinozuka.**

### I PRINCIPALI RITIRI

**Jurvanen** (Mitsubishi Galant Vr4 Gr.A) forfai; **Rudi Stohl** (Audi 90 Quattro Gr. a) motore; **Lopes** (Opel Astra Gsi Gr. A) motore; **Tauziac** (Mitsubishi Galant Vr4 Gr.A) frizione; **De Mevius** (Nissan Sunny Gti-R Gr. N) motore

### COPPA FIA GRUPPO N

1. Nishiyama	punti 30
2. De Mevius	27
3. Menem	26
4. Kytöletho	23
Ordinsky	23
6. Manfrinato	18
7. Capdevila	14
8. Nilsson	13
Nijuru	13
Santoni	13
Spiliotis	13
Sundstrom	13

**P**er vincere il campionato africano rally, Aldo Riva ha dovuto percorrere oltre 9000 chilometri di piste, attraversare foreste, guadare fiumi, passare sopra a ponti in perfetto stile «Indiana Jones». Eppure, Aldo Riva, non è un emulo del personaggio di Steven Spielberg e non è neppure un aspirante partecipante al Camel Trophy. Aldo Riva, torinese, è un ex. È un gentleman driver che, dopo aver vissuto l'epoca d'oro dei rally nazionali, quando chi debuttava in genere lo faceva con le Simca Rally 2, non ha saputo resistere al richiamo della... foresta. Così, dopo che aveva appeso il casco al chiodo da oltre sei anni, dopo aver corso e vinto con le Opel Kadett Gte Gruppo 2 e Ascona 400 Gruppo 4 preparate dal «mago» Virgilio Conrero, Aldo Riva ha colto al volo l'offerta di Emilio Radaelli e, era la fine del '90, ha nuovamente indossato i panni del pilota per tentare l'avventura africana con l'Audi 90 Quattro. Oggi, a una gara dal termine del campionato '92, Riva è campione africano piloti e si schiererà nel rally della Namibia in programma dal 20 al 22 novembre per cercare di completare la stagione con il successo anche nella classifica costruttori. Dopo quello di Luca Badoer in F.3000, il successo di Riva nel campionato africano porta in Italia un altro titolo ottenuto quest'anno in un campionato riconosciuto direttamente dalla Fia.

— Quali difficoltà ha dovuto superare uno che non correva da oltre sei anni e che, soprattutto, non aveva alcuna esperienza di gare africane, da sempre considerate come un mondo a parte nel panorama rallyistico? «Quando ho avuto la certezza che avrei corso nei rally africani — esordisce Riva — ho subito preso ad allenarmi in palestra, per cercare di rifarmi un minimo di forma fisica. Poi sono andato alla cieca, vedendo che cosa succedeva, e alla prima gara ho capotato! Era il rally dello Zaire del '90 e posso proprio dire che... il ghiaccio era rotto! Nonostante

**ALDO RIVA**

## DALL'AFRICA UNA LEZIONE PER I RALLY

*l'inconveniente, infatti, l'ambientazione e il tipo di corse mi sono piaciute e ci siamo immediatamente posti al lavoro per organizzare la stagione '91».*

— Ti sei subito innamorato dell'Africa... «Adesso so che cosa vuol dire prendersi il mal d'Africa e so anche quanto sia facile innamorarsi di questo continente. I rally africani sono bellissimi. Si corre esattamente con lo spirito che dominava da noi negli Anni '70. Mi viene da ridere, dopo aver affrontato due stagioni complete in Africa, quando vedo che in gare con duecento chilometri di prove speciali ci sono i privati con le coperte termiche per tenere in temperatura le gomme. Non è per generalizzare, è per mettere in evidenza il fatto che in Africa si gareggia con un altro spirito. E ci si diverte un mondo».

— Però il parco piloti e vetture non è dei migliori... «Non lo era ma, ho la presunzione di pensare, con l'arrivo delle Audi di Radaelli il parco vetture si è notevolmente svecchiato. Faccio un esempio. Billy Rautembach, il pilota con il quale ho lottato sino a prima del Costa d'Avorio per il titolo piloti, correva con una Toyota Supra vecchia di tre anni e quando ha visto che non gli era più sufficiente per starci davanti si è munito di una Toyota Celica 4Wd aggiornatissima. Discorso analogo per un al-

tro degli abituali protagonisti, Sing, che ha acquistato una Mitsubishi Galant Vr4. Tutte belle vetture, appartenute ai team ufficiali».

— Come sono le gare africane? «Sono... bellissime, sono come dovrebbero essere secondo me i rally. Innanzitutto il percorso è segreto, poi il chilometraggio è da gara mondiale. Ogni rally del campionato africano è lungo infatti almeno 1800 chilometri (per fare un paragone l'Acropoli mondiale misura in tutto poco meno di 1900 km) e dura tre giorni. Il rally del Sudafrica ha una tappa che dura 24 ore e nella serie africana le prove speciali sono lunghe, in media, 150 chilometri».

— Ci vuole il fisico per percorrere al limite speciali su fondo sterrato così lunghe... «Sì, occorre essere allenati. È dimenticavo: il percorso è aperto al traffico, anche in prova».

— Come hai fatto per adattare il modo di concepire i rally che avevi con quello, sicuramente del tutto diverso, necessario per disputare le gare africane?

«Non ho faticato molto perché non si è trattato di adattare uno stile di guida ma di imparare i rally che avevi con quello, sicuramente del tutto diverso, necessario per disputare le gare africane? «Non ho faticato molto perché non si è trattato di adattare uno stile di guida ma di imparare un modo nuovo di correre! Mi sono trovato subito bene, perché devi improvvisare e questo a me piace. Trovi tutti i tipi di terra. Magari percorri 50 km di sterrato che sembra asfalto e poi piombi in un tratto sabbioso, quindi ti ritrovi nel fango e poi passi alla ghiaia. Devi prendere un ritmo, il più veloce possibile, che sei in grado di mantenere per tutta la prova. È perfettamente inutile far venti chilometri in pieno e altri venti alzando il piede. Non serve a nulla. Capita la lezione non puoi che divertirti. È stupendo, ad esempio, il rally del Burundi, uno di quelli che ho vinto quest'anno. Si disputa nelle zone dove hanno girato il film «Gorilla nella nebbia» ed è una specie di Tour de Corse, ma su terra».

Capito perché Aldo Riva ha preso il mal d'Africa?

**Sergio Remondino**



Aldo Riva, al centro nell'immagine a sinistra, posa per una foto ricordo con i suoi piccoli tifosi... Il 41enne torinese, già pilota di buon livello nei rally nazionali italiani, ha vinto il Campionato Africano Continentale con l'Audi 90 Quattro, a destra, del team diretto da Emilio Radaelli. Riva si è aggiudicato quest'anno i rally del Burundi, dello Zimbabwe e dello Zambia, avendo ragione della Toyota Celica ex ufficiale di Billy Rautembach



**RALLY RAID**  
**DOPO IL FARAONI**

# NAVIGATORI SOLITARI

**Schlesser e Vismara, single per forza, hanno ottimamente figurato: uno ha vinto, l'altro è arrivato terzo. Senza mai perdere la bussola...**

In due casi, nel raid Faraoni '92, il navigatore si è rivelato un optional e i due piloti che avevano deciso di correre da soli hanno dimostrato la validità della loro scelta, concludendo primo e terzo assoluto. Jean Louis Schlesser, il vincitore, e Giacomo Vismara sono i due «solitari» che hanno attraversato il deserto egiziano con l'unico aiuto della loro strumentazione. Il francese, alla guida di un Buggy, aveva già provato in precedenza questa esperienza e proprio quest'anno aveva conquistato il primo posto alla Baja Portugal. La sua è una vettura a un solo posto e tutta la strumentazione, tripmaster, road-book (quello arrotolato, usato dai motociclisti) e Gps sono orientati verso il pilota. Schlesser, tuttavia, non guarda il road-book ma si serve di un walkman. Dalle cuffiette, direttamente nelle orecchie, arrivano al pilota gli ordini e i suggerimenti sulla direzione da seguire... Per Giacomo Vismara, su Range Rover, si è trattato invece della prima esperienza in solitario. È stata, quella di Vismara, una specie di sfida al destino, così cattivo nei riguardi del suo navigatore Ambrogio Fogar che, pochi giorni prima, era rimasto gravemente ferito nell'incidente alla Parigi-Mosca-Pechino dal quale il pilota era invece uscito completamente illeso. Sprovvisto di Gps (cosa che lo ha attardato in più di una speciale), Vismara ha seguito le indicazioni del road-book e del trip, montati sul tunnel centrale interno della sua Range Rover, vicino al cambio. «Guidare da soli in auto è come correre in moto: la differenza sta nel fatto che non cadi quando perdi tempo a guardare il road book» ha spiegato il bergamasco... La mancanza del navigatore, in entrambi i

casi, si è sicuramente fatta sentire un po' di più al momento delle forature (tre per Vismara, due per Schlesser) e negli insabbiamenti. Così, per la prima volta, una vettura a due ruote motrici ha vinto il Rally dei Faraoni: il Buggy di Jean Louis Schlesser non ha, infatti, la trazione integrale. La vettura, spinta da un motore Porsche è dotato addirittura di 14 ammortizzatori (cinque per ogni ruota posteriore e due per le anteriori). Ha concluso la gara egiziana al primo posto, con un vantaggio sul secondo, l'italiano Franco Germanetti, di quasi un'ora e mezza.

**GRANDEUR.** È un trionfo, quello del francese, che non sta certo a dimostrare come la corsa fosse facile ed accessibile a una vettura a due sole ruote motrici. Oltre al sospetto di un aiuto extra da parte dell'organizzazione, dietro questa vittoria si cela il più antipatico nazionalismo francese, che è riuscito a mettere in ombra l'ottima prestazione degli italiani fra le quattro ruote. La vera lotta si è combattuta infatti fra Germanetti e Vismara, fra Orioli e il bravo De Lavergne, grande quarto assoluto con una Range Rover T1. Le nuove piste scovate da Fenouil, le dune e soprattutto le tante difficoltà di navigazione, hanno fatto del Faraoni di nuovo una gara interessante e degna di essere combattuta. Fondamentale poi è stata la mancanza dei team ufficiali, assenza che ha dato a tutti i piloti una nuova voglia e possibilità di affermazione. Ci ha provato anche Al Hajri, l'arabo che si è presentato al via al volante di una Mitsubishi della Sonauto, il principe ha mantenuto un buon passo, e

soprattutto, ha mostrato di conoscere bene il road-book (in pratica nessuno lo vedeva, se non al via e all'arrivo di tappa) ma non ha fatto i conti con una vettura ormai superata e con qualche acciaccio di troppo. Franco Germanetti, affiancato da Salvatore Belcastro, ha finalmente trovato l'affidabilità nella sua Mercedes 600, cosa che è invece totalmente mancata nella vettura, uguale ma più evoluta, di Edi Orioli. Il pilota friulano ha rotto, nell'ordine, le cinghie, la pompa della benzina, il cambio, il servosterzo, e ha collezionato tre forature in una unica tappa restando fermo, in speciale, in attesa del camion di assistenza veloce. Senza tutti questi intoppi, il motociclista avrebbe chiuso in una posizione migliore, grazie a una guida molto redditizia. Sfortunata anche la prova di Cinotto, ex ralista di rango, «innamorato» del Faraoni. La sua Nissan ha collezionato due rotture del cambio, il cedimento dei mozzi delle ruote anteriori, con conseguenti insabbiamenti, la rottura del differenziale e qualche proble-





Schlesser, all'ombra della... piramide, festeggia la vittoria nel Faraoni. Al suo fianco, con la tuta bianca nella foto accanto, c'è l'organizzatore «Fenouil». Italiani in evidenza in Egitto: Germanetti ha concluso secondo, mentre Vismara ha portato la sua Range Rover, nella foto grande, al terzo posto. In evidenza anche Cinotto, sotto a sinistra. In basso la Lancia «Proto» di Vincenzo Lancia (FotoPress)



GERMANETTI SECONDO

## ITALIANI OK

Protagonisti assoluti del Faraoni sono stati i piloti italiani, non solo fra le motociclette, dove il loro dominio è apparso quasi scontato, ma soprattutto fra le auto. Franco Germanetti e Giacomo Vismara hanno dato vita a una lotta entusiasmante, battendosi sulle piste per una prima posizione assoluta che per ben due volte è passata nelle loro mani. Due speciali vinte da Vismara, una da Germanetti e una da Edi Orioli, oltre a una marea di secondi e terzi posti «scratch», stanno a dimostrare l'elevato livello raggiunto nei raid dai piloti di casa nostra, che seppure non «ufficiali» non hanno nulla da invidiare ai super assistiti colleghi francesi. «È stata una bella gara — commentava alla fine Franco Germanetti, secondo assoluto con la sua Mercedes 600 — Più dura del solito, con piste più lunghe e percorsi più difficili. La battaglia con Vismara mi è piaciuta molto. Sinceramente pensavo che il Buggy di Schlesser non fosse una vettura affidabile e che alla fine la vittoria ce la saremmo giocata Vismara e io». Dal canto suo Vismara ha «buttato via» la gara dopo essere stato primo con 45 minuti di vantaggio su Schlesser e 15 su Germanetti. È rimasto senza benzina, non tanto per un errore di calcolo ma per sfortuna; il terzo serbatoio, quello di emergenza, non era pieno come lui pensava perché nei giorni precedenti, inavvertitamente, era già stato utilizzato. Così, a 80 chilometri da fine speciale, prima di Abu Simbel, la sua Range si è fermata e prima di riuscire a ripartire sono trascorse due ore e mezza, sufficienti per perdere la gara. Da segnalare l'ottima prova di Edi Orioli, affardato da numerosi problemi meccanici. Il motociclista, automobilista in questa occasione, friulano, ha dato prova di grande professionalità e si è classificato fra i primi sei quasi in ogni speciale. «Sono soddisfatto della gara e della nostra prestazione. Certo, correre in auto è molto diverso che con una moto...».

ma di navigazione. A lui però va riconosciuto un grande altruismo: nelle prime tappe ha ceduto una delle sue gomme di scorta allo spagnolo Servia, finendo poi lui stesso per bucare... Infine, nella penultima tappa, Cinotto ha seguito fedelmente Sandretto, buon ottavo assoluto. La palma del più sfortunato va comunque a Vincenzo Lancia, «navigato» da Elena Barbasso. La loro Lancia Delta «Proto», oltre a due semiassi, ha rotto (il secondo giorno) il differenziale posteriore. Lancia

è riuscito ugualmente a finire la speciale, ma, giunto al traguardo, ha scoperto che per errore la sua assistenza aveva, di scorta, due differenziali anteriori... Mangiando polvere ed insabbiandosi ogni tanto, Lancia è andato avanti, contando sui ricambi che sarebbero arrivati a Hurgada. Invece l'aereo non è potuto atterrare nell'aeroporto egiziano e a quel punto l'equipaggio torinese, stremato da tante fatiche, ha scelto di ritirarsi.

Elisabetta Caracciolo



**NOVITA'**  
**CITROËN XM TURBO CT**

# RISPOSTA ESATTA

**L'ammiraglia della Casa francese è stata dotata di un motore sovralimentato che garantisce un comportamento fluido**

**Prezzo (indicativo):** da lire 40.900.000; **Cilindrata:** 1998 cc

**Potenza max:** 145 cv; **Velocità max:** 212 kmh

**PRO** prontezza del motore ad ogni regime, confort  
**CONTRO** aumento dei consumi



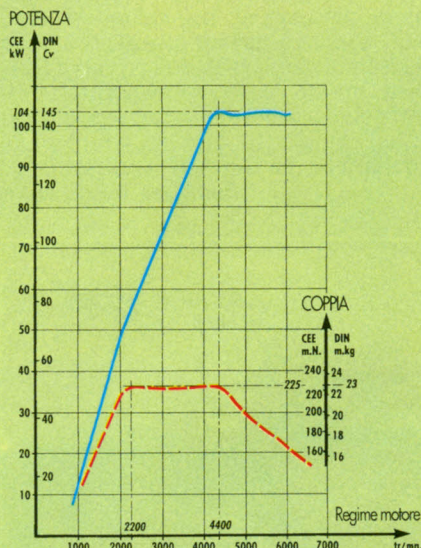
MONOPOLI — La magica parola «turbo» è sinonimo di fascino automobilistico perché legata anche, fino a qualche anno fa, alla massima formula dell'automobilismo. In Italia le vetture sovralimentate rappresentano una delle soluzioni forse più economiche usate da numerose Case per aumentare la potenza contenendo la cilindrata entro limiti su cui non cade la scure del fisco; in questo modo si dispone di più cavalli senza dovere pagare tasse sulla maggior potenza.

Prova ne è che proprio in Italia rispetto agli altri Paesi d'Europa, si registra la più alta immatricolazione di vetture dotate di motori turbocompressi e il vantaggio sugli altri è di parecchie lunghezze. Ecco così che la Citroën propone la Xm Turbo Ct, versione che sostituisce la Xm 2.0 iniezione, almeno sul mercato italiano. Il motore della Turbo Ct eroga 145 cv, 15 in più della versione a iniezione precedente. La sua più importante caratteristica è quella di disporre di una coppia

pia elevata già a un regime basso e di mantenerla costante per un arco di 2200 giri. Da qui la sigla che sta ad indicare alla francese (constant torque) la coppia costante. Ne risulta una vettura guidabile in ogni situazione perché è pronta a regimi bassissimi e interviene istantaneamente ma non sgarbatamente grazie al piccolo turbo dalla poca inerzia. Si possono tenere marce alte e ripartire, dopo eventuali decelerazioni, con lo stesso rapporto aiutati appunto da questa coppia elevata che tira già da 1800-2000 giri. La progressione entusiasma soprattutto nel misto. Poi, dopo avere sfruttato l'ampio settore di regime di coppia, interviene la potenza. I suoi 23 kgm di coppia non si riscontrano nella concorrenza qualificata e per giunta non a regimi così bassi. La velocità di punta è di 212 kmh ma non è questo che si deve cercare nella Citroën Xm Ct. Ogni medaglia ha comunque il suo rovescio: questa vettura consuma un poco di più della precedente, ma non molto. Per la parte meccanica è simile alla Xm già conosciuta. Ha sospensioni idrattive ideali per il tipo di vettura; il cambio dispone di differenti rapporti, ora, dotato di marce più lunghe. Tre sono i livelli di allestimento con servosterzo, climatizzatore e vernice metallizzata su tutte le versioni. L'Abs è di serie su due dei tre modelli. I prezzi indicativi (non ci sono differenze tra berlina e break) vanno da 40.900.000 lire (chiavi in mano) fino a 49.530.000 lire e in questo caso di serie troviamo il climatizzatore automatico, la selleria in cuoio e alcantara, cruscotto e consolle con inserti in radica, sedili regolabili elettricamente, vetri a comando elettrico anche posteriormente.

## CON IL TURBO «PILOTATO» DALLA CENTRALINA ELETTRONICA È sempre in coppia

Ormai la tendenza dei progettisti dei motori, è quella di cercare di rendere la curva di coppia più «piatta» possibile nei valori massimi. Questa della Citroën Xm 2.0 Ct è in tal senso significativa e certamente interessante perché, come si può notare, la curva di coppia massima di 23 kgm, rimane costante su questo valore da 2200 giri fino a 4400 e, quando comincia a scendere, interviene quella di potenza massima (145 cv) che parte proprio da 4400 giri fino a 6200. Come è possibile ottenere tale andamento di coppia? Tramite il turbocompressore «pilotato» da una centralina elettronica (Motronic che agisce sulla valvola di regolazione del turbo) che segue le informazioni ricevute dai sensori come ad esempio la temperatura dell'aria, del liquido di raffreddamento, il regime di rotazione, l'angolo della farfalla-acceleratore, la pressione dell'aria, il battito in testa.



Carlo Massagrando



**CITROËN**  
Xm Turbo Ct

# La scheda TECNICA

## Motore

Anteriore 4 cilindri in linea, *cilindrata* 1998 cc, *alesaggio* × *corsa* 86 × 86 mm, *distribuzione* monoalbero in testa con due valvole per cilindro, *alimentazione* a iniezione Bosch Multi-point 3.2, *sovralimentazione* con turbocompressore Garrett P25, *potenza massima* 145 cv a 6200 giri, *coppia massima* 23 kgm a 2200 giri.

## Trasmissione

*Trasmissione* anteriore, *cambio* manuale a 5 marce; *frizione* monodisco a secco.

## Autotelaio

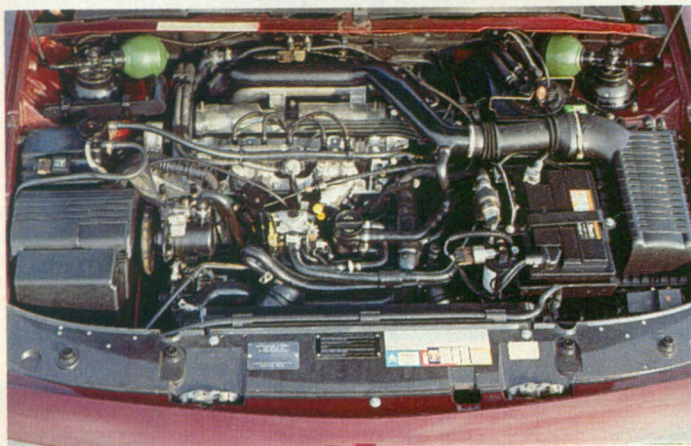
*Scocca* autoportante; *sospensioni* a ruote indipendenti, idropneumatiche ad assetto costante indipendentemente dal carico, ammortizzamento e flessibilità variabili (idroattiva), anteriori tipo McPherson con braccio inferiore triangolato, posteriori con bracci longitudinali tirati; *freni* a disco sulle quattro ruote autoventilanti anteriori con servocomando e Abs, *sterzo* pignone cremagliera servo assistito, *cerchi* in lega 6 × 15, *pneumatici* 205/60 × 15.

## Dimensioni e peso

*Lunghezza* 4708 mm, *larghezza* 1794 mm, *altezza* 1385 mm, *passo* 2850 mm, *carreggiata anteriore* 1520 mm, *carreggiata posteriore* 1447 mm, *peso* 1400 kg, *capacità vano bagagli* 455 litri, *serbatoio carburante* 80 litri.

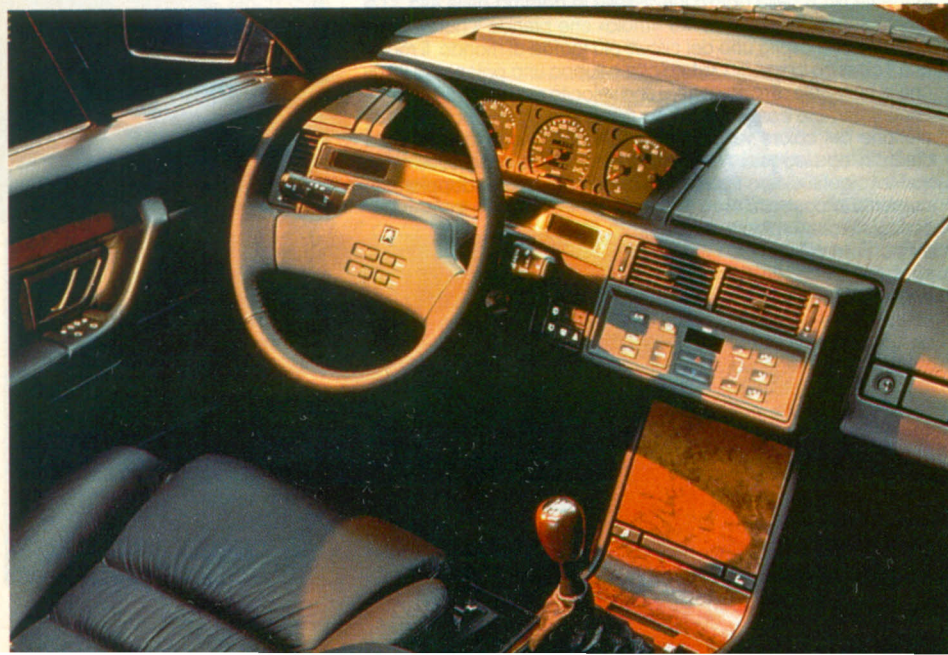
## Prestazioni e consumo

*Velocità massima* 194 kmh, *accelerazione* da 0 a 100 kmh 9"8, *consumo* a 120 kmh 11,2 km/litro.



**MOTORE.** La Xm Turbo Ct è azionata da un propulsore sovralimentato che assicura una risposta sempre morbida e progressiva con la coppia massima di 23 kgm già a 2200 giri.

**GUIDA.** L'aumento delle prestazioni grazie al turbo consente una guida più sportiva



**INTERNO.** Estremamente curate sono le rifiniture dell'abitacolo arricchito con riparti in legno pregiato e una selleria in pelle, tutte cose degne di una ammiraglia

**ESTERNO.** A differenza di altre vetture Turbo, l'auto di punta della Casa transalpina non ha particolari segni esteriori che possano modificare l'eleganza

**PIÙ ORDINE IN MACCHINA  
CON DIARIO DI BORDO**

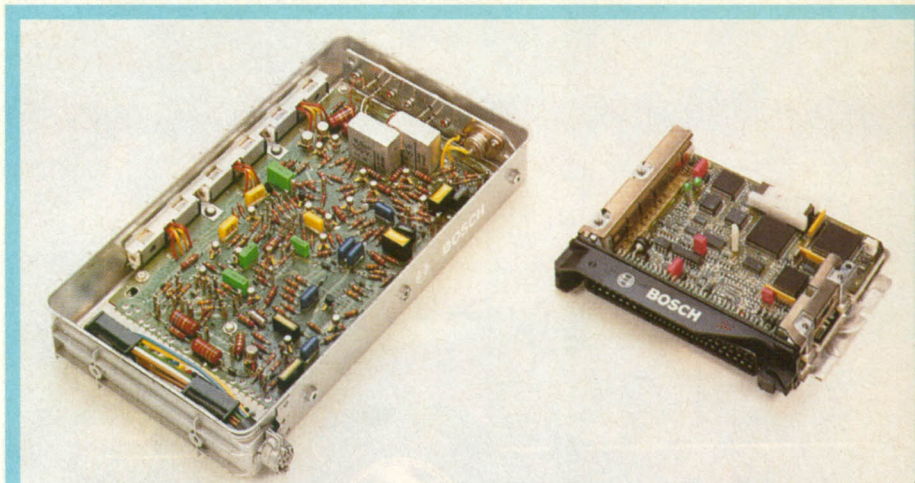


A CHI non è successo di trovarsi in mille difficoltà per trovare a bordo della propria auto il libretto di circolazione o un altro documento ad essa inerente. Per risolvere questo problema ci ha pensato la Cob Aelle, azienda specializzata nella produzione di accessori di vario genere realizzando il «Diario di bordo». In esso vi si trovano le buste Pvc per contenere tutti i documenti identificativi della vostra auto, informa-

zioni di carattere generale e tante altre indicazioni sempre utili per chi viaggia. Vi si trova inoltre un'agenda dove poter annotare numeri telefonici di fax e indirizzi di vostro interesse. Particolare attenzione inoltre è stata prestata alla nuova segnaletica stradale, italiana ed europea. Il design raffinato di «Diario di bordo» è caratterizzato anche dal marchio che vi è impresso a caldo nella copertina.

**LA NISSAN MICRA  
E' DISPONIBILE IN ITALIA**

LA PICCOLA della Nissan caratterizzata dalle sue forme curvilinee viene commercializzata in Italia in questi giorni e già esistono 3000 contratti reali acquisiti in prevendita. Su 35.000 unità che saranno prodotte nello stabilimento inglese di Sunderland entro il 1992 e per le 130.000 unità del 1993, ne arriveranno sul mercato italiano 3000 nell'anno in corso e 30.000 l'anno prossimo. Per ora la gamma è ristretta al modello tre porte con due motori (1000 e 1300 cc entrambi a quattro valvole per cilindro capaci di raggiungere rispettivamente 150 e 170 kmh) e due allestimenti: la versione cinque porte arriverà nel 1993 con il cambio a variazione continua. Questo il listino attuale, prezzi chiavi in mano: Micra 1.0 Lx lire 14.650.000; Micra 1.0 Six lire 15.390.000; Micra 1.3 Stx lire 15.890.000; Micra 1.3 Super S lire 16.200.000. Di serie su tutti i modelli è il servosterzo mentre sulle Six e sulla Super S sono compresi gli alzacristalli elettrici la chiusura centralizzata e sulla Super S anche i fari antinebbia, i cerchi in lega, sedili e volante sportivi, pneumatici ribassati.



**L'EVOLUZIONE ELETTRONICA NELLA MINIATURIZZAZIONE**

**Bosch Jetronic, 25 anni di storia**

LA BOSCH ha festeggiato nei giorni scorsi i 25 anni della prima iniezione Jetronic. Al di là degli aspetti celebrativi, il colosso tedesco dell'elettronica ha approfittato della ricorrenza per evidenziare come i sistemi di alimentazione a iniezione siano passati da una quota del 33% registrata nel 1988 a circa l'80% per il '92, con una proiezione del 96% nel prossimo anno. Questa tendenza è stata indubbiamente favorita dallo stretto rapporto che lega la necessità di ridurre l'inquinamento all'impiego dell'iniezione elettronica spostata ai catalizzatori. Indubbiamente Rudolph Diesel, che brevettò l'alimentazione a iniezione nel 1893 usando come combustibile la polvere di carbone, non avrebbe immaginato quanta strada avrebbe fatto la sua invenzione. Per dare la misura di come si è evoluta l'iniezione elettronica della Bosch basta un semplice confronto di numeri: la prima Jetronic del '67 controllava 18 dati, mentre l'attuale Motronic M3.3.1 (rispettiva-

mente a sinistra e destra nella foto) ne controlla 4100 che passeranno a 5900 con la Motronic M5 che arriverà nel '95. Per progredire costantemente sulla strada del progresso la Bosch investe mediamente il 7% del proprio fatturato che nel '91 è stato di 16 miliardi e 600 milioni di marchi, qualche cosa come 14.000 miliardi di lire. L'impegno del colosso di Stoccarda non si limita alla lotta contro l'inquinamento; notevole è infatti il lavoro sul fronte della sicurezza. Già nel '65 la Bosch ha iniziato la sperimentazione dei sistemi antibloccaggio dei freni e oggi l'Abs5 ha potuto beneficiare di una sensibile riduzione di costi e di una miniaturizzazione tale che la sua centralina integrata misura appena 5x5 centimetri. Lo stesso discorso vale per l'air-bag. Infine non è stato trascurato il problema dell'illuminazione: le nuove lampade Litronic, che sono tanto efficaci e non abbagliano, oggi sono molto costose ma anche qui si va verso una riduzione dei prezzi.

**SI CHIAMA IMOLA L'ULTIMA 33**

CON UNA nuova versione decisamente sportveggiante particolarmente ricca nella dotazione di serie la gamma delle Alfa 33 si arricchisce con l'ultima 33 1.3 «Imola» che prende il nome dalla cittadina che ospita uno dei circuiti più famosi al mondo. Il motore è il classico boxer di 1351 cc che sviluppa una potenza di 90 cv che le consente di raggiungere una velocità massima di 178 kmh. Esteriormente è caratterizzata da fasce laterali sottoporta, da un alettone del colore vettura posto sul portellone posteriore e da cerchi in lega leggera. All'interno la «Imola» è dotata di sedili anteriori avvolgenti di tipo sportivo e il divano posteriore sdoppiato ne aumenta la capacità di carico, mentre il volante e il pomello del cambio sono rivestiti in pelle. Fra le altre dotazioni di serie la «Imola» comprende un'autoradio Philips, fendinebbia, tergilavavetro a lunotto e la chiusura centralizzata delle portiere. Disponibile nel classico colore rosso Alfa, a richiesta la si può avere anche nera metallizzata, il suo prezzo chiavi in mano è stato stabilito in L. 17.900.000.



## LA MITSUBISHI POTENZIA IL GRUPPO SHOEI

DALL'INIZIO dello scorso mese di ottobre la Mitsubishi Corporation è entrata a far parte della struttura societaria della Shoei Kako Co. Tale accordo, permetterà un potenziamento sostanziale per la Shoei, prima produttrice di caschi a livello mondiale. Questa operazione andata in porto fra le due aziende giapponesi, comporterà un'integrazione dell'attuale management, con responsabilità della Mitsubishi che opereranno nel consiglio di amministrazione della Shoei, che in Italia è rappresentata dallo Sponsor.

## BI-VALENTE L'OCCHIALE MACH 2 PER GLI SPORTIVI



COMMERCIALIZZATO recentemente, Mach 2 è una delle ultime novità in fatto di occhiali, riservata in particolare a chi svolge attività sportiva. È un occhiale dalla doppia funzione, infatti, Mach 2 pur essendo da vista, grazie a una serie di filtri che vi sono stati sovrapposti, intercambiabili e scorrevoli lateralmente, protegge anche dal sole, risolvendo contemporaneamente due problemi. La montatura è leggera e resistente, è dotato di aste speciali che sono anche regolabili per avere una perfetta aderenza e viene fornito con una custodia antiurto realizzata appositamente per contenere anche i filtri. Distribuito da Marcolin, Mach 2 è venduto nei negozi di ottica.



## Con la Rover Mg Rv8 un tuffo nel passato

PER RICORDARE i 30 anni dalla nascita della MgB, la Rover ha recentemente presentato al salone di Birmingham la nuova Mg Rv8 Spider. La sua linea classica evidenzia una spiccata somiglianza con la Mg b che la Casa britannica lanciò sul mercato nel 1962 e qualcuno nel vederla, forse anche per il fatto che alcuni particolari sono rimasti invariati, avrà fatto un tuffo nel passato. La nuova Rv8, comunque, è stata studiata e costruita in funzione delle attuali esigenze di mercato. La parte anteriore è stata ridisegnata e la realizzazione della scocca è stata estremamente curata in tutti i particolari. Nuovi e decisamente con una migliore efficacia aerodinamica rispetto alla «B» i fari anteriori e, sempre nell'anteriore, nei paraurti sono stati inseriti i fendinebbia e le luci di direzione. Raffinatissimo e curato l'interno in pelle di Connelly, con rifiniture in radica nel cruscotto e nei pannelli delle porte. Il motore, 8 cilindri anteriore in posizione longitudinale da 3900 cc che sviluppa una potenza di 188 cv, permette alla Rv8 di raggiungere i 240 kmh. Costruita nello stabilimento di Cowley, dove ne saranno realizzati 15 esemplari alla settimana, la Mg Rv8 Spider sarà venduta, almeno per il momento, solamente in Gran Bretagna e il suo prezzo in lire dovrebbe aggirarsi attorno ai 70 milioni. Nei programmi della Casa britannica c'è l'intenzione di realizzare più avanti altre due versioni del neonato spider con motorizzazioni da 1600 cc turbo e un'altra V6.

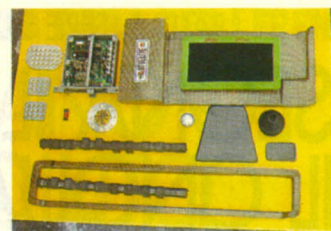
## È PIÙ SPECIAL LA SEAT MARBELLA

CON UN aggiornamento della versione Special la Seat Italia ha rinnovato la gamma Marbella. Disponibile in due nuovi colori, rosso Lipari e verde acquamarina, all'esterno la si può riconoscere anche dalla griglia dello stesso colore della carrozzeria. Dotata di catalizzatore con sonda Lambda a tre vie controllata dal carburatore elettronico Weber-Marelli, la Marbella Special Cat è spinta dal propulsore 4 cilindri di 903 cc che eroga una potenza di 39 cv. Grazie al suo totale adeguamento alle norme ecologiche attualmente in vigore, e al suo costo decisamente contenuto (9.995.000 lire chiavi in mano) la Marbella Special Cat è particolarmente adatta per l'uso cittadino.



## ASTON MARTIN VANTAGE UNA BELVA DA 550 CV

È la più potente e veloce vettura stradale che l'Aston Martin abbia mai realizzato: si tratta della Vantage. Presentata al salone di Birmingham, questa Supercar, ultima nata della Casa britannica (ora di proprietà della Ford) è spinta da un motore V8 di 5340 cc con due compressori Eaton capace di sviluppare una potenza di ben 550 cv con una coppia a dir poco impressionante di 76 kgm a 4000 giri/minuto, mentre la velocità massima si aggira attorno ai 300 kmh. Il cambio è uno Zf a 6 rapporti, mentre l'impianto frenante deriva da quello utilizzato sulla Gruppo C nel 1989 con dischi anteriori da 356 mm e posteriori da 310 mm, l'Abs della Bosch è montato di serie. Esternamente, si presentano molto larghi i parafranghi, per poter ospitare i cerchi in lega leggera da 18 pollici.



## LA DELTA GUADAGNA 80 CV COL KIT AUTOELITE

GRAZIE all'esperienza maturata in diversi anni di attività sui campi di gara, la Autoelite (Statale 462 n. 210, Spezzano di Fiorano) ha messo a punto un kit di elaborazione per tutte le versioni di Lancia Delta Hf, in grado di garantire un incremento di potenza di 80 cv. Composto da 15 pezzi, tutti studiati dalla Autoelite, la preparazione non riguarda solo il motore per il quale tra le altre cose è prevista una centralina modificata e assi a cammes speciali (nella foto), ma anche una leggera elaborazione estetica. Il costo del kit completo è di 4 milioni con Iva e montaggio compreso, che l'Autoelite esegue in due giorni.



## PER L'AUDI 80 TURBODIESEL RECORD DI CONSUMO

L'AUSTRIACO Gerhard Plattner (nella foto con Babbo Natale), non nuovo a queste imprese, ne ha fatta un'altra delle sue, percorrendo all'insegna dell'ecologia e dell'economia qualcosa come 40.723 km, un intero giro del mondo al volante di una Audi 80 Tdi, stabilendo un nuovo record in fatto di consumi. L'Audi 80 Turbo Diesel utilizzata da Plattner, infatti, ha consumato soltanto 3,8 litri di gasolio ogni 100 chilometri ad una velocità media di 85,8 kmh. Si tratta di un risultato eccezionale se si considera che il percorso scelto per il viaggio, non interessava solamente strade a scorrimento veloce, ma anche arterie «ricche» di difficoltà come quelle dell'Alaska o quelle sabbiose del Marocco. Da sottolineare inoltre il contenuto consumo di olio: è stato necessario aggiungerne solamente 1,75 litri, nonostante i forti sbalzi di temperatura registrati durante il viaggio, dai meno 2° del Canada ai più 50 del'Arizona.

RALLY 1. SERIE SOLIS ONORA IL PREMIO DEL RALLYGAME '91

# SEGNA IL BIS A GENOVA IL CINQUANTENNE FERRARA

GENOVA — La prima stagionale di Ferrara-Mossino è andata in scena nel teatro dei Valli Genovesi. Un palcoscenico che già nel 1990 aveva regalato al cinquantenne pilota alessandrino la meritata qualifica di miglior attore protagonista. Sicuramente la reinscrizione nell'albo d'oro della gara ligure si è rivelata, per Italo Ferrara e Massimo Massino, meno faticosa del previsto ma non si può certo incolpare i portacolori della Meteco Corse se altri hanno optato per il ruolo di attori non protagonisti come nel caso di Rosina-Paglia e Brusati-Vivaldi. Mentre Brusati può chiedere le attenuanti tattiche dovute alla classifica di zona del Gruppo N, peraltro fortemente compromessa dalla sua incolore prestazione, per l'atteso Rosina e la sua Deltone made in Jolly Autosport la delusione di non essere nemmeno riusciti ad impensierire la marcia di Ferrara e della sua «vecchia» integrale 16v gestita dalla So.Ge.Sport. Fortunatamente i numerosi appassionati che, incuranti della pioggia, hanno affollato il percorso di gara hanno avuto di che entusiasmarsi per la lotta relativa alle piazze d'onore ingaggiata da Solis-Angarella (Peugeot 405 M16), Benazzo-Bocca (Ford Sierra Cosworth) e Ballestrero-Moro (Renault 5 Gt turbo). Mentre Benazzo ha confermato le sue ottime qualità, Solis e Ballestrero sono stati le vere rivelazioni di questa gara. Entrambi i giovani hanno dimostrato di possedere inconsuete doti di rapido adattamento a vetture con caratteristiche diverse. Sia Ballestrero, al suo esordio con la Renault 5 Gt Turbo gruppo A di Osvaldo, che Solis (in gara-premio Rallygame con la Peugeot 405) hanno sempre fatto segnare tempi da podio e si sono aggiudicati una prova speciale ciascuno. Brevemente la cronaca. Partono in 64 e Ferrara scopre subito le carte aggiudicandosi, in successione, le quattro prove speciali del primo giro. La prima vittima illustre è il rientrante Luca Fasce (Peugeot 309) che fora sulla prima prova e, cercando il recupero, nella quarta accartoccia la ringhiera di un ponte. Al giro di boa Ferrara precede il nervoso Rosina di 25", terzo è Ballestrero a 49", quarto Solis a 1'05. Benazzo, alle prese con qualche errore sulla scelta dei pneumatici, è sesto a 1'33" ma il suo rivale in campionato Brusati è addirittura 12. con 2'40" di ritardo da Ferrara. Si riparte e Rosina prova l'attacco ma commette un errore (foratura e toccata con guai alla sospensione) e viene raggiunto e superato in prova da Ferrara. Nello

stesso tratto, ripetizione di Ciazzè, la R5 di Ballestrero si ammutolisce improvvisamente e solo dopo tre minuti decide di riavviarsi. Il tranquillo Ferrara alza il piede e salgono alla ribalta i già citati Benazzo, due vittorie parziali, Solis e Ballestrero. Alcuni banchi di nebbia si aggregano, nel finale, alla pioggia caduta in abbondanza nelle sette ore di gara. Proprio le cattive condizioni meteo esaltano ulteriormente le buone prestazioni di Rao, Coron a e Fugetta alla guida di vetture a due ruote motrici. Punti preziosi nella graduatoria femminile per Rovigno-Preve (Opel Kadett) finite al 22.º posto assoluto su cinquantuno equipaggi che hanno portato a termine il rally.

Walter Leverone

## RALLY 1. SERIE

Genova 1 novembre 1992

### 5. Rally Valli Genovesi

gara valida Coppa Italia 2. zona (coeff. 3)

#### Le classifiche

**Absoluta:** 1. Ferrara-Mossino (Lancia Delta Integrale) in 1.02'14"; 2. Solis-Angarella (Peugeot 405 M16v) a 53"; 3. Benazzo-Bocca (Ford Sierra Cosworth 4Wd) a 1'19"; 4. Rao-Battiato (Peugeot 405 M16v) a 1'44"; 5. Rosina-Paglia (Lancia Delta HF) a 2'25"; 6. Corona-Ugo (Peugeot 309 Gti) a 3'11"; 7. Ballestrero-Moro (Renault 5 Gt Turbo) a 3'57"; 8. Fugetta-Schiaffino (Peugeot 205 Gti) a 4'08"; 9. Brusati-Vivaldi (Lancia Delta HF) a 4'18"; 10. Zangheri-Rossini (Ford Sierra Cosworth) a 5'51".

#### GRUPPO N

**Classe 1600:** 1. Martini-Minelli in 1.11'27"; 2. De Ferrari-Giorani a 1'52"; 3. Elena-Raffaele a 2'42"; 4. Malvasio-Malvasio (Peugeot 205) a 5'05"; 5. Canevari-Murdolo a 7'38"; 6. Ciocca-Davini (Peugeot 205 Gti) a 7'51"; 7. Pagano-Arena a 8'07"; 8. Utzieri-Bruno a 8'54"; 9. Mollinari-Rossi (Peugeot 205) a 12'16"; 10. Paganini-Bellinzona (Citroën Ax Sport) a 15'26" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

**Classe 2000:** 1. Corona-Sega (Peugeot 309 Gti) in 1.05'25"; 2. Fugetta-Schiaffino (Peugeot 205 Gti) a 57"; 3. Viberli-Putzu (Peugeot 309 Gti) a 2'45"; 4. Capelli-Lucchini a 4'50"; 5. Grandi-Gianelli a 5'33"; 6. Costa-Terrie (Peugeot 205 Gti) a 5'49"; 7. Rovigno-Preve a 5'52"; 8. Massa-Lauretta (Fiat Ritmo 130) a 8'31"; 9. Malaspina-Miglioli a 8'41"; 10. Ugolini-Giani (Peugeot 205 Gti) a 11'51" (tutti gli altri su Opel Kadett Gsi).

**Classe 2500:** 1. Paroli-Cremagnani in 1.08'30"; 2. Gallo-Cambiaso a 47"; 3. Carella-amisani a 2'31"; 4. Ponzetti-Comini a 6'17"; 5. Invernizzi-Bonatti a 6'50"; 6. Fantone a 8'40" (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

**Classe oltre 2500:** 1. Benazzo-Bocca (Ford Sierra Cosworth 4 x 4) in 1.03'33"; 2. Brusati-Vivaldi a 2'59"; 3. Zangheri-Rossini (Ford Sierra Cosworth) a 4'32"; 4. Previti-Previti a 5'34"; 5. Cangelosi-Galluccio (Ford Sierra Cosworth) a 6'49"; 6. De Paolis-Adamoli a 7'06"; 7. Garziano-Bricchetto a 7'47"; 8. Mell-Cavenaghi (Ford Sierra Cosworth) a 8'49"; 9. Saventi-Rebora a 9'10" (tutti gli altri su Lancia Delta Integrale).

#### GRUPPO A

**Classe 1400:** 1. Malacame-Rembado in 1.12'16"; 2. Casale-Parodi a 1'57"; 3. Gardella-Molinelli a 3'04"; 4. Casillo-Tuffino (Peugeot 106 Xsi) a 4'27" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

**Classe 2000:** 1. Solis-Angarella (Peugeot 405 M16v) in 1.03'07"; 2. Rao-Battiato (Peugeot 405 M16v) a 51"; 3. Bini-Santini (Opel Kadett Gsi 16v) a 7'46"; 4. Pignataro-Mirto (Peugeot 205 Gti) a 10'28"; 5. Paroli-Gori (Fiat Ritmo 130) a 17'16"; 6. Mocerlini-Bricchi (Peugeot 205 Gti) a 21'29".

**Classe 2500:** 1. Ballestrero-Moro (Renault 5 Gt Turbo) in 1.06'11"; 2. Spagnolo-Ceccarelli a 5'40"; 3. Maffoni-Soldan a 1'29"; 4. Mauger-Parodi a 12'21" (tutti gli altri su Fiat Uno Turbo).

**Classe oltre 2500:** 1. Ferrara-Marinotto (Lancia Delta HF) in 1.02'14"; 2. Rosina-Paglia (Lancia Delta HF).



Ferrara, sotto, sulle strade bagnate dei Valli genovesi si è imposto con la Delta 16V. Secondo posto per Solis, a fianco, in gara con la 405 M16 ex-casa avuta in premio per il rallygame '91 (Photo4). In alto, Fulgenzi per la terza volta vincitore dello Challenge di Flammini. In basso, Veninata precede Regosa (Speedy)



## IL FUTURO DI SOLIS

### Forse nel trofeo Cinquecento

Niente sudore, solo acqua e champagne sul volto bagnato di Italo Ferrara che festeggia la prima vittoria stagionale. «Ho attaccato nel primo giro, poi, dopo la quinta prova, mi sono limitato a controllare la situazione. Alla vigilia ero preoccupato per la presenza delle Deltone ma poi tutto è andato per il meglio e sono felicissimo di aver confermato la favorevole tradizione su questo traguardo dove avevo già vinto nel 1990 con un Gruppo N». Con il terzo posto finale Bobo Benazzo ha riaperto la lotta con Brusati per la supremazia di zona in gruppo N. «Nelle prime tre prove ho commesso alcuni errori di gomme poi sono riuscito ad ottenere dei buoni tempi. Ma siete sicuri che sono terzo assoluto?». Rassicurato dai presenti i portacolori della Meteco conclude: «Bene vuol dire che allora andrò a Taormina a giocare la coppa Italia con Brusati». Dopo tre vittorie di classe con la Opel Corsa il genovese Diego Solis ha fatto in fretta a capire la Peugeot 405 premio del rallygame '91 con la quale ha partecipato alla gara di casa: «Dopo un inizio prudente ho cercato di spingere un po' e ho potuto saggiare le caratteristiche di questa stupenda vettura. Sono felicissimo dell'esperienza, non avrei mai pensato di poter ottenere un simile risultato». Programmi per il prossimo anno? «Non mi dispiacerebbe cimentarmi nel trofeo Cinquecento».



## CHALLENGE ITALIANO REGOSA PERDE LA GARA PER I FRENI SUL CIRCUITO ROMANO VENINATA FA L'ASSOLUTO

VALLELUNGA — Lo scontro a distanza tra la Osella Pa9 di Vito Veninata e la Dallara 390 di Alberto Scilla si è risolto per soli 4 decimi e 64 millesimi a favore del primo. Così il ragusano è stato il migliore in questa 9. prova dello Challenge Italiano Club organizzato dalla Peroni Promotion. Veninata ha trovato in Regosa l'avversario più pericoloso dopo che «Ricky» Braconi rimane fermo sulla linea di partenza per la rottura di un semiassie e Canneori si ritira per problemi elettrici quando occupa la quinta posizione. Il duello tra Veninata e Regosa vivacizza quindi la gara. Regosa riesce ad andare anche in testa nel corso del 6. e 7. giro. Poi per Regosa, rimasto senza freni, c'è il ritiro ed alla fine alle spalle del siciliano chiude Massimo Saccomanno con la Lucchini motorizzata Alfa Romeo. Poca fortuna anche per Paganucci, mentre «Boga» vincendo la classe fino a 2500 dei prototipi va ad insidiare il primato di Tuzii, terzo dopo una buona rimonta, prima della gara conclusiva. Detto del successo di Scilla, tra le ruote scoperte sono emersi anche Lusuardi ormai sicuro vincitore del Trofeo (riservato alle monoposto) ed ancora Nardozi, Baldazi e Nepi. Interessanti anche le altre gare che hanno visto in pista molti protagonisti delle gare tricolori della stagione. Tra le special car Falessi piega subito la resistenza di Materia, mentre tra le piccole bicilindriche alla fine prevale Esposito, dopo che Trizzino si ferma per problemi di motore e Cirami ancora una volta rompe il cambio della sua Alfa Romeo. Tra le Turismo Gr. N Stronati

porta alla vittoria la Honda Civic dopo aver piegato la resistenza di Liberatore. Per Fulgenzi, alla luce di questa ulteriore vittoria la soddisfazione di essersi aggiudicato lo Challenge per il terzo anno consecutivo. Sempre in Gr. N la miglior prestazione nella classe oltre 1600 è per Valentini e la sua Ford Sierra Cosworth davanti a Crinelli, Ciccozi, Fioravanti, Buttarelli, Vaccari e Alibrandi. Al primo giro si era fermato Vita insabbiatosi alla curva del semaforo. Nel Gruppo A Iacongeli, lasciate da parte le cronoscalate, non ha difficoltà ad imporsi dopo aver controllato nei primi giri Nucera, mentre Curatolo è terzo davanti a Trasatti, Silvestro e Moscatelli. Poca fortuna per Gasparri ritiratosi quando occupava la terza posizione e per Nucera fermo per la rottura del cambio. Tra le monoposto promozionali vittoria di Pagni che sul traguardo precede De Mola e Dubbini.

**Maurizio Masini**

### VELOCITA' IN CIRCUITO

Vallelunga (Roma), 1 novembre 1992

### Challenge Italiano 9. gara della serie

#### Le classifiche GRUPPO N

**Classe 1150-1300-1600:** 1. Stronati (Honda Civic 16V) 10 giri in 16'04"492 alla media di 119,441 kmh; 2. Liberatore (Toyota Corolla) a 3'246; 3. Fulgenzi (Citroën Ax) a 3'855; 4. Peverini (Toyota Corolla) a 26'134; 5. Cuomo a 34'675; 6. Santini a 34'825; 7. Fattori a 35'061; 8. De Angelis a 39'937; 9. Tantucci a 45'147; 10. Fattori a 46'106; 11. Candido a 1'10'085; 12. Camasso a 1'10'533; 13. Campoli a 1'12'641; 14. Durante (Opel Corsa Gsi) a 1'15'884; 15. Romacci (A112) a 1 giro; 16. Brozzi (A112) a 1 giro; 17. Bachiotti (A112) a 1 giro; 18. Ugolini (Citroën Visa) a 2 giri; 19. Tirabassi (Peugeot 205 Rallye) a 3 giri; 20. Broccolini (A112) a 4 giri (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

□ **Giro più veloce:** Stronati in 1'34"857 alla media di 121,445 kmh.

**Classi 2000-2500-oltre 2500:** 1. Valentini (Ford Sierra Cosworth) 10 giri in 14'46"102 alla media di 130,007 kmh; 2. Crinelli (Bmw M3) a 0'751; 3. Ciccozi (Bmw M3) a 1'1'508; 4. Fioravanti (Ford Sierra Cosworth) a 18'467; 5. Buttarelli (Ford Sierra Cosworth) a 20'694; 6. Vaccari (Lancia Delta 16V) a 32'759; 7. Alibrandi (Bmw M3) a 33'193; 8. Piscopo (Bmw M3) a 33'558; 9. Di Mario (Opel Kadett GSi) a 52'065; 10. Peroni (Bmw M3) a 52'232; 11. Riccilelli (Peugeot 309 16V) a 1'04'182; 12. Fionzi (Opel Kadett Gsi) a 52'065; 13. Saccomanno G. (Lancia Delta 16V) a 1'11'374; 14. Addari (Fiat Ritmo 130) a 1'12'215; 15. Squadroni (Opel Astra Gsi) a 1'36'428; 16. D'Antuono (Renault 5 Gt Turbo) a 1 giro; 17. Costantini (Fiat Tipo 16V) a 1 giro; 18. Capoleoni (Renault 5 Gt Turbo) a 1 giro; 19. Mari (A.R. 33 16V) a 1 giro; 20. Salama (Peugeot 309 Gti) a 2 giri.

□ **Giro più veloce:** Valentini in 1'26"213 alla media di 133,622 kmh.

#### GRUPPO A

**Classi 1600-2000 oltre 2000:** 1. Iacoangeli (Bmw M3) 10 giri in 14'14"826 alla media di 134,764 kmh; 2. Santandrea (Opel Kadett Gsi) a 29'948; 3. Curatolo (Alfa Romeo 75 Turbo Evoluzione) a 31'604; 4. Trasatti (Alfa Romeo 33 Gv) a 1'24'782; 5. Silvestro (Alfa Romeo 33 Gv) a 1'30'557; 6. Moscatelli (Renault 5 Gt Turbo) a 1 giro; 7. Accardi (Porsche Carrera) a 1 giro; 8. Carisdeo (Renault 5 Gt Turbo) a 2 giri; 9. Gasparri (Fiat Ritmo 130) a 3 giri; 10. Bertola (Alfa Romeo Sprint) a 3 giri.

□ **Giro più veloce:** Nucera in 1'23"464 alla media di 138,023 kmh.

#### SPECIAL CAR

**Classi da 700 a oltre 2000:** 1. Falessi (Fiat 128) 10 giri in 14'47"278 alla media di kmh 129,835; 2. Materia (Fiat Ritmo) a 5'129; 3. Reitano (Alfa Romeo Sprint) a 126'743; 4. Colajanni (Fiat X 1.9) a

1'31"530; 5. Esposito a 1 giro; 6. Coppola a 1 giro; 7. Calozza a 1 giro; 8. Sperati a 1 giro; 9. Tassi a 1 giro; 10. Follieri a 1 giro (tutti su Fiat 126); 11. Trizzino (Fiat 500) a 5 giri.

□ **Giro più veloce:** Falessi in 1'27"192 alla media di 132,122 kmh.

#### PROTOTIPI

**Classi 2000-oltre 2000:** 1. Veninata (Osella Pa9) 10 giri in 12'41"505 alla media di 151,279 kmh; 2. Saccomanno M. (Lucchini P3/92) a 13'407; 3. Casazza (Lola Bmw 298) a 32'478; 4. Cavallaro (Lucchini Sp 90) a 34'994; 5. Cinelli (Lucchini Sp 90) a 43'901; 6. Saccomanno E. (Lucchini-Bmw) a 56'059; 7. «Boga» (Lucchini Sn 89) a 1'00'104; 8. De Mola (Lucchini Sp 90) a 1'03'566; 9. Scalinì (Lucchini Sp 90) a 1'05'687; 10. Tuzii (Lucchini Sn 87) a 1'06'037; 11. Dollì (Lucchini Sp 91) a 1'15'341; 12. Danielis (Symbol) a 1 giro.

□ **Giro più veloce:** Veninata in 1'13"949 alla media di 155,783 kmh.

#### MONOPOSTO

1. Pagni (F. Abarth) 10 giri in 14'03"517 alla media di kmh 136,571; 2. De Mola (F. Alfa Boxer) a 1'259; 3. Dubbini (F. Fire) a 59'507; 4. Liguori (F. Fire) a 1 giro.

□ **Giro più veloce:** De Mola in 1'21"898 alla media di 140,662 kmh.

**F.3 Club:** 1. Scilla (Dallara 390) 10 giri in 12'41"969 alla media di kmh 151,187; 2. Lusuardi (Dallara 389) a 1'241; 3. Nardozi (Reynard 903) a 2'234; 4. Baldazi (Dallara 391) a 12'734; 5. Nepi (Dallara 389) a 15'621; 6. Pessa (Dallara 389) a 22'882; 7. Amaduzzi (Dallara 389) a 24'555; 8. De Lorenzi (Dallara 389) a 29'514; 9. Folloni (Dallara 389) a 37'346; 10. Perini (Dallara 388) a 42'528; 11. D'Ambrosio (Reynard 893) a 51'351; 12. Colli a 1'04'229; 13. Baldan (Dallara 389) a 1'09'246; 14. Martuzzo (Dallara 389) a 1 giro; 15. Cividini (Dallara 389) a 1 giro.

□ **Giro più veloce:** Nardozi in 1'14"566 alla media di 154,494 kmh.

### IL CAMPIONE

## Ora puntiamo alla 6 ore

Dopo molti piazzamenti Alberto Scilla è il migliore nella gara di F.3. «Una vittoria di buon auspicio per il '93; quando è scattato il verde sono stato un po' sorpreso e sono partito male, ma nel corso del primo giro sono riuscito ad andare in testa. Nel '93 sarò in F. 2000 per disputare tutto il Trofeo Fisa». Sportivamente Dino Lusuardi accetta la mancata vittoria: «Sono contento che qualcuno di questi giovani riesca a stare davanti anche se debba ancora acquisire esperienza, comunque avevo provato poco a causa di problemi al mio motore ed ancora non avevo completato la messa a punto della monoposto». Per Vito Veninata una bella vittoria assoluta: «Il duello con Regosa è stato bello, lui era più veloce soprattutto all'uscita della curva del Cimino grazie al motore 2500 che dispone di circa 50 cavalli in più. La toccata al tornantino è stata involontaria e comunque trascurabile». Reduce da una stagione di cronoscalate Regosa appare un po' deluso: «Sono rimasto senza freni e quindi sono stato costretto a fermarmi». Per Fulgenzi ancora una vittoria. «Ho già vinto lo Challenge, è il terzo consecutivo. Ora con lo Jesi Speed Team saremo presenti alla prossima 6 ore con diverse vetture».



ALPENPOKAL EKBLOM BATTE ANGELASTRI

# L'ULTIMA GARA PARLA SVEDESE

MONZA — È stato lo svedese Federick Ekblom il vincitore dell'appuntamento conclusivo della «Porsche Carrera Alpenpokal» disputato sullo «Stradale» di Monza. Il pilota nordico, abitualmente impegnato nella F. 2 inglese e all'esordio nel monomarca Porsche, è stato quello che ha saputo interpretare al meglio le difficili condizioni della pista, martellata dalla pioggia. Neanche Sandro Angelastri, l'elvetico abituale dominatore della categoria, ha potuto far niente per contrastare il velocissimo svedese. La gara si è delineata già nelle prime battute. Ekblom, scattato molto bene dalla seconda fila, si è portato al comando seguito da Hans Appenzeller, Angelastri e Rolf Kuhn. Alla prima variante è andato in testa-coda Maurizio Monforte. Il giovane milanese, ripartito in fondo al gruppone, ha poi dato vita ad una splendida rimonta. Già al termine del primo giro era 8., due tornate dopo era addirittura quarto. Intanto nelle prime posizioni si registrava il sorpasso di Angelastri ad Appenzeller per la 2. posizione mentre Ekblom continuava ad allungare. Al 3. giro usciva alla «Roggia» Matteo Cassina, che si trovava al 4. posto ed era in lotta per la terza posizione in campionato. Con le prime due posizioni ormai «occupate», nonostante la rincorsa di Angelastri e Ekblom a suon di giri veloci, l'attenzione si concentrava sulla grande gara di Rampa che, partito dalla 6. fila, si portava fino al sesto posto prima di uscire di strada al «Curvone» al 9. giro. La gara si concludeva quindi con Ekblom vincitore davanti ad Angelastri. Monforte riusciva a portarsi in 3. piazza, seppure staccatissimo dai primi due, mentre Mastropietro, grazie al 6. posto in gara, è riuscito ad aggiudicarsi il terzo posto nella classifica finale del campionato.

**Innocenzo Bonelli**

## VELOCITÀ IN CIRCUITO

Monza (MI), 1 novembre 1992

**Porsche Carrera Alpenpokal**  
Ottava gara della serie

### Le classifiche

**Absoluta:** 1. Ekblom 16 giri in 36'27"490 alla media di 152,722 km/h; 2. Angelastri a 2'11"2; 3. Monforte a 51'37"3; 4. Appenzeller a 1'10"104; 5. Kuhn a 1'37"874; 6. Mastropietro a 1'59"215; 7. Marsiaj P. a 2'03"043; 8. Marsiaj M. a 2'08"298; 9. Jasson a 1 giro; 10. Keller a 1 giro; 11. Della Noce a 1 giro; 12. Strebel a 1 giro; 13. Giovenzana a 1 giro; 14. Rampa a 8 giri.  
□ **Giro più veloce:** Angelastri in 2'13"620 alla media di 156,264 km/h.

*Angelastri solo secondo con la Porsche Carrera nell'ultima gara dell'Alpenpokal disputata a Monza*



## TARGA TRICOLORE DUE TIMIDI ATTACCHI NON PREMIANO REBAI GRASSI NEL DILUVIO

MONZA — La pioggia ha fatto da protagonista nella gara di chiusura della Targa Tricolore Porsche, e nel diluvio di Monza chi ha saputo «nuotare» meglio è stato Ruggero Grassi con la sua 911 Carrera Cup. Il presidente del Porsche Club Italia si è imposto grazie ad una gara priva di errori, su un tracciato che definire insidioso è dir poco; alle sue spalle si è piazzato un altro specialista della Porsche, Bruno Rebai, che dopo aver tentato qualche timido attacco nei primi giri ha preferito accontentarsi del 2. posto. Al semaforo verde sono scattati bene Grassi (pole-position), Mastropietro e Lilian Keller: l'elvetica è riuscita a portarsi in seconda posizione, ma già alla prima variante andava in testa-coda, nello stesso momento in cui Grassi era costretto ad un taglio di chicane involontario. Le prime due posizioni si sono definite subito, con Grassi davanti a Rebai e Michele Keller terzo, nonostante una «girata» alla Ascari. Al quarto posto si è installato Mastropietro mentre al quinto, al 4. passaggio, si è portato Paolo Cutrera autore di una grandissima rimonta (era partito addirittura dalla 13. fila). Dal 5. giro in avanti le prime posizioni non sono più cambiate. L'unico motivo di interesse era la lotta a distanza tra Lilian Keller, impe-

gnata in una disperata rimonta, e Antonio Mattio, ovvero i due contendenti per il titolo della Classe 3. La Keller è riuscita a portarsi davanti al rivale e a concludere al 7. posto, ma il titolo è andato a Mattio (13. al traguardo) per un differenza di appena 1,5 punti. Da segnalare la bella gara di Giudice, decimo assoluto con una 911 Carrera vecchio tipo, vincitore anche della Classe 1 davanti a Buganè e al campione De Castro.

(i. b.)

## VELOCITÀ IN CIRCUITO

Monza (MI), 1 novembre 1992

**8. gara della serie**  
Targa tricolore Porsche

### Le classifiche

**Absoluta:** 1. Grassi (911 Carrera Cup) 12 giri in 30'05"852 alla media di 138,748 km/h; 2. Rebai (911 Carrera RS) a 10'65"4; 3. Keller M. (911 Carrera RS) a 42'47"1; 4. Mastropietro (911 Carrera RS) a 49'80"9; 5. Cutrera (911 Carrera RS) a 1'12"243; 6. Pianezola (911 Carrera Cup) a 1'27"80"6; 7. Keller L. (911 Carrera Cup) a 1'27"90"2; 8. Premoli (944 Turbo Cup) a 1'36"90"7; 9. Passerini (911 Carrera RS) a 2'06"47"7; 10. Giudice (911 Carrera) a 1 giro; 11. Monforte G. (944 Turbo Cup) a 1 giro; 12. Haupt (911 Carrera RS) a 1 giro; 13. Mattio A. (944 Turbo Cup) a 1 giro; 14. Crispolti (944 Turbo Cup) a 1 giro; 15. Buganè (944 Turbo) a 1 giro; 16. De Castro (911 Sc) a 1 giro; 17. Biraghi (911 Carrera) a 2 giri; 18. Pasini (911 Carrera) a 2 giri; 19. Mattio B. (911 Carrera 3.2) a 2 giri; 20. Maltoni (911 Carrera RS) a 3 giri.  
□ **Giro più veloce:** Grassi in 2'28"118 alla media di 140,968 km/h.



## PROMO SHOCK

SHOCK TESTER LOTTA CONTRO LA FORZA  
CENTRIFUGA E VINCE!

SARÀ VINCENTE ANCHE CON IL  
MERCATO MONETARIO!

## PIANO D'ATTACCO:

PREZZI MOLLESPORT INVARIATI

ART. 10027 Mollesport AUDI 80 A LIT. 200.000 + IVA

SHOCK TESTER - TECNICA D'ASSETTO - TEL. 010/5533065 - 587621



# F. FORD NIENTE DA FARE PER CROCIONI

## POLE E GARA AL GIOVANE BETTIN

VALLELUNGA — Siglando la pole position Omar Bettin non ha certo nascosto le proprie intenzioni di disputare una bella gara e puntualmente il pilota di Udine, fin dalle prime battute ha imposto un ritmo velocissimo alla gara e per Nicola Crocioni non è rimasto che accodarsi. I due così lottano correttamente per tutti i dieci giri e sul traguardo chiudono vicinissimi. Per il terzo posto Giansanti deve nei primi giri controllare Santoro e Signoretti, poi riesce a prendere qualche metro di vantaggio, mentre il duello tra Santoro e Signoretti continua fino a quando, a quattro giri dalla fine, Santoro, attaccato da Signoretti, lo costringe sull'erba all'ingresso del curvone; i due finiscono quindi per toccarsi rischiando un brutto incidente. Signoretti può riprendere attardato, ma Santoro è costretto al ritiro. Mentre Giansanti è l'unico a rimanere vicino alla coppia di testa, gli altri concludono la gara lontani con Maccari quarto davanti a Gentiluomo, Stranieri, Piazzì e Signoretti. Felice per il successo per il 20enne Bettin: «Fin dalle prove sono riuscito a mettere a posto la macchina, Crocioni comunque è stato un osso duro. Intendo fare esperienza con Morrogh per poi andare a correre in Inghilterra. Vorrei tentare di riuscire ad emergere, spero di riuscire».

(m. m.)

### VELOCITÀ IN CIRCUITO

Vallelunga (Roma), 1 novembre 1992  
**Challenge F. Ford**  
 Decima gara della serie

#### Le classifiche

**Absoluta:** 1. Bettin 10 giri in 14'04"375 alla media di kmh. 136,432; 2. Crocioni a 0"228; 3. Giansanti a 7"382; 4. Maccari a 21"173; 5. Gentiluomo a 34"444; 6. Stranieri a 37"553; 7. Piazzì a 50"565; 8. Signoretti a 1'00"995; 9. Manifinatio a 1'11"910; 10. Santoro a 4 giri.

□ **Giro più veloce:** Crocioni in 1'23"278 alla media di 138,331 kmh.

**Challenge F. Ford (dopo 9 prove):** 1. Crocioni pun-  
 ti 115; 2. Moscatelli 80; 3. Gentiluomo 62; 4. Sternant-  
 no 51; 5. D'Ercole 45; 6. Santoro 39; 7. Stanguelini 34;  
 8. Zanetti 32; 9. Stranieri 31; 10. Savignani, Signoretti,  
 Giansanti 28.



In F. Ford, dopo l'errore di Magione, Omar Bettin, a fianco, si è imposto a Vallelunga, lasciando a Crocioni solo il 2. posto (Photo4)



## AUTOCROSS SI È CONCLUSA LA STAGIONE A CASTELLETTO

# PAROLI A TUTTO... FANGO

SONDRIO — L'ultimo appuntamento dell'anno con l'autocross sulla pista di Castelletto d'Adda è stato il 1. Trofeo Ami che ha visto il successo assoluto del locale Fausto Paroli. Alla gara, di validità nazionale, hanno preso parte una cinquantina di piloti che non hanno risparmiato nulla già fin dalle prime batterie. La pioggia ha reso il fondo molto allentato e ha messo a dura prova le vetture tanto che sia nelle batterie sia nelle semifinali molti illustri pretendenti alla vittoria hanno dovuto dare forfait a causa di guasti meccanici. La finale prototipi fino a 3500 non ha avuto praticamente storia con Paroli che è partito e arrivato in testa senza alcun problema e Tolomio, su Porsche 3000, ha tentato il tutto per tutto con un rush finale che lo ha portato a ridosso del vincitore. Stesso co-

pione anche per la finale della 2. Divisione Sport con Noris che ha tenuto a distanza di sicurezza Mostacchi il quale, con la Talbot Ti, nulla ha potuto contro lo strapotere dell'avversario. Molto più movimentata è stata invece la gara della categoria Prototipi Junior che, per metà, è stata nelle mani di Maroni (Suzuki) costretto poi al ritiro lasciando via libera a Gusmeroli (Prototipo 1600). La 4. Divisione ha dato in assoluto più emozioni. Prima nella divisione A Polvara ha fatto il vuoto dietro a sé lasciando il gruppo a battaglia per le restanti posizioni da podio. Infine nella divisione B il dominatore è stato Valli, su con la Golf Gti con Cambiaghi (Alfasud) troppo lontano per potere insidiare la prima posizione.

Gianfranco Reduzzi

### AUTOCROSS

Castelletto D'Adda (So), 1 novembre 1992

#### Trofeo Ami

##### Le classifiche

**Absoluta:** 1. Paroli (Lancia 3500) in 6'17"49; 2. Tolomio (Porsche 3000) a 1"; 3. Gusmeroli (Prototipo 1500) a 23"40; 4. Bonini (Yamaha 1600) a 34"14; 5. Polvere (Fiat Panda) a 47"51; 6. Cabini (Mini Honda) a 1'05"82; 7. Noris (Lancia Delta) a 1'23"05; 8. Bordoni (A112) a 1'24"86; 9. Mucignat (Fiat 500 1000) a 1'30"13; 10. Colombo (Mini Honda) a 1'33"34.  
**Prototipi 3500:** 1. Paroli (Lancia 3500) in 6'17"49; 2. Tolomio (Porsche 3000) a 1".

#### DIVISIONE 2 SPORT

**Classe a 3500:** 1. Noris (Lancia Delta) in 7'17"16; 2. Mostacchi (Talbot) a 30".

**Prototipi Junior:** 1. Gusmeroli (Prototipi 1600) in 6'40"09; 2. Bonini (Yamaha 1600) a 10".

#### DIVISIONE 4

**Classe fino a 1000:** 1. Polvara (Fiat Panda) in 7'03"93; 2. Cabini (Mini Honda) a 9"33; 3. Bordoni (A112) a 24"13; 4. Mucignat (Fiat 500) a 24"13; 5. Colombo (Mini 90) a 27"12; 6. Tarchini (Fiat 126) a 46"43; 7. Pirocco (Fiat 500) a 51"85.

#### GRUPPO B

**Classe a 1800:** 1. Valli (Golf Gti) in 7'23"17; 2. Cambiaghi (Alfasud) a 31"01; 3. Gianatti (Renault 5) a 33"50.

# CAMILLO ALQUATI

APPLICAZIONI  
 SPECIALI PER AUTO



26100 CREMONA - ITALY - VIA DANTE 91  
 Telefono (0372) 20450-410398 - Fax 457538

Collettori di aspirazione e scarico, carburatori, alberi di distribuzione in acciaio, rapporti al cambio ed al differenziale, differenziali autobloccanti, pistoni stampati, valvole, guarnizioni testa, coppe olio in alluminio, bulloneria speciale, pulegge dentate, eprum speciali, ed altro materiale per vetture da competizione e d'epoca.

**NOVITÀ:** Gruppo di aspirazione con 2 carburatori doppio corpo verticali WEBER 40 DCNF-12 (Dino) per motori FIAT e LANCIA «FIRE».

Alberi distribuzione speciali in acciaio, impianti scarico speciali ed eprum speciali, per FIAT TIPO 16 VALVOLE 1756 cc - 2000 cc.

RALLY INDOOR GRAN FINALE ALL'EXPO

# A GORIZIA RIDE GAZZIERO

GORIZIA — Le tradizioni che si ripetono nel tempo trovano nella continuità elementi per una loro valorizzazione; ed è questo che accade da 6 anni in Friuli, da quando in riva all'Isonzo, si tiene il Motor Expò Racing, rassegna motoristica goriziana, nata e cresciuta grazie alla fantasia creativa di Roberto Mervic. Sono già sei anni, infatti, che il gran finale della manifestazione espositiva avviene all'insegna del Rallystar Internazionale, una gara di rally indoor (quest'anno esaltata da una giornata di grazia di un pilota friulano, Stefano Gazziero). Con una Lancia Delta Integrale, Gruppo A, decisamente una spanna sopra la concorrenza ha affrontato in finale un altro friulano, Andrea Romano. E proprio a conferma che perlomeno in finale una buona dose di spettacolo c'è stata, basti considerare che c'è voluto il terzo scontro per sancire il risultato finale in quanto al termine delle prime due manche si era ancora in parità. Gazziero era arrivato in finale eliminando Marchiol con la Clio; il funambolico, e primo con le due ruote motrici, Dall'Agnese; il rientrante, e poco a suo agio, con la Deltona, Gasparotto e De Cecco con la Sierra. Recuperato in semifinale, Massimo Gasparotto aveva gettato al vento la possibilità di accedere in finale sbagliando il tornante e lasciando via libera a Romano che si era precedentemente sbarazzato di Venica, dello sloveno Komel (peraltro molto spettacolare) e di Dall'Agnese. Giornata decisamente negativa per il «patron» della Castelfranco Fior, autore di una leggera toccata mentre lottava con Buiatti, al quale è rimasta la soddisfazione del miglior tempo in prova. Gazziero ha fatto segnare la migliore prestazione della giornata mentre il Gr. N è andato al rivale Romano.

*Stefano Cossetti*

*De Cecco, a fianco, con la Ford Sierra non è riuscito a superare le semifinali nel Rallystar. Per Fantin, sotto, la soddisfazione invece di essersi laureato campione europeo delle forze di polizia (Biondo)*



## ANCHE LE POLIZIE IN GARA NELLA MANIFESTAZIONE FRIULANA FANTIN PARLA EUROPEO

GORIZIA — Desiderio Fantin è il poliziotto più veloce d'Europa per quanto riguarda la formula del Rally Indoor. Il titolo continentale se lo è aggiudicato nella manifestazione parallela al Rallystar Internazionale bissando il successo di un anno fa. Ha guidato con la necessaria prudenza una Delta Integrale Gruppo A dove di certo i cavalli non mancano. Dopo aver combattuto e vinto con De Angelis e Franci, entrambi su Delta Integrale, si è presentato al via della semifinale dove era impegnato contro il finlandese Hamalainen (al quale è andata comunque la palma del pilota che ha affrontato la trasferta più lunga). Giunto in finale,

Fantin si è trovato a dover combattere con un avversario tutto sommato abbastanza facile non tanto sul piano personale, quanto su quello della vettura. Siviero, questo il nome del rivale, era alla guida di una Renault 5 Gt Turbo con la quale al mattino si era preso il lusso di eliminare Rosini con la Delta. A fine giornata c'è stato lo scontro diretto tra il vincitore del Rallystar e quello del Rally Indoor delle Polizie. Questa volta Gazziero si è presentato al via con una Delta Gruppo N e Fantin aveva la Delta Gruppo A. E, non sono certamente mancati i funambolismi con Gazziero che stava volando verso il successo, grazie anche ad

una testa-coda di Fantin, quando sulla sua Delta non ha ceduto di schianto una ruota lasciando l'auto «zoppa» al centro della pista. (s.c.)

### RALLY INDOOR

Gorizia, 1 novembre 1992

#### 3. Rally Indoor delle Polizie Europee gara valida per il campionato europeo

**Batterie di qualificazione:** Fantin (Lancia Delta 16V)-De Angelis (Lancia Delta 16V); Franci (Lancia Delta 16V)-Thullier (Peugeot 205 Gti); Rosini (Lancia Delta 16V)-Doneddu (Lancia Delta 16V); Siviero (Renault 5 Gt Turbo)-Patriarca (Opel Corsa Gsi); De Bellis (Peugeot 205 Gti)-Scall (Peugeot 205 Gti); Hamalainen (Renault 5 Gt Turbo).

**Ottavi di finale:** Fantin-Franc; Siviero-De Bellis; Rosini-Hamalainen.

**Semifinali:** Fantin-Hamalainen; Siviero-Rosini.

**Finale:** Fantin-Siviero.

### RALLY INDOOR

Gorizia, 1 novembre 1992

#### 6. Rallystar internazionale

**Batterie di qualificazione:** Buiatti (Vw Golf 16V)-Ugoletti (Ford Sierra Cosworth); Gazziero (Lancia Delta 16V)-Marchiol (Renault Clio 16V); Romano (Lancia Delta 16V)-Venica (Peugeot 205 Gti); Pehan (Vw Golf Rally)-Pasqualini (Fiat Uno Turbo); Komel (Opel Kadett 16V)-Cappi (Ford Sierra Cosworth 4x4); Corredig (Renault 5 Gt Turbo)-Majer (Renault 5 Gt Turbo); Fior (Lancia Delta HF)-De Cecco (Ford Sierra Cosworth 4x4); Dall'Agnese (Peugeot 205 Gti)-Fidanza (Lancia Delta Integrale).

**Ottavi di finale:** Gazziero-Dall'Agnese; De Cecco-Corredig; Romano-Komet; Fior-Buiatti; Pehan-Gasparotto.

**Quarti di finale:** Gazziero-Gasparotto; De Cecco-Buiatti; Romano-Dall'Agnese.

**Semifinali:** Gazziero-De Cecco; Romano-Gasparotto.

**Finale:** Gazziero-Romano.

In corsivo i vincitori delle batterie

GRUPPO C CONCLUSO IL CAMPIONATO GIAPPONESE

# HOSHINO E' IL CAMPIONE E TOYOTA LA RIVELAZIONE

MINE — Seconda gara e seconda vittoria consecutiva per Jan Lammers e Geoff Lees con la Toyota Ts010, anche questa volta davanti alla Nissan R92Cp di Hoshino (in coppia per l'occasione con Wada). Dopo aver portato la Toyota Ts010 alla vittoria già al suo debutto nel Gr. C giapponese, nella gara al Fuji del 4 ottobre scorso, sul circuito di Mine Lammers e Lees hanno infatti conquistato il loro secondo successo superando proprio nelle fasi finali della gara la Nissan R92Cp degli avversari Hoshino e Wada, partiti in pole position. Inizialmente terzi, dietro alle Nissan R92Cp e R91Ck rispettivamente di Kazuyoshi Hoshino e Mauro Martini, Lammers e Lees hanno compiuto un'eccezionale gara tutta in rimonta, sebbene siano stati rallentati, nelle prime fasi della corsa sul bagnato, dall'inferiorità delle loro Goodyear rispetto alle Bridgestone delle Nissan di testa e siano stati costretti, sul finire, ad una sosta in più per il rifornimento di carburante. Il loro recupero è iniziato dopo la metà gara, con l'asciugarsi della pista, ed il sorpasso della

Nissan di Hoshino (che si è comunque aggiudicato il campionato con 103 punti) è arrivato a sette giri dal termine. Martini e Frenzen, al comando della corsa per diversi giri con ampio margine, si sono invece dovuti accontentare di un terzo posto dopo una splendida gara compromessa purtroppo da un testa coda nel sorpasso di un doppiato, con conseguente insabbiamento della vettura a bordo pista.

GRUPPO C

Mine (J), 4 novembre 1992

**6. gara del campionato giapponese**

**La classifica:** 1. Lees-Lammers (Toyota Ts010), 155 giri in 3.49'02"518 alla media di 131.51 kmh; 2. Hoshino-Wada (Nissan R92Cp), 3.49'13"004; 3. Martini-Frenzen (Nissan R91Ck), 3.49'38"351; 4. Irvine-Kristensen-Villeneuve (Toyota Ts010), 154 giri; 5. Sekiya-Raphanel (Toyota 92 Cv), 152 giri; 6. Hasemi-Kageyama (Nissan R92Cp), 152 giri; 7. Sala-Andskar (Toyota 92Cv), 149 giri; 8. Ratzemberger-Elgh (Toyota 92Cv), 147 giri; 9. Terada-Yorino (Mazda Mx01), 145 giri; 10. Suzuki-Krosnoff (Nissan Np35), 130 giri.

□ **Giro più veloce:** Lees, 1'17"615 alla media di 150,23 kmh.

□ **La classifica al campionato:** 1. Hoshino 103 punti; 2. Suzuki 82; 3. Sekiya e Raphanel, 73; 5. Hasemi 68; 6. Martini 60.



*Sebbene affardati dapprima da gomme non adatte sul bagnato e poi da un rifornimento in più (foto a lato), a Mine Lammers e Lees hanno ben presto recuperato portando per la seconda volta consecutiva al successo la loro Toyota Ts010*

## A SORPRESA IN FRANCIA SOURD E L'AUDI

VIGEANT — Doppio passo falso a Nogaro, rottura della trasmissione già al primo giro sul nuovo circuito di Vigeant e Cudini (Mercedes) si è giocato così all'ultimo appuntamento al Campionato francese Superturismo che a due gare dal termine lo vedeva in testa e grande favorito. Ad approfittare delle ultime due gare a vuoto di Cudini è stato infatti in entrambe le occasioni Marc Sourd, 46 anni, che a Vigeant, con due quarti posti (1a e 2a manche), con la sua Audi 80 Quattro si è aggiudicato il titolo, terzo nazionale dopo la Coppa Gordini '71 ed il Campionato della Montagna '81. Sourd ha concluso la stagione con 195 punti, davanti a Lapeyre con 180, ribaltando così anche il ruolo con quest'ultimo, del quale lo scorso anno era stato di fatto la seconda guida nel team Ecurie Roc di Fred Stalder. Con 5 pole-position e 4 vittorie Giroix (Bmw M3) si è invece confermato il pilota più veloce della stagione.

TURISMO FRANCESE

Vigeant (F), 4 novembre 1992

**11. gara del campionato turismo**

**Le classifiche:** 1. Biela (Audi 80 Quattro) 18 giri in 31'27"74 alla media di 130,539 kmh; 2. Giroix (Bmw M3) a 5'50; 3. Bousquet (Mercedes) a 5'98; 4. Sourd (Audi 80 Quattro) a 8'63; 5. Lapeyre (Audi 80 Quattro) a 16'08.

□ **Giro più veloce:** Biela in 1'43'61 alla media di 130,956 kmh.

**Seconda gara:** 1. Giroix (Bmw M3) 18 giri in 31'25"30; 2. Cudini (Mercedes 190E) a 11'42; 3. Lapeyre (Audi 80 Quattro) a 14'93; 4. Sourd (Audi 80 Quattro) a 15'28; 5. Bousquet (Audi 80 Quattro) a 15'62.

□ **Giro più veloce:** Giroix in 1'43'28 alla media di 130,956 kmh.

**Classifica finale:** 1. Giroix (Bmw) in 1'02'58; 2. Bousquet (Mercedes) a 16'10; 3. Sourd (Audi) a 18'41; 4. Lapeyre (Audi) a 25'51; 5. Ferté (Mercedes) a 48'45; 6. Biela (Audi) a 53'93; 7. Malcher (Bmw) a 1'31'45; 8. Deglise (Audi) a 3'17'37; 9. Jabouille (Bmw) a 1 giro; 10. Ponis (Renault) a 4 giri.

□ **Classifica finale del campionato:** 1. Sourd 195 punti; 2. Lapeyre 180; 3. Cudini 175; 4. Giroix 173; 5. Ferté 134; 6. Bousquet 116; 7. Bourton 104; 8. Malcher 102; 9. Jabouille 82; 10. Tariff 71.

## MEDIO ORIENTE CON GEORGIU SULTANO DELL'OMAN

MUSCAT — Tony Georgiou, con una Toyota Celica 4Wd del Team Toyota Middle East, ha ottenuto la vittoria

nella penultima prova del campionato del Medio Oriente, l'Oman Rally, prendendo la leadership nella seconda delle 19 prove speciali in programma. Il saudita Mamdouh Khayat, con la Lancia Delta Hf allestita dall'italiana Art, si è portato al comando del campionato Medio Oriente grazie al secondo posto, mentre il libanese «Bagheera» si è piazzato in terza posizione. In Gruppo N il successo è andato a Ron Oakeley, mentre il tre volte vincitore del Desert Challenge degli Emirati Arabi Uniti, Mohammed Mattar, è risultato il migliore del Gruppo S con la Land Rover, sebbene messo sotto pressione da Abdulrahman al Kamali, alla guida di una Suzuki Jeep. Alla gara hanno preso il via 20 equipaggi, 12 dei quali hanno concluso.

RALLY

Muscat (Oman), 1 novembre 1992

**Oman rally**

**4. prova del campionato Middle East**

**La classifica:** 1. Georgiou-Steele (Toyota Celica 4Wd) in 3.44'09"; 2. Khayat-Nicholson (Lancia Delta Hf) 3.49'41"; 3. «Bagheera»-Stephan (Ford Sierra Cosworth) 3.52'12"; 4. Oakeley-Oakeley (Subaru Rx) 4.44'00"; 5. Bakashab-Willis (Toyota Celica 4Wd) 4.50'48".

□ **Il campionato:** 1. Khayat punti 81; 2. «Bagheera» 68; 3. Methi 40; 4. Oakeley 36; 5. al Mosawi.

## NELLE STOCK CAR LOTTA A TRE PER IL TITOLO

PHOENIX — Una sola gara al termine della Winston Cup e sono ancora tre i piloti in lotta per il Campionato. A Phoenix si sono infatti rimescolate le carte: Davey Allison, ottenendo la vittoria, ha scavalcato Bill Elliot, solo 31esimo, sia nella classifica assoluta (3928 punti contro 3888), sia in quella del maggior numero di successi ottenuti nel corso della stagione (5 contro 4), che nel montepremi accumulato (1.605.475 dollari contro 1.162.505); mentre anche Alan Kulwicki è rientrato nella lotta portandosi, grazie ad un quarto posto, in 2a posizione in Campionato con 3898 punti. La vittoria finale, che si giocherà domenica prossima ad Atlanta, si preannuncia dunque un fatto privato fra i tre piloti della Ford, anch'essa vicina alla conquista del titolo marce, con 198 punti (15 vittorie) davanti alla Chevrolet con 167 (8 vittorie).

STOCK CAR

Phoenix (USA), 1 novembre 1992

**28. gara della Winston Cup**

**La classifica:** 1. Allison (Ford Thunderbird) 312 giri in 3.00'12" alla media di 167,15 kmh; 2. Martin (Ford Thunderbird) a 3'33; 3. Waltrip (Chevrolet Lumina); 4. Kulwicki (Ford Thunderbird); 5. Spencer (Ford Thunderbird); 6. Schrader (Chevrolet Lumina); 7. Cope (Chevrolet Lumina); 8. Hamilton (Ford Thunderbird); 9. Martin (Ford Thunderbird) a 1 giro; 10. Earnhardt (Chevrolet Lumina) a 1 giro.

**Le classifiche del campionato:**

Piloti: 1. Allison 3928 punti; 2. Kulwicki 3898; 3. Elliot 3888; 4. Gant 3831; 5. Petty 3830; 6. Martin 3815; 7. Rudd 3647; 8. Waltrip 3565; 9. Labonte 3514; 10. Irvan 3499.

Costruttori: 1. Ford 198; 2. Chevrolet 167; 3. Pontiac 131; 4. Oldsmobile 120; Buick 8.

## NEPPURE LA NEVE FERMA... ROUX AL RALLY VALLESE

MARTINEY — L'ex campione di sci Philippe Roux ha vinto il rally du Valais, in Svizzera, accorciato di 4 prove speciali per un'improvvisa nevicata. La Lancia Delta 16V di Roux, della scuderia Chicco d'Oro, ha preceduto la Mitsubishi Galant Vr4 di Girolamo e la Ford Sierra di Oliver Burri, problemi al cambio. Col terzo posto, Burri è comunque riuscito a conquistare il secondo titolo consecutivo. Primo del Gruppo N è risultato Francesco Mari, con la Ford Sierra Cosworth. Da segnalare gli italiani Ogliairi-Zoller, quarti su Lancia Delta 16V.

RALLY

Martiney (Ch), 1 novembre 1992

**Rally du Valais**

**Assoluta:** 1. Roux-Corthay (Lancia Delta 16V) in 2.58'14"; 2. Girolamo-Michellod (Mitsubishi Galant Vr4) in 2.59'46"; 3. Burri-Hoffmann (Ford Sierra Cosworth) in 3.00'39"; 4. Ogliairi-Zoller (Lancia Delta 16V) in 3.06'07"; 5. Mari-Marti (Ford Sierra Cosworth) in 3.10'29"; 6. Luister-Erbeia (Vw Golf G60) in 3.14'56"; 7. Sulmoni-Sempregon (Ford Sierra Cosworth) in 3.15'01"; 8. Decosterd-Zurlinden (Mazda 323 4Wd) in 3.16'29"; 9. Toraday-Ziga (Mazda 323 4Wd) in 3.16'49"; 10. Henry-Brand (Opel Mania Gte) in 3.20'19".

## GRAN FINALE DEL TROFEO D'AUTUNNO DI LONATO

LA PISTA South Garda ospiterà il 15 novembre la prova conclusiva del prestigioso Trofeo d'autunno. Questa serie di gare ha infatti richiamato fin dalla prima prova 200 piloti.

15 novembre

- Pista Mottola  
Mottola (Ta)  
60, 100, 125, Amatori
- Pista South Garda  
Lonato (Bs)  
60, 100, 125, Amatori
- Circuito di Grottole  
Grottole (Av)  
60, 100, 125, Amatori
- Pista 3 P Ottava  
Sassari  
60, 100, 125, Amatori
- Pista Valle del Liri  
Arce (Fr)  
60, 100, 125, Amatori

22 novembre

- Circuito Fiera di Pordenone  
Pordenone  
60, 100, 125, Amatori
- Pista il Sagittario  
Borgo Grappa (Lt)  
60, 100, 125, Amatori
- Pista Mainenti  
Ramacca (Cl)  
60, 100, 125, Amatori
- Pista le Sirene  
Viverone (Vc)  
100, 125
- Pista Salentina  
Ugento (Le)  
60, 100, 125, Amatori

29 novembre

- Pista Val Vibrata  
S. Egidio alla Vibrata (Te)  
60, 100, 125, Amatori
- Pista Winner  
Nizza Monferrato (At)  
100, 125
- Pista Valle del Liri  
Arce (Fr)  
60, 100, 125, Amatori
- Circuito di Castelvolturno (Ce)  
Castelvolturno (Ce)  
60, 100, 125, Amatori

6 dicembre

- Pista il Sagittario  
Borgo Grappa (Lt)  
60, 100, 125, Amatori
- Circuito S. Margherita  
S. Margherita del Belice (Ag)  
60, 100, 125, Amatori
- Pista Salentina  
Ugento (Le)  
60, 100, 125, Amatori

8 dicembre

- Pista due mari  
Amato (Cz)  
60, 100, 125, Amatori
- Pista Val Vibrata  
S. Egidio alla Vibrata (Te)  
60, 100, 125, Amatori
- Circuito S. Leucio  
S. Leucio del Sannio (Bn)  
60, 100, 125, Amatori



## CIK E FIK STUDIANO NOVITÀ PER GOMME E FRIZIONI 100 Junior con... modifiche

LA 100 JUNIOR (FotoBiondo) è ora nell'occhio del ciclone. Da una parte la Cik ha comunicato che sta studiando un regolamento per introdurre gomme posteriori con larghezza massima di 174 mm (simili a quelle che si usano nella nostra serie nazionale), mentre quelle attualmente omologate possono avere una larghezza massima, montate sui cerchi, di 215 mm. A livello nazionale invece si parla di abolire la frizione, addebitando a questo particolare meccanico lo scarso successo della categoria. Ora diventa difficile capire cosa le varie Federazioni abbiano realmente intenzione di fare; infatti le case di pneumatici stanno omologando ora e quindi potranno presentare pneumatici aventi le nuove caratteristiche tecniche richieste ma va ricordato che la Cik, all'atto della costituzione della categoria aveva programmato una validità del regolamento di 9 anni. Nel caso in cui si siano fatti degli errori è giusto che questi vengano corretti; ma che la Fik, se sta ipotizzando una modifica tanto importante, voglia aspettare fino al 31 dicembre per ratificarla sembra uno schiaffo ai piloti e ai costruttori. Entrambi si stanno preparando al futuro, chi per trovare il materiale per il prossimo anno, chi per produrlo e quindi proporre il meglio ai propri clienti. Se la frizione non ha ottenuto i risultati sperati questo non è sicuramente da addebitare né ai costruttori né ai preparatori sempre protesi alla ricerca delle

prestazioni e della vittoria, ma forse alla Federazione Internazionale e a quella Nazionale che non hanno previsto tutte le conseguenze. Infatti la partenza da fermo ha limitato i danni al via ma non ha eliminato gli incidenti causando invece inconvenienti non indifferenti ai piloti che al via seguono un pilota in difficoltà. Il regolamento impone infatti, pena la squalifica dalla gara, che il sorpasso e quindi l'uscita dalle righe che delimitano la corsia di partenza possa avvenire solo una volta a ridosso del conduttore in difficoltà. Inoltre il vantaggio di eliminare il bloccaggio delle gomme posteriori in caso di grippaggio, grazie alla frizione, non vale per tutti i motori e quindi il vantaggio di mantenere guidabile il mezzo non vale per tutti. Le «furbate» hanno poi coronato l'insuccesso della nuova classe facendone lievitare i costi aumentando a dismisura il divario fra chi può spendere e chi vuole divertirsi. Proprio questo è stato forse il punto di maggior insuccesso in questa categoria che nelle idee della Fik doveva essere la classe promozionale e propedeutica del kart. Resta comunque il fatto che, tranne la misura delle gomme posteriori, per la classe Junior Internazionale le altre sono solo voci, anche se provenienti da personaggi degni di credito, che non fanno altro che confondere le idee e pertanto non resta che sperare in un chiarimento ufficiale che dissipi ogni dubbio.

## VILLA PROVA LA F. OPEL

VERSO la metà di questo mese, Michele Villa (nella FotoTartazzi) farà il suo primo test con le monoposto vere e proprie. Il 19enne veronese proverà a Magione una F. Opel Lotus della Draco Racing, il team campione europeo in carica della categoria. Villa, che quest'anno si è cimentato in F.A., non passerà però subito all'automobilismo: un po' per via degli studi e anche per arrivare alla soglia del decimo anno di attività kartistica si cimerà con i minibolidi fino al prossimo luglio, quindi si dedicherà al campionato europeo di F. Opel Lotus.



## TONY DE PACE CORRERA CON ELTO RACING

TONY DE PACE correrà nella stagione '93 assieme a Bertoni e Tavoletti. Il pilota pugliese ha raggiunto un accordo nei giorni per gareggiare con il team Elto Racing e impiegare telai Kali con motori Tm. De Pace disputerà il campionato italiano della 125 Internazionale e le gare Cik della Intercontinental C.

### SOMMA KARTING CLUB PISTA LE SIRENE CAVAGLIÀ VC

**DOMENICA 22 NOVEMBRE**  
2- DUE ORE  
ENDURANCE A COPPIE  
100cc 125 cc

**SAB. DOM. 5-6 DICEMBRE**  
1- CORSO  
DI PERFEZIONAMENTO  
AL PILOTAGGIO KARTING

TEAM GUIDELLA VINCITORE G.P. MENTON (F) 1982  
P.ZZA V. VENETO, 5 - 21019 SOMMA LOMBARDO (VA)  
TEL. 0331/256048

## COSÌ LE GARE DI ATINA

PISTA DI ATINA

Atina (Fr), 1 novembre 1992

**Classe 60 Minikart:** 1. Tredicine (Dap) 10 giri in 7'37"4; 2. D'Agostino (Allkart) 7'37"6; 3. Valletta (Tony) 7'38"6; 4. Conalvesi (Dap) 7'47"1; 5. Cardillo (Allkart) 7'51"2.

**Classe 100 Italia:** 1. Salvatore (Allkart) 14 giri in 9'33"4; 2. Colletta (Birel) 9'34"6.

**Classe 100 Junior:** 1. Babalus (Tony) 15 giri in 9'20"7.

**Classe 100 Nazionale:** 1. Sanità (Allkart) 25 giri in 15'00"6;

2. Piccigna (Allkart) 15'07"2; 3. Posillo (Tecno) 15'14"0; 4. Gianmaria (Kali) 15'16"4; 5. Olivieri (Bm) 15'19"9.

**Classe 125 Nazionale:** 1. Fanelli (Allkart) 25 giri in 15'11"8;

2. Cammarone (Kali) 15'15"4;

3. Di Martino (Kali) 15'21"6;

4. Leone (Allkart) 15'22"4; 5. Calai (Allkart) 15'25"0.

**Classe 125 Internazionale:**

1. Gagliardi (Crg) 25 giri in 14'49"0; 2. Di Smplicio (Birel) 14'56"8; 3. Laurenzi (Kali) 14'58"3; 4. Valente (Kali) 15'00"0; 5. Capasso (Kali) 15'12"3.

**Classe 100 Amatori:** 1. Cruciani (Allkart) 15 giri in 9'40"8;

2. Ferri (Dap) a 1 giro.

**Classe 125 Amatori (aspirato):** 1. Sulpizio (Allkart) 15 giri in 9'40"1; 2. Bianchi (Kali) 9'42"8;

3. D'Eramo (Kali) 9'47"4; 4. Galassi (Allkart) 9'48"1; 5. De Bernardini (Tony) 9'49"0.

**Classe 125 Amatori (valvola):** 1. Cavone (Kali) 15 giri in 9'34"3; 2. Zeccarelli (Allkart) 9'38"7; 3. Turiziani (Kali) 9'40"6;

4. Parente (Kali) 9'41"3; 5. Abruzzese (Kali) 9'43"4.

## NUOVE DATE PER IL TROFEO PISTA SALENTINA

IL KARTODROMO di Ugento ha modificato nei giorni scorsi il calendario del 6. Trofeo Pista Salentina. Sull'impianto che ha ospitato quest'anno i mondiali di F.K e F.A le due prove di questo trofeo di fine stagione si disputeranno il 22 novembre e il 6 dicembre, mentre il programma originario prevedeva invece che si corresse il 6 e l'8 dicembre. La decisione è stata presa per evitare che vi fosse una concomitanza con la gara in programma al kartodromo di Val Vibrata l'8 dicembre. Ciò dovrebbe infatti consentire alla pista Salentina di ottenere un grande successo in termini di partecipazione di piloti, visto che numerosi conduttori della zona marchigiana scendono sovente a Ugento.

# Ecco gli appuntamenti per il '93

## TORNEO DELLE INDUSTRIE OK ANCHE SOTTO L'ACQUA



OLTRE 220 piloti hanno partecipato domenica 1. novembre alla seconda prova del Trofeo delle Industrie dove la pioggia a tratti torrenziale ha condizionato tutte le gare e le otto batterie disputate in mattinata. La prima finale ha visto in pista i piloti della 100 Amatori con la vittoria di Macchi, di misura su Donadei. Luzzi si è imposto nella 60 Minikart su di un terzo composto da Spinozzi, Pillo e Cardinale. Nella 100 Junior Pangada ha preceduto Gandolfi e Pantano. Pasquinuzzi ha controllato senza problemi la gara della 125 Nazionale dove il duello si è avuto per la seconda piazza tra Polo e Bertolini; quest'ultimo negli ultimi giri, a causa di un doppiato, ha perso il contatto mantenendo comunque il terzo posto. La lotta è stata accessissima nella 100 Nazionale dove l'ha spuntata Biagi all'ultimo giro su Dallari con un vantaggio di appena 43 centesimi. Nella 125 Internazionale Piccini ha dovuto cedere all'influenza di Belicchi (nella foto-Tarazzi) che sul tracciato di casa non ha avuto incertezze. Nell'ultima gara della giornata, quella della 100 Internazionale, un ritrovato Balistreri ha preceduto il piacentino Gianniberti.

### TORNEO DELLE INDUSTRIE

Fraore (PR), 1 novembre 1992

**Classe 60 Minikart:** 1. Luzzi (Kali-Comer) in 9'30"68; 2. Spinozzi (Tony-Comer) 9'31"05; 3. Pillo (Allkart-Comer) 9'31"55; 4. Cardinale (Allkart-Comer) 9'31"82; 5. Marconi (Birel-Comer) 9'32"17.

**Classe 100 Junior:** 1. Pangada (Tony-Parilla) in 14'05"19; 2. Gandolfi (Kali-Comer) 14'08"60; 3. Pantano (Kali-Comer) 14'09"72; 4. Pezzotta (Tony-Jame) 14'12"33; 5. Quintarelli (Tony-Rotax) 14'23"40.

**Classe 100 Nazionale:** 1. Biagi (Top-Comer) in 11'45"75; 2. Dallari (Top-Comer) 11'46"18; 3. Simonini (Npk-Sirio) 11'51"05; 4. Barindelli (Tibikart-Sirio) 11'51"36; 5. Russomando (Allkart) 11'55"94.

**Classe 100 Internazionale:**

1. Balistreri (Pcr-Pcr) in 11'53"54; 2. Gianniberti (Tony-Rotax) 11'47"17; 3. Usai (Pcr-Pcr) 11'50"16; 4. Moro (Top-Comer) 11'59"69; 5. Giorgi (Npk-Sirio) 12'00"85.

**Classe 125 Nazionale:** 1. Pasquinuzzi (Tony-Pavesi) in 13'53"47; 2. Polo (Kali-Tm) 14'01"28; 3. Bartolini (Kali-Pavesi) 14'05"87; 4. Luaidi (Kali-Tm) 14'06"60; 5. Placentini (Haase-Tm) 14'06"95.

**Classe 125 Internazionale:** 1. Belicchi (Tony-Tm) in 11'32"82; 2. Piccini (Birel-Pavesi) 11'37"26; 3. Tavoletti (Kali-Tm) 11'44"73; 4. Masotto (Npk-Pavesi) 11'51"44; 5. Ansaloni (Kali-Tm) 11'52"93.

**Classe 100 Amatori:** 1. Macchi (Dap-Dap) in 14'25"30; 2. Donadei (Top-Comer) 14'27"76; 3. Alfieri (Pcr-Pcr) 14'29"47; 4. Giacobello (Teco-Mrc) 14'31"76; 5. Bassini (Mart-Parilla) 14'37"07.

## CAMBIATI I GIORNI DEI CORSI A VIVERONE

IL CORSO di pilotaggio di karting originariamente programmato per il 28 e 29 novembre sul kartodromo Le Sirene di Viverone-Cavaglia è stato spostato al 5 e 6 dicembre. La decisione è stata presa per ragioni organizzative determinate dal grande successo di adesioni ottenuto dall'iniziativa. Lo stage sarà dedicato a tutte le categorie: 60, 100 e 125. Artefice di questa «scuola guida» è il Somma karting club di Somma Lombardo con numero telefonico 0331-256048.

LA FIK nei giorni scorsi ha ratificato il calendario delle gare per il prossimo anno. Tra le novità di maggior rilievo va segnalato che le prime due prove del campionato italiano della Classe 100 sono state spostate. La gara di apertura a S. Pancrazio è slittata di una settimana: passando così al 21 marzo. Ugualmente

la seconda gara della 100 è stata posticipata di una settimana: sulla pista di Lonato si correrà infatti il 4 aprile. Segnaliamo infine che, per evidenti ragioni di spazio, abbiamo riportato solo la prima parte del calendario, nei prossimi numeri metteremo le rimanenti date.

### 10 gennaio

- Pista del Sele Battipaglia (Sa) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Valle del Liri Arce (Fr) 60, 100, 125, Amatori

### 17 gennaio

- Pista d'Oro Bagni di Tivoli (Roma) 60, 100, 125, Amatori

### 24 gennaio

- Circuito Castelvolturno Castelvolturno (Ce) 60, 100, 125, Amatori

### 31 gennaio

- Circuito di Santa Margherita Santa Margherita Belice (Ag)
- Pista d'Oro Bagni di Tivoli (Roma) 60, 100, 125, Amatori

### 7 febbraio

- Pista del Sele Battipaglia (Sa) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Val Vibrata S. Egidio alla Vibrata (Te) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Valle del Liri Arce (Fr) 60, 100, 125, Amatori

### 14 febbraio

- Pista South Garda Lonato (Bs) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Mainenti Ramacca (Ct) 60, 100, 125, Amatori
- Pista d'oro Bagni di Tivoli (Roma) 60, 100, 125, Amatori

### 28 febbraio

- Pista S. Pancrazio Fraore (Pr) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Azzurra Jesolo (Ve) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Sport Club Fasano (Br) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Kinisia Trapani 60, 100, 125, Amatori
- Pista d'oro Bagni di Tivoli (Roma) 60, 100, 125, Amatori

### 7 marzo

- Pista Romea Pomposa (Fe) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Duemila Ampugnano (Si) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Nuvolari Curtatone (Mn) 60, 100, 125, Amatori
- Pista South Garda

### 10 marzo

- Lonato (Bs) 60, 100, 125, Amatori
- Circuito San Domenico San Domenico di Talao (Cz) 60, 100, 125, Amatori
- Pista del Sele Battipaglia (Sa) 60, 100, 125, Amatori
- Circuito di Partinico Partinico (Tp) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Valle del Liri Arce (Fr) 60, 100, 125, Amatori

### 21 marzo

- Pista Verde Caselle di Altivole (Tv) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Stella Monsampolo (Ap) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Cilento Casavelino (Ce) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Lavello Lavello (Pz) 60, 100, 125, Amatori
- Pista S. Pancrazio Fraore (Pr) **100 camp. ital.**
- Pista di Fondi Fondi (Lt) 60, 100, 125, Amatori

### 28 marzo

- Pista le Sierene Cavaglia (Vc) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Azzurra Jesolo (Ve) 60, 100, 125
- Circuito Trecchina Trecchina (Pz) 60, 100, 125, Amatori
- Pista del Mediterraneo Carnitrici (En) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Val Vibrata S. Egidio alla Vibrata 60, 100, 125, Amatori

### 4 aprile

- Pista Stella Monsampolo (Ap) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Duemila Ampugnano (Si) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Nuvolari Curtatone (Mn) 60, 100, Amatori
- Pista Salentina Ugento (Le) 60, 100, 125, Amatori
- Circuito di Grottaminarda Grottaminarda (Av) 60, 100, 125, Amatori
- Pista South Garda Lonato (Bs) **100 camp. ital.**

### 11 aprile

- Circuito Col S. Martino Col S. Martino (Tv) Amatori

- Pista le Sirene Cavaglia (Vc) 60, 100, 125, Amatori

### 12 aprile

- Pista S. Pancrazio Fraore (Pr) 60, 100, 125, Amatori
- Circuito di San Leucio San Leucio del Sannio (Bn) 60, 100, 125, Amatori

### 18 aprile

- Pista Verde Caselle di Altivole (Vc) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Winner Nizza Monferrato (At) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Salentina Ugento (Le) **125 cam. ital.**
- Pista di Fondi Fondi (Lt) 60, 100, 125, Amatori
- Pista di Riveggio Riveggio (Bo) 60, 100, 125, Amatori

### 24 aprile

- Pista South Garda Lonato (Bs) 100, 125, Amatori

### 25 aprile

- Pista Stella Monsampolo Monsampolo (Ap) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Duemila Ampugnano (Si) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Gazzelle Montalto Uffugo (Cs) 60, 100, 125, Amatori
- Pista del Sele Battipaglia (Sa) 60, 100, 125, Amatori
- Circuito Santa Margherita Santa Margherita Belice (Ag) 60, 100, 125, Amatori

### 1 maggio

- Circuito Crespano del Grappa Crespano del Grappa (Tv) Amatori

### 2 maggio

- Circuito di Viterba Viterba di Rimini (Fo)
- Pista del Sele Battipaglia (Sa) **125 camp. ital.**

### 9 maggio

- Pista Winner Nizza Monferrato (At) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Kobra Pignola (Pz) 60, 100, 125, Amatori
- Pista Val Vibrata S. Egidio alla Vibrata **100 camp. ital.**
- Pista di Riveggio Riveggio (Bo) 60, 100, 125, Amatori

## VELOCITA'

### 15 NOVEMBRE

#### Maserati Day a Misano

Trofeo monomarca  
Barchetta Maserati  
Automotosport srl  
Tel. 0541/615159-615221

#### Jerez

Campionato spagnolo  
SuperTurismo  
Federacion Espanola  
de Automovilismo

#### Stock car a Atlanta

Ultima prova  
campionato Nascar  
Nascar  
Tel. 001/904/2530611

#### Suzuka

Campionato giapponese  
F.3000 e F.3  
ultima prova  
Suzuka Circuitland Co  
Tel. 0081/593/781111

#### 6 Ore di Vallelunga

Peroni Promotion  
Tel. 06/6833481

### 22 NOVEMBRE

#### Gran Premio di Macao F.3

Turismo  
Gara internazionale  
Comissao Organizadora  
Gp Macao  
Tel. 00873/33/553265

#### Binetto

Challenge del Levante  
Gara Club  
Primo approccio  
Scuderia Apulia  
Tel. e fax 080/9921148



SERVIZIO QUOTIDIANO D'INFORMAZIONE SULL'ATTIVITÀ  
MOTORISTICA IN COLLABORAZIONE CON LA SIP

CHIAMATE IL **1637**

se siete utenti dei distretti di: Ancona, Bologna, Comacchio, Ferrara, Fidenza, Firenze,  
Fornovo, Genova, Imola, Lugo, Milano, Modena, Parma, Perugia, Pescara,  
Piacenza, Porretta Terme, Ravenna, Reggio Emilia, Rimini, Roma, Teramo, Torino.

OPPURE **(051) 997.997** SE DI ALTRO DISTRETTO

## RALLY

### 7-9 NOVEMBRE

#### Rally di Spagna

Campionato  
mondiale piloti  
Rac de Catalunya  
Tel. 0034/3/2093577

### 15 NOVEMBRE

#### Rallysprint Sadurano

Sadurano Motor Sport  
Tel. 0543/766643

### 20-22 NOVEMBRE

#### Hellendoorn Rally

Campionato Europeo  
Coefficinate 2  
Sason  
Tel. 0047/5496/73483

### 21 -22 NOVEMBRE

#### 13. Rally di Roma

Internazionale  
Assipromo Competition Car  
Tel. 06/311433

#### Rally Autodromo di Monza

Riservato  
Ac. Milano  
Tel. 02/77254

### 16. Rally Conca d'Oro

Campionato nazionale Rally  
Aperol coef.1  
Trofeo Italia Centro-Sud  
Ac Palermo  
Tel. 091/348418

### 22-26 NOVEMBRE

#### Rally Rac

Campionato mondiale  
piloti e marche  
Rac Msa Ltd  
Tel. 0044/753/681736

### 22 NOVEMBRE

#### Rally Valeo

Campionato Europeo  
coefficiente 2  
Tecnesp Racing  
Tel. 0034/1/8031596

#### Rally delle Colline

Rallysprint  
Scuderia Livorno 1949  
Tel. 0586/505002

#### Rally Valsangone

Rallysprint  
Valsangone Promotion

## ALTRE

## SPECIALITA'

### 15 NOVEMBRE

#### Salita Nuoro

Monte Ortobene  
Ac Nuoro  
Tel. 0784/30034

#### Slalom Montebello Jonico

Fata Morgana  
Tel. 0965/896159

#### Slalom Gierre Team

Gierre Team  
Tel. 089/ 222379

#### Motor Speedway

Partenope  
campionato italiano  
autocross  
Partenope Sport  
Tel. 081/650782

#### 1. Memorial Conrero al Sestriere

gara internazionale  
R.&V.C.S. Promotion  
Tel. 011/6601207

### 22 NOVEMBRE

#### Slalom Maddaloni

Rombo Team  
Tel. 081/ 8904526

## COME DIVENTARE

## PILOTI

### SCUOLA FEDERALE CSAI

Autodromo di Vallelunga,  
00063 CAMPAGNANO DI ROMA  
Telefono 06/9042949 (rally)  
06/9041600 (velocità)

### CENTRO INTERNAZIONALE GUIDA SICURA

Autodromo Riccardo Paletti  
43040 VARANO (PR)  
Telefono 0525/53730-1  
Per informazioni:  
02/48012662-66

### SCUOLA PILOTI HENRY MORROGH

Autodromo di Magione  
06063 MAGIONE (PG)  
Tel. 075/841669 (velocità)

### SCUOLA PILOTAGGIO SIEGFRIED STOHR

Autodromo Santamonica  
47046 Misano Adriatico (FO)  
Tel. 0541/21788 - fax 21587  
(velocità e guida sicura)

### SCUOLA PILOTI FUORISTRADA

Federazione italiana Fuoristrada  
Via Capranica, 4 - 20131 Milano  
Tel. 02/23.00.18

### DRIVING CAMP BY CARLO ROSSI

Viale Marconi, 2/C  
28021 Borgomanero (NO)  
Tel. 0322/846222  
(guida sicura, sportiva, rally,  
acrobatICA, neve e ghiaccio  
driving master)

### GABRIELE GORINI

SPEED TRAINING  
Autodromo di Imola  
Sede Legale: Via dei Bigi, 24  
47100 FORLÌ  
tel. 0543/50523  
(corsi di pilotaggio  
con vetture Porsche)

### VITTORIO CANEVA

RALLY SCHOOL  
Piazza Mazzini, 18  
36012 Asiago (Vicenza)  
tel. 0424/64318

### TOP DRIVING SCHOOL

c/o Autodromo del Levante  
BINETTO (Bari)  
Tel. 0337/821666 - 0883/513708  
(guida sportiva e guida sicura)

### CORSI DI GUIDA SICURA E PRE AGONISTICA

R. V.C.S.  
Corso Moncalieri, 51  
10133 TORINO  
Tel. 011/6602016-6602054  
Fax 011/6601207

### SCUOLA ANTI-SBANDAMENTO

UNNUS TH. HENDRICHS  
CH-6703 Osogna/Bellinzona  
Tel. 0041/92/661878  
Fax 0041/92/662175

### SCUOLA DI PILOTAGGIO HOLIDAY TRACK

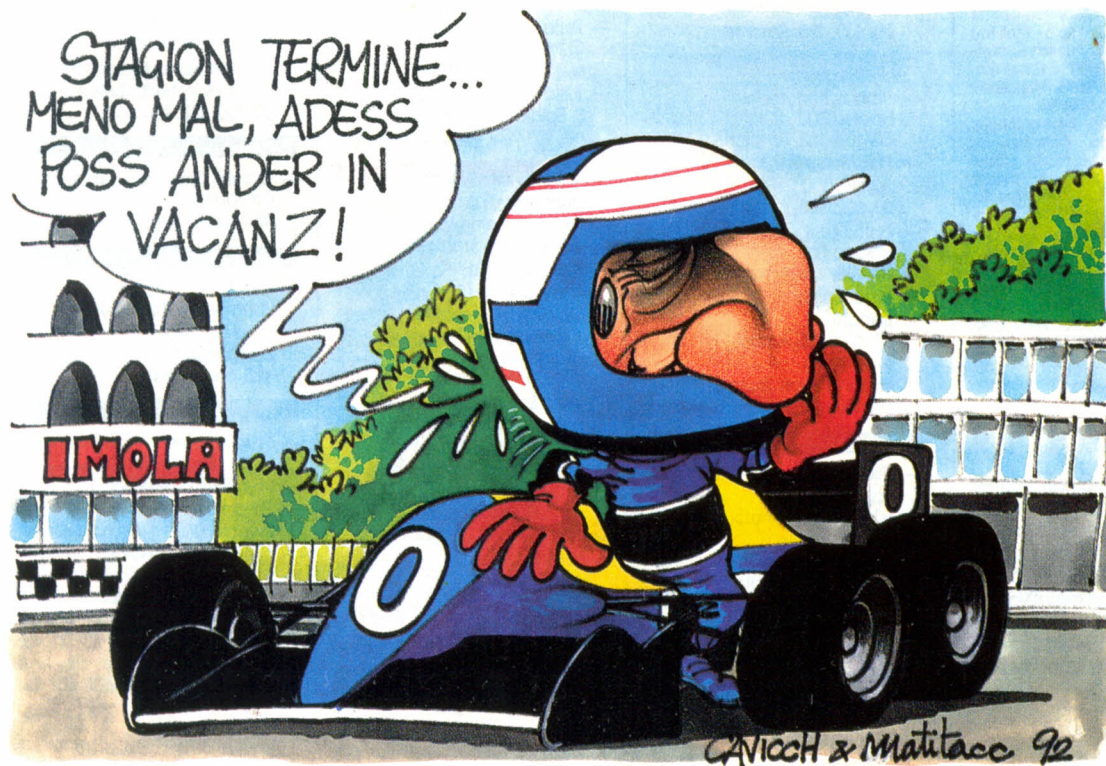
6934 Bioggio-Lugano (CH)  
Tel. 0041/91/506515  
Fax 0041/91/506592

### SCUOLA DI PILOTAGGIO VINCENTO FLORIDIA

Autodromo Pergusa  
Tel. 091/517941  
(guida sicura, veloce e sportiva)

### SCUOLA PILOTI MILANO

Autodromo di Monza  
Tel. 0331/592395  
(velocità e rally)



## LE GARE

### RAI 1

Martedì 10 dalle 01.20 alle 01.30 servizio di 10 minuti  
Mercoledì 11 dalle 00.50 alle 01.00 servizio di 10 minuti  
Giovedì 12 dalle 01.20 alle 01.30 servizio di 10 minuti sulla conclusione del rally

### ITALIA 1

Domenica 15 ore 12.00 servizio conclusivo sul rally nell'ambito di Grand Prix

### TELEMONTECARLO

Lunedì 16 ore 23.45 servizio conclusivo sul rally nell'ambito di Crono

## RUBRICHE

### FISSE

#### LUNEDÌ

**TELEMONTECARLO**  
23.45 Crono Processo al Gp

**RETEMIA**  
20.30 L'uomo e i motori

#### VENERDÌ

**CINQUESTELLE**  
22.00 Motori non stop

#### SABATO

**RAI 1**  
14.30 Tg1 Auto

**RAI 2**  
11.50 Tg2 Motori

**TELEMONTECARLO**  
12.15 Crono (replica)

**TIVU ITALIA**  
19.30 Ruote in pista

**ODEON TV**  
22.45 Auto e Motori-Hp News  
24.45 Auto e Motori Sport

#### DOMENICA

**ITALIA 1**  
12.00 Grand Prix

**VIDEOMUSIC**  
19.30 Motorclip



**Per gli appassionati di corse automobilistiche dal 25 ottobre è arrivato un nuovo settimanale di motori. Si tratta di Motorclip che va in onda su Videomusic tutte le domeniche dalle 19.30 alle 19.45**

## SETTIMANALI NAZIONALI

### OKAY MOTORI

**GPR TV**  
22.30 venerdì  
13.00 sabato

**RETE 9 TAI**  
sabato 20.55  
domenica 14.00

**ALTA ITALIA TV**  
20.00 giovedì

**ANTENNA 3**  
**LOMBARDIA**  
20.00 giovedì

**ESPANSIONE TV**  
15.30 venerdì  
23.00 sabato

**RADIO TELEGARDA**  
15.30 venerdì  
18.30 sabato

**RETE AZZURRA**  
15.00 sabato  
22.30 domenica

**TELE BELLUNO**  
23.15 giovedì  
18.00 sabato

**TELECOMMERCIALE ALPINA**  
21.00 sabato  
20.30 martedì

**PRIMO CANALE**  
21.30 venerdì  
18.00 sabato  
**TELECARBOALENO**  
23.15 venerdì  
13.30 domenica

**TELESANTERNO**  
15.30 giovedì  
15.30 domenica

**ANTENNA 1**  
21.00 sabato

**NUOVA RETE**  
23.00 venerdì

**TV PARMA**  
21.00 venerdì

**RETE 37**  
22.30 sabato

**TELEMAREMMA**  
15.30 sabato  
15.00 domenica

**TELEREG. MARCHE**  
23.30 venerdì

**TELE 2000**  
22.30 venerdì

**TELEREGIONE**  
20.10 venerdì

**RETE CAPRI**  
22.00 venerdì

**TELEREPORTER**  
21.00 venerdì

**SUPER TV**  
19.30 sabato

### MOTOR NEWS

**TELECUPOLE**  
23.30 lunedì

**TELENOVA**  
22.45 giovedì  
12.00 sabato

**TELE ALTO VENETO**  
23.30 venerdì  
22.30 sabato

**TELE ARENA**  
22.30 domenica  
15.00 mercoledì

**TELEREGGIO**  
22.30 venerdì  
11.30 domenica

**VIDEOREGIONE**  
19.45 domenica  
20.00 lunedì

**TELEREG. TOSCANA**  
22.15 sabato  
14.00 domenica

**RETE 24**  
23.00 giovedì  
12.30 venerdì

**RETE 7**  
22.30 giovedì  
11.15 domenica

**TELE LAZIO**  
23.15 venerdì  
13.30 domenica

**TELESTUDIO RTV**  
22.00 sabato  
15.00 lunedì

## RUBRICHE TV LOCALI

**LUNEDÌ**  
**Lombardia**  
**TELEVERBANO**  
21.45 Tutto rally video

**MARTEDÌ**  
**Puglia**  
**CANALE 10**  
10.40 Top AutoneWS

**MERCOLEDÌ**  
**Marche**  
**TVRS**  
23.00 Ruote e motori

**GIOVEDÌ**  
**Puglia**  
**CANALE 10**  
10.40 Top AutoneWS

**Emilia Romagna**  
**RETE 7**  
18.30 World Cross motori

**Toscana**  
**TV PRATO**  
21.30 il Fuoristrada

**Lazio**  
**RETE ORO**  
19.45 Semaforo verde

**VENERDÌ**  
**Piemonte**  
**VIDEOGRUPPO**  
19.30 Hot Rod

**Lombardia**  
**TELEVERBANO**  
21.45 Tutto rally video

**SABATO**  
**Piemonte**  
**VIDEOGRUPPO**  
24.00 Hot Rod

**Lombardia**  
**ANTENNA 3**  
19.50 Monza motori

**Marche**  
**TVRS**  
15.20 Ruote e motori

**Lazio**  
**TELE UNIVERSO**  
22.30 Starter

**TELEMONTEGIOVE**  
Starter 22.30

**QUARTA RETE ROMA**  
22.30 Starter

**GOLD TV**  
22.30 Starter

**Puglia**  
**CANALE 10**  
10.40 Top AutoneWS

**DOMENICA**  
**Lombardia**  
**BERGAMO TV**  
18.00 Motorshow

**RETE 55**  
24.00 Tutto rally video

**Lazio**  
**RETE ORO**  
09.30 Semaforo verde

## TRASMISSIONI VIA SATELLITE

### EUROSPORT

**MERCOLEDÌ 11**  
22.00 Eurotop event  
«Grand Prix» F.1

**GIOVEDÌ 12**  
15.00 Eurotop event  
«Grand Prix» F.1 (replica)

**VENERDÌ 13**  
18.30 International Motorsport

**SABATO 14**  
10.30 International Motorsport  
11.00 Gran Premio di Australia F.1 (replica)

**LUNEDÌ 16**  
12.00 International Motorsport

**MARTEDÌ 17**  
12.00 Rally dei Faraoni (replica)

### SCREENSPORT

**MERCOLEDÌ 11**  
19.00 Sport motoristici britannici

**GIOVEDÌ 12**  
13.00 Sport motoristici britannici

**VENERDÌ 13**  
00.30 Go-International Motorsport

**SABATO 14**  
17.50 Rally della Costa d'Avorio  
18.50 Powersport International

**DOMENICA 15**  
04.00 Go-International Motorsport  
19.30 Sport Motoristici britannici

**LUNEDÌ 16**  
13.00 Midlands rally  
01.30 Rally della Costa d'Avorio

**MARTEDÌ 17**  
11.00 Powersports International  
12.00 Rally della Costa di Avorio  
13.00 Sport Motoristici Britannici



## SU RAI 1 DI NOTTE IL MONDIALE RALLY Spagna per tiratardi

Con il rally di Spagna si rinnova la sfida fra Didier Auriol e Carlos Sainz. Si tratta del penultimo appuntamento dell'iridato piloti dove anche Juha Kankkunen, attualmente secondo nella classifica mondiale potrà dire la sua. Sulle strade della Catalunya, con prove speciali di oltre 25 chilometri in un misto di asfalto-terra tra i protagonisti ci sarà anche il bravo Andrea Aghini, recente vincitore del rally di Sanremo. Gli appuntamenti televisivi, ancora in notturna, sono previsti tutti sui Rai 1 con servizi di una decina di minuti martedì 10 alle 1.20, mercoledì 11 alle 00.50 giovedì 12 sempre all'1.20.

**RAIUNO** Da martedì 10 a giovedì 12 servizi sul rally

La ricorrenza è di quelle che gli appassionati di automobilismo giovani e meno giovani sicuramente non hanno dimenticato. Il 16 novembre, si celebra il centenario della nascita di Tazio Nuvolari, il leggendario pilota che con le sue imprese ha scritto tanti capitoli della storia dell'automobilismo. Per ricordare la sua leggenda, Telemontecarlo e Italia 1 hanno realizzato due speciali, ricostruendo con immagini esclusive e commenti di personaggi illustri del mondo delle quattro ruote, dello spettacolo e della cultura, la carriera del «Mantovano volante» iniziata nel 1920 con le moto e proseguita dal 1930 con le auto.



«Nivola d'oro»  
domenica 15 ore 23.20



«Nivola, Nuvola, Nuvolari»  
domenica 15 ore 23.30



# BASTIAN CONTRARIO

**M**i dicono che Gerhard Berger, futuro astro ferrarista in puro materiale riciclato, ha già dettato le sue condizioni all'interno della squadra del Cavallino. Mi dicono anche che Alesi, grande promessa a scadenza triennale, ha sbuffato non poco alle richieste del futuro compagno di squadra. In ultimo, pare che i due compari abbiano raggiunto una reciproca intesa e guardino insieme, sorridenti, a un radioso futuro. Non vorrei si pensasse che sono invidioso se dico che per pilotare una formula uno il cervello è zavorra superflua. Oppure pensatelo pure, per me fa lo stesso: credo ci siano in giro abbastanza individui le cui caratteristiche confermano la mia tesi. Basta imparare

due o tre frasi di circostanza e con le pubbliche relazioni siamo a posto. Berger e Alesi, per impostare in pubblico le strategie '93, non hanno bisogno di un surplus di neuroni. Caso mai il problema verrà dopo, quando tutti e due si troveranno a dover mostrare i denti all'interno dei motorhome e a lucidare il migliore dei sorrisi non appena aperta la porta.

Il ruolo di pilota della Ferrari è, per definizione, uno dei più scomodi. Neppure Ecclestone si rassegna a considerare la Scuderia (quella delle due, per ora, più avanti in corsia box) una squadra come tutte le altre, se non peggio. E anche quest'anno vorrebbe fare un veicolo promozionale di un veicolo sfiato. Di conseguenza, oltre a guidare un macinino i due (tre, nelle ultime stagioni) piloti della Rossa devono anche improvvisarsi ogni volta addetti stampa, visto che a quello vero non dà retta più nessuno. Adesso Berger ha fatto quello che ha fatto e per un po' si troverà tutti addosso. E non lo aiuta certo l'aver fatto da trampolino a Patrese in Portogallo. Fra poco, naturalmente, sarà tutto dimenticato: con il cambio di casacca (chissà se gli hanno tenuto quella vecchia?) Gerhard tornerà ad essere un intoccabile. Troppo prezioso, come fonte di informazioni: almeno si può dire «l'ha detto lui, vuoi che non lo sappia?».

Per il momento, Berger è il perfido Berger che vuole già spadroneggiare nella squadra. Resta però il fatto che secondo me ha ragione. L'onore di appartenere alla Ferrari è roba dei tempi del Vecchio, uno di quelli di cui, dopo che sono saliti al cielo, si parla solo bene. Al momento attuale, un futuro pilota del team che ha fatto la F.1 ha il diritto, anzi il dovere, di pianificare il proprio futuro in modo di mettersi al riparo da sorprese. Berger ha un bel po' di fidanzate, in giro per il mondo, che immagino di gusti non proprio frugali. Cosa po-

trebbe raccontare loro il giorno che si trovasse cassintegrato?

Eh già, anche questa è un'eventualità da non sottovalutare. Va bene che le corse non hanno un rapporto così diretto con la produzione (altrimenti, anziché quasi mille, di dipendenti, la Ferrari ne avrebbe messi in cassa integrazione molti di più); ma è sempre meglio stare dalla parte dei bottoni e, se possibile, nella relativa stanza. Per cui pesta i piedi, chiedi tutte le priorità che ti vengono in mente: muletto, assistenza privilegiata e il cornetto più bello per la prima colazione. Guardate Capelli, uno che si accontentava e voleva creare un buon clima all'interno della squadra. C'è mancato poco

Le opinioni di questa pagina non riflettono necessariamente quelle della rivista, né vanno attribuite a qualcuno in particolare. Di volta in volta, verrà dato spazio a un punto di vista diverso e «controcorrente» rispetto al pensiero comune.

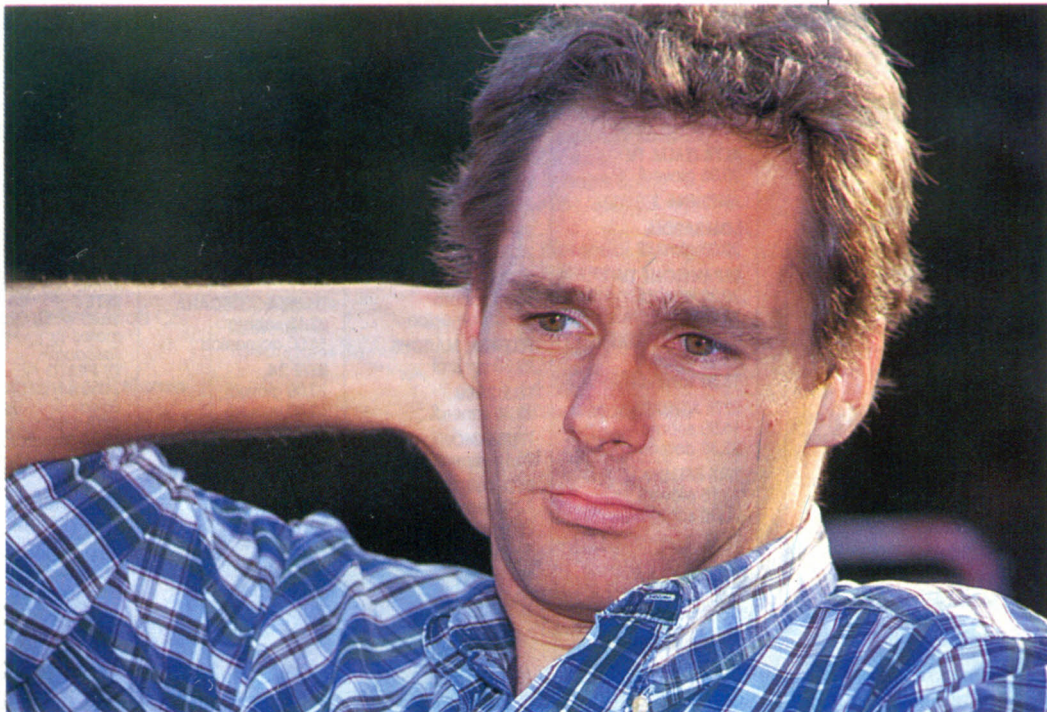


Foto Orsi

che gli mettessero in mano il Mocio Vileda per pulire il box. Lo so, dovrei parlar male anche di lui, se no rischio di unirmi al coro unanime delle celebrazioni postume.

Ma che volete, la mia vista è quella che è e preferisco sparare ai bersagli grossi. Sono anche più divertenti da colpire, si impennano e sbuffano come gli orsi del Luna Park. Comunque Berger ha fatto bene ad alzare la voce. Almeno la alzassero tutti, al box Ferrari: sarebbe l'unico modo per far davvero un po' di chiasso.