

**CLAMOROSO!
DUE FERRARI
F.1 NUOVE**

AUTO SPRINT

25

SUPERTEST



FERRARI F.40

IL SETTIMANALE DA CORSA
Anno XXVIII - N. 25 - 21-27 giugno 1988 - L. 2.200
Sped. in abb. postale gr. 11/70

GP DETROIT

**ESPLODE
IL MONDIALE
PILOTI
SENNA E PROST
SONO PARI
A VITTORIE**

303



DOPO DETROIT ATTESE CERTEZZE A MARANELLO

IL GIORNO DEI LIMONI NERI

IL QUARANTESIMO Gran Premio di F.1 corso in terra americana non ha certo entusiasmato gli appassionati. Vedere Senna, incontrastato leader, terminare la corsa a passo d'uomo con le vetture più lente che si sdoppiavano non può proprio definirsi uno spettacolo edificante, né tantomeno l'aver scoperto che le McLaren adottano uno speciale sistema di iniezione a ultrasuoni che polverizza al meglio la miscela aria-benzina può giustificare lo strapotere delle vetture biancorosse. Se non ci fosse la sfida tra i due leader del mondiale a dare (molto) pepe al tutto si potrebbe davvero chiudere baracca e burattini con un bell'arrivederci al 1989, tanto più che il Prost di Detroit è parso proprio la brutta copia di quello del Messico. Il contratto che lega i piloti di Ron Dennis alla McLaren prevede che, finché uno dei due ha la possibilità di arrivare al titolo mondiale non ci saranno giochi di squadra di sorta a impedirglielo, questo contratto diventa allora la più importante garanzia per il prosieguo della stagione. A suo tempo Gogol scrisse che, con le carte in mano, tutti gli uomini sono uguali. Oggi potrebbe modificare il concetto sostituendo alle carte il... volante della McLaren.

C'È STATO comunque a Detroit un «eroe» che merita davvero tanta attenzione. È Pierluigi Martini che ha trovato la sua grande giornata al rientro in F.1 andando a punti e soprattutto assicurando alla Minardi un risultato mai raggiunto sino a ora nonostante un'attività di già quattro stagioni. Martini è stato grandioso sin dalla prima sessione di prove libere dove ha ottenuto la decima prestazione assoluta e poi ha continuato dando prova di una maturità esaltante. Undicesimo componente della nazionale azzurra del volante (che tanto da' fastidio a Balestre, lui che ama la mondialità) è

l'ennesima riprova che la nostra scuola produce talenti come nessun'altra. Abbiamo sì i campioni più esperti, i vari Alboreto, Patrese, De Cesaris e Ghinzani, ma abbiamo anche i giovani rampanti che sgomitano per il loro posto al sole e che, gara dopo gara, lo vanno trovando. Nannini, Capelli, Modena, Caffi, Tarquini, Larini e adesso Martini. I cannonieri li abbiamo davvero. Se avessero anche i cannoni...

QUESTA SETTIMANA si attendono grandi notizie, o almeno un'importante comunicato, dalla Ferrari. Si parla di un nuovo organigramma, radiobox sussurra anche di clamorosi divorzi. Succede sempre così quando la barca minaccia di affondare e l'impressione che si ha in questo momento della squadra modenese è proprio quella di un team lacerato all'interno, molto più malmesso di quanto il suo reale potenziale tradisce. Barnard si ritrova tra le mani un ambiente pieno di ferite che minacciano di degenerare in vere e proprie cancrene. Per quello che gli sarà possibile dovrà allora operare di bisturi, senza guardare in faccia a nessuno. La forza della McLaren è sì nel telaio, nel motore, nei piloti. Ma lo è anche nella monoliticità del complesso. Nessuno, anche disponendo del meglio del meglio, può arrivare in



alto se tutte le sue componenti non tirano nella stessa direzione. E questo da troppi anni non succede più alla Ferrari dove invece imperano gli intrighi, doppiamente vergognosi, oltretutto, perché perpetrati alle spalle di Enzo. Quello che leggete a pagina 16 è l'ultimo colpevole affronto all'efficienza di squadra. Troppa gente pensa a vincere la propria guerra personale anziché le corse. Ci vuole allora la maschera antigas e la voglia di fare pulizia. Poi se qualcuno pagherà caro non importa. In

ballo non c'è adesso la carriera di questo o di quello ma tutto il prestigio della più importante squadra di F.1 del mondo. No proprio non serve più il bisturi, serve la mannaia.

TORNANDO alle corse, o più genericamente allo sport, il fastidio maggiore per i giornalisti americani presenti al Gp di Detroit è venuto dal non



Dale Earnhardt, l'asso delle stock-car è il pilota americano che lo scorso anno ha guadagnato di più, oltre due miliardi e mezzo di lire. Eppure nella classifica tra i cento sportivi «più ricchi» è solo al trentasettesimo posto...

poter conoscere l'esatto ammontare dei soldi che i piloti di F.1 guadagnano in generale e nel Gran Premio di casa loro in particolare. Negli Usa, infatti, tutto è misurato con il metro del guadagno e non c'è classifica che non riporti l'esatto ammontare della vincita in dollari così come non c'è ingaggio nel mondo dello sport che non sia pubblico. Gli americani amano distinguere tra gli «have» e gli «have not», quelli che hanno e quelli che non hanno; la loro è una vera e propria filosofia di vita che li porta a fare continuamente dei paragoni. Di faccia Wimp Anderson, allenatore della squadra di basket dell'Alabama assomiglia molto al vicepresidente degli Usa George Bush? Bene, ma li distingue l'utile netto annuo: 87 mila dollari per lo sportivo, 115 mila per il politico. Sui guadagni esistono classifiche per specialità e assolute, e c'è sempre il culto del confronto. Nel 1987, ad esempio, chi ha guadagnato più di tutti è stato «marvelous» Marvin Hagler, recordman di tutti i tempi, che ha intascato la bellezza di 15 milioni di dollari (quasi 20 miliardi di lire), e in questa classifica è seguito da altri tre pugili (Leonard, Tyson e Spinks, ma Tyson è però candidato a battere tutti i record quest'anno con oltre 44 milioni di dollari...). Vengono poi i cestisti Jabbar e Johnson e l'asso del baseball Ozzie Smith. Poca fortuna, è proprio il caso di dire così, per i campioni del volante. Nei primi 100 compare solo il dominatore delle stock-car Dale Earnhardt che è trentasettesimo con circa due miliardi e mezzo di lire intascati tra ingaggio e metà dei premi vinti (l'altra metà è andata a Richard Childress che gli ha messo a disposizione la Chevy con cui ha corso). Secondo i giornalisti americani, che hanno votato Earnhardt pilota dell'anno, è impossibile guadagnare di più con le auto da corsa, ma li fa impazzire non conoscere esattamente quanto i vari Prost e compagnia si mettano veramente in tasca. Soprattutto li fa impazzire l'aver capito che non solo non lo sanno, ma che, per di più, non lo sapranno mai.

Carlo Cavicchi

38
SPORT PROTOTIPI
Svelato
il futuro
prossimo
del Gruppo C



FORMULA 1

Il Gp degli Stati Uniti dai nostri inviati	8
Il Gp del Canada al computer	34

SPORT PROTOTIPI

Il futuro del Gruppo C	38
------------------------	----

FORMULA INDY

I boss parlano della F.1	44
--------------------------	----

INSERTO

La 5. dispensa della F.1 '88	49
------------------------------	----

FORMULA 3

Risputa la Reynard	66
--------------------	----

SUPERTEST

Provata la F. 40	72
------------------	----

44
FORMULA INDY
I boss delle
maggiori
scuderie Usa
si confrontano
con la F.1



RALLY

Arriva Limone	92
Scalata all'Olympus	94

RUBRICHE

Tuttevelocità	4
Tuttestero	6
Tutteproduzione	81
Lettere	86
Compravendita	88
Tutterally	96
Italia Sprint	97
Domenica Sprint	109
Dove corriamo	111

65
FORMULA 3
Come
la Reynard
di Giovanardi
ha interrotto
l'egemonia
Dallara



**AUTO
SPRINT**

n. 25 - Anno XXVIII
21-27 giugno 1988

Direttore responsabile
CARLO CAVICCHI

Vicedirettore
Roberto Guglielmi
Caporedattore
Alfredo Maria Rossi
Inviati speciali
Roberto Boccafogli
Giancarlo Cevenini
Cesare Maria Mannucci
Carlo Massagrande

Redattori
Gianni Antonella, Diego Forti
Ettore Mingardi (segreteria)
Franco Nugnes
Angelo Orsi (fotoreporter)
Maurizio Ravaglia
Guido Schittone

Servizi speciali
Daniele Buzzonetti, Lino Manocchia
Giorgio Piola, Alessandro Stefanini,
Eugenio Zigliotto

Impaginazione
Morena Albertini, Giordano Capelli,
Franco Rossi

Segreteria di Redazione
Marisa Imbrogo
Segreteria esteri: **F. Gigi Rueckert**
Archivio: **Mirco Lazzari**

Collaboratori: Roberto Argenti, Luca Bartolini, Lino Ceccarelli, Paolo Ciccarone, Adriano Cimarosti, Massimo Clarke, Gianni Cogni, Bob Constanduros, Gérard Crombac, Cesare De Agostini, Mike Doodson, Andrea Ficarelli, Giorgio Gianuzzi, Martin Holmes, Thomas M. Imhof, Jeff Hutchinson, Walter Leverone, Pietro Libro, Wolfgang Monsehr, Maurizio Masini, Rolf Nieborg, Doug Nye, Ian Phillips, Ezio Pirazzini, Charles G. Proche, Sergio Remondino, Nigel Roebuck, Gianni Rogliatti, Tommaso Tommasi, H. Jürgen Tücherer, Grahame Ward.

Il nostro indirizzo: 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Via del Lavoro 7, telefono: 051/45.55.11, casella postale AD 1734 - 40100 Bologna, telex: 51.02.12 - 51.02.83 Sprint-I, telecopier: 051/455418.

Distribuzione: Italia, Concessionario Esclusivo PARRINI & C. - Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma - tel. 06/49.40.841 - Telefax 06/49.50.318 - Telex Dipari 62.61.69. All'estero, Messaggerie Internazionali s.r.l., 20138 Milano, via Rogoredo 55, tel. 51.52.26/7/8/9, telex 312597 Mexint-I.

Pubblicità: Concessionaria SPI - Via Manzoni 37 - 20121 MILANO - tel. 02/63.131.

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

Fotocomposizione e stampa: Poligrafici il Borgo S.p.A., 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna), via dell'Industria, 6, tel. 051/45.70.18.



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



CONTI EDITORE
Direttore Editoriale
ADOLFO GALLEAZZI



Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 990

CHIAMATE IL **1637** se utente del distretto di Bologna, Imola, Milano, Genova, Roma, Torino, Modena, Parma, Reggio Emilia, Rimini, Pescara, Comacchio, Ferrara, Fidenza, Fornovo, Porretta T., Ancona, Perugia, Firenze, Teramo, Ravenna e Lugo

**TELE
SPRINT**

OPPURE
(051)
997997
Se di altro distretto

Servizio quotidiano d'informazione sull'attività motoristica in collaborazione con la SIP

A cura di Guido Schittone

È VACANTE IL TRIBUNALE D'APPELLO

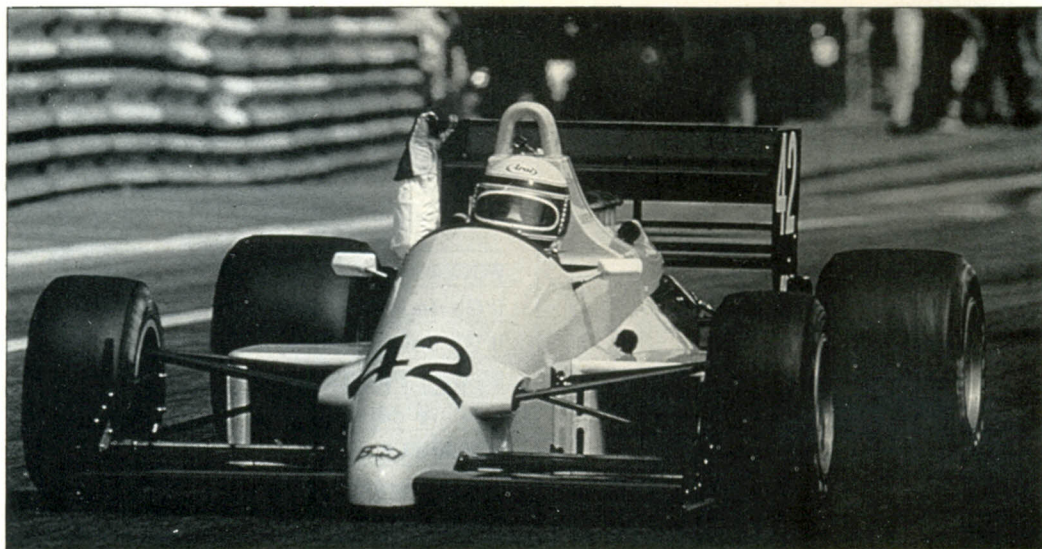
SCADUTO il mandato conferito da ormai molti anni al dottor Arienzo, il Tribunale Nazionale d'Appello (ordine di giudizio di secondo grado) è da alcuni mesi inattivo. Il presidente dell'Ac Italia, Alessi, non ha rinnovato la fiducia a questo organismo che è chiamato a controllare l'attività di tutti i licenziati Csaì. L'indipendenza del Tna l'ha portato a volte a prendere decisioni clamorose tali da giustificare l'attuale decisione. Sta di fatto, comunque, che tutti gli appelli in corso sono ora fermi alla Csaì in attesa che l'Ac elegga i nuovi componenti di questo organo. Per la presidenza si è fatto il nome dell'ingegner Danese, funzionario dell'Ispettorato della Motorizzazione, mentre fra i commissari tecnici sono stati interpellati Galiani e De Riu.

LA MERCEDES HA PROVATO A CLERMONT

DOPO AVER giudiziosamente saltato la 24 Ore di Le Mans a causa di problemi che si sono manifestati alle gomme posteriori nel corso delle prove di qualificazione, la Sauber Mercedes ha sostenuto una sessione di prove lunedì scorso a Clermont Ferrand, sulla pista della Michelin. Durante il test i tecnici della Mercedes e della Casa francese di pneumatici hanno cercato le cause che determinavano il cedimento delle gomme posteriori sul circuito della Sarthe. Mauro Baldi ha girato tutto il giorno senza registrare alcun inconveniente pur toccando velocità prossime ai 330 kmh. Dai dati raccolti anche con rilievi telemetrici sono scaturite preziose informazioni che serviranno a risolvere definitivamente il problema: la Michelin per parte sua modificherà la copertura, mentre Peter Sauber ritoccherà la sospensione posteriore.

■ **MORROGH.** L'Alfa Romeo nei giorni scorsi ha consegnato due F. Alfa Boxer a Henry Morrogh, il titolare della scuola di pilotaggio con sede a Magione che ha tenuto a battesimo quasi tutti i piloti di Formula 1 dell'ultima generazione. L'istruttore inglese inserirà nei suoi corsi di guida agonistica anche le due monoposto della categoria addestrativa che vanno ad aggiungersi al parco macchine fatto di F. Italia e F. Fiat Abarth. Gli allievi dei corsi, quindi, potranno prendere conoscenza con la vettura prima di partecipare eventualmente a delle corse del campionato tricolore.

■ **LOMBARDI.** Lella Lombardi si è rivolta al preparatore tedesco Wolf per lo sviluppo del motore Cosworth montato sulla Sierra Gruppo A con cui corre Rebai nel campionato italiano velocità turismo. Si tratta di un propulsore che debutterà a Pergusa ed è accreditato di una potenza di oltre 450 cv. Con questa novità Lella è convinta che la sua Sierra possa dare molto fastidio alle 75 Turbo, interrompendo l'egemonia Alfa Romeo nella serie tricolore.



IL BRASILIANO È IL PIÙ VELOCE NEI TEST DI F. 3000 MORENO PRENOTA MONZA

ROBERTO MORENO e la sua Reynard sono risultati i più veloci al termine di due giorni di prove libere sul circuito di Monza, in vista della gara di F.3000 di domenica prossima. Il pilota brasiliano ha realizzato il tempo di 1'37"22 al termine del secondo giorno di prove. Nel primo, infatti, è stato protagonista di una uscita di pista alla curva Ascari. Moreno (nella FotoSipa) non è stato l'unico a compiere delle escursioni fuori pista, dato che ben dodici piloti lo hanno imitato nei due giorni. Oltre a Moreno, si sono esibiti in dritti e uscite Blundell, Raphanel, Grouillard, Apicella, Belmondo e David Hunt. Il secondo miglior tempo è stato realizzato da Alesi, seguito dalla prima Lola, quella di Blundell. Per quanto riguarda i colori italiani, c'è da segnalare la bella prestazione di Martini, che nel primo giorno di prove aveva il secondo miglior tempo. Discreto il piazzamento di Bertaggia con la Dallara del team Forti, accreditato di un crono di 1'39"42. In

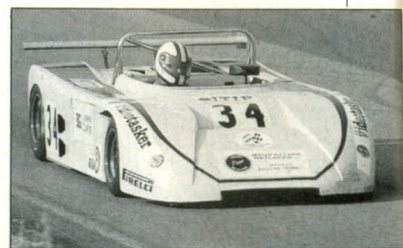
questo team ha fatto il debutto Eugenio Visco, che ha percorso alcuni passaggi con la vettura di Croceri: ha fatto subito segnare un incoraggiante 1'42" finché non si è rotto un ingranaggio del cambio. Ha mosso i primi passi in F.3000 anche Domenico Gitto, al volante di una vecchia March del team Cobra. Discrete le prestazioni di Chiesa, Scapini, Voulaz e Mancini, che si sono alternati sulla Ralt del team Pavesi, in sostituzione di Barbazza che ha dato forfait. La rottura del cambio ha rallentato Massimo Monti.

I migliori tempi: 1. Moreno, 1'37"22; 2. Alesi 1'37"76; 3. Blundell 1'37"82; 4. Raphanel 1'38"14; 5. Martini 1'38"20; 6. Herbert 1'38"20; 7. Danielsson 1'38"208; 8. Spence 1'38"31; 9. Grouillard 1'38"36; 10. Giroix 1'38"48; 11. Monti 1'38"50; 12. Trollé 1'38"64; 13. Apicella 1'38"76; 14. Euser 1'38"92; 15. Bernard 1'38"92; 16. Bertaggia 1'39"00.



PADRONE PROVA UNA LOLA DI F. INDY

TONY PADRONE (nella fotoStudio '83) uno dei veterani del Trofeo Fisa di Formula 2000, da sempre uno dei grandi protagonisti della categoria, sta per spiccare il volo al di là dell'Oceano. La Burago, suo sponsor sulla Ralt Rt31 inieime alla Smalvic, gli ha proposto tramite l'interessamento di Fulvio Maria Ballabio, l'italiano che ha già corso negli Stati Uniti, un test a Phoenix per guidare una Lola T8800. Il napoletano potrebbe debuttare in Formula Indy in una delle gare che mancano alla fine della stagione.



MAGGIORA PASSA ALLA SYMBOL

DARIO MAGGIORA deluso dalle prestazioni della sua Ermoli da Sport Nazionale (nella FotoStudio '83) ha deciso di cambiare biposto in vista della 2 Ore di Pergusa in programma domenica prossima in Sicilia. Il pilota comasco, infatti, ha raggiunto un accordo con Arturo Merzario per guidare una Symbol nelle restanti gare del campionato tricolore. Maggiora quest'anno è impegnato oltre che in Sport Nazionale anche nel campionato Italiano Velocità Turismo dove corre in Gruppo N con una Escort Xr3 con cui ha ottenuto finora risultati molto lusinghieri.

KLAUS NIEDZWIEDZ SI FERISCE AL NÜRBURGRING

IL PILOTA tedesco Klaus Niedzwiedz, attualmente secondo nell'Euroturismo dove guida una Ford del team ufficiale, si è leggermente ferito a un braccio durante la gara del campionato tedesco produzione, che si è corsa prima della 24 Ore del Nürburgring. Causa il dechappamento di una pneumatico, la Ford Sierra Cosworth di Niedzwiedz ha sbattuto violentemente contro le protezioni: in quel momento la vettura procedeva a una velocità di 280 kmh. Il conduttore tedesco ne avrà per una decina di giorni.

NELL'APERTURA DELL'EURO OPEL SVETTA UN FINNICO

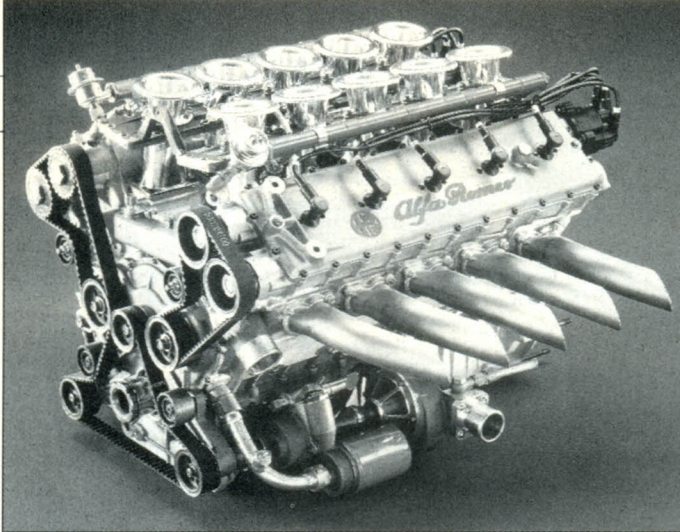
LA PRIMA prova dell'Eurochallenge di Formula Opel Lotus, corsarsi a Zandvoort (Olanda) ha visto il dominio del giovane Mika Hakkinen, che si è imposto davanti al danese Larsen e all'olandese Ko, entrambi con precedenti esperienze in F.3. Justin Bell, figlio del cinque volte vincitore della 24 Ore di Le Mans Derek Bell, ha conquistato un ottimo quinto posto, precedendo il più esperto Neto. Alla corsa di F. Opel Lotus hanno preso parte 36 conduttori in rappresentanza di 11 nazioni.

A METÀ LUGLIO LA SALITA COLLE SAN GIACOMO

SI DISPUTERÀ il 17 luglio, con inizio alle ore 9.00, la cronoscalata Ascoli-Colle San Giacomo. La corsa, valida per il campionato italiano della montagna, si effettuerà su un percorso di km 10,200 con un dislivello (tra partenza e arrivo) di 606 metri e una pendenza media del 5,5 per cento. Le iscrizioni alla Ascoli-Colle San Giacomo si chiuderanno domenica 10 luglio. Il programma della gara prevede prove ufficiali sabato 16 luglio dalle ore 9.00 alle 14.00.

LO SVEDESE GRANBERG TORNA AL SUCCESSO

LO SVEDESE Ulf Granberg, ex pilota ufficiale della Volvo nel campionato europeo Turismo '86, è ritornato alla vittoria al volante di una vettura della Casa di Goteborg. Granberg si è infatti imposto con la Volvo 240 Turbo Gruppo A nella terza prova del campionato Turismo svedese, che si è disputata sul circuito di Anderstorp. Granberg ha preceduto l'ex campione del mondo di superkart, Bohlin che con la Bmw M3 era scattato dalla pole position. Il rallista Ingvar Carlsson (Volvo 240 Turbo) è stato rallentato da una frenatura e ha dovuto lasciare il terzo posto alla Ford Sierra Rs500 Cosworth di Bonebusch.



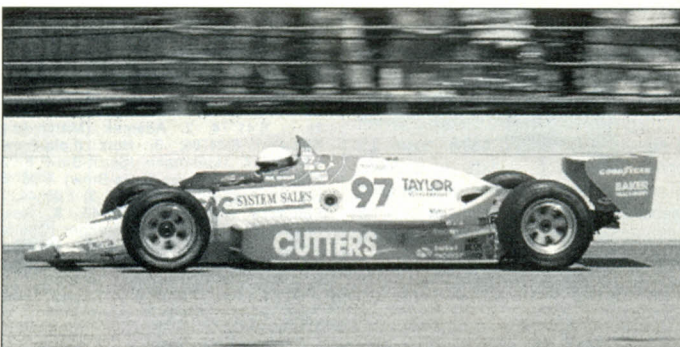
NON SOLO PROCAR PER IL BISCIONE

L'ALFA PREPARA ANCHE LA F. 1?

■ GLI OTTIMI risultati forniti non solo al banco-prova dal 10 cilindri aspirati Alfa Romeo, ha indetto i responsabili della Casa di Arese a cercare una valida alternativa alla serie Pro-Car, qualora questa dovesse morire ancora prima di nascere, per mancanza di qualificati partecipanti. E così, parallelamente al progetto Pro-Car (il primo telaio realizzato in fibre composite dalla Brabham per la 164 Silhouette dovrebbe arrivare in Italia entro la fine del mese), sta prendendo piede l'idea di tornare in Formula 1 per gettare nella mischia il motore progettato da Gianni Tonti e rivisto dall'ingegner Lombardi già ora in grado di garantire 610 cv. Sebbene ad Arese si continui a smentire con fermezza ogni voce, si sarebbe ben al di là delle semplici parole. Mentre i test di sviluppo del 10 cilindri proseguono con piena soddisfazione a Balocco (il propulsore è montato su una vecchia Euroracing), sembra che alla Brabham sia in fase di costruzione anche la scocca di una monoposto. Nel frattempo alla Belco Avia, azienda specializzata nella lavorazione di materiali composti si stanno completando spoiler anteriori e alettoni marchiati Alfa F. 1. I responsabili dell'Azienda novarese interrogati in merito hanno dichiarato che si tratta solo di pezzi di aggiornamento per la vecchia Euroracing. Ma i profili alari sono di disegno attualissimo adatti solo per una monoposto nuova. All'Alfa Corse, per altro, non hanno previsto alcun sviluppo del telaio Er 185 visto che così com'è è adattissimo ai collaudi del 10 cilindri Alfa. Apportando delle modifiche, invece, non avrebbero più le comparazioni con i test precedenti...

PROBLEMI IN USA PER I RICAMBI MARCH

GROSSI problemi negli Usa per i team che utilizzano nel campionato di F. Indy i telai March '88 (nella foto Dppi). Infatti, il rappresentante in America della Casa inglese è in disaccordo con Robin Herd e oramai da diverse settimane non ne distribuisce più le parti di ricambio. In pratica, dunque, i vari team manager non sanno dove approvvigionarsi perché le Gt&T (questo il nome dell'ormai ex-distributore March) non mette più a loro disposizione i ricambi né è ancora stata individuata una azienda in grado di sostituirlo. Tutti i team «March» stanno quindi facendo economie di pezzi e solo chi aveva un discreto magazzino in casa è in grado di resistere senza particolari difficoltà. Grave, invece, la situazione per chi non aveva una buona scorta o che ha avuto la sventura di incorrere in frequenti incidenti. È il caso del team di Guerrero. Granatelli, complici ovviamente le numerose «botte» tirate dal suo pilota in questo inizio di stagione, è stato costretto a presentarsi a Portland con un telaio modello '87, poiché dopo Milwaukee non era stato possibile rimettere in sesto la scocca 88 là incidentata. Che la vicenda March sia spinosa e di non imminente soluzione è confermato poi dal fatto che «Pat» Patrick ha già provveduto a scanso di equivoci a mettersi in casa un telaio Lola.

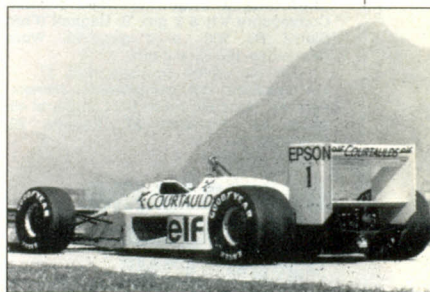


Hanno collaborato: Gianfilippo Centanni, Wolfgang Monsehr, Tege Tornvall

PREMIAZIONE A IMOLA SI VOTA LA MISS

SI TERRÀ venerdì prossimo 24 giugno presso la discoteca «La vie en Rose» di Imola, l'ultimo atto di «Vota la Miss F.1». Tramite il tagliando pubblicato su Autosprint n. 17, i nostri lettori hanno segnalato quale era la loro preferita tra le 18 ragazze F.1, abbinate agli altrettanti team del circus. Con netto margine di vantaggio sulle avversarie, la più «gettata» è stata la ragazza Ags, Adele Martello, bionda con l'hobby del nuoto e dell'atletica. La bella Adele, nel corso della serata che vedrà festeggiare anche il compleanno della discoteca imolese, riceverà il premio messo in palio dalla Philips: un televisore CE7590 «Match Line» da 28", 99 canali con ricerca automatica. I nostri lettori, votando Adele Martello, hanno così sovvertito il risultato che, alla vigilia del Gp di San Marino con i voti di piloti, giornalisti e vari esponenti del mondo della F.1, aveva assegnato il titolo di «Miss F.1» alla ragazza Ligier, Deborah Predicatori.

IN INGHILTERRA E GERMANIA LOTUS CON NUOVO SPONSOR



IN OCCASIONE dei Gran Premi di Formula 1 di Gran Bretagna (Silverstone, 10 luglio) e di Germania (Hockenheim, 24 luglio), le due Lotus-Honda tipo 100T di Nelson Piquet e Satoru Nakajima non sfoggieranno le abituali insegne della multinazionale del tabacco Camel, poiché in questi due paesi le leggi vietano la pubblicità di sigarette o comunque di prodotti che hanno a che fare con il fumo. In Gran Bretagna e Germania le Lotus avranno quindi i colori dello sponsor Courtaulds, gruppo industriale internazionale che produce fibre, rivestimenti, tessuti, prodotti chimici. La Courtaulds Grafil è tra l'altro una delle prime aziende al mondo ad essersi occupata della lavorazione di fibre di carbonio (nel 1987 ha realizzato un fatturato pari a 220 milioni di sterline) e opera in oltre 35 paesi. Presente con propri stabilimenti anche in Germania, la Courtaulds è sponsor inoltre del team di Ken Tyrrell (vincitore nell'87 del Trofeo Jim Clark) che schiera le monoposto per i britannici Jonathan Palmer e il giovane Julian Bale. L'accordo Lotus-Courtaulds prevede anche la sponsorizzazione (per i Gp di Gran Bretagna e Germania) di tute e caschi per Piquet e Nakajima.

Hanno collaborato: Tom Hyan, Hans-Jürgen Tücherer

SI INTERROMPE LA SERIE DI JOHNSON

LAKESIDE - Nel campionato australiano turismo Gr A si è interrotta la serie positiva di Dick Johnson. Questi, infatti, può avendo tagliato il traguardo in prima posizione nella gara disputata a Lakeside (la n. 6, appunto, del campionato) è stato penalizzato di 1 minuto (per partenza anticipata) e si è visto retrocedere in seconda piazza. La vittoria è così andata a Tony Longhurst, sempre su Sierra Cosworth, che era transitato sotto la bandiera a scacchi con 33" di ritardo sulla Sierra Cosworth di Johnson. Terzo sul traguardo e nella classifica della gara è giunto Alan Moffat, anche lui su Sierra, preparata però da Eggenberger. Johnson, che mantiene comunque la testa del campionato davanti a Colin Bond ha giustificato la sua partenza anticipata con il ritardo con il quale lo starter ha dato il via alla gara.

TURISMO

Lakeside Raceway, 22 maggio 1988

6. gara del campionato australiano

La classifica: 1. Tony Longhurst (Ford Sierra Rs500) 60 giri in 56'51"23; 2. Johnson (Ford Sierra Rs 500) 57'35"23; 3. Moffat (Ford Sierra Rs500) a 1 giro; 4. Perkins (Holden Commodore V1) a 1 giro; 5. Brock (Bmw M3) a 1 giro; 6. Miedecke (Ford Sierra Rs500) a 1 giro; 7. Richards (Bmw M3) a 2 giri; 8. Reed (Holden Commodore V1) a 2 giri; 9. Bagnall (Ford Sierra Rs 500) a 2 giri; 10. Ward (Mercedes 190 E) a 2 giri.

□ Giro più veloce: Johnson in 55"57.

La classifica del campionato: Johnson punti 95, Bond 66, Bowe 62, Longhurst 45, Brock 36, Richards 32, Perkins 29, Miedecke 24.

DOPPIO HAHNE NEL TEDESCO PRODUZIONE

ADENAU — Armin Hahne e la Ford Sierra Cosworth sono stati i dominatori delle due gare del campionato tedesco Produzione corse al Nürburgring. Hahne ha vinto entrambe le gare, la prima davanti a Asch (Mercedes), mentre nella seconda ha preceduto la Bmw M3 del team Linder affidata a Oestreich, che ha regolato in volata l'altra M3 di Danner. Cecotto, con la Mercedes 190E della Amg, è stato rallentato da problemi tecnici, riuscendo a conquistare solamente il nono posto nella seconda corsa. Dopo 14 gare, Ludwig e Oestreich sono al comando della classifica provvisoria del campionato a pari punti (174), mentre Asch è terzo (147) e Hahne occupa la quarta posizione con 140 punti.

TURISMO

Adenau (D), 18 giugno 1988

13. e 14. gara del Produzione tedesco

Le classifiche

1. corsa: 1. Hahne (Ford Sierra) in 38'08"93; 2. Asch (Mercedes 190E 2.3-16) a 7"95; 3. Oestreich (Bmw M3) a 10"07; 4. Heger (Bmw M3) a 13"00; 5. Ludwig (Ford Sierra Cosworth) a 16"69.

2. corsa: 1. Hahne (Ford Sierra) in 38'11"99; 2. Oestreich (Bmw M3) a 10"12; 3. Danner (Bmw M3) a 11"12; 4. Ludwig (Ford Sierra) a 23"61; 5. Grohs (Bmw M3) a 27"90; 6. Quester (Bmw M3) a 28"58.



LA 24 ORE SUL LEGGENDARIO NÜRBURGRING

FUORI FORD E BMW VINCE LA PORSCHE

ADENAU — Niente da fare per i team ufficiali Ford e Bmw (nella foto) nella 24 Ore disputata sul vecchio circuito del Nürburgring (23 km). Alla fine infatti l'ha spuntata la Porsche Rsr (la corsa era aperta non solo alle vetture Gr. A) dei tedeschi Doren, Holub e Faubel che hanno assunto la testa della gara a tre ore dal termine, quando la Ford Sierra ufficiale di Soper-Dieudonné, in quel momento al comando, è stata costretta alla resa per la rottura del motore. L'altra Ford ufficiale, quella di Ludwig e Biela, aveva già abbandonato dopo appena tre ore per il cedimento del propulsore. Dopo sette ore si ritirava anche la Bmw M3 ufficiale di Ravaglia-Oestreich e Grohs, che si trovava in seconda posizione a meno di due minuti dalla vettura di testa. L'abbandono è stato causato da una paurosa uscita di strada, avvenuta sul veloce rettilineo di partenza-arrivo, di Grohs, che si trovava alla guida. La M3 si è più volte capotata; sbattendo contro le protezioni: macchina completamente distrutta, ma pilota illeso. La prima delle Gruppo A al traguardo è stata la Mercedes 190E di Cecotto-Cudini-Snoeck, quinta. Le prove ufficiali hanno visto una doppietta delle Ford Sierra di Eggenberger, (pole position di Soper, seguito da Ludwig) mentre la terza posizione è stata di Ravaglia.

VELOCITÀ

Adenau (D), 18-19 giugno 1988

24 Ore del Nürburgring

La classifica: 1. Dören-Holub-Faubel (Porsche 911 Rsr) 140 giri; 2. Dorr-Döbler-

Barth (Porsche 911 Rsr) a 4 giri; 3. Winkelhock-Mauer-Haug (Opel Manta 400) a 5 giri; 4. Ternes-Strycek-Garuda (Opel Manta 400) a 6 giri; 5. Cecotto-Cudini-Snoeck (Mercedes 190E 2.3-16) a 11 giri; 6. Benning-Klupp-Bovensiepen (Bmw 32bi) a 11 giri.

A WITTMANN IL BARUM CECOSLOVACCO

GOTTWALDOV — Ancora un successo per l'austriaco Franz Wittmann che dopo la vittoria al Saturnus jugoslavo, si è imposto al Barum-Tribec (Eurorally, coeff. 2) valido anche per la Mitropa Cup) rally che si è disputato in Cecoslovacchia. Nella prima tappa, il successo parziale è stato di Ferjancz. Nella seconda giornata di gara è stato invece Wittmann ad assumere il comando per mantenerlo fino al traguardo. Sfortunata la prova dei fratelli Degan (unici italiani al via) costretti

all'abbandono per problemi al motore della loro VW Golf.

RALLY

Gottwaldov (Cs)

17-18 giugno 1988

Barum-Tribec Rally

La classifica: 1. Wittmann-Patterman (Lancia Delta 4wd) in 3.03'57"; 2. Ferjancz-Tandari (Audi Coupé Quattro) 3.04'44"; 3. Pavlik-Jirato (Audi Coupé Quattro) 3.10'22"; 4. Baumschlager-Wolf (Toyota Corolla Gt) 3.10'41"5; 5. Kolev-Ignatov (Audi Coupé Quattro) 3.13'05".

SOLO OTTAVO NESTI ALLA ECCE HOMO

STERNBERK — Una monoposto di F. 2, la Maurer-Bmw di Fendrich, ha conquistato la vittoria assoluta nella cronoscalata cecoslovacca Ecce Homo, valida quale 3. prova del campionato europeo della montagna. Mauro Nesti (Osella-Bmw) non è riuscito a far meglio dell'8. posto. La prima manche è andata al tedesco Stenger (Osella-Bmw), mentre la seconda manche è stata di Fendrich. In Gr.A ha vinto Boheme e in Gr.B, Rossi su Renault 5 Maxi Turbo.

VELOCITÀ

Sternberk (Cs), 19 giugno 1988

Salita Ecce Homo

3. prova del campionato europeo della montagna

La classifica: 1. Fendrich (Maurer-Bmw F. 2) in 6'41"74; 2. Adamek (March-Audi Can-Am) 6'44"85; 3. Hotz (Lola-Bmw) 6'51"26; 4. Hoehmann (Spirit-Bmw F. 2) 6'55"65; 5. Vilarino (Lola-Bmw) 6'58"6; Binder (Argo-Volkswagen F. 3) 7'00"44; 7. Pedrazza (Prc-Bmw) 7'03"43; 8. Nesti (Osella-Bmw) 7'06"39; 9. Stenger (Osella-Bmw) 7'07"38; 10. Vorel (Kdv F. Mondial) 7'12"39.

A HARDMAN IL SECONDO ATTO F. OPEL

THRUXTON — Peter Hardman si è aggiudicato la seconda vittoria nella serie britannica dello Challenge F. Opel Lotus. L'inglese si è imposto a Thruxton il 12 giugno scorso in una prova caratterizzata dalla somma di due manche. Hardman al volante della vettura del team Racing for Britain dopo aver tallonato per quattro giri il leader della gara Allan McNish è passato al comando, mentre Philippe Adams con una paurosa uscita di strada causava la sospensione della gara. Al secondo via erano quattro le monoposto che non si allineavano tra cui quella di Johnson. Al verde scattava nettamente al comando Hardman che era tallonato da McNish. Dopo due giri Hakkinen solo quarto al via riusciva a saltare agevolmente Andy Sim e al penultimo giro aveva ragione anche dello stesso McNish. Quest'ultimo con l'avantreno in disordine, uno spoiler lo stava rallentando visibilmente, doveva cedere anche a Sim piazzandosi terzo.

VAUXHALL LOTUS CHALLENGE

Thruxton, 12 giugno 1988

6. gara della serie britannica

La classifica: 1. Peter Hardman 13 giri in 16'23"28 alla media di 180,46 kmh; 2. Sim 16'29"43; 3. McNish 16'30"85; 4. Hakkinen 16'37"39; 5. Bell 16'42"55; 6. Brabham 16'43"78; 7. Ayles 16'48"13; 8. Spencer 16'52"08; 9. O'Brien 17'03"63; 10. Goddard 17'04"21.

Giro più veloce: Hakkinen in 1'14"23 alla media di 183,88 kmh.

La classifica della serie: McNish 80, Hakkinen 75, Sim 45, Hardman 45, Ayles 44, Adams 38, Spencer 37, Bell 36, Brabham 25, O'Brien 19.

BIN SULAYEM VINCE IN GIORDANIA

AMMAN — La terza prova del campionato Fisa del Medio Oriente, il Jordan Rally, è stata vinta dal pilota del Dubai Mohammed Bin Sulayem con una Toyota Celica Turbo Gr. B. All'inizio della seconda tappa (la gara si è disputata su un percorso di 1250 km), Bin Sulayem è stato costretto ad abbandonare la prima posizione a favore di Al Hajri (Audi Quattro), causa problemi al cambio. Sulayem ha poi ripreso il comando della corsa alla penultima prova speciale, quando Al Hajri è uscito di strada, danneggiando la sospensione della sua Audi: il pilota del Qatar ha poi continuato ed è terminato secondo. Il britannico David Llewellyn (Audi Quattro) si è ritirato per problemi elettrici al motore. Ottimo il quarto posto della Saab 900 dello svedese Stromberg. Bin Sulayem è adesso al comando del campionato medio orientale.

RALLY

Amman (Giordania), 16-17 giugno 1988

Jordan Rally '88

La classifica: 1. Bin Sulayem (Toyota Celica Turbo) in 4.02'12"; 2. Al Hajri (Audi Quattro) in 4.05'49"; 3. Abdullah (Opel Manta 400) 4.29'11"; 4. Stromberg (Saab 900 T16) 4.44'58"; 5. Halabi (Nissan 240 Rs) 4.50'22".

Cintura di sicurezza Sabelt

Fatta come legge comanda



JOHANSSON CON LA RALT VECCHIA

ANDERSTORP — Quando il leader provvisorio del campionato francese e l'autore della pole position, Rickard Rydell, hanno esitato per una frazione di secondo al via, il campione dell'anno scorso Micke Johansson (nelle foto) è scattato in testa, rimanendoci per il resto della corsa, valida come terza prova del campionato di F. 3 svedese, nonostante i ripetuti attacchi da parte di Rydell al volante della sua Reynard 883-Vw. Sebbene Johansson fosse al volante di una Rt31-Alfa dell'anno scorso e sia stato mezzo secondo più lento di Rydell in prova, è riuscito con facilità a tenere a bada il suo avversario, che all'ultimo toccava il rail con la sua Ralt forando una gomma che poi lo ha costretto a rallentare. È stata ugualmente combattuta anche la lotta per il terzo posto, inizialmente occupato da Hakan Olausson, davanti al compagno di squadra Kenny Bräck, Peter Bohlin e Peter Albertsson. Ma nella fase finale Olausson sbandava sull'olio, dovendo così cedere il passo a Bräck e Bohlin. Poi, al penultimo giro, Olausson e Albertsson si agganciavano: quest'ultimo rimaneva fuori pista con la sospensione anteriore danneggiata.

FORMULA 3

Anderstorp, 12 giugno 1988

3. gara del campionato svedese

La classifica: 1. Micke Johansson (Ralt Rt31-Alfa) 18 giri in 28'32"48 alla media di 152,53 kmh; 2. Rydell (Reynard 883-Vw) 28'49"38; 3. Bräck (Reynard Toms 883) 28'56"14; 4. Bohlin (Reynard 873-Vw) 28'57"36; 5. Olausson (Reynard 873-Toms) 29'02"28; 6. Hansen (Reynard 873-Vw) 29'13"12; 7. Birgersson (Reynard 883-Vw) 29'20"31; 8. Rajamäki (Reynard 863-Vw) 29'20"61; 9. Wallinder (Reynard 873-Vw) 29'20"94; 10. Hillebrink (Reynard 873-Vw) 29'41"10.

□ **Giro più veloce:** Johansson in 1'33"805 alla media di 154,699 kmh (record).

La classifica del campionato: Rydell 55, Johansson 47, Olausson 30, Bräck 27.

BOHLIN COMINCIA BENE IN SVEZIA

LENNART Bohlin, al volante della Bmw M3 dell'importatore Bmw per la Svezia, si è aggiudicato la prima gara del campionato svedese Gr. A. Bohlin ex-campione del mondo di kart 250 cc, si è imposto davanti all'esperto Ulf Granberg alla guida di una Volvo 240 Turbo. Ulf Svensson, sempre su Volvo 240 Turbo, partito in pole position è stato buon terzo. Nella gara valida per il campionato nordico, disputatosi a Mantorp, Peggén Andersson, al volante della Bmw dell'importatore svedese, si è imposto con meno di un secondo di vantaggio su Svensson dopo che l'asso dei rally, Ingvar Carlsson, era stato costretto a ritirarsi con la sua Volvo 240 Turbo.



REPETTO

TRW


TRW Sabelt S.p.A.
Via G. di Vittorio, 9 - 10024
Moncalieri - Torino (Italy)
Tel. (011) 6470747 - 6471372

TRW Inc. 1988
TRW è il nome e marchio della TRW Inc.

I COLORI DEL CAMPIONATO SONO GLI STESSI ANCHE NEGLI USA

BIANCOROSSO

Ancora McLaren, ancora Senna e Prost, ancora il buio dietro di loro: tutto questo in un Gp dove le Ferrari ribadiscono la disfatta di Montreal, dove il campione del mondo Piquet si trova a lottare - e soccombere - nelle ultime posizioni e dove la Minardi, con uno splendido Martini al ritorno in Formula 1, va a punti per la prima volta nella sua storia

 di Cesare Maria Mannucci

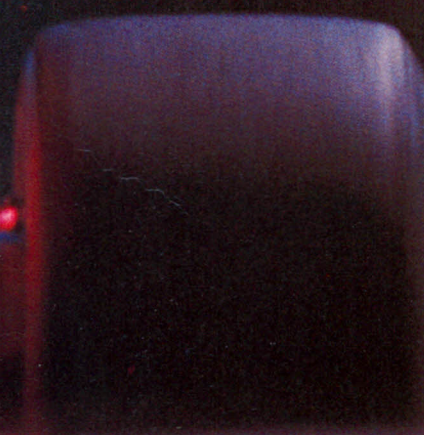
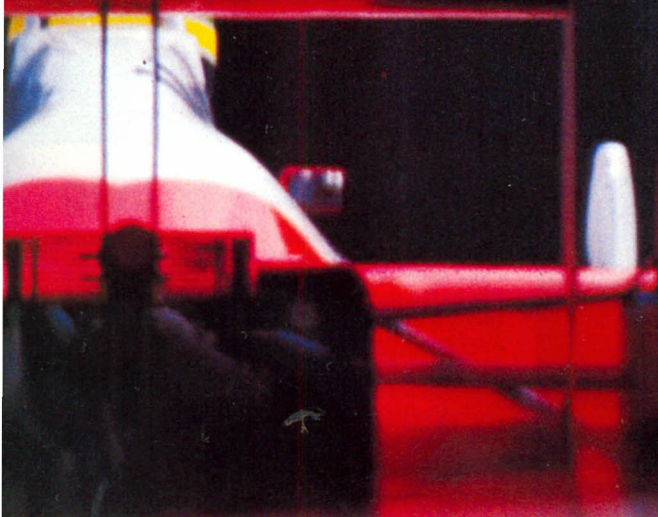
DETROIT - E' finita con la pista invasa da brasiliani ubriachi ed esultanti che inneggiavano a Ayrton Senna campione del mondo. Una settimana dopo Montreal, si e' ripetuta in maniera speculare la corsa canadese, con gli stessi piloti a occupare i primi tre gradini del podio, le difficili condizioni della pista a provocare una spietata selezione, le Ferrari subito fuori dopo le prime battute di gara. Ayrton Senna si conferma ancora una volta il re di Detroit - questa e' la terza vittoria consecutiva - e, piu' in generale, l'uomo che meglio sa esprimersi sui circuiti cittadini. Ancor piu' che a Montreal, Senna ha compiuto una gara perfetta, senza il minimo errore, sfruttando nel migliore dei modi l'immediata usura della pista che, dopo soli cinque giri, ha impedito qualunque tentativo di cambiare la situazione. Basti pensare

segue

Ancora un attimo e la McLaren di Senna scomparirà: è un'immagine emblematica del campionato mondiale 1988 (FotoOrsi)

E...NERO

arlboro





A sinistra, De Cesaris lanciatisimo verso un eccezionale 4. posto (FotoAmaduzzi). **A destra, René Arnoux, tradito dal motore al 45. giro** dopo un'ottima prova. **Sotto, Palmer davanti a Gugelmin: l'inglese è giunto 5.** (FotoOrsi). **In basso, Thierry Boutsen che, per la seconda volta, è salito sul terzo gradino del podio** (FotoColombo)



BIANCOROSSO E... NERO

segue

che il giro più veloce è stato ottenuto da Prost al quarto passaggio, con il pieno di benzina, mentre infuriava il duello ravvicinato con le Ferrari di Berger e Alboreto. Da quel momento la pista di Detroit è diventata una autentica trappola, con l'asfalto che si sgretolava in ogni curva, impedendo qualunque tentativo di forzare il ritmo. Nonostante queste condizioni estremamente difficili, Senna ha continuato a aumentare il proprio vantaggio su Prost sino ad arrivare a disporre di ben venti secondi prima che Prost si fermasse ai box per cambiare le gomme. È stata una sosta di tutta sicurezza, che Ron Dennis ha imposto ai suoi piloti quando si è accorto che nessuno era in grado di minacciare da vicino le McLaren. Dopo Prost si è fermato anche Senna ma la corsa era ormai virtualmente finita alle prime battute, dopo che il rapido degradarsi della pista non aveva

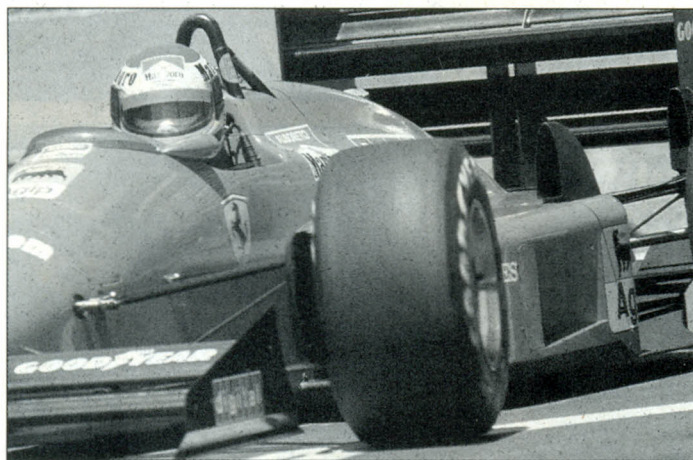
SURSUM CORDOLA

GP USA... E GETTA

LA TRASFERITA a Detroit è piaciuta molto ai piloti, tanto è vero che si sono dedicati alla ricerca di souvenir: per mancanza di tempo, tuttavia, hanno quasi tutti scelto un pezzetto di asfalto che, tanto, veniva via benissimo. Anche questa gara, come già a Montreal e Imola, si è svolta nei pressi di un corso d'acqua, ma c'è chi ha obiettato che, ormai, almeno per quanto riguarda la pole, tutto il mondiale si corre nei pressi di un fiume: il... Senna. Grande successo per la Minardi: tutti gli americani continuavano a dire che a loro piace molto il Martini. Nessuno si è stupito che il pilota romagnolo sia arrivato sesto, lo diceva anche il barista dell'autodromo: un sesto di Martini e cinque sestini di Gin. In ogni caso, Pierluigi non ne ha voluto sapere di sostituire il casco con un'oliva. Sarà anche vero che Detroit è la città dei motori, ma certo la cosa non vale per i Judd: per loro, la città del Michigan è stata piuttosto il cimitero degli elefanti. Quando, distaccato di un giro, Boutsen ha tagliato il traguardo, si è sbracciato urlando, «Ho vinto, ho vinto». «Ma guarda che sono già arrivati Senna e Prost...». «Sì, ma loro non contano...».

Alfredo Maria Rossi

Michele Alboreto (a destra, FotoOrsi) ha avuto una gara molto travagliata. Prima si è girato in seguito a un contatto duellando con Nannini, poi, mentre era in piena rimonta, è stato definitivamente fermato da un testa-coda che lo ha costretto all'abbandono al 45. giro



consentito a nessuno di migliorare i propri tempi, impedendo così qualunque tentativo di raggiungere la McLaren del brasiliano. A conferma di questo, ben venti vetture sulle ventisei partite, hanno ottenuto il proprio passaggio più veloce nei primi dieci giri di gara. Una situazione del tutto anomala, che ha finito per condizionare tutto il seguito della corsa. Ayrton Senna ha comunque definitivamente esorcizzato il brutto momento di Montecarlo e, su una pista persino più insidiosa, non ha mai dato l'impressione di perdere per un solo istante il controllo della corsa. Alain Prost è parso, invece, sottotono. In fondo a Montreal una serie di piccoli problemi di natura tecnica avevano impedito al francese di esprimersi al meglio mentre oggi la differenza con Senna è stata palese e indiscutibile. Prost ha lamentato il fatto che nei primi giri, quando la pista gli avrebbe permesso di attaccare, ha dovuto perdere tempo dietro le Ferrari e Boutsen, poi un progressivo indurimento del cambio non gli avrebbe consentito di utilizzare a fondo la

sua macchina. Tutte circostanze che spiegano solo in parte la differenza in pista tra i due piloti. Il mondiale presenta adesso una situazione di totale parità, mentre i secondi posti di Prost, in funzione degli scarti, diventano un fattore del tutto trascurabile.

MA SE IL SUCCESSO di Senna era comunque prevedibile per la sua spiccata attitudine a questo tracciato, è stata un'autentica mazzata la maniera in cui la McLaren ha continuato a mettere in mostra la sua superiorità. Si sperava infatti che le caratteristiche della pista di Detroit e il fatto che il motore giocasse un ruolo del tutto secondario fossero tutti elementi in grado di ridurre le differenze tra le McLaren e le altre. Invece, con questa ennesima doppietta, la vettura inglese ha confermato anche di disporre del telaio più competitivo e di un sistema di sospensioni in grado di fare la differenza anche quando sono sollecitate oltre ogni limite come sulla pista di Detroit. È comunque una superiorità che non fa certo bene allo

spettacolo e, come era già successo a Imola e Montreal, molti spettatori hanno abbandonato le tribune ancor prima che apparisse la bandiera a scacchi. L'unica possibilità per salvare questo mondiale dalla noia più assoluta potrebbe essere un duello costante e ravvicinato tra Prost e Senna, come accadeva nell'84 tra Prost e Lauda. Le mille circostanze delle corse hanno sempre impedito che questo si verificasse, sebbene le caratteristiche dei prossimi Gp, su circuiti superveloci, dovrebbero porre Senna e Prost in una situazione di assoluta parità, senza quegli elementi di disturbo che inevitabilmente i circuiti cittadini presentano. E mentre Senna si proclama re di Detroit, Thierry Boutsen si conferma a sua volta una delle più belle sorprese messe in mostra in questa prima parte di campionato. Il belga è stato sempre perfetto, da porre quasi sullo stesso livello di Senna per impegno e talento. Certo la Benetton non è la McLaren e l'ambizione più grande per la squadra italo-inglese non può essere che il terzo posto. Boutsen è stato comunque sorprendente nelle prime fasi di corsa, quando ha avuto ragione delle due Ferrari, che in fatto di motore disponevano di un innegabile vantaggio.

PER LA FERRARI si è trattato comunque di una corsa ancora deludente e, anche su questa pista, l'attuale vettura ha dimostrato di essere ormai arrivata al limite, sebbene le fortunate prove del sabato avessero proiettato una Ferrari in prima fila. Berger ha tentato nei primi giri di tenere il passo di Senna. Per fare questo ha sforzato però le gomme in maniera esasperata. Questo è stato poi all'origine della foratura del pneumatico posteriore sinistro che ha costretto Berger a farsi da parte. Chi si aspettava un ritorno ai box su tre ruote in stile Villeneuve, è stato comunque deluso, perché nell'intraversata all'uscita di una curva a Berger si è spento il motore, e la sua corsa è finita con un nulla di fatto. Alboreto, da parte sua, era partito in maniera più giudiziosa, limitandosi a contenere l'attacco delle Benetton. Con Boutsen non c'è stato nulla da fare mentre con Nannini si è arrivati alla collisione, la cui responsabilità deve essere attribuita ad entrambi. Nannini ci ha rimesso le sospensioni mentre Alboreto ha perso oltre un giro, terminando poi, con un'altra uscita di strada, una giornata certamente non entusiasmante. Ci hanno comunque pensato i nostri piloti ad animare lo spettacolo. Finalmente Andrea De Cesaris ha potuto vedere la bandiera a scacchi e il quarto posto è il giusto premio per una gara sempre condotta in solitario. Andrea ha corso da grande professionista, evitando di cadere nelle mille insidie che la pista di Detroit presentava. Il giusto premio per la piccola Rial, i cui risultati dovrebbero far riflettere squadre dotate di mezzi ben maggiori. E tra i protagonisti un posto d'obbligo lo merita anche Pierluigi Martini che, dopo quattro anni, ha regalato a Minardi la gioia del primo punto iridato. Martini ha messo in mostra un'abilità sorprendente, soprattutto se si considera che appena sette giorni fa era uno dei tanti che affollavano gli schieramenti della F. 3000. Il progressivo usurarsi delle gomme lo ha privato di un quinto posto decisamente alla sua portata. È stato comunque un piacere vederlo battersi tra i «grandi» della F. 1. □

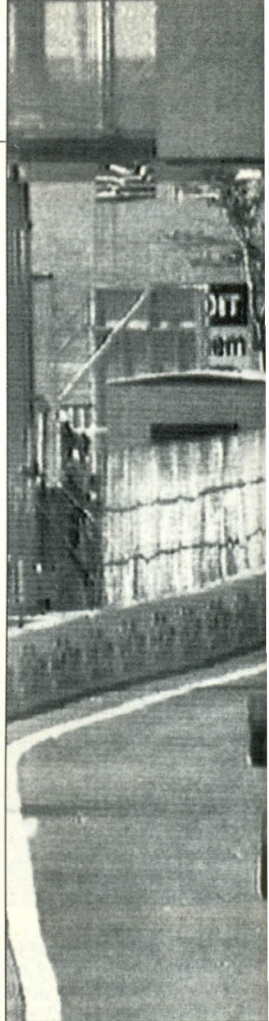
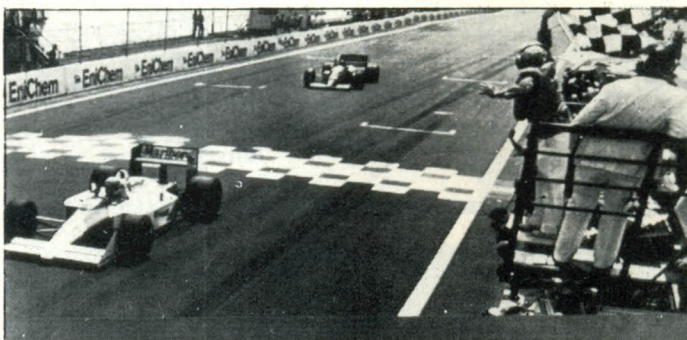
LA CRONACA/IL «PUFFO» SESTO AL RIENTRO IN F.1

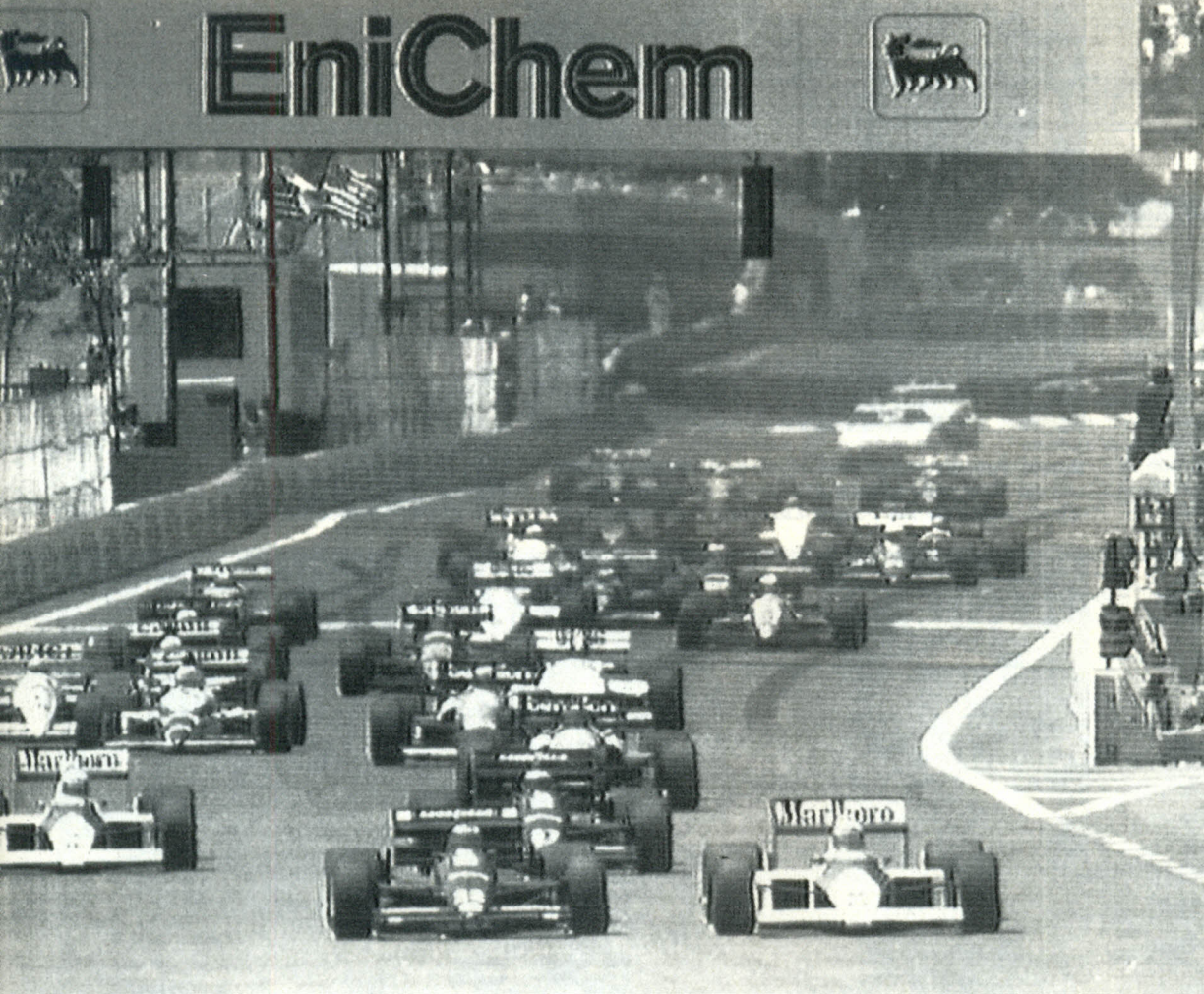
MARTINI SUONA LE CAMPANE

Il romagnolo, chiamato a sostituire Campos, ha conquistato il primo punto iridato nella storia del team Minardi, con una gara tutta all'attacco

DETROIT — Sono le sette e cinquanta del mattino quando Ayrton Senna sale sull'ascensore che lo porterà alla pista. È sorridente, di una calma glaciale. «Qui — dice — si può fare bene ma bisognerà vedere quali saranno le condizioni dell'asfalto». Di questo se ne accorgono subito i due della Ferrari che nel warm-up fanno un continuo andirivieni dai box con le gomme in piena crisi. Ma c'è chi sta peggio di loro: Mauricio Gugelmin, ad esempio, è dovuto ricorrere alle cure dei medici perché l'eccessiva strettezza dell'abitacolo March gli ha procurato una contusione alla schiena.

Partirà per la gara con una profonda imbottitura. Le sorprese non finiscono qui: Nigel Mansell percorre mezzo giro di riscaldamento con la sua Williams e la seconda metà sulla Arrows di Cheever che scarrozza l'inglese dopo che questi è stato tradito dal cambio. Il sole di Detroit brucia, corrode l'asfalto e tutti prevedono di fermarsi almeno una volta ai box per la sostituzione delle gomme. Ma il semaforo diventa verde e Ayrton, non avendo Prost a fianco, non si fa ingannare da Berger e vola verso la prima curva con un certo margine sull'austriaco e tutto il gruppone che più scomposto di così non potrebbe essere. Nelle retrovie, infatti, c'è molta gente che fatica a trovare la traiettoria ideale ma, fortuna vuole, nessuno va a finire, come si pensava, contro i terribili muri di questa pista. Al termine della prima tornata i ferraristi gioiscono: ben attaccato a Senna c'è Berger che seguito molto da vicino da Alboreto. Il milanese precede la Benetton di Boutsen, la McLaren di Prost, Nannini, Mansell, Warwick, Patrese, Piquet, Streiff e De Cesaris che stanno formando un gruppetto molto simile a quello di Montreal. Al secondo passaggio appare chiaro che Prost ha una marcia in più nei confronti della Benetton di Boutsen: il francese vince la resistenza del belga e si lancia all'attacco delle due Ferrari, sulle quali Senna sta accumulando un leggero, ma progressivo vantaggio. Alboreto capisce subito l'antifona e quando Prost lo infila non oppone la benché minima resistenza e retrocede al quarto posto, guarda caso al quarto passaggio. Al quinto giro Senna transita sul rettilineo con 2'430 di vantaggio su Berger. Il ferrarista sembra in crisi e c'è una ragione per tutto ciò. Il pneumatico posteriore sinistro sta per sgonfiarsi, compromettendo il già precario assetto della monoposto italiana. La corsa, almeno in questa prime battute, è molto divertente perché permette di assistere





A lato, la partenza con Senna subito al comando seguito da Berger che ha avuto un buon avvio. Terzo è Alboreto, mentre non è stato l'estissimo Prost. Nell'altra pagina, il brasiliano taglia il traguardo seguito da Boutsen terzo, distanziato di un giro. Sotto a sinistra, i due ferraristi quasi a contatto nei primi giri quando stavano in scia a Senna. Poi Ayrton ha preso il volo, mentre Berger e Alboreto sono rimasti nuovamente a bocca asciutta (FotoAmaduzzi)

a duelli serrati per le posizioni di centro. Piquet, Streiff e De Cesaris non si risparmiano le cortesie. Soprattutto il pilota della Rial dà l'impressione di poter sferrare l'attacco. Ma è al 6 giro che la situazione generale...precipita per i nostri colori. Berger si accorge di fare da tappo ad Alboreto e Boutsen e avverte i box Ferrari che si fermerà ai box per cambiare la gomma incriminata. Non fa in tempo a spostarsi che viene infilato sia dal compagno di team che dal rivale belga. Purtroppo nel voler essere troppo buoni ci si rimette sempre. Infatti la vettura di Gerhard si intraversa leggermente mentre sta impostando la traiettoria della curva n.12. Berger, che sta procedendo a bassa andatura, sente il motore perdere giri e, quando è in prossimità della via di fuga, non lo...sente per niente. Il propulsore, infatti, si è spento e per Gerhard arriva l'inevitabile addio alla corsa. Il giro seguente la situazione muta ancora una volta: dietro a Senna e Prost c'è un Alboreto sempre più in difficoltà nel controllare Boutsen, al quale si è accodato il duo composto da Nannini e Mansell. E in staccata il belga ha ragione del ferrarista che è costretto a proseguire il suo calvario al quarto posto. Una consolazione, questa, di breve durata perché al 9. passaggio accade il secondo fattaccio: Alboreto imposta la curva n.12 (la stessa di Berger per intenderci), portandosi sulla destra della pista. Nannini prende tutta la faccenda come un gradito regalo, si infila all'interno e quando si accorge di essere troppo lungo blocca le ruote in frenata finendo addosso al milanese che va in testacoda. Alboreto, si è fermato ai box per sostituire le gomme e ha iniziato la rimonta con

Guido Schittone

segue

IL MOTIVO

CRISI D'ASSETTO PER ALBORETO

DETROIT - In un mondiale normale il motivo della corsa e, in particolare di questo stranissimo Gp Usa, sarebbe stata la superiorità evidenziata da Ayrton Senna nei confronti di Alain Prost. Ma a Detroit lo svolgimento della corsa è stato troppo scontato per tornare sulla qualità dei due galli del pollaio McLaren. Piuttosto ad avere creato un certo scalpore è stata l'uscita di pista di Alboreto nel tentativo di rimontare posizioni dopo l'urto ricevuto dalla Benetton di Nannini. Il tutto è avvenuto al 46. giro quando Michele stava portando alla conclusione un faticoso ricongiungimento alla zona punti. «Non ho toccato Caffi come qualcuno ha detto — ha commentato sereno Alboreto al termine della corsa — Sono semplicemente arrivato lungo in una curva. D'altronde la mia macchina dopo l'incidente con Nannini era diventata inguidabile, fuori d'assetto senza contare le condizioni della pista». Proprio queste hanno condizionato tutta la corsa. Su ventisei vetture partite ben venti hanno ottenuto il giro più veloce nei primi cinque giri per poi salire progressivamente di molti secondi fino a raggiungere rilievi vicino a 2' (come nel caso di Senna negli ultimi passaggi). L'asfalto americano, totalmente sgretolato sotto il sole cocente del Michigan, aveva già mandato in crisi tutte le squadre il sabato delle prove ufficiali. La storia si è addirittura dilatata il giorno del Gran Premio, causando appunto le tante uscite di pista (o per meglio dire i testacoda) che hanno eliminato molti tra i protagonisti e tra questi appunto, un Michele Alboreto ancora una volta sfortunato ma con addosso la stessa voglia di lottare di quando correva in Formula 3. □

DAI BOX

NANNINI CONQUISTA L'AMERICA

A DETROIT è esplosa la febbre Nannini. Il pilota toscano occupava la prima pagina di tutti i quotidiani locali, le varie televisioni non facevano che parlare dell'italiano. Addirittura da una statistica è risultato che Nannini è il pilota italiano più famoso negli Stati Uniti, secondo solo a Senna, Prost e Piquet. Su uno striscione lungo la pista figurava poi la scritta: «Nannini ha gli occhi più belli della F.1».

■ **COME ANTICIPATO** da Autosprint, Adrian Campos è stato sostituito da Pierluigi Martini. L'impegno del pilota romagnolo in F.1 farà sì che Martini salterà due gare di F. 3000. Per queste due corse Leoni vorrebbe sostituire Martini con Mike Thackwell.

■ **C'È STATO** anche un episodio di cronaca nera. Durante la notte del venerdì, un motociclista percorreva a folle velocità il circuito contromano. In quel momento arrivava dall'altro senso del circuito un camion della compagnia dei telefoni. L'impatto è stato inevitabile e il motociclista è morto sul colpo.

■ **IN FRANCIA** si terrà la seconda corsa riservata alle celebrità al volante delle Alfa 164. Tra gli iscritti figurano il noto fantino Yves Saint Martin, la figlia di Giscard d'Estaing, il pugile Jean-Claude Bouttier e il campione del mondo di karate Emanuel Pinda.

■ **DOPO IL GRAVE** incidente di Dalmas in Canada, che ha provocato la distruzione della terza scocca per il team Lola, si è finalmente scoperto il motivo di tante uscite di strada. C'era infatti una debolezza strutturale del pezzo che unisce l'ammortizzatore sulla bielletta ancorata al cambio, che spesso provocava l'apertura della sospensione. Si è trattato indubbiamente di una maniera molto «costosa» per accorgersi del difetto.

■ **LO SPORT** più in voga praticato dai meccanici delle varie squadre era a Detroit la caccia alla «femmina», per l'alto numero di donne che affollavano le torri del Renaissance Center e i locali pubblici. I più scatenati sono stati senz'altro quelli del team EuroBrun, sempre in pole position nel fare le ore piccole. Estremamente francescani invece quelli della Ferrari che spesso si coricavano alla stessa ora dei piloti. Effetti della cura Piccinini?



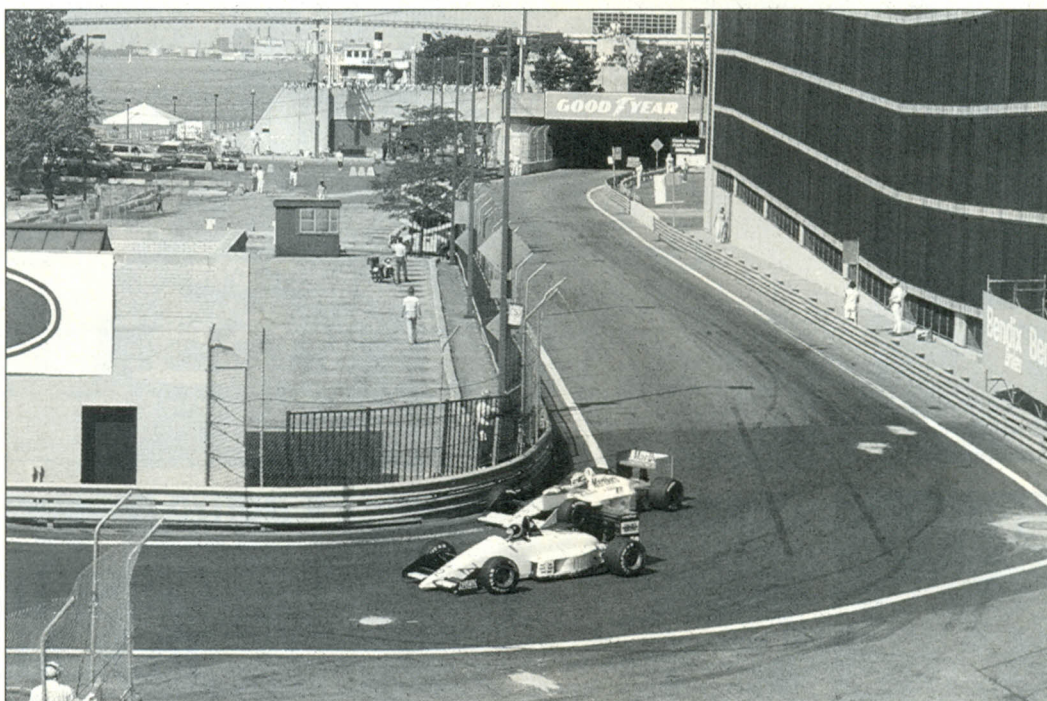
Sopra, Patrese quarto fino al ritiro. A destra Nannini cha ha fatto poca strada: si è urtato con Alboreto (Orsi). Sotto, Senna doppia Larrauri (Colombo)

MARTINI SUONA LE CAMPANE

segue

una vettura fuori assetto per la gran botta ricevuta da quella di Nannini.

È CHIARO, comunque, che c'è un altro conduttore che non sta per niente bene: è proprio Alessandro che ha la sospensione anteriore destra danneggiata dalla precedente botta contro la Ferrari. Il senese per un po' resiste a Mansell poi si ferma, definitivamente, ai box al 15.giro. Tre tornate più tardi sarà



SI RIUNIRÀ LA PROSSIMA SETTIMANA L'ESECUTIVO FISA PREQUALIFICHE ALL'ESAME

DETROIT — Sarà un Esecutivo tutto sommato tranquillo quello che si terrà il 26 e 27 giugno a Parigi. La Commissione F.1 si riunirà per analizzare una proposta partita dai team minori relativa alle prequalifiche. In sostanza, fermo restando il numero fisso di ventisei monoposto ammesse di diritto, le altre, per conquistare i quattro posti disponibili, (per arrivare a trenta), potrebbero girare anche nella prima sessione cronometrata del venerdì valida per lo schieramento. Si tratta comunque di una proposta che se approvata entrerà in vigore solo nel 1989 mentre per quest'anno tutto resterà uguale e, dopo il Gp di Inghilterra, in base ai risultati ottenuti, nella prima parte, sapremo quali saranno le cinque vetture che dovranno prequalificarsi per la seconda metà di campionato. Per quanto riguarda il Gruppo C, la delirante conferenza stampa che Balestre ha tenuto a Le Mans (durante la quale aveva persino detto che voleva mettere la valvola limitatrice anche ai

motori aspirati!) ha creato notevole scompiglio nel mondo dell'Endurance. In realtà il regolamento tecnico non subirà nessuna modifica, e come previsto i motori turbo saranno definitivamente messi al bando nel 1991. Piuttosto la conferenza stampa di Balestre andava intesa come ultimo tentativo di cercare di danneggiare la categoria in blocco da tutti i costruttori appartenenti alla Bpca.

PER QUANTO riguarda il Gruppo A sarà garantita una stabilità tecnico-regolamentare per un periodo di ben sei anni, per consentire a nuovi costruttori di entrare sia nel mondiale rally che nell'europeo Turismo di velocità. Infine Balestre ha convocato i rappresentanti della Peugeot che dovranno fornire adeguate motivazioni per spiegare il fatto di essere ricorsi alla giustizia ordinaria quando la Fisa ha deciso di sopprimere i Gruppi B. Convocati anche gli organizzatori della Parigi-Dakar. (c.m.m.)



imitato da Mansell che sente il motore spegnersi di colpo in pieno rettilifilo a causa della centralina del motore Judd in tilt. Al 19. passaggio la situazione è rivoluzionata, tanto che nelle prime posizioni ci sono volti...poco noti. Senna comanda con 8" su Prost. Al terzo posto Bousten è in beata solitudine davanti a Patrese, il magnifico De Cesaris e il regolare Gugelmin e la coppia tutta pepe formata da un eccezionale Martini e da Caffi. Il bresciano pur di passare il conduttore della Minardi le tenta tutte, ma Pierluigi dà l'impressione di essere superiore. Tre stagioni d'assenza dalla Formula 1 lo hanno trasformato in un toro scatenato che al 27. giro eredita il sesto posto. Patrese, infatti, si è

fermato con lo stesso problema di Mansell, a dimostrazione che il motore Judd soprattutto con il caldo vive una crisi profonda. La riprova? Il ritiro di Gugelmin al 35.giro che fa ereditare a Martini il quinto posto e a Caffi, ora attaccato da Arnoux il sesto. In un mondiale normale il pit stop di Prost (al 39.giro) e di Senna (al 41) farebbero sussultare. A Detroit non accade nulla di tutto ciò. Piuttosto, a movimentare la seconda metà della corsa sarà Palmer che, a un certo punto, diventa l'uomo più veloce in assoluto della gara, infilando a uno a uno Caffi, Martini e addirittura un certo signor Ayrton Senna che negli ultimi giri si metterà a girare con tempi da Trans-Am. □



Sopra, l'ottimo Martini che al rientro in F.1 con la Minardi è andato subito a punti (FotoOrsi). A sinistra, Prost ha appena avuto la meglio su Boutsen (FotoOrsi), e a lato, ha appena superato Berger dopo aver scavalcato anche Alboreto. Ma Senna è sempre stato imprevedibile (FotoAmaduzzi)

CLAMOROSA INIZIATIVA SEGRETA DI POSTLETHWAITE

SONO DUE LE ROSSE A MOTORE ASPIRATO

Il tecnico, insieme ad alcuni «fedeli», avrebbe messo a punto un progetto di telaio appoggiato da Piero Lardi ma all'insaputa di Enzo Ferrari e di Barnard



Alboreto ai box (Foto Amaduzzi)

DETROIT — Siamo alla fronda. Decisamente il ritorno di John Barnard al comando della responsabilità tecnica della Ferrari è destinato a generare violente lotte intestine. L'attuale vertice tecnico di Maranello comandato da Postlethwaite non ci sta e, pur di evitare il ritorno al potere di Barnard è disposto a fare qualunque cosa. È così avvenuta una spaccatura all'interno del reparto corse Ferrari che ha generato conseguenze ben più gravi che semplici incomprensioni caratteriali. Postlethwaite e i suoi uomini avrebbero, infatti, progettato una vettura dotata di motore aspirato completamente indipendente dal progetto scaturito da Barnard e realizzato alla Gto. Il progetto sarebbe sempre nato attorno agli ingombri del dodici cilindri a 65° progettato da His, ma si presenterebbe completamente diverso dalla macchina voluta da Barnard. Il modellino di questa vettura avrebbe già provato alla galleria del vento della Ferrari ottenendo ottime risultanze. La Ferrari, con motore aspirato e progettata da Postlethwaite, sarebbe dotata di un cambio trasversale tradizionale a comando manuale. Negli obiettivi del «gruppo» italiano della Ferrari ci sarebbe la speranza che la vettura progettata da Barnard, che inizierà al più presto i collaudi, si riveli un fallimento soprattutto per il particolare e complicato cambio automatico. In questo caso Barnard si verrebbe a trovare in una situazione decisamente difficile, amplificata dal fatto che Postlethwaite e i suoi «fedeli» si presenterebbero nello stesso tempo con il progetto di un'altra monoposto realizzata in un tempo decisamente ridotto rispetto a quello impiegato alla Gto.

È UNA SITUAZIONE decisamente antipatica, che dimostra come la Ferrari stia vivendo al proprio interno un momento di grande conflittualità. È una situazione che per certi versi ricorda anche l'analogo momento che si visse nel 1973. In quell'epoca la Ferrari era affidata alla responsabilità dell'ingegner Colombo che, con il modello B.3, otteneva scarsi risultati. Forghieri, esiliato dalla Fiat al reparto esperienze, preparò in gran segreto, ma con il tacito consenso di Enzo Ferrari, una versione completamente modificata della B.3 che si rivelò nettamente più veloce e che servì come base alla vettura che nel '74 rischiò di vincere il mondiale con Regazzoni. Adesso la cosa si sta ripetendo: soltanto che il permesso a Postlethwaite di

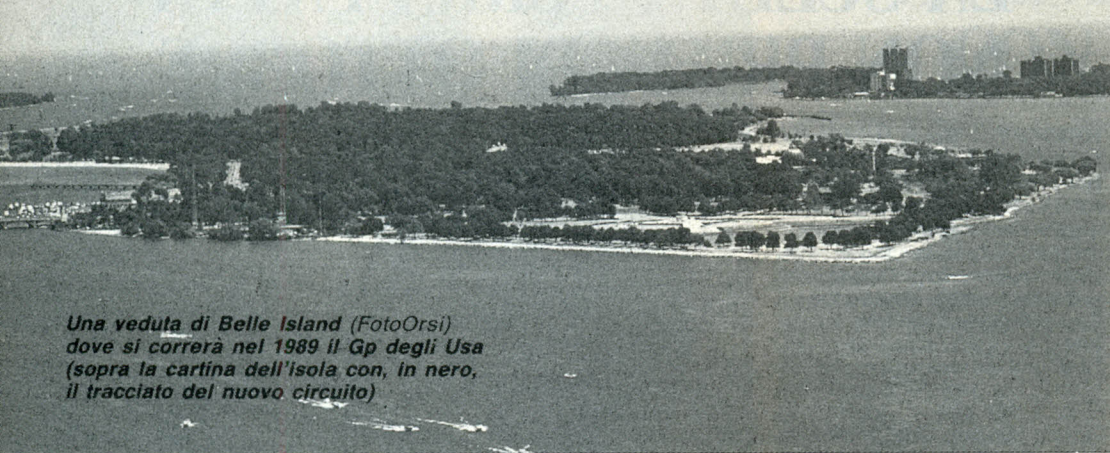
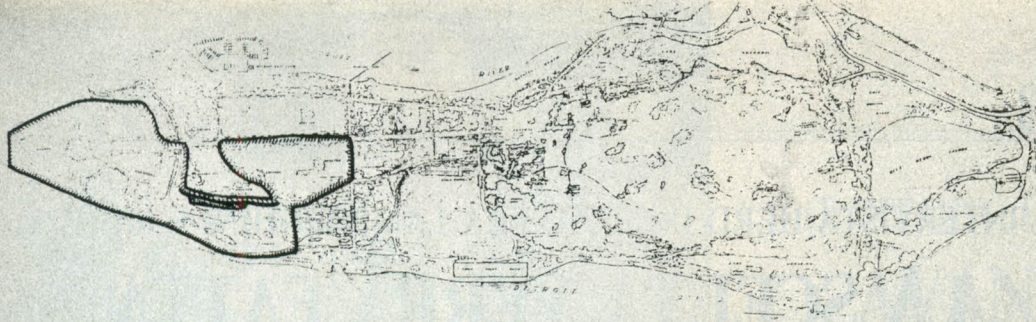
costruire una vettura in parallelo a Barnard non sarebbe venuto da Enzo Ferrari ma dal figlio Piero Lardi. E sarebbe stato proprio questa l'ultima decisione presa da Lardi nella gestione del reparto corse. È comunque una assurdità, che scaturisce ancora una volta da una serie di lotte intestine che non faranno certo il bene della Ferrari. Anche perché così si spiega poi molto facilmente la mancanza di sviluppo dell'attuale vettura turbo, rima-

sta sostanzialmente ai livelli dello scorso anno. Se un reparto corse si permette il lusso di avviare il progetto in contemporanea di due vetture, non ci si deve poi meravigliare se le McLaren e persino le Benetton si rivelano più veloci. Ancora una volta piuttosto che pensare ai risultati immediati la Ferrari sembra perdersi in problemi che poco hanno a che vedere con il vincere le corse. (c.m.m.)

... E TORINO MANDA CAPPELLI

DETROIT — Con la certa nomina di Piergiorgio Cappelli al ruolo in precedenza occupato da Piero Lardi Ferrari, la casa del Cavallino comincia a mostrare il proprio assetto per il futuro. Cappelli che arriva dall'Alfa e dalla Fiat, dove si era occupato del «prodotto», svolgerà essenzialmente una funzione di controllo, sia sulla persona di John Barnard, il quale come da contratto avrà la totale responsabilità tecnica, sia sulla Gto, che adesso dovrà forzare i tempi per realizzare entro alcuni mesi tre esemplari della vettura dotata di motore aspirato. In sostanza Cappelli svolgerà quel ruolo di controllo che la Fiat, durante le ultime riunioni tenutesi a Maranello, aveva fatto presente di voler avere. Mentre Autosprint è in edicola, a Maranello si vivono momenti estremamente importanti. Si deve stabilire il nuovo organigramma tecnico, a chi distribuire i prossimi programmi di sviluppo. Una serie di decisioni che potrebbero portare anche a clamorose defenestrazioni, sebbene tutti gli attuali membri della squadra Ferrari si sono dichiarati pienamente disponibili a collaborare con Barnard. Per quanto riguarda i motoristi, His resterà certamente a Maranello, occupandosi soprattutto della versione «pneumatica» del dodici cilindri. Soluzione che la Renault ha installato anche sul nuovo dieci cilindri, e la cui paternità spetta proprio a His... che per primo la sperimentò sul motore Renault turbo da qualifica. A His sarà affiancato, in qualità di consulente, l'ingegner Lombardi, che ufficialmente dovrebbe comunque rimanere a Torino a occuparsi dell'attività sportiva

Lancia. Tutto da definire è invece il ruolo di Harvey Postlethwaite. È quasi impossibile la presenza contemporanea sulle piste di Postlethwaite e Barnard soprattutto in base a quello che è trapelato e di cui scriviamo sopra. A Postlethwaite potrebbe comunque essere proposto di occuparsi del settore compositi, come già di fatto accadeva ai tempi di Mauro Forghieri. I primi sviluppi della macchina dotata di motore aspirato saranno comunque seguiti da Barnard al cui fianco dovrebbe tornare Gordon Kimball. Insieme al futuro organigramma, si vivono momenti determinanti per decidere chi sarà il pilota da affiancare a Berger. L'austriaco è riuscito ad ottenere l'ingaggio di quattro milioni di dollari che aveva richiesto all'inizio dell'anno. Si tratta della cifra più alta che Maranello abbia mai pagato per un pilota. Per sostituire Alboreto, la Ferrari è invece sempre più vicina a Boutsen che anche a Detroit ha rifiutato le proposte Benetton per rinnovare il contratto. L'alternativa a Boutsen sarebbe Mansell che però proprio a Detroit ha ricevuto un'offerta economica per rinnovare il contratto con la Williams. Boutsen sarebbe invece disponibile a venire per cifre sensibilmente più basse, e da sempre a Maranello non sono mai stati disposti a pagare superingaggi per due piloti al top. Chi continua ad essere tenuto sotto controllo è anche Stefano Modena le cui recenti prestazioni hanno impressionato sia la Ferrari che la Marlboro. La decisione finale arriverà verso il mese di agosto, quando il futuro assetto tecnico della squadra sarà definito in tutti i dettagli. (c.m.m.)



Una veduta di Belle Island (Foto Orsi) dove si correrà nel 1989 il Gp degli Usa (sopra la cartina dell'isola con, in nero, il tracciato del nuovo circuito)

DAI BOX

IL PIEDINO PORTA SFORTUNA

PUR DI VEDERE il loro marito vincere il Gp, le mogli e le compagne dei piloti farebbero qualunque cosa. Adesso in F.1 è dilagata la moda del «pedino» che non è una maniera per abbordare qualcuno, ma una forma per portare «sfortuna» a un'altra vettura. Poco prima del via, molte «signore dei box» toccano con il piede la carrozzeria — spesso del compagno di squadra — per arrecare sfortuna. Si tratta di un rito introdotto da Silvia Piquet ai tempi in cui era la compagna del pilota brasiliano.

■ **APPENA** ritiratosi dalle corse Adrian Campos ha deciso di mettersi in affari. Ha infatti aperto a Valencia una concessionaria Ferrari e Maserati, più un'altra che vende Alfa Romeo. A settembre infine Campos diventerà padre. Una serie di elementi che hanno contribuito affinché lo spagnolo abbandonasse lo sport automobilistico.

■ **LA DECISIONE** di trasferire il circuito di Detroit dal centro città a Belle Island, l'isola che sorge tra Detroit e Winston, non ha trovato favorevoli gli sponsor che consideravano molto più interessante una corsa tra i grattacieli, nel cuore della città, piuttosto che un circuito ricavato da un parco.

■ **AMERICA** vuol dire Detroit, ma anche Timberland e Ray-Ban. Appena arrivati nel grosso centro del Michigan, tutti i membri del Circus si sono scatenati alla caccia delle famose Timberland. Il record spetta senz'altro a una squadra italiana che ha acquistato ben sessantaquattro paia di scarpe e oltre cinquanta Ray-Ban.

■ **SUBITO** dopo il Gp del Canada, Ghinzani e Larini sono andati a visitare le cascate del Niagara insieme a tutto il team Osella. Per Ghinzani si è trattato di una autentica rimpatriata con la squadra per la quale ha corso innumerevoli anni.

■ **A SANDRO NANNINI** piace molto il cinema. Nell'impianto video dell'albergo si poteva vedere il film «Full Metal Jacket» e il buon Sandro ogni sera andava in camera alle dieci per assistere al film di Stanley Kubrick. Peccato che, dopo dieci minuti, Nannini si addormentasse davanti alla televisione, con il risultato di non sapere assolutamente la trama del film.

PISTA PERMANENTE PER IL GRAN PREMIO USA CIRCUITO A BELLE ISLAND

DETROIT — Autosprint lo aveva anticipato già l'anno scorso ma ora la notizia è ufficiale. Dal 1989 il Gp Usa non si disputerà più sul pericoloso circuito cittadino di Detroit, bensì su una pista permanente situata a Belle Island, una isoletta a cinque miglia dalla città, collegata con questa da un ponte e situata nel bel mezzo del «Detroit River», in un punto equidistante dalla frontiera americana e canadese. La pista, realizzata naturalmente con l'aiuto economico della Ford Mo-

tor Company, misurerà 4240 metri: si tratta di un autodromo veloce, dotato di un lungo rettilineo e di curvoni di collegamento. L'operazione, naturalmente, nasconde interessi economici non indifferenti. Da tempo la Ford si era accorta che l'organizzazione del Gran Premio Usa a Detroit imponeva altissimi costi gestionali, sia per le infrastrutture che per il gran numero di personale utilizzato. A quel punto, facendosi i conti in tasca, ha deciso in accordo con il consiglio

municipale della città che valeva la pena costruire «ex novo» una pista permanente utilizzando un tratto di strada già esistente nella parte meridionale di questa isola, considerata, a ragione, il punto più bello dell'intera città. Nel corso della conferenza stampa di presentazione dell'iniziativa Ecclestone ha confermato che non è escluso nell'immediato futuro l'organizzazione di qualche altro Gran Premio di Formula 1 da svolgersi negli Stati Uniti. (g.s.)

È IN PERICOLO LA CORSA BRASILIANA DEL 1989

LO SCANDALO TRAVOLGE RIO

DETROIT — Sul mondo automobilistico brasiliano si abbatte uno scandalo che potrebbe portare ad un rifacimento totale di tutta l'organizzazione sportiva e di tutte le strutture federali. Si tratta di una serie di polemiche che potrebbero persino portare all'annullamento del prossimo Gp del Brasile. Si è infatti scoperto che una cifra superiore a un milione di dollari, che era stata destinata a costruire un ospedale all'interno del circuito di Rio, è ad acquistare delle pietre preziose che la Federazione brasiliana voleva regalare ai piloti, ha invece preso tutt'altra direzione. Per costruire l'ospedale all'interno del circuito, la Federazione aveva stanziato una cifra di 510 mila dollari. In realtà l'ospedale altro non è che una baracca in prefabbricato il cui costo effettivo è stato decisamente più basso. Per quanto riguarda le pietre, un gioielliere di San Paolo, Tomas Rohny Keetesa incassò un assegno per un importo superiore ai centomila dollari per una vendita di pietre preziose che i piloti a cui dovevano essere assegnate, non hanno poi mai visto. Ci sono molti sospetti sulla posizione di Joaquin Melo che è il precedente presidente della Federazione brasiliana ed era colui che teneva i rapporti con Bernie Ecclestone per organizzare il

Gp. Sembrerebbe che Melo avrebbe ceduto tutta l'organizzazione del Gp ad Ecclestone in cambio di una consistente tangente e a questo proposito esisterebbero ricevute bancarie decisamente compromettenti. Sarebbe così rimesso in discussione il contratto siglato tra Melo ed Ecclestone per disputare il Gp a Rio nel 1989. L'attuale presidente della Federazione, Pino Garcia, sostiene che il rinnovo del contratto avvenne via telex — quindi privo di un effettivo valore legale — e venne sottoscritto da Melo quando ormai non occupava più la presidenza della Federazione brasiliana. Al momento è in corso un'inchiesta della quale si sta occupando anche la polizia governativa, ma lo stesso Ecclestone, ravvisando che la storia comincia a «puzzare di imbroglio», sta cominciando a prendere le distanze dagli organizzatori brasiliani sostenendo che il Gp di Rio potrebbe non avere un seguito per le precarie strutture del circuito. C'è da dire che già tre anni or sono Ecclestone aveva controllato la federazione brasiliana affinché non venisse dato il permesso ad Emerson Fittipaldi di organizzare una gara valida per il campionato Cart sul circuito di Interlagos.

(c.m.m.)

DAI BOX

GREENPEACE NON PAGA ECCLESTONE

GREENPEACE, il movimento ecologista diffuso in tutto il mondo, ha pubblicamente protestato per la costruzione di un nuovo inceneritore edificato vicino al centro di Detroit che creerebbe notevoli danni all'ambiente. Alcuni cartelloni di protesta erano stati posti sulle torri del Renaissance Center e gli uomini di Ecclestone hanno impiegato tutta una mattina per toglierli, in quanto non avevano pagato la tariffa relativa alla cartellonistica...

■ **STEFAN JOHANSSON** ama molto la pittura, e nei ritagli di tempo dipinge olii su tela di pregevole fattura. Dopo il Gp del Canada, Stefan si è recato tre giorni a New York a visitare tutti i maggiori musei di arte moderna, rimanendo affascinato dal Guggenheim. Durante una di queste visite, Johansson è entrato in contatto con un gruppo di galleristi giapponesi che gli hanno proposto di realizzare entro la fine dell'anno una «personale». Johansson è letteralmente entusiasta della richiesta, e ha già deciso che quando appenderà il casco al chiodo, si dedicherà completamente alla pittura.

■ **CHEEVER** e Patrese sono sempre stati divisi da una forte rivalità che in alcuni momenti ha generato situazioni di grande tensione. Dopo la collisione avvenuta in Canada, molti pensavano che i due piloti avrebbero dato origine ad una pubblica litigata come accadeva ai tempi dell'Alfa Romeo. Invece è successo che la sera Patrese ha telefonato in camera a Cheever accollandosi la totale responsabilità per l'accaduto. Il bello è che dall'altra parte dell'apparecchio Cheever faceva lo stesso, scusandosi con il pilota della Williams per averlo ostacolato alla chichane. Un fatto decisamente positivo che dimostra come entrambi siano finalmente diventati «grandi» dimenticando così vecchie e antipatiche storie.

■ **LA PRESENZA** di Paul Newman impegnato nella gara Trans Am ha generato il solito e inevitabile interesse sul pilota-attore americano. Ad assistere Newman ai box c'era sempre l'attrice Marsa Mason che ha detto di considerare Paul come il migliore attore e il miglior pilota del mondo. A Senna e Prost non resta che impararsi al più presto una sceneggiatura di un film.

L'INTERVISTA/HERD INCERTO FRA LAMBORGHINI E MUGEN

LA SCELTA VERRÀ FATTA NON PRIMA DI OTTOBRE

DETROIT — Robin Herd è alto, ha uno sguardo da furbo matricolato e un volto giovane e simpatico. Questo straordinario personaggio viene raramente alle corse del campionato mondiale, ogni tanto appare per poi scomparire per molto tempo. Eppure lui è il boss indiscusso, l'ideatore, il creatore di quel fenomeno dell'automobilismo sportivo che è la March, una delle due Case (l'altra è la Lola) che si spartiscono l'intero mercato delle vetture da corsa del mondo. Un marchio che, nato quasi per scherzo nel 1969, ora può contare su una tecnologia superiore, di una galleria del vento da favola, di un reparto ricerche avanzate utilizzato anche dai colossi di Detroit e di un altro interamente riservato ai materiali compositi. Non è stato un caso che Robin Herd si sia fatto vedere in questa brutta città dove la commistione razziale è ormai un dato di fatto. A Detroit, infatti, c'erano tutti i principali dirigenti delle grandi Case statunitensi, compresi quelli della Chrysler e, soprattutto della Lamborghini con i quali la March avrebbe dovuto avere un rapporto di collaborazione a partire dalla prossima stagione iridata. Un accordo di mutuo scambio che ormai sembra destinato a fallire, visto il brusco dietrofront che la marca di Bicester ha effettuato nei confronti di quella di S. Agata Bolognese.

— Voci recenti assicurano che la March abbia di fatto rinunciato al motore Lamborghini a favore dell'otto cilindri prodotto in Giappone dalla Mugen. Sono semplici illazioni o c'è qualcosa di più consistente?

«L'attuale situazione motori della March è ancora molto incerta. Con la Lamborghini abbiamo firmato un'opzione per utilizzare il loro propulsore nel 1989. Noi vorremmo che questo rapporto possa sfociare in qualcosa di definitivo».

— E per quanto riguarda il discorso Mugen?

«Non abbiamo nessun tipo di proposta da questo punto di vista».

— Quale è il reale tenore dei vostri rapporti con la Lamborghini?

«Ottimo. Mauro Forghieri è un mio grandissimo amico da parecchi anni e il programma sul quale sta lavorando è interessante. Ho visto il propulsore dodici cilindri e mi



Audetto e Larousse (in alto a destra, Foto Amaduzzi) ovvero Lamborghini e Lola (a destra, Foto Colombo, quella di Alliot) a colloquio. Robin Herd (sopra) l'indiscusso boss della March. Nakajima (sotto a destra, Foto Colombo) ha mancato la qualificazione. Warwick (sotto, Foto Orsi) senza il musetto in prova

pare ben fatto, con un potenziale notevole».

— Perché aspettate così tanto prima di prendere una decisione? «Bisogna considerare che si tratta di una scelta difficile che richiede lunghe e complesse trattative e un periodo di ragionamento, molto similari a quelle che si prendono quando si tratta di assumere un nuovo pilota o un nuovo team manager. Non c'è da stupirsi troppo per questo».

— La vostra possibile rinuncia all'opzione con la Lamborghini cosa comporta?

«Noi abbiamo due possibilità per la stagione 1989: la prima, appunto, è rappresentata dal motore italiano. La seconda dal John Judd modificato e potenziato. Anche con il motorista inglese abbiamo firmato un'opzione».

— Ciò vuol dire che l'anno prossimo userete quest'ultima soluzione?

«No, noi continuiamo a sperare che si possa raggiungere l'accordo con la Lamborghini».

— Quale è la vostra richiesta per risolvere questo momento d'impasse?

«Vorremmo provare il motore, se fosse possibile. Credo che potremo concretizzare i piani per il 1989 non prima di ottobre».

— Non vi fidate dunque...

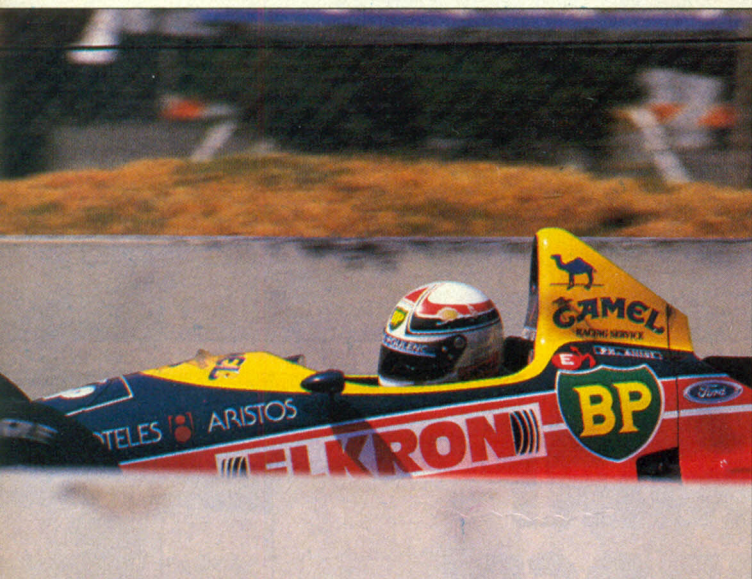
«No non è questo il problema, credo che si tratti, da ciò che ho visto, di un'unità molto buona».

— Ammesso e non concesso che svolgiate delle prove di collaudo del propulsore italiano dovete modificare l'attuale vettura?

«Certamente perché le dimensioni del motore non si addicono a quelle della 881. Come minimo dovremo cambiare il retrotreno e, probabilmente, ridisegnare un nuovo cambio».

— Il team March quest'anno sta alternando buone prestazioni ad altre poco soddisfacenti. A volte succedono cose incredibili: a Detroit Gugelmin, per due volte, si è trovato l'estintore di bordo che... galleggiava nella scocca...

«Siamo una struttura molto giova-



E INTANTO LA CHRYSLER DICE

AVANTI SOLO CON LOLA

DETROIT — Come Autosprint aveva anticipato, i rapporti tra Lamborghini e March sono cambiati, e sarà solo il team Lola a disporre, il prossimo anno, del motore progettato dall'ingegner Forghieri. A Detroit, il presidente della Lamborghini, Emile Novaro, si è incontrato sia con Gerard Larrousse che con Robin Herd per definire il futuro. Con la Lola è stato firmato un contratto triennale che scadrà nel 1990. I collaudi del motore Lamborghini inizieranno in settembre su un telaio appositamente modificato nella trasmissione.

La scorsa settimana Eric Broadley ha visitato la Lamborghini Engineering, sia per vedere le prime prove del motore, sia per prendere atto del progetto relativo al cambio trasversale che sarà utilizzato al motore. È questa una novità in quanto inizialmente la Lola avrebbe dovuto costruire un proprio cambio longitudinale. Gli accordi tra Lamborghini e Lola prevedono che i motori resteranno di proprietà della Lamborghini Engineering, mentre la scuderia anglo-francese pagherà un prezzo per lo svilup-

po e le revisioni. La Lola da parte sua si è impegnata al più presto ad assumere un ingegnere esperto in F. 1 per collaborare al progetto della vettura, che porterà comunque la firma di Eric Broadley. Per quanto riguarda i piloti, resterà sicuramente Alliot, mentre la presenza di Dalmás è ancora da definire. Novaro si è poi incontrato con gli uomini della March. Indubbiamente l'ingresso nella proprietà della March Formula di Akira Akaghi, ha cambiato la situazione. Akaghi non è favorevole all'utilizzazione del motore Lamborghini in quanto ha la possibilità per il prossimo anno di disporre dei motori Judd ulteriormente sviluppati in Giappone dalla Mugen, la società del figlio di Soichiro Honda che si occupa della preparazione dei motori Judd per la F. 3000 nipponica.

La March ha così rinunciato ad essere la prima ad effettuare collaudi del motore Lamborghini e molto difficilmente li utilizzerà, ritenendo il motore Judd più competitivo. Per Emile Novaro, la perdita della March non è comunque una cosa che blocca i programmi della Lamborghini Engineering: «Diciamo che gli accordi tra noi e la March erano altri, ma se loro non vogliono continuare la collaborazione tecnica, non c'è nessun problema. Ci concentreremo totalmente con il team Lola-Calmels dal quale abbiamo avuto tutte le garanzie per un impegno serio e continuo. Non sostituiremo la March con nessun'altra squadra. Resta invece sempre aperta la possibilità di fornire un motore anche alla Scuderia Italia. Crediamo che per il primo anno, sia molto meglio concentrarsi solo su una vettura come ha fatto la Renault con la Williams». Attualmente la Lamborghini ha costruito due unità del dodici cilindri che stanno girando al banco con discreti risultati. Si sono evidenziati alcuni problemi all'alimentazione, ma si tratta di cose normali. Entro la fine dell'anno si spera di ottenere una potenza di circa 620 cv, poi si inizierà la produzione per il Team Lola. (c.m.m.)

ne e manchiamo da molto tempo dalla Formula 1, categoria nella quale siamo rientrati solo nel 1987. Dobbiamo rodare tutto il team, perché nella squadra è tutto nuovo, dalla vettura al personale».

— Voci ben informate assicurano che il Robin Herd progettista consideri Adrian Newey l'ingegnere del futuro...

«È sbagliato: Adrian è il progettista dell'oggi. Ha molto talento e ha disegnato una monoposto molto buona».

— Soddisfatto di avere in squadra Capelli e Gugelmin?

«Moltissimo. Ivan è... tremendo, un conduttore che posso mettere comodamente tra i migliori del mondo. Mauricio rappresenta una delle più belle sorprese del campionato. Lo avevamo assunto perché sapeva mettere molto bene a punto la vettura, convinti che potesse arrivare in alto. C'è giunto con molta facilità. Fa parte di quel ristretto novero di conduttori che migliorano passando di categoria. Proprio come Lauda». (g.s.)

GP STATI UNITI

A lato, un grintosissimo Cheever non ha problemi a... fare il «pelo» al rail e a passare sui tombini. Sotto, De Cesaris autore nelle libere del sabato di una toccata (FotografieOrsi)



LE PROVE/MENTRE SENNA OTTIENE LA SUA SESTA POLE POSITION

LE DUE FERRARI DAVANTI A PROST!

Il brasiliano eguaglia il record di partenze alla corda che apparteneva a Lauda e Moss. Berger e Alboreto stupiscono il sabato spiccando i migliori tempi prima che la pista sia deteriorata

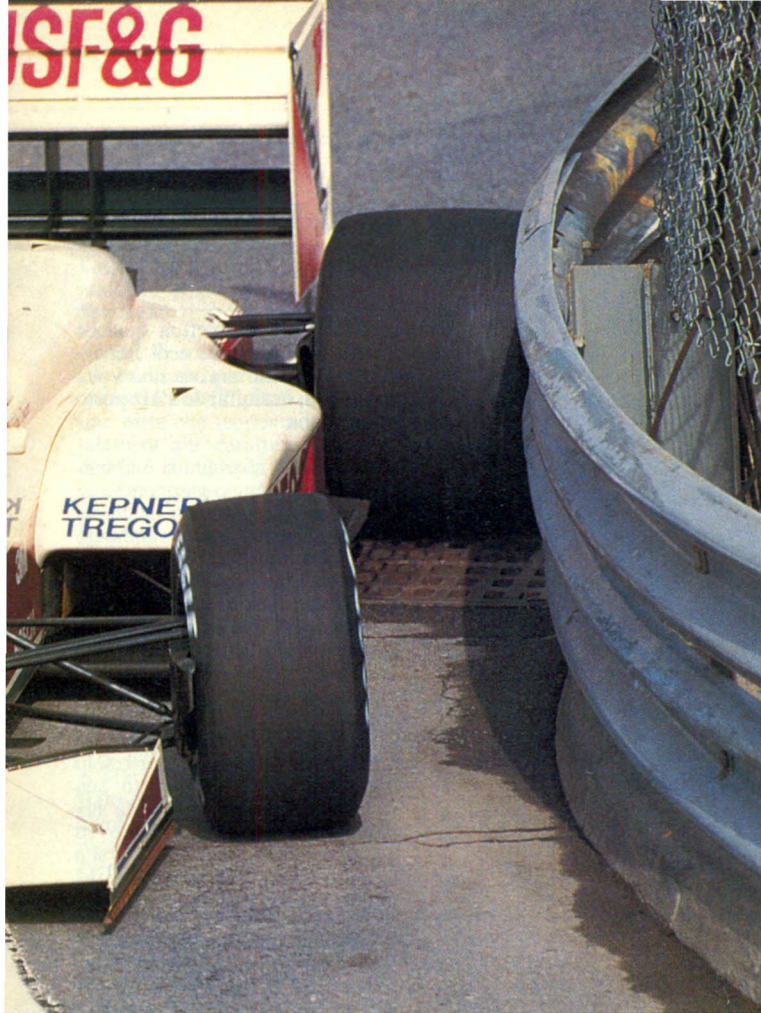
DETROIT — L'American Dream. Il sogno americano è vecchio di almeno cento anni, eppure per qualcuno continua a essere ben presente, addirittura a esistere. A Detroit la capitale dell'automobilismo Usa, una Torino senza passato, dove i grattacieli del Renaissance Center ghiacciano una parte del Michigan che non sarebbe nemmeno brutta, è avvenuto un mezzo miracolo: dietro all'uomo delle pole (e chi se non Ayrton Senna), si sono piazzate le due Ferrari di Berger e Alboreto, gli unici tra i primattori della sesta gara iridata ad aver migliorato i loro tempi nel secondo turno di qualificazione. D'accordo la differenza tra le prestazioni McLaren e Ferrari resta pur sempre elevata (0"598 a vantaggio della prima) ma negli States le rosse si sono ben difese proprio quando questo assurdo circuito cittadino, stretto, dannoso sia per i piloti che per la gente dei box, ha iniziato a presentare un asfalto inguidabile, sporco e rovinato dal caldo. Così a un venerdì di stampo classico, suggellato

dalla doppietta di Senna e di Alain Prost, è seguito un sabato diverso, molto italiano sia nel male (vedonsi gli incidenti a Modena e Capelli) sia, soprattutto, nel bene. Con il suo 1'41"464 Gerhard Berger è stato l'autore della migliore performance assoluta dando l'ennesima dimostrazione di una classe che quando è supportata dal mezzo meccanico gli permette di restare sullo stesso livello dei dominatori della stagione. Dal canto suo Michele Alboreto ha assaporato il profumo di bei tempi andati, quasi sfiorando con 1'41"700, la prestazione del compagno di squadra. Il segreto, o, se preferite, il merito sta tutto nella decisione presa dal team del Cavallino di far partire i due conduttori nei primissimi minuti del turno finale. È accaduto, infatti, che nella sessione libera del mattino l'asfalto del circuito si sia presentato in meravigliose condizioni, permettendo a Senna, Prost, Mansell e Boutsen di ottenere rilievi velocissimi, con i primi tre addirittura migliori del tempo che il giorno

prima aveva assicurato a Senna la provvisoria (e poi definitiva) pole position. La speranza di tutti era quella di ripetere le stesse prestazioni in prove ufficiali. Il caldo, il brecciolino e lo sporco complessivo hanno impedito di rispettare il programma con il risultato che solo dieci piloti (nell'ordine Berger, Alboreto, Boutsen, Mansell, Piquet, Warwick, De Cesaris, Cheever, Martini, Caffi e Sala) hanno fatto scorrere più velocemente le lancette dei cronometri.

ATMOSFERA euforica, dunque, in Casa Ferrari: l'entusiasmo per Berger e Alboreto è andato tanto alle stelle che proprio alla conclusione dell'ultimo giro dell'austriaco qualcuno ha sparso la voce che Gerhard avesse segnato la pole. Troppa grazia con i tempi che corrono in Formula 1 anche se, a detta di Marco Piccinini, l'aver cambiato l'alettone posteriore, passando dalla soluzione dell'ala piccola a quella grande, ha dato alla F. 1 87/88 un netto vantaggio rispetto al giorno prima.





PER UNA PERDITA DI BENZINA

UNA ZAKSPEED VA ARROSTO

LOTUS. Nonostante le tante cose nuove portate da Gerard Ducarouge a Detroit, la situazione della Lotus non è migliorata, anzi, è peggiorata a tal punto da vedere Piquet navigare nelle retrovie nel primo giorno di prove e Nakajima addirittura dietro alle vetture più lente. Il campione del mondo ha inoltre commesso un paio di errori che lo hanno portato a sbattere il venerdì, mentre il sabato ha avuto problemi di freni riuscendo tuttavia a risalire la china piazzandosi in ottava posizione.

TYRRELL. Ken Tyrrell sperava moltissimo di fare bella figura su un circuito che pareva adatto alle sue monoposto. Invece il sottosterzo e guai di trazione hanno impedito a Palmer e Bailey di andare più in là del 17. e del 23. tempo. La strada da percorrere per la resurrezione del team è

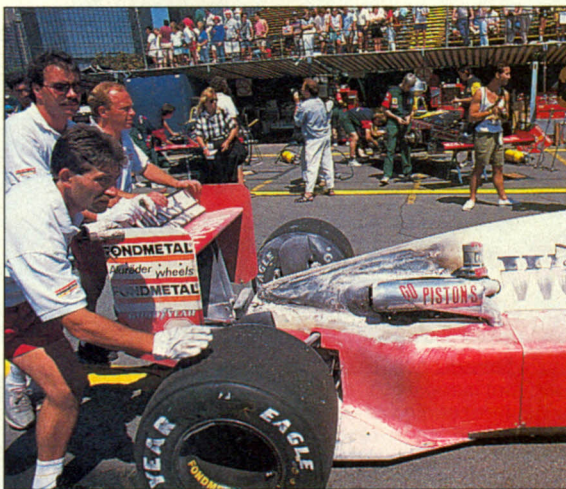
ancora molto lunga.

WILLIAMS. Avete mai visto Nigel Mansell farsi il segno della croce prima di salire in macchina? È successo a Detroit nel primo turno di prove libere, subito dopo che Nigel era arrivato alla curva iniziale del circuito con una perdita al sistema idraulico delle sospensioni attive. Lui è stato bravissimo a controllare la Fw12 e ben presto si è rifatto guidando come un disperato tra queste stradine piene di tombini e poco indicate alla sua vettura. Alla fine l'inglese ha conquistato un bel sesto posto, il secondo tra gli aspirati, che la dice lunga sulle sue qualità di pilotaggio. Riccardo Patrese ha avuto guai alla sospensione posteriore sinistra il venerdì, mentre il sabato è entrato in pista troppo tardi per poter sperare di migliorare il suo 10. tempo.



Per quanto riguarda Senna c'è poco da dire: un conduttore che su sei gare parte in pole position per altrettante volte non ha bisogno né di lodi, né di aiuti da parte di chicchessia. Senna anche a Detroit è stato semplicemente straordinario, guidando con una pulizia, con una precisione che al momento attuale hanno ben pochi paragoni nel campionato del mondo. Peggior sorte ha avuto Prost, rallentato dalla pista che si è ritrovato così alle calcagna quei due diavoli di Boutsen e Mansell, molto bravi nel far marciare a dovere la Benetton e la Williams, vetture che ormai sono su livelli superiori alle Lotus, cadute (o per meglio dire) sprofondate a Detroit in una crisi profonda, dalla quale Piquet avrà la possibilità di risollevarsi solo con l'arrivo dei tracciati veloci. Una speranza che non appartiene al sempre più spento Nakajima, addirittura ventottesimo e mai a suo agio su questo circuito che non ha ragione di esistere.

Guido Schiltone



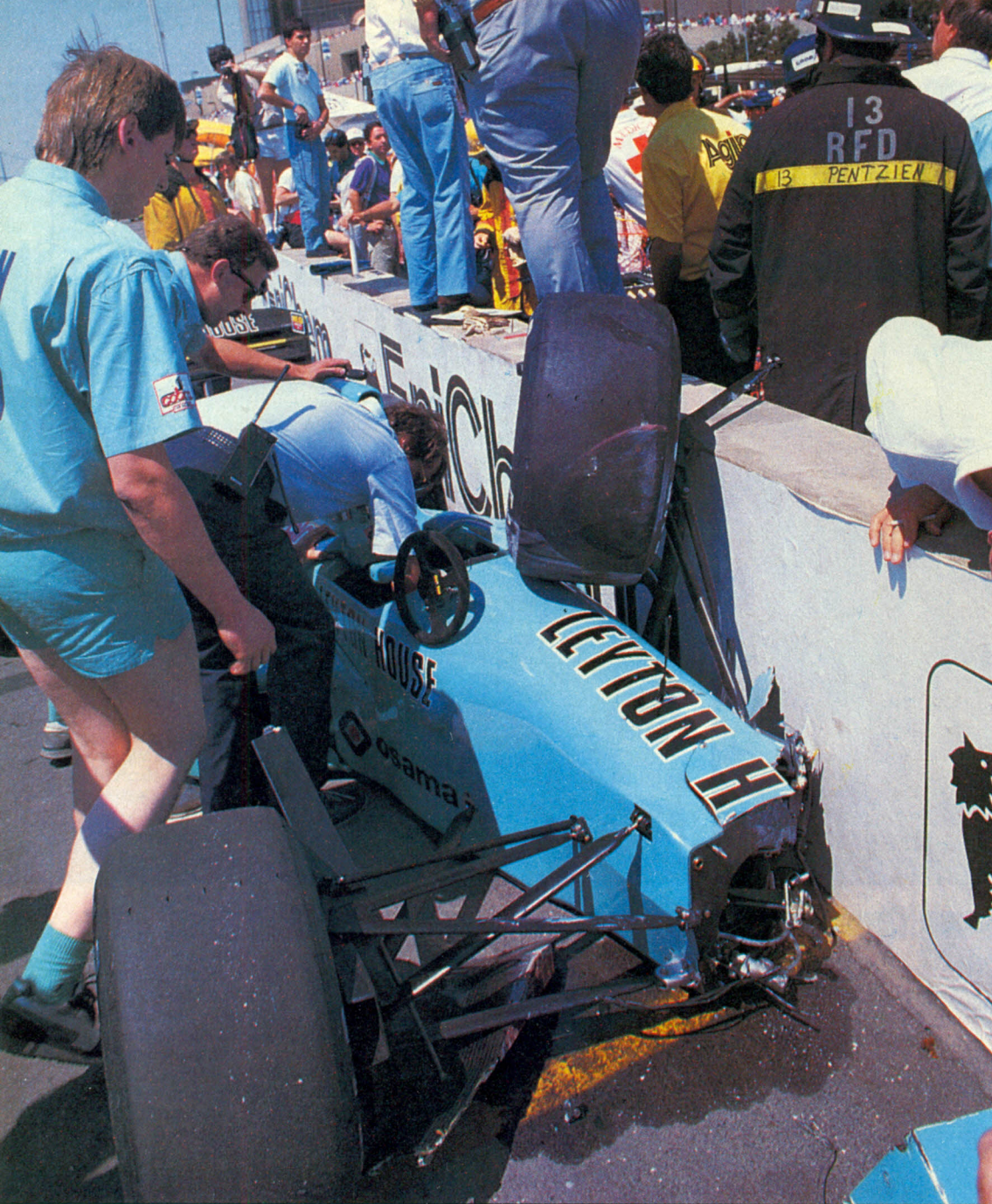
Con il forfait di Capelli, Larini (sopra a sinistra, Photo4) è partito. Sopra, il «Go pistons» sulla Zakspeed: tifo per la squadra di basket o stizza per il motore perduto? Sotto, si recupera l'Eurobrun di Modena (Amaduzzi)



ZAKSPEED. Bernd Schneider nel turno conclusivo ha percorso cinque giri, Piercarlo Ghinzani due in più. I piloti del team tedesco a Detroit ne hanno passate di tutti i colori: il bergamasco ha rischiato di rimanere ustionato nelle libere del venerdì quando la sua Zakspeed è andata a fuoco per una perdita di benzina, mentre Bernd ha perso tutto il primo turno perché la vettura si era spenta. I guai sono proseguiti anche il sabato, con problemi assortiti di freni e di motore.

MCLAREN. Grandi... ma non troppo. Per la prima volta nella storia del monotono mondiale '89 le McLaren non sono riuscite a monopolizzare la prima fila. Senna ha segnato il miglior tempo il venerdì, appioppando al «maestro» Prost ben 1"413. Nel turno finale il brasiliano ha sfiorato il muro (che qui ha la funzione dei guard rail) ma si è detto convinto che con la pista in così cattive condizioni sarebbe stato impossibile migliorarlo. Prost ha cambiato il motore il venerdì, mentre il sabato, nonostante freni nuovi è rimasto fermo al suo tempo, lamentandosi pure lui dell'asfalto statunitense. Ogni tanto anche i «superman» tornano tra gli umili lavoratori.

AGS. Tranquillo e regolare Philip-
segue



UNA ZAKSPEED VA ARROSTO

segue

pe Streiff, se si eccettua qualche difetto di sottosterzo e di frenaggio, ha centrato ancora una volta l'obiettivo, acciuffando l'11. posto della griglia.

MARCH. La sfortuna si è abbattuta sul team anglo-giapponese ed è stato un vero peccato perché la 881 a Detroit stava andando straordinariamente bene, soprattutto con Mauricio Gugelmin. Prima del suo incidente Ivan Capelli si era lamentato della mancanza di trazione della vettura. Mauricio Gugelmin, invece, è stato velocissimo sia il venerdì, che il sabato mattina quando ha conquistato l'11. tempo. Purtroppo nel turno finale il brasiliano ha percorso solo due giri: dapprima ha rotto una valvola del motore Judd sulla sua monoposto. Appena è salito su quella dell'infortunato Capelli si è fermato subito per la rottura del radiatore acqua di sinistra.

ARROWS. Decisamente ci si attendeva di più da parte delle due Arrows di Cheever e Warwick che a Montecarlo erano state superbe. A Detroit le due belle monoposto mosse dal Megatron turbo sono andate maluccio. Colpa sia della pista sporca, sia della precaria stabilità del retrotreno quando la vettura gira con il pieno. Cheever non è andato più in là del 15. tempo su una pista dove si è sempre ben comportato, mentre Warwick ha fatto meglio, ottenendo la quarta fila.

BENETTON. Un telaio meraviglioso unito a un Cosworth Dfr nettamente superiore ai Dfz fanno la differenza: così nessuno si è stupito di vedere Thierry Boutsen al primo posto tra i piloti che guidano gli aspirati e al quinto assoluto. In effetti il belga è sempre stato a Detroit determinato e combattivo con una guida fatta di molta precisione. Alessandro Nannini che, nel primo turno, era andato più forte del compagno, ha invece sofferto di innumerevoli problemi di «misfire» e elettronica al motore e successivamente di un eccesso di sottosterzo.

OSELLA. Nicola Larini quando arriva su un circuito strampalato, difficile, pericoloso si trasforma: guida in modo splendido, con la vettura sempre in derapata controllata. Purtroppo il versiliese è un condottiero di un cavallo in crisi e nonostante tutti i suoi sforzi non può compiere i miracoli. A rendere ancora più amaro il suo 27. posto è stata la giornata di sabato, quan-

Ecco due immagini del drammatico incidente capitato a Capelli il sabato: sopra, la March 881 disintegrata nella parte anteriore dopo il violento urto contro il muretto dei box. Pezzi di monoposto hanno ferito altre tre persone in modo non grave. A lato, Ivan viene soccorso dai medici mentre è sdraiato a terra: si è fratturato un osso del piede (FotoOrsi)



do Nicola ha potuto girare pochissimo prima di fermarsi ai box con l'otto cilindri torinese che stava andando arrostito per rottura della Wandegate.

RIAL. Andrea De Cesaris, sempre più bravo, ha portato la monoposto tedesca al 12. posto assoluto su una pista che teoricamente mal si adattava alle caratteristiche della creatura di Gustav Brunner. Andrea ha avuto comunque molti problemi con la trasmissione e l'assetto ed è stato protagonista di una toccata nelle libere del sabato. Alla fine il laziale ha avuto la soddisfazione di essere stato uno dei dieci a avere migliorato il proprio tempo nella qualifica conclusiva.

MINARDI. Straordinario: è l'unico aggettivo che serve per definire il 16. tempo conquistato da Pierluigi Martini, l'uomo che nel 1985 era stato giudicato (troppo frettolosamente) non maturo per la massima formula. Dopo tre anni di assenza Pierluigi è rientrato su una delle piste più difficili della Formula 1 e come prima mossa ha sparato il 10. tempo nelle libere del venerdì. Successivamente la sua Minardi è andata in crisi con l'assetto ma, alla fine, Martini ha avuto ragione del mezzo, portandolo nella zona medio-alta della classifica. Luis Perez Sala, invece, si è qualificato per un pelo, rallentato nel primo giorno da uno scarico rotto e il sabato dal troppo sottosterzo.

LIGIER. Poteva andare meglio ma... anche peggio. Per la Ligier questa è una stagione storta e nonostante le modifiche alla sospensione posteriore portate a Detroit da Michel Tetu, Arnoux e Johansson continuano a soffrire come disperati e a occupare posizioni di partenza poco consone alle loro qualità individuali. Arnoux è stato protagonista di un incidente alla chicane nelle libere del sabato mentre stava rodando un nuovo motore Judd. Alla fine Stefan si è piazzato al 18. posto e René al 20.

FERRARI. Le trombe hanno suonato a pieno fiato per il secondo posto di Berger e il terzo di Alboreto nelle prove. In effetti i due del «Cavallino» sono stati bravissimi a Detroit, migliorando, e di molto, le prestazioni delle prime prove. Gerhard ha cambiato il motore e l'assetto tra le libere del sabato e le qualifiche ed è stato protagonista di uno spaventoso testacoda al termine del rettilineo. «Credo sia dovuto — ha commentato — all'assetto diverso. Infatti con la vettura messa come il venerdì frenavo in determinati punti della pista. Quando l'ho fatto il sabato mi sono ritrovato sul brecciolino ma, fortuna vuole, non ho toccato da nessuna parte». Il venerdì, invece, Berger aveva urtato il muro proprio all'ultimo giro. Michele Alboreto ha avuto problemi di motore il primo giorno mentre nel secondo è stato all'altezza del compagno di squadra.

LOLA. Dopo le prove Philippe Alliot aveva un diavolo per capello e accusava apertamente Nakajima di incapacità. Il francese, infatti, è stato protagonista di un incidente in chicane per colpa del giapponese: «Mi sono fatto passare perché sembrava molto più veloce di me. All'improvviso, all'ingresso della chicane, si è come fermato e non ho potuto fare altro che tamponarlo. Per me è un matto». L'incidente ha rovinato una possibile bella prestazione della prima Lola che a Detroit si è trovata a suo agio. Peggio di Alliot è andato Dalmas, qualificatosi per un pelo con il 25. tempo.

EUROBRUN. Rimasto con il solo Larrauri (per l'incidente di Modena) pilota che non ama simili tracciati, la squadra italiana si è dovuta accontentare del 24. tempo.

COLONI. Anche per Gabriele Tarquini è giunto il momento della prima, cocente, delusione. L'italiano ha conquistato nelle libere del venerdì il 23. tempo assoluto.

BMS DALLARA. Alex Caffi è stato tormentato dalla solita rottura del cambio il venerdì che, unito a una sua ingenuità (Alex si è scordato il sedile sulla vettura ferma in pista e non ha potuto girare con il muletto) ha fatto sì che il bresciano fallisse la qualificazione. Il sabato tutto è tornato alla normalità e la bella monoposto costruita a Varano ha ottenuto il 22. tempo assoluto. □

DAI BOX

GUGELMIN NUOVO CAMERAMAN

SI È FINALMENTE rivista la telecamera montata in corsa e utilizzata per le riprese in diretta. Ora è installata sulla March di Gugelmin che ha così sostituito il «cameraman» Nakajima. Il cambiamento di macchina non è avvenuto per ragioni sportive, ma per motivi legati allo sponsor. La Thompson, società di elettronica che aveva costruito la telecamera, voleva infatti apparire con una propria scritta tutte le volte che la si andava in onda. Questo avrebbe creato problemi con la Epson, attuale sponsor della Lotus. Berni Ecclestone ha così risolto il problema in maniera salomonica. Ha cambiato macchina e nello stesso tempo ha utilizzato una nuova telecamera, costruita da un ingegnere americano indipendente.

■ **PATRESE** e Nannini trascorrono insieme quasi tutto il tempo libero tra un Gp e l'altro. Tra i due è esplosa adesso una forte rivalità nel gioco del golf e, sebbene entrambi siano principianti, mettono nelle loro partite un'animosità quasi superiore a quella che hanno mostrato nel loro duello ravvicinato a Imola. A Detroit entrambi sono andati a lezione da professor Mansell che, con estrema pazienza, ha insegnato ai colleghi i segreti del green.

■ **A VOLTE** le squadre fanno delle cose decisamente incomprensibili. La Zakspeed ad esempio, sebbene avesse tutti i trasporti pagati dalla Foca, ha deciso di portare in Nord America solo due vetture, mantenendo un telaio smontato in caso di necessità. Nella prima sessione del venerdì, i due piloti della scuderia tedesca hanno potuto realizzare insieme solo sei giri, in quanto entrambe le monoposto si erano rotte e il muletto non era disponibile. Come si vede la differenza tra le grandi squadre e le piccole non è solo un problema di motore...

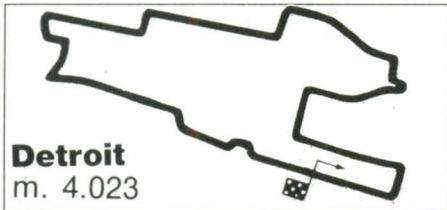
■ **MARCO PICCININI** è spesso criticato dai giornalisti italiani. Eppure il direttore sportivo della Ferrari si è preso una piccola rivincita quando, durante una conferenza stampa per gli americani, ha letteralmente incantato i rappresentanti del New York Times, della Cbs e di Usa Today — i maggiori organi di informazione americana — per la sua dialettica e per le sue approfondite analisi. Si sa, nessuno è profeta in patria.

GLI INCIDENTI/I DUE ITALIANI SONO FINITI IN OSPEDALE PAURA PER CAPELLI E MODENA

DETROIT — Qualcuno avrà da obiettare ma, onestamente, non è azzardato sostenere che il circuito di Detroit rappresenti il peggio, dal punto di vista della sicurezza, presente nel campionato mondiale. Quest'anno, poi, è accaduto il finimondo con due piloti, Stefano Modena e Ivan Capelli, che hanno concluso il loro disgraziatissimo week end in ospedale. Modena era da poco uscito dai box con la sua EuroBrun. Dopo avere percorso un giro di laneo per scaldare le gomme si è lanciato in una tornata più veloce. Arrivato alla curva numero 6, una tra le più veloci che si affronta in quarta marcia, Stefano ha perso il controllo della monoposto che è finita in testacoda andando a colpire (praticamente con il solo cambio) il muretto esterno. Nell'urto Modena ha ricevuto un violentissimo colpo di frusta che, in breve, gli ha fatto perdere i sensi. Estratto dall'abitacolo in stato di choc, l'emiliano è stato portato in infermeria e successivamente all'ospedale cittadino dove i medici hanno effettuato una Tac (Tomografia assiale computerizzata ndr) per verificare se fossero presenti eventuali fratture o stati degenerativi nella regione cranica. Fortunatamente l'esito è stato del tutto negativo e Modena ha passato la notte in ospedale solo per motivi precauzionali. Più grave l'incidente occorso a Ivan Capelli. Mancavano poco meno di sette minuti alla conclusione della sessione libera e Ivan stava

girando con la March muletto per provare l'assetto della monoposto. All'improvviso la bella 881 è uscita di strada con una gomma bucata, dopo essere passata sui pezzi della Ligier di Arnoux. Perso ormai totalmente il controllo della vettura Ivan ha colpito frontalmente il muro di protezione della zona box per poi strisciare per 150 metri lungo questo. «È stata una sensazione tremenda — ha commentato il milanese sabato sera — ho avuto proprio l'impressione di aver toccato coi piedi il muro. Una cosa terribile. Dopo l'urto ho mosso le caviglie e mi sono accorto che tutto era ok. Ma quando sono smontato dalla vettura ho avvertito un forte dolore al piede sinistro...». È accaduto infatti, che nella botta l'arto di Ivan abbia ricevuto un contraccolpo fortissimo sul pedale della frizione. Portato in ospedale Capelli ha ricevuto la sgradita sorpresa di scoprire che il dolore proveniva da una piccola frattura che è stata giudicata guaribile in sei settimane. Da segnalare che l'incidente ha... mietuto altre vittime incolpevoli: infatti la gomma anteriore sinistra della March sollevandosi in aria, ha centrato in pieno i monitor dei box McLaren, uno dei quali ha colpito un meccanico dell'Honda. Tra i contusi ci sono stati anche un commissario e un pompiere del servizio antincendio, tutti dimessi dopo le cure del caso. Segno, comunque, che su circuiti come Detroit anche stare ai box è... correre un rischio. (g.s.)

GP STATI UNITI



Sesta gara del mondiale F. 1 1988
19 giugno 1988

Circuito: Detroit ■ **Distanza:** 63 giri pari a km 253,449 ■ **Organizzatore:** Scca (Sport Car Club of America) ■ **Direttore di gara:** Roland Bruynseraede ■ **Partenza:** ore 19.18 italiane (13.18 locali) ■ **Spettatori:** 100 mila ■ **Organizzazione:** 7 ■ **Sicurezza:** 4 ■ **Condizioni atmosferiche:** Sole per tutto il week-end.

In 26 al via

(fra parentesi la media)

POSIZIONE	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
12	Ayrton Senna (McLaren Mp 4/4) 1'40"606 (143,956)					
28	Gerhard Berger (Ferrari F.1/87-88C) 1'41"464 (142,738)					
27	Michele Alboreto (Ferrari F.1/87-88C) 1'41"700 (142,407)					
11	Alain Prost (McLaren Mp 4/4) 1'42"019 (141,962)					
20	Thierry Boutsen (Benetton B188) 1'42"690 (141,034)					
5	Nigel Mansell (Williams Fw12) 1'42"897 (140,750)					
19	Alessandro Nannini (Benetton B188) 1'43"117 (140,450)					
1	Nelson Piquet (Lotus 100T) 1'43"314 (140,182)					
17	Derek Warwick (Arrows A10/B) 1'43"799 (139,527)					
6	Riccardo Patrese (Williams Fw12) 1'43"810 (139,513)					
14	Philippe Streiff (Ags Jh23) 1'44"204 (138,985)					
22	Andrea De Cesaris (Rial Arc01) 1'44"216 (138,969)					
15	Mauricio Gugelmin (March 881) 1'44"474 (138,626)					
30	Philippe Alliot (Lola Lc88) 1'44"590 (138,472)					
18	Eddie Cheever (Arrows A10/B) 1'44"948 (138,000)					
23	Pierluigi Martini (Minardi M188) 1'45"048 (137,868)					
3	Jonathan Palmer (Tyrrell 017) 1'45"268 (137,580)					
26	Stefan Johansson (Ligier Js31) 1'45"275 (137,571)					
33	Stefano Modena (EuroBrun Er 188) 1'45"304 (137,533)					
25	René Arnoux (Ligier Js31) 1'45"437 (137,360)					
36	Alessandro Caffi (Bms Dallara F.1 88A) 1'45"750 (136,953)					
4	Julian Bailey (Tyrrell 017) 1'46"286 (136,263)					
32	Oscar Larrauri (EuroBrun Er 188) 1'46"390 (136,129)					
29	Yannick Dalmas (Lola Lc88) 1'46"422 (136,088)					
24	Luis Perez Sala (Minardi M188) 1'46"593 (135,870)					
21	Nicola Larini (Osella Fa1L) 1'46"623 (135,832)					

In 9 al traguardo

POSIZIONE	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1.	Ayrton Senna	McLaren Mp 4/4	63	1.54'56"035	132.310	—
2.	Alain Prost	McLaren Mp 4/4	63	1.55'34"748	131.572	a 38"713
3.	Thierry Boutsen	Benetton B188	62	1.54'56"536	130.201	a 1 giro
4.	Andrea De Cesaris	Rial Arc01	62	1.55'39"837	129.388	a 1 giro
5.	Jonathan Palmer	Tyrrell 017	62	1.56'23"147	128.586	a 1 giro
6.	Pierluigi Martini	Minardi M188	62	1.56'40"347	128.270	a 1 giro
7.	Yannick Dalmas	Lola Lc88	61	1.55'13"057	127.795	a 2 giri
8.	Alessandro Caffi	Bms Dallara F.1 88A61	59	1.56'40"278	126.202	a 2 giri
9.	Julian Bailey	Tyrrell 017	59	1.52'31"823	126.556	a 4 giri

17 i ritirati

PILOTA	VEETTURA	GIRI	CAUSA
Stefan Johansson	Ligier Js31	2	Impianto di raffreddamento
Gerhard Berger	Ferrari F.1/87-88C	6	Foratura
Nicola Larini	Osella Fa1L	7	Motore
Eddie Cheever	Arrows A10/B	14	Guarnizione testata
Alessandro Nannini	Benetton B188	14	Sospensione
Philippe Streiff	Ags Jh23	15	Incidente
Nigel Mansell	Williams Fw12	18	Impianto elettrico
Derek Warwick	Arrows A10/B	24	Incidente
Oscar Larrauri	EuroBrun Er 188	26	Incidente
Nelson Piquet	Lotus 100T	26	Incidente
Riccardo Patrese	Williams Fw12	26	Impianto elettrico
Mauricio Gugelmin	March 881	34	Motore
René Arnoux	Ligier Js31	45	Motore
Michele Alboreto	Ferrari F.1/87-88C	45	Incidente
Stefano Modena	EuroBrun Er 188	46	Incidente
Philippe Alliot	Lola Lc88	46	Motore
Luis Perez Sala	Minardi M188	54	Cambio

L'altalena della corsa

COSÌ DOPO 10 GIRI

1. **Senna** in 17'40"307 (136.591 kmh); 2. **Prost** a 6"135; 3. **Boutsen** a 17"038; 4. **Nannini** a 22"291; 5. **Mansell** a 23"259; 6. **Patrese** a 28"284; 7. **Warwick** a 41"296; 8. **De Cesaris** a 42"437; 9. **Streiff** a 49"061; 10. **Piquet** a 54"311; 11. **Cheever** a 54"745; 12. **Gugelmin** a 57"884; 13. **Arnoux** a 58"427; 14. **Martini** a 59"174; 15. **Caffi** a 59"995; 16. **Bailey** a 1'04"149; 17. **Larrauri** a 1'14"052; 18. **Dalmas** a 1'14"168; 19. **Alliot** a 1'35"226; 20. **Sala** a 1'36"296; 21. **Palmer** a 1 giro; 22. **Alboreto** a 1 giro; 23. **Modena** a 2 giri.

COSÌ DOPO 20 GIRI

1. **Senna** in 35'28"711 (136.071 kmh); 2. **Prost** a 9"641; 3. **Boutsen** a 26"056; 4. **Patrese** a 52"727; 5. **De Cesaris** a 1'23"612; 6. **Gugelmin** a 1'43"560; 7. **Martini** a 1'47"236; 8. **Caffi** a 1'47"696; 9. **Piquet** a 1 giro; 10. **Arnoux** a 1 giro; 11. **Bailey** a 1 giro; 12. **Dalmas** a 1 giro; 13. **Warwick** a

1 giro; 14. **Palmer** a 1 giro; 15. **Alboreto** a 1 giro; 16. **Sala** a 1 giro; 17. **Alliot** a 1 giro; 18. **Larrauri** a 1 giro.

COSÌ DOPO 30 GIRI

1. **Senna** in 53'17"198 (135.895 kmh); 2.

I primati

SUL GIRO IN PROVA: IMBATTUTO

Appartiene a **Senna** (20-6-87 Lotus 98T in 1'39"264 alla media di 147.344 kmh).

SUL GIRO IN GARA: IMBATTUTO

Appartiene a **Senna** (21-6-87 Lotus 98T in 1'40"464 alla media di 144.159 kmh).

SULLA DISTANZA: IMBATTUTO

Appartiene a **Senna** (21-6-87 Lotus 98T 63 giri pari a km 253.449, in 1.50'16"358 alla media di 137.903 kmh).

NON QUALIFICATI: **Satoru Nakajima** (Lotus 100T) 1'47"243; **Bernd Schneider** (Zakspeed Zk871B) 1'48"249; **Piercarlo Ghinzani** (Zakspeed Zk871B) 1'48"925; **Ivan Capelli** (March 881) 1'45"544, che avrebbe avuto il 21. posto in griglia, ha rinunciato per l'incidente.

Classifiche iridate dopo 6 gare

	BRASILE 3/4	SAN MARINO 1/5	MONACO 15/5	MESSICO 29/5	CANADA 12/6	STATI UNITI 19/6	FRANCIA 3/7	G. BRETAGNA 10/7	GERMANIA 24/7	UNGHERIA 7/8	BALGIO 28/8	ITALIA 11/9	PORTOGALLO 25/9	SPAGNA 2/10	GIAPPONE 30/10	AUSTRALIA 13/11	TOTALE PUNTI	PUNTI UTILI
--	-------------	----------------	-------------	--------------	-------------	------------------	-------------	------------------	---------------	--------------	-------------	-------------	-----------------	-------------	----------------	-----------------	--------------	-------------

MONDIALE PILOTI

1. Prost	9	6	9	9	6	6											45	45
2. Senna	-	9	-	6	9	9											33	33
3. Berger	6	2	6	4	-	-											18	18
4. Piquet	4	4	-	-	3	-											11	11
Boutsen	-	3	-	-	4	4											11	11
6. Alboreto	2	-	4	3	-	-											9	9
7. Warwick	3	-	3	2	-	-											8	8
8. Palmer	-	-	2	-	1	2											5	5
9. De Cesaris	-	-	-	-	-	3											3	3
10. Capelli	-	-	-	-	2	-											2	2
11. Martini	-	-	-	-	-	1											1	1
Patrese	-	-	1	-	-	-											1	1
Nannini	-	1	-	-	-	-											1	1
Nakajima	1	-	-	-	-	-											1	1
Cheever	-	-	-	1	-	-											1	1

MONDIALE COSTRUTTORI

1. McLaren	9	15	9	15	15	15											78	78
2. Ferrari	8	2	10	7	-	-											27	27
3. Benetton	-	4	-	-	4	4											12	12
4. Lotus	5	4	-	-	3	-											12	12
5. Arrows	3	-	3	3	-	-											9	9
6. Tyrrell	-	-	2	-	1	2											5	5
7. Rial	-	-	-	-	-	3											3	3
8. March	-	-	-	-	2	-											2	2
9. Williams	-	-	1	-	-	-											1	1

Prost a 12"613; 3. Boutsen a 1'00"625; 4. De Cesaris a 1 giro; 5. Gugelmin a 1 giro; 6. Martini a 1 giro; 7. Caffi a 1 giro; 8. Arnoux a 1 giro; 9. Palmer a 1 giro; 10. Dalmas a 1 giro; 11. Alboreto a 1 giro; 12. Bailey a 2 giri; 13. Sala a 2 giri; 14. Alliot a 2 giri.

COSÌ DOPO 40 GIRI

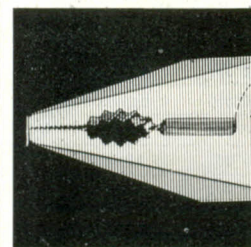
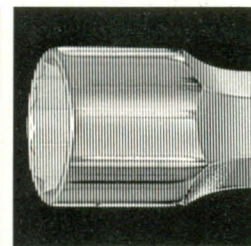
1. **Senna** in 1.11'06"000 (135.797 kmh); 2. Prost a 47"608; 3. Boutsen a 1'42"459; 4. De Cesaris a 1 giro; 5. Martini a 1 giro; 6. Caffi a 1 giro; 7. Arnoux a 1 giro; 8. Alboreto a 2 giri; 9. Palmer a 2 giri; 10. Dalmas a 2 giri; 11. Bailey a 2 giri; 12. Alliot a 2 giri; 13. Sala a 2 giri; 14. Modena a 5 giri.

COSÌ DOPO 50 GIRI

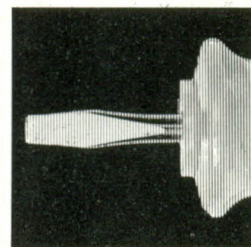
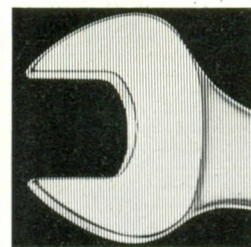
1. **Senna** in 1.29'37"853 (134.652 kmh); 2. Prost a 44"674; 3. Boutsen a 1'50"940; 4. De Cesaris a 1 giro; 5. Martini a 2 giri; 6. Palmer a 2 giri; 7. Caffi a 2 giri; 8. Dalmas a 2 giri; 9. Bailey a 3 giri; 10. Sala a 3 giri.

I giri più veloci

PILOTA E VETTURA	GIRO	TEMPO	MEDIA KMH
Prost (McLaren Mp 4/4)	4	1'44"836	138.147
Senna (McLaren Mp 4/4)	8	1'44"992	137.942
Berger (Ferrari F.1/87-88C)	3	1'45"508	137.267
Boutsen (Benetton B188)	13	1'45"714	137.000
Alboreto (Ferrari F.1/87-88C)	4	1'45"878	136.788
Mansell (Williams Fw12)	4	1'46"044	136.573
Nannini (Benetton B188)	6	1'46"125	136.469
Patrese (Williams Fw12)	5	1'46"632	135.820
Palmer (Tyrrell 017)	4	1'46"905	135.474
Warwick (Arrows A10/B)	5	1'47"030	135.315
Piquet (Lotus 100T)	4	1'47"137	135.180
Streiff (Ags Jh23)	5	1'47"326	134.942
De Cesaris (Rial Arc01)	4	1'47"594	134.606
Cheever (Arrows A10/B)	6	1'47"739	134.425
Modena (EuroBrun Er 188)	9	1'48"243	133.799
Caffi (Bms Dallara F. 1 88A)	8	1'48"951	132.929
Gugelmin (March 881)	18	1'49"224	132.597
Martini (Minardi M188)	8	1'49"236	132.583
Bailey (Tyrrell 017)	7	1'49"330	132.469
Arnoux (Ligier Js31)	8	1'49"554	132.198
Larrauri (EuroBrun Er 188)	17	1'49"782	131.923
Dalmas (Lola Lc88)	12	1'49"946	131.726
Alliot (Lola Lc88)	37	1'50"223	131.395
Johansson (Ligier Js31)	2	1'50"260	131.351
Larini (Osella Fa1L)	7	1'50"703	130.826
Sala (Minardi M188)	45	1'51"855	129.478



Beta



9 titoli mondiali F.1 vinti negli ultimi 13 anni da teams attrezzati con utensili Beta. L'ultimo nell'87 con Williams

Tutti i tempi delle prove

MIGLIORE TEMPO 1987	PILOTA	VETTURA	MOTORE	VENERDI		SABATO		DOMEN.	
				I	II	III	IV	WARM UP	
1'40"607	2. Lotus	Senna	McLaren Mp 4/4	Honda T	1'42"207	1'40"606	1'40"177	1'41"719	1'42"409
1'43"816	12. Ferrari	Berger	Ferrari F.1/87-88C	Ferrari T	1'44"578	1'42"283	1'41"824	1'41"464	1'44"791
1'42"684	7. Ferrari	Alboreto	Ferrari F.1/87-88C	Ferrari T	1'44"783	1'43"925	1'41"126	1'41"700	1'44"955
1'42"357	5. McLaren	Prost	McLaren Mp 4/4	Honda T	1'41"410	1'42"019	1'40"314	1'43"420	1'42"308
1'42"050	4. Benetton	Boutsen	Benetton B188	Ford Dfr	1'43"829	1'43"718	1'40"679	1'42"690	1'43"167
1'39"264	1. Williams	Mansell	Williams Fw12	Judd	1'43"903	1'43"458	1'40"589	1'42"897	1'43"235
1'46"083	18. Minardi	Nannini	Benetton B188	Ford Dfr	1'46"051	1'43"117	1'43"402	1'45"345	1'45"844
1'40"942	3. Williams	Piquet	Lotus 100T	Honda T	1'46"940	1'44"352	1'43"308	1'43"314	1'45"224
1'43"541	10. Arrows	Warwick	Arrows A10/B	Megatron T	1'49"983	1'44"614	1'42"511	1'43"799	1'45"642
1'43"479	9. Brabham	Patrese	Williams Fw12	Judd	1'45"473	1'43"810	1'42"135	1'45"016	1'45"479
1'45"037	14. Tyrrell	Streiff	Ags Jh23	Ford Cosworth Dfz	1'45"743	1'44"204	1'42"378	1'44"743	1'46"040
1'46"046	17. Brabham	De Cesaris	Rial Arc01	Ford Cosworth Dfz	1'46"709	1'45"866	1'43"526	1'44"216	1'50"224
	Non presente	Gugelmin	March 881	Judd	1'47"017	1'44"474	1'42"206	1'53"243	1'46"751
1'46"194	20. Larrousse	Alliot	Lola Lc88	Ford Cosworth Dfz	1'45"997	1'44"590	1'42"649	3'40"532	1'46"757
1'42"361	6. Arrows	Cheever	Arrows A10/B	Megatron T	1'46"824	1'45"159	1'42"520	1'44"948	1'45"909
	Non presente	Martini	Minardi M188	Ford Cosworth Dfz	1'46"002	1'47"094	1'44"477	1'45"048	1'48"459
1'44"350	13. Tyrrell	Palmer	Tyrrell 017	Ford Cosworth Dfz	1'48"276	1'45"268	1'43"065	1'45"622	1'45"435
1'43"623	11. McLaren	Johansson	Ligier Js31	Judd	1'46"740	1'45"275	1'43"913	1'47"135	1'48"145
	Non presente	Modena	EuroBrun Er 188	Ford Cosworth Dfz	1'46"522	1'45"304	1'51"104	—	1'47"515
1'46"211	21. Ligier	Arnoux	Ligier Js31	Judd	1'46"610	1'45"437	1'43"620	1'47"483	1'46"168
1'46"124	19. Osella	Caffi	Bms Dallara F. 1 88A	Ford Cosworth Dfz	—	1'47"493	1'43"747	1'45"750	1'50"914
	Non presente	Bailey	Tyrrell 017	Ford Cosworth Dfz	1'48"228	1'46"286	1'44"122	1'47"801	1'49"791
	Non presente	Larrauri	EuroBrun Er 188	Ford Cosworth Dfz	1'46"650	1'46"390	1'44"942	1'48"116	1'49"030
	Non presente	Dalmas	Lola Lc88	Ford Cosworth Dfz	1'46"890	1'46"422	1'42"961	1'46"447	1'47"629
	Non presente	Sala	Minardi M188	Ford Cosworth Dfz	1'47"121	1'48"186	1'45"910	1'46"593	1'49"623
	Non presente	Larini	Osella Fa1L	Osella T	1'47"702	1'46"623	1'44"163	1'51"623	1'50"089
1'48"801	24. Lotus	Nakajima	Lotus 100T	Honda T	1'47"486	1'47"243	1'45"718	1'49"353	—
	Non presente	Schneider	Zakspeed Zk871B	Zakspeed T	1'55"416	1'48"423	1'45"644	1'48"249	—
1'47"471	23. Ligier	Ghinzani	Zakspeed Zk871B	Zakspeed T	1'59"323	1'48"925	1'45"017	1'48"990	—
1'46"269	22. March	Capelli	March 881	Judd	1'49"038	1'45"544	1'43"329	—	—
	Non presente	Tarquini	Coloni 188	Ford Cosworth Dfz	1'47"312	—	—	—	—

Velocità in prova

Rilevate al traguardo

VENERDI			SABATO			DOMENICA		
N.	PILOTA	KM/H	N.	PILOTA	KM/H	N.	PILOTA	KM/H
28	Berger	243.650	28	Berger	248.190	11	Prost	241.680
12	Senna	243.170	27	Alboreto	247.580	27	Alboreto	240.050
11	Prost	240.720	11	Prost	243.280	1	Piquet	239.740
7	Alboreto	240.000	1	Piquet	242.790	12	Senna	238.700
1	Piquet	238.810	12	Senna	241.790	28	Berger	235.800
2	Nakajima	236.610	17	Warwick	235.450	33	Modena	231.650
14	Streiff	234.600	18	Cheever	234.050	17	Warwick	231.170
33	Modena	233.310	20	Boutsen	233.860	14	Streiff	230.150
17	Warwick	231.070	14	Streiff	233.260	19	Nannini	230.060
16	Capelli	230.150	32	Larrauri	232.380	32	Larrauri	229.390
32	Larrauri	230.110	18	Cheever	230.110	32	Martini	229.390
18	Cheever	230.110	19	Nannini	228.910	15	Gugelmin	229.255
19	Nannini	228.910	22	De Cesaris	230.490	18	Cheever	228.490
20	Boutsen	228.820	19	Nannini	230.250	23	Martini	228.390
3	Palmer	228.680	24	Sala	230.110	4	Bailey	227.740
23	Martini	228.250	2	Nakajima	229.680	24	Sala	227.550
30	Alliot	227.740	3	Palmer	229.530	3	Palmer	227.270
24	Sala	227.740	15	Gugelmin	228.730	20	Boutsen	226.200
25	Arnoux	226.890	4	Bailey	228.440	25	Arnoux	225.090
15	Gugelmin	226.850	36	Caffi	228.110	30	Alliot	224.950
22	De Cesaris	226.430	29	Dalmas	227.830	22	De Cesaris	224.360
6	Patrese	225.970	6	Patrese	227.220	21	Larini	223.590
36	Caffi	225.830	30	Alliot	226.940	29	Dalmas	223.500
29	Dalmas	225.600	26	Johansson	225.550	26	Johansson	223.270
4	Bailey	224.950	25	Arnoux	225.550	5	Mansell	222.780
26	Johansson	221.480	5	Mansell	225.320	36	Caffi	222.240
5	Mansell	223.470	10	Schneider	222.280	6	Patrese	221.710
10	Schneider	219.900	9	Ghinzani	221.970			
21	Larini	219.240	21	Larini	218.810			
9	Ghinzani	216.620						

Sesta pole per Senna

IL PILOTA BRASILIANO comincia a figurare fra i primatisti della pole position. Conquistando a Detroit la 6. consecutiva ha eguagliato il primato assoluto di giri veloci in prova successivi, stabilito da Niki Lauda nel 1974 dal Gp d'Olanda al Gp d'Italia. In quelle 6 gare l'austriaco, allora re della Ferrari, ha ottenuto però 17 punti, mentre Senna è arrivato a quota 33.

■ **IL PODOIO DI DETROIT** ha ripetuto esattamente quello della settimana prima a Montreal e Ayrton Senna ha vinto per la 3. volta consecutiva sul circuito cittadino statunitense. Il brasiliano è al 9. successo in 68 gare, mentre la McLaren è alla 61. vittoria e i motori Honda alla 33.

■ **ALAIN PROST** dopo 6 corse capeggia la classifica provvisoria con la media di 7,5 punti/gara, mentre la McLaren è al comando nella graduatoria per il trofeo costruttori con 6,5 punti/partecipazione di media. La casa britannica è alla 6. vittoria consecutiva e alla 4. doppietta stagionale.

■ **RICCARDO PATRESE** è stato costretto al ritiro e così il padovano ha registrato il 100. ritiro in 166 gran premi. Purtroppo per lui, Patrese è il primatista assoluto, seguito da Jacques Laffite con 80 ritiri in 176 presenze, Andrea De Cesaris con 78 in 110 e Niki Lauda, lui pure 78 ma in 171 corse.

■ **SI SONO CONCLUSE** le 4 gare americane previste dal calendario 1988 e, se fosse stato in palio quel titolo continentale, se lo sarebbe aggiudicato Prost con 30 punti, davanti a Senna con 24.

■ **BRILLANTE RITORNO IN F.1** di Pierluigi Martini, arrivato ora a 16 presenze, dopo un intervallo che durava dal Gp di Australia del 1985; il romagnolo è il 36. pilota italiano a figurare nelle graduatorie iridate. Fra i 32 piloti che hanno preso fino ad ora parte al campionato 1988 gli italiani sono 11, di cui 6 figurano nell'attuale classifica mondiale.

■ **LA MINARDI**, con molto merito, ha ottenuto a Detroit il primo punto iridato, alla 4. stagione di corse; la tedesca Rial è arrivata in zona punti addirittura alla 6. presenza, avendo esordito in Brasile lo scorso aprile. Le due case si avvalgono entrambe dei motori Ford che a Detroit erano di casa.

Mauro Mori

DRIVER HIT PARADE/IN DUE FANNO IL PIENO

SENNA E BOUTSEN AL TOP

PER LA PRIMA VOLTA due piloti ottengono nella stessa gara il massimo punteggio: l'en plein è toccato a Boutsen e Senna, autori di una splendida gara. Il pilota della McLaren non è comunque riuscito a scavalcare in classifica generale il compagno di squadra Prost mentre Boutsen ha conservato la 5. posizione. Il tracollo maggiore lo ha subito Larini perdendo

ben 15 posti in graduatoria; il campione del mondo uscente Nelson Piquet è sceso dalla quattordicesima alla ventesima posizione. La vera rivelazione della gara di Detroit è stata la prova offerta da Pierluigi Martini, al suo debutto in questa stagione di F.1 sulla Minardi. Il pilota romagnolo (nella FotoColombo) è balzato in una sola gara in terza posizione.



NAZIONALITA'	ITA	FRA	GBR	SWE	ESP	GER	BRA	Totale punti Gp Stati Uniti			
TESTATE	AUTO SPRI NT	CORRIERE DELLA SERA	la Repubblica	AUTO hebdo	L'EQUIPE	AUTOCAR	MOTOR SPORT REVUE	Volante	rallye racing	REDE GLOBO	
GIORNALISTI	Mannucci	Morosini	Marincovich	Canus	Rives	Doodson	Brunner	Barros	Schlang	Leme	
PILOTI											
Boutsen	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	100
Senna	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	100
De Cesaris	9	10	10	9	10	9	10	9	10	9	95
Martini	9	10	9	9	9	9	9	9	9	9	91
Palmer	9	8	9	9	9	8	9	10	9	8	88
Prost	8	9	8	9	9	10	9	8	9	8	87
Gugelmin	8	7	7	7	8	9	8	9	8	10	81
Caffi	7	8	9	7	7	9	9	9	7	8	80
Nannini	8	7	8	8	8	8	8	8	8	7	78
Patrese	8	9	7	7	8	7	7	8	8	9	78
Berger	8	7	8	8	7	8	8	8	8	7	77
Modena	8	8	8	8	7	8	7	8	7	8	77
Dalmas	8	7	8	8	8	7	7	8	7	8	76
Mansell	8	8	6	7	8	8	6	8	8	7	74
Streiff	7	6	6	7	8	8	7	8	8	7	72
Bailey	8	7	7	7	6	8	7	8	6	7	71
Alboreto	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	70
Arnoux	7	6	7	8	8	6	7	6	7	6	68
Sala	7	6	7	7	6	7	6	7	6	7	66
Cheever	6	7	6	6	7	6	7	6	7	6	64
Alliot	7	6	7	6	6	6	6	6	6	7	63
Johansson	6	6	6	6	6	7	6	6	6	6	61
Warwick	6	7	6	6	6	7	6	6	6	5	61
Larrauri	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	60
Larini	6	6	6	5	6	NC	6	7	6	6	59
Piquet	5	5	6	5	5	4	5	4	5	7	51

LEGENDA: Il «non classificato» (n.c.) viene valutato 5 punti.

CLASSIFICA GENERALE

MARTINI SUBITO AL TERZO POSTO

POSIZIONE ATTUALE	POSIZIONE PRECEDENTE	PILOTA	PUNTI TOTALI	GPSUTATI	MEDIA PUNTI GP
= 1. (1)		Prost	565	6	94.17
= 2. (2)		Senna	564	6	94.00
* 3. (—)		Martini	91	1	91.00
∇ 4. (3)		Berger	513	6	85.50
= 5. (5)		Boutsen	510	6	85.00
∇ 6. (4)		Nannini	489	6	81.50
▲ 7. (8)		De Cesaris	475	6	79.17
▲ 8. (10)		Mansell	449	6	74.83
= 9. (9)		Alboreto	446	6	74.33
∇ 10. (7)		Warwick	445	6	74.17
▲ 11. (12)		Dalmas	367	5	73.40
∇ 12. (11)		Streiff	439	6	73.17
▲ 13. (15)		Tarquini	359	5	71.80
▲ (20)		Palmer	359	5	71.80
∇ 15. (13)		Cheever	427	6	71.17
▲ 16. (18)		Patrese	422	6	70.33
▲ 17. (19)		Modena	281	4	70.25
∇ 18. (17)		Capelli	350	5	70.00
∇ 19. (16)		Sala	419	6	69.83
∇ 20. (14)		Piquet	412	6	68.67
∇ 21. (6)		Larini	137	2	68.50
∇ 22. (21)		Schneider	66	1	66.00
▲ 23. (24)		Gugelmin	394	6	65.67
∇ 24. (22)		Alliot	382	6	63.67
▲ 25. (29)		Caffi	251	4	62.75
∇ 26. (23)		Johansson	312	5	62.40
= 27. (27)		Arnoux	303	5	60.60
∇ 28. (25)		Larrauri	302	5	60.40
∇ 29. (26)		Nakajima	239	4	59.75
∇ 30. (28)		Ghinzani	232	4	58.00
= 31. (31)		Bailey	170	3	56.67
∇ 32. (30)		Campos	108	2	54.00

Legenda

▲ IN SALITA

∇ IN DISCESA

= STAZIONARIO

* NUOVO ENTRATO

LA TECNICA/SOLO DUCAROUGE HA PRESENTATO DELLE VERE NOVITÀ

LOTUS VERSO IL FUTURO

Piquet ha utilizzato una vettura dal passo allungato di 8 cm. Una soluzione che però pare destinata a dare dei vantaggi solo nelle prossime gare. Ben poche le innovazioni proposte dagli altri team

DETROIT — Il parco macchine per il Gran Premio di Detroit, ovviamente, è lo stesso visto una settimana prima a Montreal fatte salve alcune variazioni solo sull'impiego del materiale a disposizione. Per questo, tralasciamo la solita descrizione basata sui numeri di telaio delle varie vetture per parlare solo delle squadre che hanno introdotto variazioni e novità. Rispetto al Canada, oltre alla Osella, anche la Lola si è presentata senza vettura di scorta, dato che Dalmas aveva distrutto nelle prove la abituale vettura da gara. I meccanici della squadra francese hanno riassembleato il telaio n.1 quello danneggiato da Alliot in Messico e che era stato portato in Canada come scocca di scorta. Alla Rial, invece, hanno messo insieme il telaio numero 1 che in Canada era rimasto smontato ai box, a disposizione in caso di necessità. Infine alla McLaren è stata messa da parte, come telaio di scorta, la scocca n.1, vale a dire quella che era stata riparata dopo l'incidente di Senna a Monaco. Il brasiliano l'aveva usata in gara in Messico. In Canada, avendo l'opportunità del muletto, l'aveva scartata in favore della scocca n.2 abituale vettura di scorta. Ecco, comunque, gli interventi salienti effettuati dai vari team a Detroit.

LOTUS — La Lotus è sicuramente la squadra che ha apportato maggiori modifiche alle proprie 100T. Piquet, dopo il Messico, si era recato in Francia per provare delle nuove soluzioni che sono state ultimate, purtroppo, solo per il Gp. di Detroit. Sono però modifiche che dovrebbero rendere più competitive la Lotus sui tracciati veloci, essendo infatti rivolte a migliorare la aerodinamica della parte posteriore della vettura. Gerard Ducarouge, da vecchia volpe, ha cercato di confondere le acque per non svelare le varie novità disseminate sulle due

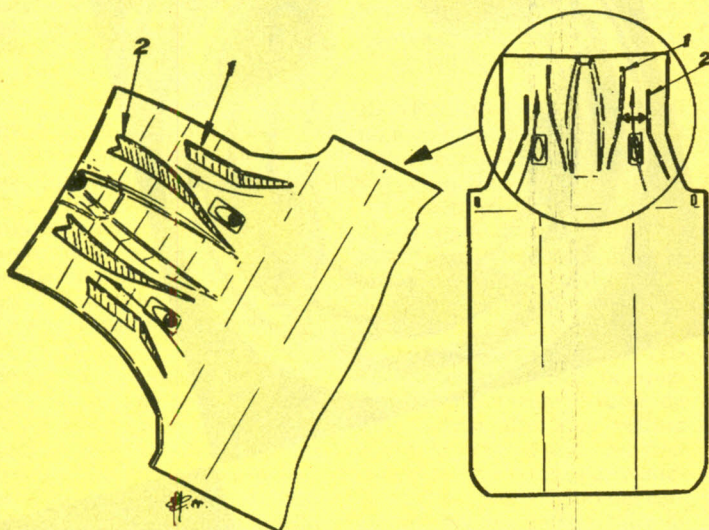
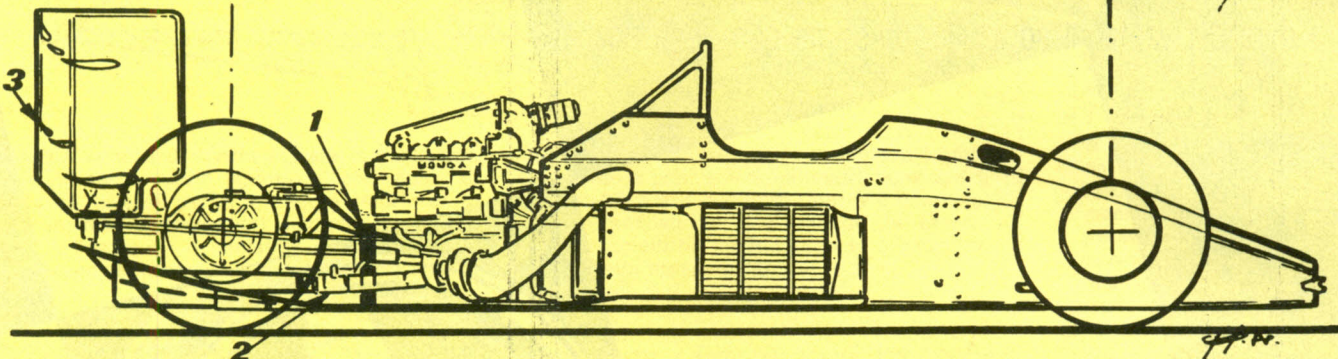
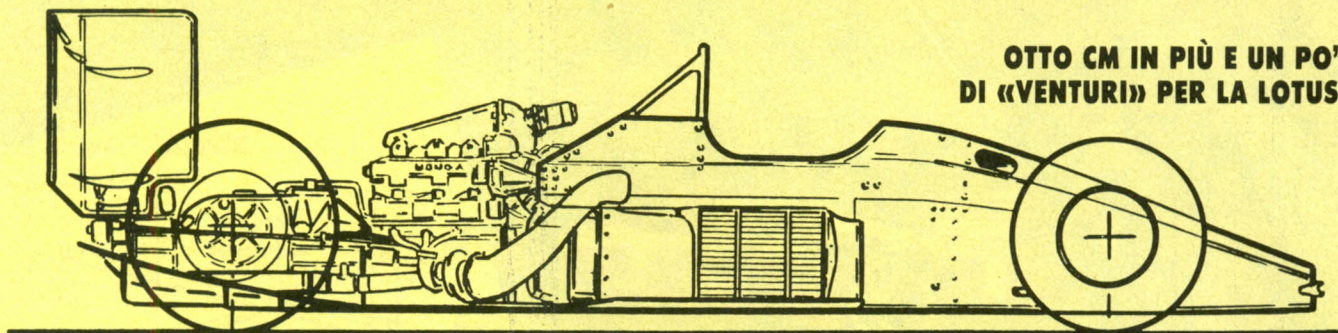


Sopra, una staccata al limite di Piquet che ha portato in gara la nuova versione della Lotus T 100 dal passo allungato. Sotto, si può notare il nuovo cassoncino di aspirazione della Zakspeed, che non ha certo dato i risultati sperati (FotoColombo)



vetture a disposizione di Piquet. Ecco le più evidenti. Sulla monoposto da gara, il telaio n.2, il passo è stato aumentato di circa 8 cm con un distanziale fra cambio e motore. Una soluzione che a Detroit non ha dato buoni risultati, ovviamente, perché peggiora la motricità. Dovrebbe essere molto utile sulle piste veloci con vantaggi in termini di aerodinamica. Oltre che dalla evidente presenza del distanziale, questa soluzione è rivelata da una parte di cofano motore (quella sopra il cambio) tagliata, per far posto ai diversi ingombri dovuti all'allungamento. Ai lati del cambio non erano inoltre presenti le paratie laterali che chiudono sulle altre due vetture la zona posteriore.

**OTTO CM IN PIÙ E UN PO'
DI «VENTURI» PER LA LOTUS**



La Lotus ha schierato una monoposto con il passo maggiorato di circa 8 cm, grazie all'adozione di un distanziale fra motore e cambio, questo per migliorare la distribuzione dei pesi e l'aerodinamica in vista dei circuiti veloci. In evidenza: 1. il distanziale tra cambio e motore che ha allontanato maggiormente l'alettone posteriore, ma ha fatto perdere qualcosa in termini di trazione alla 100T; 2. gli scarichi e la carrozzeria, adeguati alla maggiore lunghezza della monoposto; 3. il nuovo gruppo alettone posteriore, che, oltre al solito profilo sopra il cambio, presenta due flap a metà altezza. Nuova su questa monoposto anche la sospensione anteriore, mentre all'avantreno la carreggiata è stata maggiorata di circa 5 cm.

Nuova sull'altra monoposto a disposizione di Piquet, disegni a fianco, la carrozzeria inferiore nella zona del profilo estrattore. Oltre alle solite due pinne verticali (1) piegate verso l'esterno, ve ne sono altre due più grandi (2) con un andamento sinuoso, tale da formare una sorta di tubo Venturi con le precedenti come evidenza il disegno in pianta del fondo piatto.

Diversa sempre su questa monoposto la sospensione posteriore, mentre all'avantreno c'è stato un leggero allargamento della carreggiata (circa 5 cm). La aerodinamica della parte posteriore inferiore è poi uguale a quella della vettura di Nakajima. Nuovo su tutte e tre le monoposto il gruppo alettone posteriore che comprende sempre il profilo appoggiato al cambio con funzione di estrattore dello strato limite della carrozzeria, più due profili a circa 10/15 cm di distanza, oltre al gruppo di tre profili nella parte superiore. La vettura di scorta di Piquet aveva, invece, una nuova carrozzeria inferiore con particolari novità nella zona del profilo estrattore. Sulle

altre due vetture, infatti, ai lati della sporgenza del cambio sono visibili due piccole paratie verticali piegate verso l'esterno nella parte anteriore. Su questa vettura ve ne sono altre due più grandi e con un andamento curvilineo tale da formare, in pianta, un altro condotto Venturi con le altre due piccole paratie. Questi esperimenti vanno visti nell'ottica della versione alquanto modificata della 100T che si vedrà al Gp. di Francia, che si spera possa colmare il gap che la separa dalle McLaren Mp4/4. Piquet, per la cronaca, ha usato in gara la vettura col passo lungo.

WILLIAMS — Gran lavoro anche alla Williams con parec-

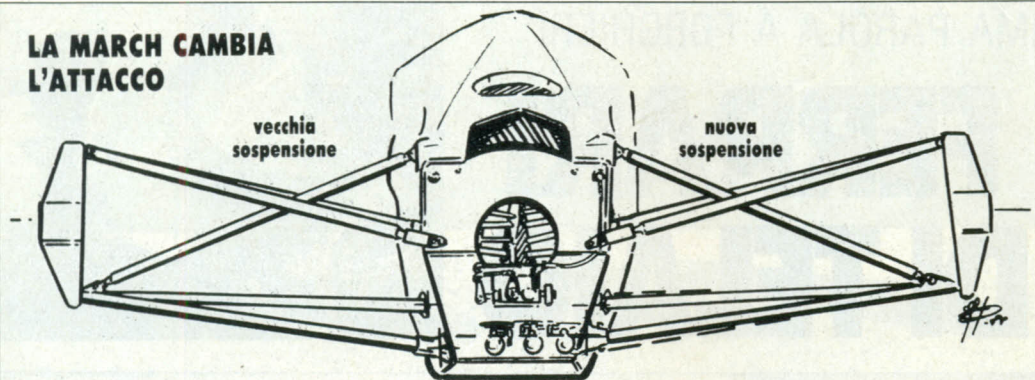
chie novità relativamente alle sospensioni a controllo elettronico, sia dal punto di vista meccanico (sulla vettura di Mansell) sia da quello elettrico (su quella di Patrese) nella prima giornata di prove. Sempre venerdì il muletto aveva la geometria della sospensione posteriore modificata con un diverso bilanciamento per il cilindretto idraulico, lo stesso che fu provato due mesi fa a Monza. Questa modifica ha però inspiegabilmente procurato dei problemi, per cui sabato è stata scartata. Le elettrovalvole delle sospensioni posteriori sono risultate raffreddate da una piccola presa fissata ad un braccio del triangolo superiore. Venerdì, solo sulla monoposto di Patrese

c'era un radiatore supplementare per il liquido delle sospensioni, lo stesso già visto in Messico. Sabato tutte e tre le vetture ne erano dotate. Nuovi gli alettoni posteriori e maggiorati quelli anteriori, sempre con le paratie laterali tipo March.

MCLAREN — Cambio di telaio per Senna salito su quella che era la abituale vettura di scorta invece che sulla n.1, ovvero è il telaio da lui danneggiato a Monaco ed evidentemente non perfettamente riparato. Il brasiliano, sabato, ha provato con profili applicati a metà altezza delle paratie dell'alettone posteriore. Nuovi anche i profili superiori su tutte e

segue

LA MARCH CAMBIA L'ATTACCO



SULLA vettura di scorta è stata montata una nuova sospensione anteriore con punti di attacco diversi per il triangolo inferiore. In particolare, a destra del disegno, si vede il nuovo schema, a sinistra, quello vecchio. L'attacco del braccio anteriore è stato alzato di

circa 25 mm, mentre quello posteriore è stato abbassato di pochissimi millimetri. Lo scopo di tale modifica era quello di ridurre il notevole, cronico sottosterzo che affligge le March. Sabato Capelli ha sbattuto con la monoposto dotata della nuova soluzione.

LOTUS VERSO IL FUTURO

segue

tre le vetture. Per aumentare lo smaltimento del calore le paratie applicate alle uscite laterali dei radiatori sono state tolte completamente per la prima volta nella stagione. Sabato, infine, su entrambe le monoposto è stata tolta la valvola bypass agli scambiatori di calore.

MARCH — Sulle vetture di scorta è stata montata la nuova sospensione anteriore che prevede diversi punti di attacco dei triangoli inferiori. In particolare il braccio anteriore è stato alzato di circa 25-30 mm, quello posteriore, invece, è stato ab-

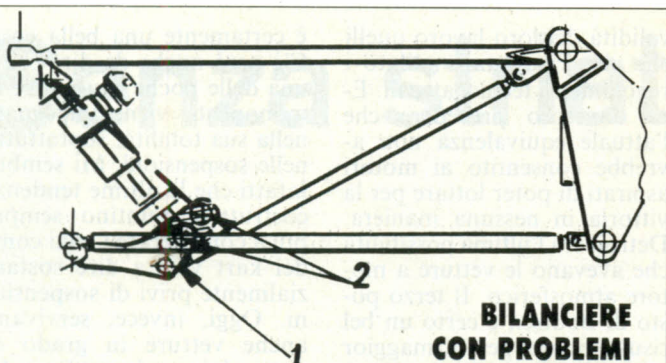
bassato di pochi millimetri. Nuovo anche l'impianto dell'acqua per migliorare la affidabilità dell'8 cilindri Judd.

BENETTON — In attesa di importanti novità previste per il Gran Premio di Francia, dove si vedranno: una nuova carrozzeria posteriore, una sospensione al retrotreno diversa ed un alettone completamente inedito, sulla vettura di scorta di Detroit è stato montato un nuovo portamozzo al retrotreno, nuovo, in particolare, il sistema di raffreddamento del disco, per questo completamente diversa da quella delle altre due vetture anche la presa d'aria, del tipo «snorkel», ma con la parte inferiore a completo sigillo del cerchione. Sempre sulla vettura di scorta montate delle pinze dei

freni più grandi. Per ovviare ai problemi di temperatura, sono stati impiegati dei radiatori più grandi e anche prese d'entrata delle fiancate leggermente modificate con l'inserimento di paratie interne. Venerdì è stato provato anche uno sfogo laterale a tapparella come sulla B187 dello scorso anno. Leggere novità anche nei profili estrattori con due piccolissime pinze sotto il cambio in posizione centrale e molto avanzata. A Detroit sono stati usati contrariamente a Montreal dei terminali degli scarichi più lunghi e che, in parte, escono dal profilo inferiore.

FERRARI — Poche le novità in casa Ferrari dopo quelle notevoli viste in Messico e in Canada sui motori: solo dei diversi alettoni posteriori biplani con due profili nella parte inferiore e tre in quella superiore onde avere maggiore carico. Più grandi anche le prese di raffreddamento dei freni.

ZAKSPEED-LOLA-A.G.S.-EUROBRUN — Nuovo cassoncino di aspirazione sulla Zakspeed di Ghinzani molto sporgente dalla carrozzeria e con la valvola montata in posizione verticale in alto. Alla Lola invece sono stati rifatti i bracci delle sospensioni posteriori causa degli ultimi incidenti di Alliot e Dalmás. La squadra francese a Detroit non aveva la vettura di riserva. Nuovo alettone posteriore per A.G.S. e Eurobrun.



BILANCIERE CON PROBLEMI

Venerdì sulla Williams di scorta c'era una diversa sospensione posteriore con un bilanciere più grande in modo da variare dal punto (1) al punto (2) l'attacco del cilindro idraulico e quindi la sua inclinazione. Tale soluzione è stata poi scartata sabato, per problemi di affidabilità al sistema idraulico delle sospensioni stesse.

Giorgio Piola

DAI BOX

AUTOCLAVE PER LA McLAREN

LA McLAREN si è finalmente dotata di un'autoclave posta all'interno della propria fabbrica. In precedenza tutte le lavorazioni in carbonio venivano eseguite in un settore esterno, sempre di proprietà della McLaren. L'unica struttura che adesso resta esterna è la galleria del vento.

■ **HANS STUCK** è arrivato all'ultimo momento da Le Mans per disputare la gara Trans Am al volante dell'Audi ufficiale. Il tedesco aveva ancora un diavolo per capello a causa del suo compagno nella ventiquattrore francese, Klaus Ludwig, che, per ottenere tempi di rilievo, non avrebbe rispettato la tabella di marcia, con il risultato di far sballare tutti i consumi e consegnare così la vittoria su un piatto d'argento alla Jaguar.

■ **LA BIRRA** australiana Fosters, già sponsor del Gp di Adelaide, ha finanziato — insieme alla Enichem — anche il Gp di Detroit. Per farsi pubblicità, la società australiana aveva invitato l'attore protagonista del film «Crocodylle Dundee» giunto in America al secondo episodio e che viene utilizzato per propagandare il simbolo di una Australia ancora selvaggia e naturale.

■ **LE PROVE** del sabato sono state incredibilmente interrotte perché uno scoiattolo scorrazzava tranquillamente per la pista, camminando tra un muretto e un grattacielo. La cosa ha stupito tutti in quanto mai ci si sarebbe aspettato di trovare un animale simile nel pieno centro di Detroit. Pare invece che all'interno di numerosi grattacieli abbandonati, abbiano trovato alloggio scoiattoli, marmotte e altri animali selvatici.

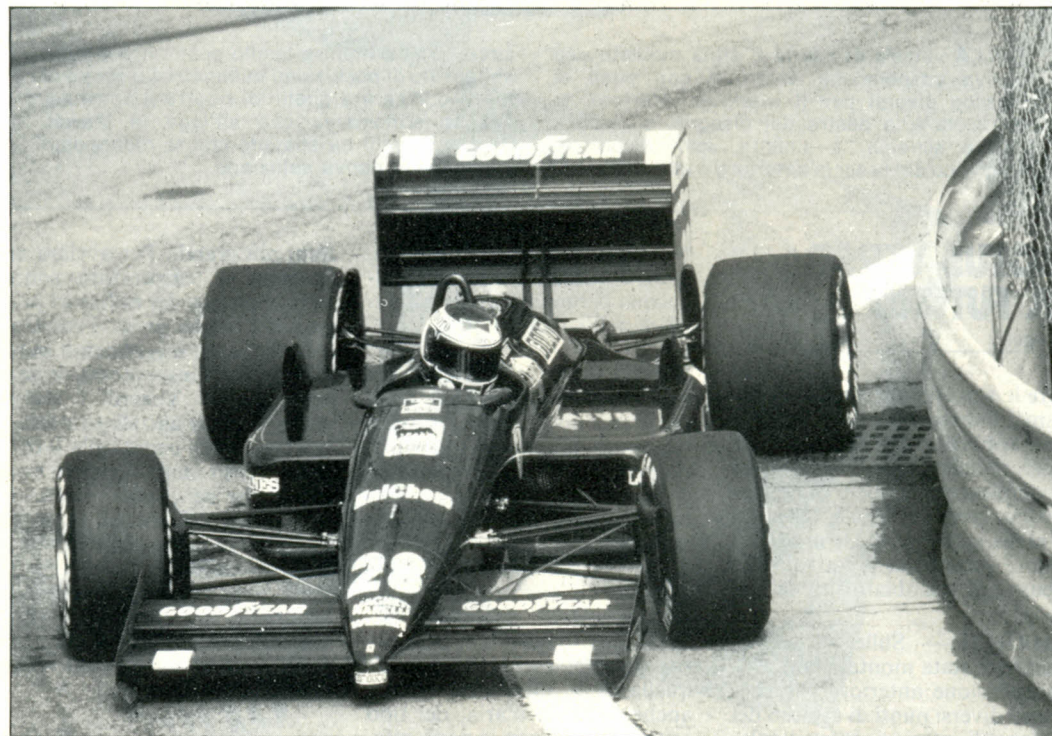
■ **COME OGNI ANNO**, per assistere alle prove del venerdì l'ingresso alle tribune era completamente gratuito. Per questo motivo c'erano oltre centocinquanta persone, che si sono ridotte nella giornata — a pagamento — di sabato.

■ **LOUIS PEREZ SALA** ha un sosia. Si tratta del nostro Schittone che estremamente somigliante al pilota spagnolo, ha catalizzato l'attenzione degli americani. Addirittura mentre Sala stava parlando con Schittone, una troupe della televisione americana si è rivolta a... Schittone per chiedergli come andava la Minardi.

IL PARERE/L'ULTIMA PAROLA A FORGHIERI

I GUAI FERRARI SONO DI TELAIO

DETROIT — A questo punto diventa persino difficile dire qualche cosa. Le McLaren si sono confermate ancora una volta imbattibili e la cosa è stata amplificata dal fatto che nessuno è stato in grado di metterle sotto pressione durante la corsa. Per vedere le McLaren rompere qualche cosa, ci vorrebbe un'altra monoposto che riuscisse a costringerle ad andare al limite. Finché ciò non si verificherà, rassegnamoci pure ad assistere a noiosissime processioni delle vetture biancorosse. Probabilmente qualcuno si era illuso dopo le prove che le Ferrari potessero tenere il passo di Prost e Senna. In realtà la prima fila di Berger era scaturita solamente da una serie di circostanze favorevoli. Nel warm-up si era ristabilita, infatti, la differenza tra McLaren e Ferrari con Prost che ha dato oltre un secondo a Berger. Nei primi giri l'austriaco ha corso in scia a Senna, ma ha poi pagato questa condotta dissennata con una rapida usura delle gomme che lo hanno messo subito fuori gioco. Proprio la pista di Detroit mi ha confermato quello che sostengo da mesi, ossia che il punto debole della Ferrari non è il motore, ma il telaio. Sulla pista di Detroit non serve certo disporre di super potenze, quanto di una buona trazione e un valido inserimento. Caratteristiche queste in cui il telaio McLaren è nettamente superiore a quello della Ferrari. Le velocità massime di Berger e Alboreto sono sempre state uguali, se non superiori, a quelle di Senna. Per vincere a Detroit ci vuole un telaio perfetto, con le sospensioni che sono costrette a svolgere un lavoro incredibi-



Sopra, Mauro Forghieri nelle sue vesti di commentatore sostiene che proprio nel Gp di Detroit si sono evidenziati i veri problemi della Ferrari: i guai non sono tanto di natura motoristica come si dice, quanto telaistici (FotoOrsi)

le a causa delle asperità del fondo stradale. Ho visto le gomme che ha cambiato la McLaren a metà corsa. Erano come nuove, mentre quelle delle altre monoposto erano decisamente più usurate. L'unica vettura che ha un telaio a livello McLaren è la Benetton e i risultati lo dimostrano. Se la Benetton potesse disporre del motore Honda, credo che assisteremmo a delle lotte stupende. Sarei curioso anche di vedere cosa potrebbe fare Boutsen; a mio avviso è tra i più bravi a sfruttare sempre al cento per cento la macchina in gara. I responsi di questo Gp dovranno far riflettere sulla

validità del loro lavoro quelli che alla Fisa hanno stilato i regolamenti tecnici attuali. Era doveroso prevedere che l'attuale equivalenza non avrebbe consentito ai motori aspirati di poter lottare per la vittoria in nessuna maniera. Detroit era l'ultima possibilità che avevano le vetture a motore atmosferico. Il terzo posto di Boutsen è certo un bel risultato, ma per la maggior parte di piloti che corrono, questa stagione è completamente inutile e da buttare. Indubbiamente la pista di Detroit è criticabile per molti aspetti: vedere un asfalto che si sgretola dopo dieci giri non

è certamente una bella cosa. C'è però anche da dire che è una delle poche piste dove la monoposto viene impegnata nella sua totalità, soprattutto nelle sospensioni. Mi sembra infatti che le ultime tendenze costruttive puntino sempre più a considerare i telai come dei kart vale a dire sostanzialmente privi di sospensioni. Oggi, invece, servivano anche vetture in grado di rispondere nel miglior dei modi ai continui cambiamenti di carico e alle forze in compressione ed estensione che agivano sugli ammortizzatori.

Mauro Forghieri



GP CANADA/Giro per giro al computer

REPLAY

I tempi precedenti da un quadratino corrispondono al giro più veloce di ogni pilota. Il tempo del giro più veloce in assoluto è invece preceduto da un pallino rosso

olivetti
official computer

LONGINES
official timing

GIRI	A. Senna McLaren Mp4/4	A. Prost McLaren Mp4/4	T. Boutsen Benetton B188	N. Piquet Lotus 100T	I. Capelli March 881	J. Palmer Tyrrell 017	D. Warwick Arrows A10/B	G. Tarquini Coloni 188	A. De Cesaris Rial Arc 01	P. Alliot Lola Lc88	S. Nakajima Lotus 100T	S. Modena EuroBrun Er188
1	1'34"687	1'34"387	1'37"465	1'39"381	1'42"222	1'46"218	1'46"839	1'49"292	1'42"744	1'44"775	1'45"647	1'43"539
2	1'29"261	1'29"136	1'29"459	1'29"813	1'32"292	1'32"847	1'32"652	1'32"084	1'32"465	1'31"797	1'32"862	1'32"035
3	1'28"038	1'27"800	1'28"093	1'28"987	1'30"463	1'31"118	1'31"241	1'31"168	1'30"495	1'30"717	1'30"933	1'30"518
4	1'27"418	1'27"508	1'27"889	1'28"623	1'30"274	1'30"028	1'30"104	1'31"085	1'30"292	1'30"078	1'29"869	1'30"279
5	1'27"137	1'27"146	1'27"461	1'28"846	1'29"495	1'30"173	1'30"416	1'30"325	1'29"506	1'30"101	1'30"358	1'30"333
6	1'27"034	1'26"887	1'27"388	1'28"997	1'30"192	1'30"357	1'29"975	1'35"827	1'29"405	1'30"172	1'30"523	1'29"603
7	1'27"140	1'26"758	1'27"639	1'28"841	1'30"061	1'30"346	1'31"024	1'30"515	1'28"414	1'28"956	1'31"312	1'29"559
8	1'26"525	1'27"035	1'27"609	1'28"294	1'29"031	1'29"845	1'30"499	1'29"867	1'28"942	1'29"815	1'31"097	1'29"770
9	1'27"109	1'26"996	1'28"160	1'28"652	1'29"533	1'30"172	1'30"814	1'30"892	1'29"066	1'29"671	1'32"158	1'29"534
10	1'27"084	1'27"482	1'27"750	1'29"200	1'29"642	1'30"313	1'30"379	1'29"768	1'29"601	1'29"787	1'30"595	1'29"786
11	1'27"579	1'27"346	1'27"600	1'28"370	1'29"631	1'29"788	1'29"685	1'29"528	1'28"504	1'29"606	1'50"536	1'29"535
12	1'27"111	1'26"885	1'26"736	1'28"485	1'29"043	1'29"275	1'29"975	1'29"722	1'29"568	1'29"540	1'30"100	1'29"191
13	1'26"939	1'27"151	1'26"962	1'28"374	1'29"585	1'29"081	1'30"237	1'29"032	1'28"276	1'28"854	1'31"253	1'29"424
14	1'26"776	1'26"878	1'27"599	1'28"186	1'29"402	1'32"052	1'30"104	1'31"385	1'28"310	1'30"172	1'34"795	1'30"343
15	1'26"952	1'27"114	1'27"287	1'28"993	1'29"003	1'29"786	1'30"033	1'30"237	1'28"194	1'30"070	1'31"361	1'29"013
16	1'27"221	1'27"043	1'27"143	1'28"621	1'28"872	1'29"481	1'29"711	1'28"829	1'28"222	1'30"159	1'30"878	1'29"164
17	1'27"239	1'27"486	1'27"044	1'27"917	1'29"096	1'29"121	1'29"868	1'28"998	1'27"601	1'29"320	1'30"310	1'29"013
18	1'27"390	1'27"210	1'27"231	1'28"304	1'28"918	1'28"921	1'29"440	1'29"402	1'27"736	1'29"815	1'30"469	1'28"774
19	1'28"028	1'29"416	1'27"012	1'27"887	1'28"723	1'29"087	1'30"054	1'29"601	1'27"721	1'28"626	1'29"829	1'28"596
20	1'26"922	1'27"411	1'27"034	1'27"877	1'28"306	1'29"070	1'29"099	1'29"359	1'27"931	1'28"820	1'30"511	1'28"688
21	1'26"718	1'27"048	1'27"593	1'27"891	1'28"835	1'29"488	1'30"335	1'29"444	1'27"896	1'29"091	1'30"526	1'28"693
22	1'26"495	1'27"135	1'27"566	1'27"803	1'28"631	1'29"781	1'29"309	1'29"599	1'27"935	1'28"919	1'32"857	1'28"730
23	1'26"824	1'27"260	1'27"506	1'29"681	1'28"265	1'29"240	1'29"648	1'29"100	1'27"734	1'29"032	1'30"818	1'28"553
24	1'26"839	1'27"176	1'27"245	1'30"066	1'28"754	1'29"462	1'29"362	1'28"749	1'27"656	1'28"363	1'31"274	1'28"432
25	1'26"863	1'27"654	1'28"255	1'28"310	1'28"872	1'28"945	1'28"676	1'29"456	1'27"674	1'28"973	1'30"304	1'28"337
26	1'26"579	1'26"053	1'26"978	1'27"830	1'28"727	1'30"043	1'29"287	1'30"369	1'28"375	1'28"659	1'30"077	1'28"522
27	1'27"309	1'26"590	1'27"241	1'27"471	1'28"347	1'28"870	1'30"310	1'29"841	1'27"401	1'28"505	1'29"658	1'28"456
28	1'27"859	1'26"352	1'26"975	1'27"948	1'28"742	1'29"075	1'30"707	1'28"923	1'27"224	1'28"532	1'30"078	1'28"148
29	1'26"907	1'29"575	1'26"906	1'28"543	1'28"370	1'29"188	1'31"211	1'29"055	1'27"808	1'28"846	1'29"335	1'28"280
30	1'26"170	1'27"682	1'27"000	1'28"562	1'28"416	1'29"919	1'31"442	1'31"133	1'27"301	1'28"662	1'29"317	1'28"668
31	1'26"789	1'25"706	1'27"714	1'28"084	1'28"757	1'29"826	1'33"107	1'35"767	1'27"367	1'28"781	1'29"877	1'28"800
32	1'26"094	1'25"833	1'27"688	1'28"850	1'28"907	1'28"744	1'29"158	1'29"637	1'27"467	1'28"560	1'29"866	1'30"022
33	1'25"874	1'25"944	1'26"405	1'28"406	1'28"104	1'29"013	1'29"854	1'28"303	1'28"702	1'28"606	1'29"876	1'28"765
34	1'26"216	1'26"145	1'26"642	1'27"732	1'28"805	1'28"660	1'29"587	1'28"655	1'28"524	1'30"527	1'29"806	1'28"513
35	1'26"682	1'25"758	1'26"872	1'27"069	1'28"506	1'28"633	1'29"238	1'28"788	1'28"263	1'30"476	1'30"809	1'28"615
36	1'26"353	1'26"193	1'26"935	1'27"038	1'28"632	1'29"766	1'28"528	1'28"354	1'27"323	1'30"274	1'31"521	1'28"189
37	1'26"251	1'26"443	1'27"657	1'27"587	1'28"594	1'28"490	1'28"639	1'28"354	1'27"748	1'28"553	1'35"175	1'29"125
38	1'26"960	1'25"406	1'26"979	1'28"621	1'29"433	1'28"658	1'28"742	1'28"526	1'27"808	1'28"378	1'31"742	1'29"879
39	1'26"176	1'25"867	1'27"429	1'27"919	1'29"095	1'28"560	1'28"749	1'29"440	1'27"344	1'27"943	1'31"292	1'28"251
40	1'26"026	1'27"121	1'27"109	1'27"185	1'28"849	1'28"965	1'28"739	1'29"478	1'27"368	1'28"027	1'30"409	1'28"120
41	1'25"750	1'26"022	1'26"799	1'27"347	1'28"331	1'30"731	1'28"980	1'29"314	1'27"282	1'27"897	1'30"493	1'27"738
42	1'25"510	1'25"974	1'26"193	1'27"188	1'28"747	1'29"119	1'29"144	1'28"765	1'28"328	1'28"307	1'32"539	1'28"101
43	1'25"725	1'25"900	1'26"504	1'28"442	1'28"274	1'28"108	1'28"733	1'28"395	1'28"023	1'28"906	1'31"308	1'28"294
44	1'26"739	1'26"320	1'26"939	1'30"092	1'28"551	1'28"413	1'28"581	1'28"616	1'27"997	1'27"885	1'32"070	1'28"091
45	1'25"641	1'25"362	1'26"329	1'28"573	1'28"577	1'28"678	1'28"629	1'28"397	1'28"359	1'27"847	1'30"496	1'28"537
46	1'25"408	1'25"045	1'26"982	1'27"658	1'28"208	1'28"258	1'28"436	1'28"390	1'28"139	1'27"978	1'34"003	1'28"532
47	1'25"058	1'25"077	1'26"597	1'27"186	1'28"394	1'28"556	1'28"234	1'28"792	1'27"924	1'27"565	1'33"040	1'29"373
48	1'25"554	1'25"240	1'27"329	1'27"788	1'27"983	1'28"582	1'28"749	1'28"650	1'28"439	1'27"872	1'31"550	1'31"849
49	1'25"507	1'25"881	1'27"012	1'28"117	1'28"783	1'29"006	1'28"883	1'28"468	1'28"641	1'27"279	1'30"812	1'29"442
50	1'26"762	1'26"612	1'26"604	1'27"772	1'28"067	1'29"103	1'28"626	1'28"206	1'28"769	1'28"640	1'30"703	1'28"541
51	1'25"868	1'25"491	1'26"701	1'28"892	1'28"153	1'28"921	1'29"604	1'29"864	1'29"917	1'28"587	1'32"097	1'27"973
52	1'25"233	1'25"445	1'27"441	1'28"988	1'28"527	1'28"538	1'28"759	1'30"023	1'29"134	1'27"958	1'31"290	1'27"932
53	1'24"973	1'25"113	1'27"558	1'29"184	1'28"369	1'28"551	1'29"948	1'29"753	1'28"818	1'28"706	1'29"961	1'28"368
54	1'25"274	1'25"414	1'26"973	1'29"233	1'28"080	1'28"546	1'29"624	1'29"888	1'28"401	1'27"621	1'30"671	1'28"022
55	1'25"353	1'25"968	1'27"246	1'27"947	1'27"738	1'28"679	1'29"051	1'29"016	1'28"270	1'28"121	1'31"998	1'27"941
56	1'25"249	1'26"435	1'27"186	1'27"592	1'28"416	1'30"026	1'29"337	1'28"705	1'28"112	1'28"684	1'31"993	1'27"752
57	1'25"255	1'25"247	1'27"344	1'28"075	1'28"060	1'30"156	1'28"623	1'29"145	1'27"986	1'27"210	1'31"928	1'27"677
58	1'25"005	1'25"693	1'27"168	1'27"597	1'28"004	1'28"996	1'29"097	1'29"043	1'27"723	1'27"659	1'31"804	1'27"648
59	1'25"734	1'25"727	1'27"697	1'28"277	1'27"086	1'30"034	1'28"640	1'29"161	1'28"113	1'27"423	1'31"207	1'27"663
60	1'24"999	1'26"351	1'26"200	1'28"560	1'27"994	1'29"160	1'29"451	1'32"317	1'28"507	1'27"302	1'30"431	1'27"789
61	1'25"518	1'27"839	1'27"567	1'28"630	1'27"614	1'28"890	1'28"655	1'29"890	1'28"351	1'28"072	1'29"927	1'30"226
62	1'25"431	1'26"717	1'27"410	1'28"216	1'27"896	1'28"715	1'29"046	1'30"074	1'28"205	1'28"890	1'30"120	1'35"341
63	1'26"137	1'26"875	1'27"310	1'28"274	1'28"308	1'29"472	1'29"585	1'29"583	1'28"921	1'27"322	1'29"413	1'28"723
64	1'26"832	1'27"090	1'27"696	1'27"266	1'28"756	1'28"811	1'29"308	1'30"243	1'28"298	1'27"100	1'30"359	1'28"622
65	1'27"206	1'27"058	1'28"083	1'28"396	1'29"050	1'29"642	1'29"463	1'30"076	1'28"650	1'27"078	1'30"153	1'27"549
66	1'27"796	1'27"749	1'28"529	1'28"862	1'27"946	1'29"923	1'30"549	1'31"184	1'29"670	1'34"070	1'30"653	1'27"649
67	1'28"662	1'28"107	1'28"032	1'29"833	1'28"192	1'31"334	1'33"270	1'40"285				
68	1'29"881	1'28"834	1'28"975	1'31"503	1'30"305							
69	1'33"984	1'29"950	1'30"367									

12

11

20

1

16

3

17

31

22

30

2

L.P. Sala Minardi M188	P. Ghinzani Zakspeed Zk 871B	M. Gugelmin March 881	P. Streiff Ags Jh 23	R. Arnoux Ligier JS31	M. Alboreto Ferrari F.187-88C	R. Patrese Williams Fw12	E. Cheever Arrows A10/B	N. Mansell Williams Fw12	S. Johansson Ligier JS31	G. Berger Ferrari F.187-88C	A. Nannini Benetton B188	O. Larrauri EuroBrun Er 188	J. Bailey Tyrrell 017
---------------------------	---------------------------------	--------------------------	-------------------------	--------------------------	----------------------------------	-----------------------------	----------------------------	-----------------------------	-----------------------------	--------------------------------	-----------------------------	--------------------------------	--------------------------

6'27''451	1'51''973	1'47''295	1'41''838	1'47''720	1'36''805	1'42''085	1'41''660	1'39''682	1'48''565	1'35''154	1'38''189	1'51''358	—
1'41''219	1'34''009	1'32''728	1'31''775	1'32''703	1'29''116	1'32''122	1'31''741	1'30''226	1'32''385	1'29''607	1'29''368	1'31''356	
1'33''963	1'32''536	1'31''014	1'30''341	1'30''906	1'28''570	1'30''909	1'30''082	1'29''117	1'31''263	1'27''935	1'28''560	1'30''862	
1'31''170	1'32''569	1'31''266	1'29''787	1'31''175	1'27''429	1'30''103	1'29''774	1'28''522	1'31''193	1'27''855	1'28''142	1'31''153	
1'30''314	1'32''009	1'30''183	1'29''190	1'30''350	□ 1'27''282	1'29''243	1'29''286	1'28''861	1'30''358	1'27''161	1'27''564	□ 1'30''049	
1'30''538	1'32''134	1'29''928	1'29''678	1'30''006	1'27''783	1'29''289	1'29''579	1'29''824	1'30''179	□ 1'26''947	1'27''131	1'30''156	
1'31''122	1'31''885	1'30''574	1'29''211	1'30''317	1'27''702	1'29''003	1'29''328	1'28''274	1'30''405	1'27''715	1'27''149	1'30''138	
1'30''650	1'31''546	1'30''499	1'28''944	1'30''764	1'28''951	1'29''240	1'29''836	1'27''835	1'30''603	1'27''825	1'27''750	1'30''589	
1'30''459	1'31''895	1'31''533	1'28''084	1'31''567	1'27''953	1'29''218	1'29''235	1'29''293	1'31''763	1'27''919	1'27''796		
1'30''570	1'33''270	1'31''140	1'28''186	1'31''007	1'28''074	1'30''306	1'29''272	1'28''777	1'30''884	1'27''983	1'27''875		
1'30''313	1'31''744	1'30''945	1'28''068	1'30''175	1'31''244	1'29''094	□ 1'29''115	1'28''320	1'30''852	1'27''869	1'28''004		
1'30''056	1'31''307	1'30''793	1'27''925	1'29''399	1'28''725	1'30''681	1'32''056	1'28''493	1'30''047	1'27''460	1'26''915		
1'29''735	1'32''959	1'30''354	1'27''847	1'31''129	1'28''599	1'29''915	1'30''107	1'28''109	1'30''317	1'27''989	□ 1'26''713		
1'29''877	1'31''658	1'32''071	1'27''779	1'29''563	1'28''362	1'31''617	1'41''777	1'28''189	1'31''019	1'29''893	1'27''253		
1'31''646	1'31''555	1'31''269	1'27''527	1'28''795	1'28''415	1'28''961	1'30''706	1'29''365	1'29''494	1'29''000	1'30''073		
1'30''157	1'33''195	1'30''848	1'27''602	1'28''792	1'28''500	1'29''013	1'29''196	1'28''314	1'29''749	1'28''516			
1'30''265	1'32''823	1'30''549	1'27''545	1'29''458	1'28''211	1'28''449	1'29''747	1'27''993	1'29''295	1'29''001			
1'30''216	1'31''198	1'30''071	1'27''443	1'29''542	1'28''550	1'28''887	1'29''565	1'28''401	1'28''978	1'28''980			
1'29''368	1'31''121	1'29''896	1'27''988	1'30''727	1'28''094	1'28''396	1'29''672	1'27''673	1'29''914	1'28''246			
1'29''848	1'33''255	1'29''929	1'27''333	1'28''841	1'28''216	1'28''513	1'29''380	1'27''941	1'29''471	1'29''035			
1'29''422	1'31''612	1'29''948	1'27''582	1'29''868	1'28''091	1'28''425	1'29''412	1'27''779	1'29''330	1'29''803			
1'29''518	1'30''837	1'29''993	1'32''460	1'29''226	1'27''955	1'28''460	1'29''454	1'27''818	1'29''566	1'29''003			
1'29''138	1'33''419	1'30''697	1'27''741	1'29''722	1'28''747	1'28''587	1'29''464	1'28''558	1'29''170				
1'29''093	1'30''961	1'30''374	1'28''532	1'29''320	1'27''951	1'28''502	1'29''287	1'28''224	□ 1'28''850				
1'28''745	1'32''382	1'29''913	1'27''694	1'29''467	1'28''238	1'28''702	1'29''329	□ 1'27''275					
1'28''924	1'31''390	1'30''182	1'27''646	□ 1'28''586	1'27''707	1'28''850	1'29''832	1'27''362					
1'28''831	1'30''635	1'29''604	1'27''451	1'30''401	1'27''697	□ 1'28''175	1'30''076	1'27''954					
1'30''632	1'30''787	1'30''135	1'27''814	1'31''425	1'27''833	1'28''745	1'30''808	1'27''606					
1'29''495	1'30''991	1'29''782	1'28''361	1'30''306	1'27''630	1'28''515	1'31''283						
1'29''339	1'31''036	1'29''635	1'27''899	1'30''052	1'27''599	1'29''022	1'30''139						
1'28''861	1'33''106	1'29''635	1'28''122	1'35''924	1'27''964	1'28''919	1'31''155						
1'29''250	1'30''897	1'29''955	1'28''740	1'29''590	1'28''974	1'28''615							
1'30''131	1'31''255	1'29''660	1'28''375	1'29''172	1'28''300								
1'29''954	1'31''130	1'29''777	1'28''203	1'29''861									
1'32''543	1'31''730	1'29''514	1'27''419	1'32''539									
1'28''961	1'30''832	1'29''802	1'27''248	1'32''838									
1'28''425	1'31''497	1'29''651	1'27''595										
1'28''728	1'30''796	1'29''708	1'29''192										
1'28''239	1'30''470	1'29''430	1'28''424										
1'28''424	1'32''805	1'29''305	1'26''877										
1'28''269	1'30''677	1'29''131	□ 1'26''554										
1'28''236	1'29''940	1'28''931											
1'29''263	1'30''156	1'31''104											
1'29''296	1'30''029	1'29''866											
1'28''007	1'29''927	1'30''067											
1'27''836	1'29''682	1'28''883											
1'28''675	1'29''550	1'29''990											
1'28''495	1'29''547	1'29''839											
1'28''298	□ 1'29''202	□ 1'28''750											
1'28''154	1'29''526	1'29''585											
1'28''035	1'29''473	1'29''437											
1'27''635	1'29''938	1'29''110											
1'28''108	1'29''965	1'29''441											
□ 1'27''316	1'30''016	1'29''639											
1'28''086	1'30''816												
1'27''602	1'29''620												
1'27''700	1'31''666												
1'29''251	1'29''444												
1'29''797	1'30''433												
1'28''360	1'30''773												
1'29''218	1'29''979												
1'28''132	1'33''161												
1'29''352	1'50''335												
1'28''513													

ADDIO F.1 CRUDELE
Campos ha fatto le valige (a destra, FotoAmaduzzi) dopo la mancata qualificazione di Montreal (sotto, al volante della Minardi, FotoOrsi) lo spagnolo esce dalla Formula 1 per lasciare spazio, come annunciato, al rientrante Martini che ritorna nel team faentino dopo tre anni



DOVE VA IL C

*Porsche 962 e Jaguar Xjr9
attaccano il lungo rettilifilo
delle Hunaudieres a Le
Mans: la classica 24 Ore
francese ha dimostrato
come l'interesse per il
Gruppo C sia ancora vivo,
soprattutto a livello
ufficiale per le Case
(FotoCockpit)*



IL 27 GIUGNO LA FISA DECIDE IL FUTURO DELLE GARE DI DURATA

GRUPPO C

Rimane la validità mondiale con consumi liberalizzati. Oltre a una nuova classe con motori 5300 e 6000 cc derivati dalla serie, la tendenza è di imporre il 3,5 litri aspirato mentre per i turbo è prevista una strozzatura. Forse un «patto» con l'Imsa

di Giorgio Stirano

QUASI dieci anni fa, era la primavera del 1980 nelle sale dell'Hotel Crillon, a pochi passi dalla sede dell'Automobil Club di Francia, Jean Marie Balestre, nel corso di una lunga riunione tra Foca, grandi e piccoli Costruttori non allineati, sancì uno dei suoi grandi proclami. «La Fisa ha deciso di dare vita a tre grandi Campionati Mondiali: Formula Uno, Endurance, Rally. Tutti di pari importanza!» La manovra era più che evidente: Balestre pensava di riuscire a governare senza condizionamenti e tentava di imporre la propria legge, soprattutto per togliere potere alla Foca che in anni di vuoto politico aveva addirittura scavalcato la Fisa in certe materie. Fece

segue

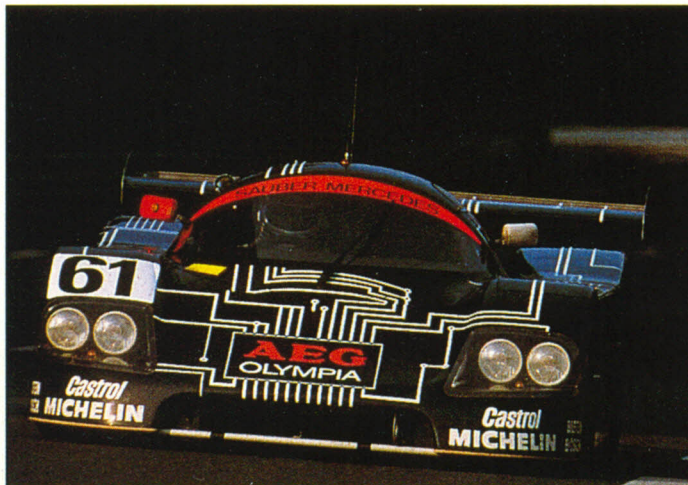


DOVE VA IL GRUPPO C

segue

così nascere l'Endurance, come una categoria in grado di costituire una seria alternativa allo strapotere della Formula Uno e, almeno a livello di proposizione, gli conferì pari importanza. In linea di principio il tipo di vettura, denominata Gruppo C, che si ispirava alle berline di qualche anno prima e che gli organizzatori della 24 Ore di Le Mans avevano coraggiosamente ammesso verso la fine degli anni settanta, era molto più centrata dei «veicolo» che andava a sostituire: le gare di durata erano praticamente naufragate a causa dello strapotere della Porsche 935 che aveva trovato come unica reale antagonista la Lancia Beta Montecarlo. Il sostanziale problema che aveva afflitto le Gruppo 5, vetture della categoria precedente, era la difficoltà di derivare da una berlina stradale una vettura da corsa. L'unica casa che si aggiunse seriamente a quelle citate fu la Bmw ma arrivò troppo tardi a causa delle vicissitudini che afflissero la nascita del modello M1. Un altro principio ispiratore dell'Endurance fu quello della limitazione dei consumi. Fu criticato da molte parti tuttavia ha avuto molti meriti: primo fra tutti la limitazione delle potenze derivante dalla quantità di energia a disposizione, un concetto semplice ma straordinariamente efficace. Fu una strada che poi anche la F. 1 percorse.

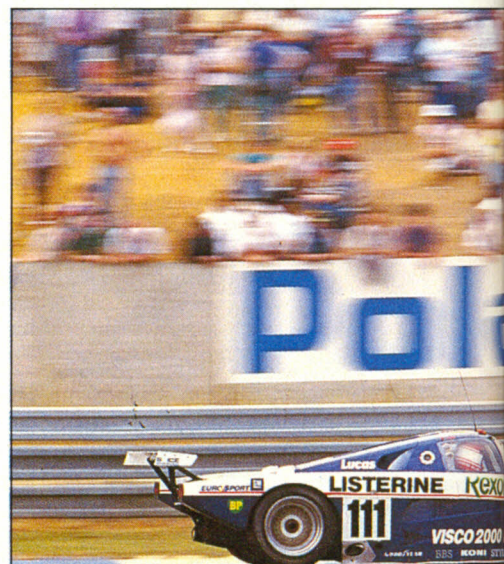
BISOGNA ammettere che in questi anni il miglioramento del rapporto potenza-consumi è stato incredibilmente alto e che i valori vagheggiati all'inizio degli Anni Ottanta sono oggi realtà. È difficile dire quanto delle tecnologie sviluppate nelle corse ha od avrà una reale ricaduta tecnologica sulle vetture di serie non dimentichiamo però, che i reparti corsa ed i centri di ricerca delle aziende elettroniche maggiormente interessate alla produzione, come Bosch e Magneti Marelli, sono stati in questi anni costantemente al fianco dei Costruttori dedicando grandi risorse umane e finanziarie per stimolare e sostenere un processo saldamente connesso con lo sviluppo dell'automobile. Non è vero poi che le gare siano state poco interessanti, a causa della limitazione dei consumi, l'aspetto agonistico non ha subito sostanziali condizionamenti da questi vincoli regolamentari. Anzi da un punto di vista strettamente formale il concetto che ispirò la limitazione dei consumi si può definire perfetto. Le dimensioni della carrozzeria, le norme di sicurezza, due classi (C1 e C2) per due categorie di pesi e di benzina disponibile (un consumo di circa due litri al chilometro per il C1 e poco meno di tre per il C2) hanno costituito la semplice struttura



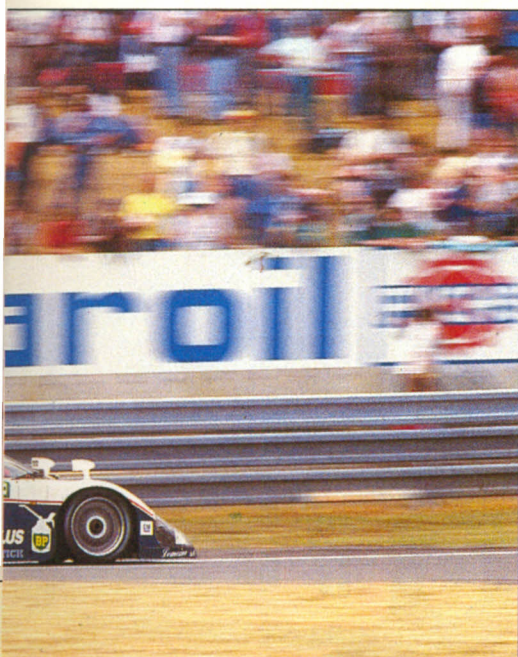
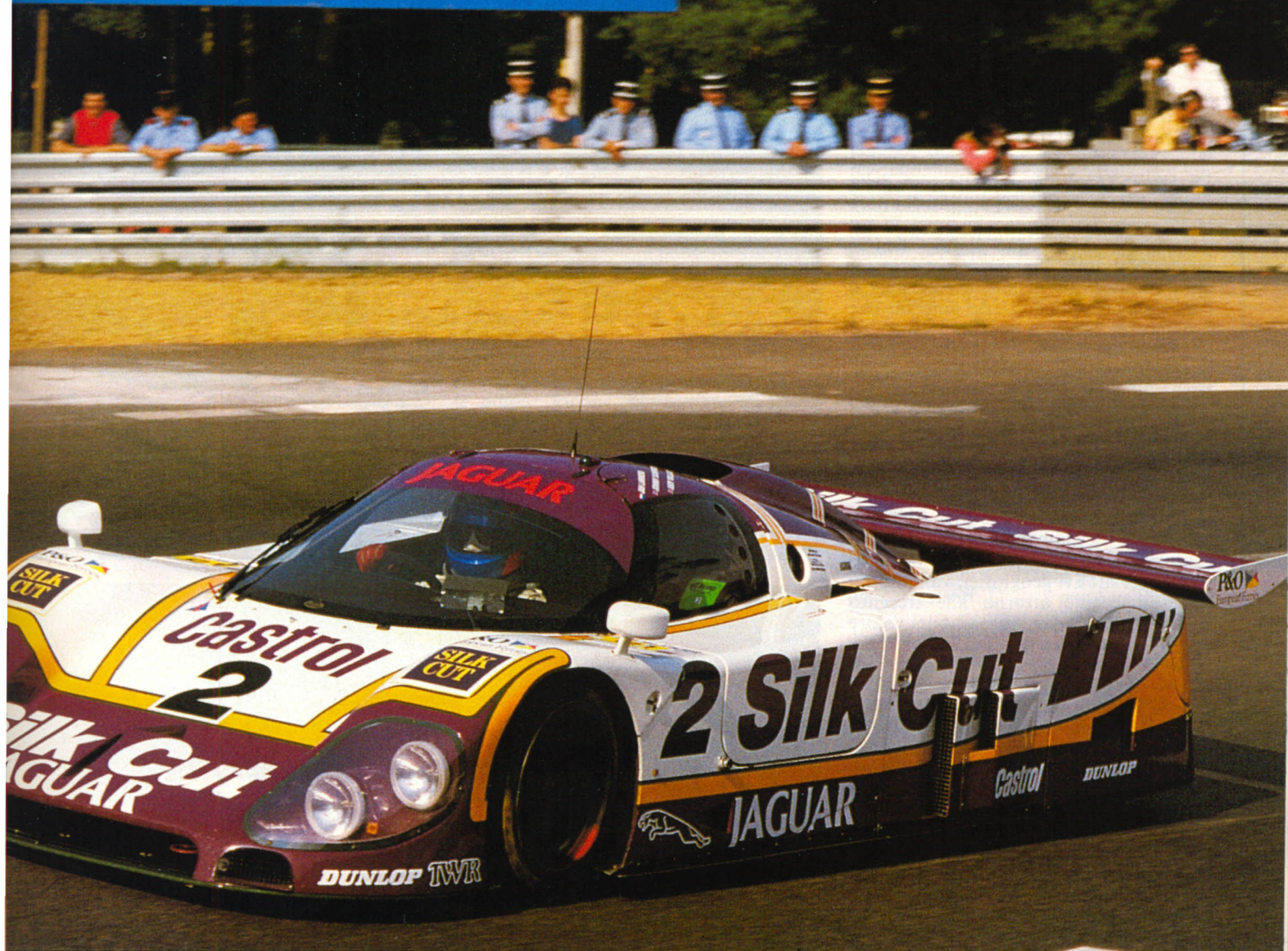
Problemi ai pneumatici durante le prove hanno consigliato la Mercedes a non schierare alla 24 Ore di Le Mans le Sauber C9 (sopra, FotoSipa). Sotto, la Porsche 962 dei tre Andretti a un rifornimento (FotoCockpit). In futuro le C2 (in basso, la Spice Se88) utilizzeranno motori 3 litri anziché 3,5 (Photo4). A lato, la Jaguar Xjr9 in versione «coda tronca» vincitrice a Le Mans (FotoCockpit)



regolamentare attorno a cui si sono svolti i campionati fino ad oggi. Allora, perché, ci si chiede, a premesse tanto positive non rileviamo un bilancio altrettanto in attivo? Quali sono le cause che hanno frenato lo sviluppo di questa categoria? In primo luogo il cambiamento di strategia del Presidente Balestre che, messo alle strette dalla guerra Fisa-Foca, preferì salvare il business, ammorbidendo la propria posizione nei confronti di Ecclestone. È chiaro che il complesso di interessi che in questi ultimi dieci anni ha «afflitto» la Formula Uno fa molto più gola sia in termini economici, che di immagine e conseguentemente di potere, che non un lungo e difficile lavoro di costruzione di nuove opportunità in altre categorie. Non dimentichiamo poi, che la precisa strategia degli uomini della F.1 è sempre stata quella di togliere... l'ossige-



GITANES



no a qualsiasi forma sportiva che potesse mettere in discussione il successo raggiunto. A questo occorre aggiungere che anche le Case non accolsero in maniera entusiastica il Gruppo C. Da una parte la Porsche che aveva avuto una notevole influenza nella stesura del regolamento ne interpretò immediatamente la filosofia realizzando il modello 956, fra l'altro la prima vettura progettata a Weissach con monoscocca in alluminio; dall'altra la Lancia fece un ingresso mai completamente convinto che sfociò poi nell'abbandono a metà del 1986. La Ford si presentò per una toccata e.. fuga iniziale e poi se ne rimase alla finestra. Vi è stata in questi anni molta più vivacità nel C2 tradizionalmente dominio di piccoli costruttori come Rondeau, Tiga, Alba, Argo, Urd, Mazdaspeed, Spice e altri, dove la creatività e la competizione si

sono sviluppate notevolmente. Ad un certo punto, visto che Balestre si limitava a proclamare interesse per queste corse soltanto nei periodi di vacche magre, con Ecclestone, si misero i team partecipanti a cercare soluzioni alternative alle gare tradizionali. Nacque un organismo, l'Oscar, associazione dei teams con compiti di tutela, coordinamento e propositivi. Una delle idee di quegli anni, che fece peraltro cambiare il nome da Endurance a Sport Prototipi, fu quello di dare vita anche a corse più brevi che avessero una «comprensione» migliore rispetto a manifestazioni di sei, dodici o ventiquattro ore. Nacquero gare «sprint» di 180 o 360 km molto più brevi e televisivamente proponibili, si cercò di fare un minimo di promozione coordinando i principali sponsors in circolazione (che allora erano

segue

DOVE VA IL GRUPPO C

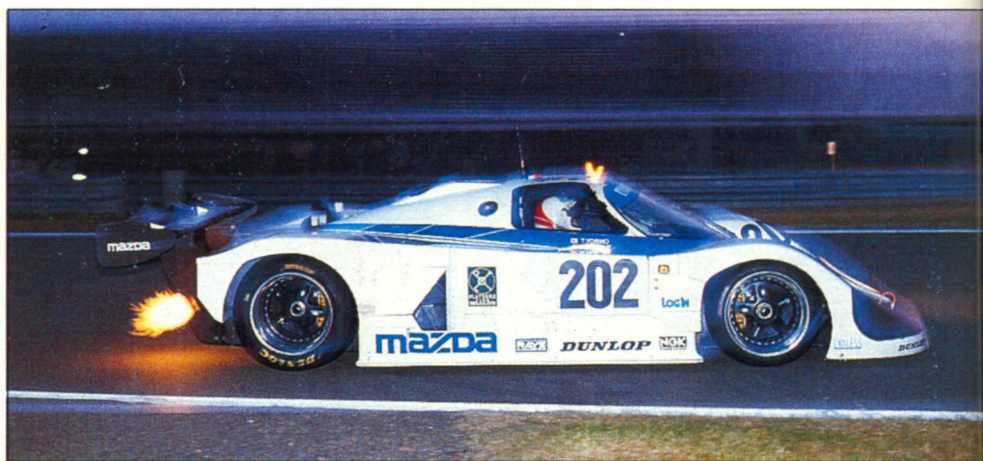
segue

Martini e Rothmans). Tutto questo migliorò un po' l'interesse del pubblico, ma non mutò la sostanza dei problemi.

IN QUESTI ultimi anni l'arrivo della Jaguar e della Mercedes a controbattere la Porsche che peraltro ha iniziato un progressivo disimpegno hanno sicuramente migliorato l'interesse per la categoria tuttavia, salvo qualche eccezione, è l'interesse del pubblico e dei «media» che è mancato. Sotto il profilo tecnico ed agonistico il bilancio è invece largamente positivo, se si tiene in considerazione che le gare di durata hanno nel mondo tre grandi poli di attrazione: l'Europa con il suo Campionato Mondiale Sport Prototipi, gli Stati Uniti dove il campionato imsa (simile per quanto riguarda la vettura, ma differente per le regolamentazioni concernenti i motori) funziona con seguito di pubblico e dei media, ed il campionato Giapponese forzatamente ristretto per motivi geografici, vantano un parco macchine attorno alle trecento unità, per un non trascurabile valore stimato di sessanta-settanta miliardi. Uno dei problemi quindi che ha sempre afflitto il Gruppo C è in particolare questa suddivisione di forze, che se si riuscisse ad evitare risolvendo i problemi che dividono le varie federazioni ed organizzazioni, darebbe immediatamente effetti di grande rilievo: purtroppo però per quanto riguarda il rapporto tra Fisa ed Imsa le difficoltà ad arrivare ad una regolamentazione unica sono notevoli. Da una parte parliamo di un organismo di grande prestigio internazionale ma con scarsa flessibilità operativa, dall'altra, abbiamo a che fare con una società indipendente in grado di assumere rapidamente decisioni attinenti alla logica di mercato.

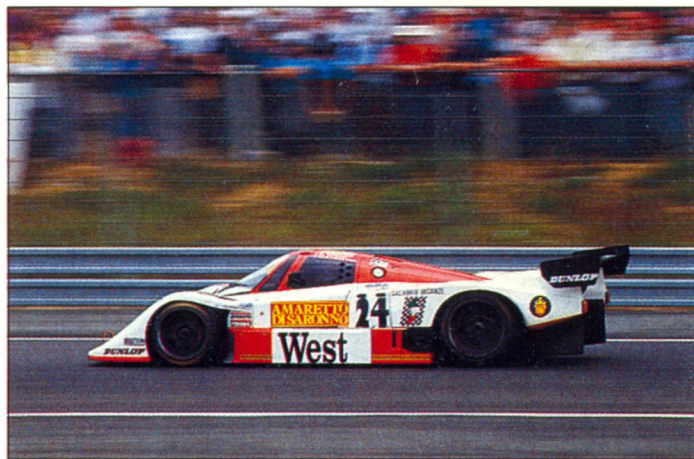
Le possibilità che si arrivi ad un'unificazione non sono molte, anche se i rapporti tra i due enti non sono cattivi — Mark Raffauf, vice presidente operativo dell'Imsa è per esempio componente della Commissione Fisa Sport Prototipi presieduta dall'italiano Erasmo Saliti — e quindi anche la potenziale possibilità di centrifugazione dei giapponesi verso un campionato unico rimane intrappolata in un perenne amletico dubbio. Su questo scenario si innesta un nuovo progetto di revisione regolamentare che appare una vera e propria rivoluzione: l'abolizione della regola dei consumi. Non basta questa definizione per chiarire come potrebbe essere il futuro delle gare di durata «europee». Bisogna rifarsi a quanto sta avvenendo per la Formula Uno, nella quale l'abolizione del turbo è stata ormai

sancita. Poiché anche per il nuovo regolamento Silhouette si parla dello stesso motore è molto probabile che in un futuro più o meno prossimo si vada anche per il Gruppo C verso l'unificazione. Bisogna osservare però che una delle caratteristiche peculiari delle Sport Prototipi è quella di poter contare su soluzioni telaio-motore molto varie, attingendo anche dalla produzione, oltre al motore tipo F.1 infatti sono previste per il nuovo regolamento del Gruppo C, altre due categorie, una con motori derivati di serie con cilindrata da 6000 cc a 5300 cc a seconda del numero delle valvole e del posizionamento degli assi a cammes, e l'altra con motori sovralimentati di cilindrata libera ma con una flangia (tipo F.3) di diametro massimo di 55 mm. Queste proposte prevedono ancora, come si vede, la possibilità di equipaggiare le vetture con il turbo, anche perché altrimenti Porsche e Mercedes sarebbero costrette a lasciare, ma l'orientamento della Fisa si conferma essere quello di un progressivo disimpegno su questo fronte in un periodo di tempo piuttosto breve.





Sopra, la Nissan-March con motore turbo V8 di 3000 cc precede la Porsche di Schaeffer (Photo4). A sinistra, la Mazda 767 con propulsore rotativo iscritta nella categoria Imsa (Cockpit). A destra, la Lancia ritiratasi alla 20.ora (Studio83). Sotto, Stuck «re» della velocità massima in prova con la Porsche: 391 kmh (Cockpit)



Per il C2 si prevede l'uso di motori della Formula 3000 con relativa centralina tarata a 9000 giri/min, di motori derivati dal gruppo A e B fino a 3500 cc e di turbo con flangia da 40-48 mm. Tutti questi provvedimenti dovrebbero essere sanciti nel prossimo Comitato Esecutivo di fine giugno, dando vita ad una variazione regolamentare immediata, con entrata in vigore il primo gennaio 1989. Poiché la procedura non segue i canoni regolamentari che prevedono un preavviso più lungo, occorre che tutti i costruttori abbiano fornito parere positivo, cosa che sembra essere avvenuta in questi giorni.

QUAL È dunque il futuro del mondiale Sport Prototipi? È in primo luogo legato alla annunciata nascita del campionato Silhouette, la cui importanza nella strategia di Bernie Ecclestone vice presidente della Fisa (vedi come cambiano i tempi!), sarà di gran lunga superiore dato che ne avrà un controllo diretto. Il campionato riservato alle Sport Prototipi resterà comunque mondiale e alla FISA non è ancora stato varato definitivamente il Silhouette, per mancanza di convergenza dei costruttori. D'altra parte nello Sport Prototipi si stenta a realizzare un calendario con almeno quattro appuntamenti mondiali oltre Oceano, per cui anche in questo la coerenza di definire un titolo mondiale verrebbe meno. Al prossimo Esecutivo, quindi, vedremo se avrà ragione Ecclestone, deciso a fare il vuoto attorno al «proprio» campionato, o se il passo da fondista di Erasmo Saliti impegnato a tessere una tela di rapporti ed iniziative volte a ridare spinta e vigore ad una categoria che solo oggi, a quasi dieci anni dalla nascita pare avere trovato una identità propria. Come si è detto in precedenza l'analisi del mercato esistente indica chiaramente che la strada da percorrere è quella dell'unificazione dei campionati.

Con l'abolizione del principio dei consumi si abbatte un primo insormontabile ostacolo tra le due filosofie, occorre ora buona volontà e magari efficienza manageriale per trovare idee che, salvaguardando le reciproche autonomie, sortiscano effetti positivi per lo sport. Ci sono segnali in questo senso; l'entrata in calendario di gare miste Fisa ed Imsa, potrebbe essere la strada vincente, l'esperimento della gara di Tampa in Florida che si svolgerà a novembre con un monte premi di 300.000 dollari (380 milioni di lire al cambio attuale, ndr), potrebbe rinverdire l'abitudine di Le Mans di accettare vetture conformi al regolamento Imsa, sviluppare contatti fra organizzatori europei ed americani per una più vasta ed a questo punto decisiva collaborazione che non escluda il contributo dei giapponesi. □

I PRIMATI

SEMPRE PIÙ FORTE

Ogni anno, durante le qualificazioni della 24 Ore di Le Mans, alla fine della lunga retta delle Hunaudieres (oltre 6 km) vengono cronometrate le velocità massime delle vetture. Ecco di seguito tutte le velocità primato fatte registrare nelle prove della gara francese dal 1982, anno in cui fu istituito il Gruppo C. Tra parentesi il nome del pilota che ha ottenuto la velocità massima.

1982	Porsche 956	(Ickx)	355 kmh
1983	Porsche 956	(Ickx)	360 kmh
1984	Porsche 956	(Schuppan)	359 Kmh
1985	Porsche 956	(Ludwig)	372 Kmh
1986	Porsche 956	(Ludwig)	374 Kmh
1987	Wm-Peugeot	(Dorchy)	382 Kmh
1988	Porsche 962C	(Stuck)	391 Kmh



CINQUE SUPER BOSS DELLA SERIE AMERICANA

L'ALTRA ME

I «padroni» delle più importanti scuderie Usa pensano che la Formula 1 sia meno divertente della F. Cart. Amano comunque i vincenti, vedi Prost e McLaren, e consigliano Michael Andretti ai team manager di casa nostra

di Diego Forti



ANA METTONO A CONFRONTO F.1 E F.INDY

ITÀ DEL CIELO

MILWAUKEE — Nel mezzo c'è l'Oceano che, almeno per ora, par dividere F.1 e F. Indy. Due mondi così simili e così lontani fra loro da indurre comunque curiosità. La Serie americana in questo momento sta marciando rigonfia di spettatori e di dollari, ma, rispetto al «Circus» di F.1 pena, un po' quanto a

internazionalità. La complessività tecnico-regolamentare della F.1 è decisamente molto più elevata di quella della Cart, ma, per contro, le gare americane vivono di un ben più complesso mix di ingredienti: pit stop, pace car, motori derivati di serie contro motori specifici per le

segue

La deformazione causata dal «fish eye» esalta la particolare forma ovale di uno speedway: queste piste sono una delle maggiori differenze tra F. Indy e F. 1 (FotoCockpit)



L'ALTRA METÀ DEL CIELO

segue

gare. Variabili che se da una parte tolgono linearità e comprensibilità a quanto sta succedendo in gara dall'altra ingenerano continui colpi di scena. Le differenze ci sono ma i punti di contatto anche. Lo hanno confermato alcuni dei più prestigiosi «boss» della F. Indy che As è andato ad intervistare a «casa loro». Sono state rivolte le stesse domande a personaggi del calibro di Penske, multimiliardario in dollari, le cui vetture hanno dominato a Indy, Steve Horne coproprietario del team Truesport campione in carica con Bobby Rahal, e a Rick Galles presidente e general manager del team che ha in Al Unser jr il pilota di punta. Sono stati poi coinvolti nell'inchiesta uomini del calibro di «Pat» Patrick, che ha in Emerson Fittipaldi, due volte iridato in F.1, il suo alfiere e Carl Haas, socio niente meno che del popolarissimo attore Paul Newman, team manager di Mario «Piedone» Andretti. Hanno tutti risposto con precisione e schiettezza, nella più fedele tradizione americana. In linea di massima il loro pensiero si può riassumere con alcuni punti fermi: la Cart è meno tecnica ma agonisticamente più accattivante della F.1, i piloti interessanti sono quelli che occupano i vertici delle classifiche al di qua o al di là dell'Oceano, vincere, infine, è la cosa che conta. A fianco vedete la scheda con le domande e, di seguito, le risposte date dai nostri 5 personaggi: danno un esatto quadro del «pensiero americano» che comunque, di tanto in tanto va anche alla F.1. □



LE SEI DOMANDE

- 1** Cosa pensa della F.1 da un punto di vista tecnico, agonistico-spettacolare e di... business?
- 2** Qual è la maggior differenza fra la F. Indy e la F.1?
- 3** Quale pilota di F.1 le piacerebbe ingaggiare per la F.1? Quanto sarebbe disposto a pagarlo?
- 4** Quale pilota di F.1 suggerirebbe a un manager di F.1? Quale dovrebbe essere l'ingaggio?
- 5** Quale team di F.1 le piace di più?
- 6** Quando farà (o rifarà) un team di F.1?



In alto, un pit-stop, in questo caso a Indy, della Penske di Mears (FotoCockpit). Secondo i team manager, come ad esempio Roger Penske, sopra (fotoForti), contribuiscono allo spettacolo

ROGER PENSKE

IN F.1 SE ARRIVA LO CHEVROLET

1 Reputo la tecnologia F.1 la più alta nel mondo delle corse. Come motori, trasmissioni, aerodinamica in F.1 si raggiunge il massimo. Credo comunque che il prossimo anno, l'avvento del nuovo regolamento e dei motori aspirati, ridurrà le possibilità di avere delle soluzioni tecniche innovative e favorevoli a uno o all'altro team. In ogni caso i capitali che la F.1 investe nello sviluppo sono molto grandi, così come notevoli sono gli interessi, anche extrasportivi. Però credo che la F.1 sia meno eccitante, della F.1. Ad esempio non c'è pace car e giostrarsi la corsa con una variabile come questa ingene-

ra delle difficoltà non indifferenti, che, alla fine, però, rendono più interessanti le gare. La F.1 ha una maggior diffusione nel mondo, si corre in tre Continenti, ma la F.1 Cart vanta un numero maggiore di spettatori con afflussi veramente super come a Long Beach, Toronto per non dire di Indy. Bisogna sottolineare che la F.1 è stata capace di raccogliere un maggior numero di sponsor, grazie alla sua internazionalità, ma è anche vero che i suoi costi sono più alti. Penso che attualmente la F.1 Cart sia in grado di assicurare maggiori profitti in un bilancio fra costi e ricavi.

2 La F.1 si disputa tutta su circuiti stradali mentre la F.1 Indy prevede ovali e stradali. Questa è una notevole differenza che presuppone una maggior completezza e una diversa, più sofisticata organizzazione. I motori, poi, in F.1 sono in pratica dei manufatti e sono molti quelli che li realizzano in proprio o dispon-



Sopra, il trentanovenne Horne, co-proprietario del team True-Sports, assieme, durante le prove della 200 Miglia di Phoenix, al suo pilota Bobby Rahal, campione in carica in F.Indy Sotto, «Pat» Patrick tra il tecnico Morris Nunn ed Emerson Fittipaldi, durante le prove della gara di Milwaukee. A 59 anni suonati Patrick si dichiara innamoratissimo del Gp di Formula Cart (FotoForti)



gono di un motore esclusivo. Per le gare americane non è così: i motori si possono acquistare senza problemi, con tre milioni di dollari, insomma, si può correre, mentre in F.1 con questa cifra una stagione è impensabile. In F. Cart non ci sono poi progettisti a tempo pieno. Si viaggia anche di meno e i costi per le trasferte sono decisamente molto più contenuti. Anche il montepremi è maggiore oltre che meglio distribuito e finisce con il gratificare tutti i partecipanti. Molto importante è, sotto il profilo della sicurezza, il fatto che in F. Cart gli adetti alla sicurezza, al servizio medico, ai servizi logistici sono sempre gli stessi per tutto il campionato. In questo modo ognuno è ben preparato e sa quello che deve fare. Gli automatismi di funzionamento sono notevoli, con grande vantaggio, appunto, per la sicurezza in caso di incidente.

3 Non prenderei nessuno dalla F.1. Le passate esperienze

mi hanno insegnato che questi piloti male si adattano agli ovali che sono invece molto importanti per il campionato Cart.

4 In F.1 potrebbero correre senza problemi Mario Andretti, Danny Sullivan, Bobby Rahal e, dei giovani, Michael Andretti e Al Unser jr. Non posso però fare alcun commento sul loro eventuale stipendio.

5 Probabilmente Williams e McLaren. Conosco i due uomini che hanno rilanciato dal niente questi team. Hanno dimostrato grande intuito e grandi capacità a dispetto di mezzi che, inizialmente, erano veramente ridotti.

6 Prima di fare un passo del genere vorrei vedere bene i regolamenti, poi deciderei. Ma se dalla Chevrolet dovesse arrivare un motore adatto potrei anche farci un pensierino...

STEVE HORNE

CONOSCO E AMMIRO LA FERRARI

1 Penso che per alcuni aspetti e solo relativamente a certi top team la F.1 sia più avanzata sotto il profilo tecnico. Non credo però che sia altamente competitiva in tutte le sue squadre, ma solo relativamente alle migliori. Ho visto la F.1 in televisione e non l'ho trovata «eccitante». Ritengo più divertente la F. Cart. Ha una gamma di situazioni più ampia. Anche i tipi di pista sono più differenziati e questo ingenera un numero di combinazioni, sotto il profilo agonistico e spettacolare, più interessante. Avere un team di vertice, tanto in F.1 che in F.Indy penso sia egualmente un business, anche se non posso affermarlo con certezza.

2 La F.1 ha un maggior numero di grosse aziende che si confrontano fra loro e sono molte le Case automobilistiche interessate direttamente e quindi coinvolte. Per contro chiunque, in pratica, può gareggiare in F. Cart. Quello che serve per gareggiare è infatti in vendita sul mercato. C'è più equilibrio, poi, nelle nostre gare e quindi anche più competitività. Minori sono le differenze tecniche fra le varie squadre e la cosa evita che si verifichino situazioni di monopolio come talvolta succede in F.1.

3 Alain Prost oppure Eddie Cheever. Prost, ovviamente perché è un campione dotato di grande esperienza e grande cervello, Cheever perché a Miami, lo scorso anno, si è rivelato competitivo. Gli darei gli stessi soldi che do al mio pilota Bobby Rahal. Quest'ultimo lo scorso anno, per fare un esempio, ha guadagnato all'incirca 1.250.000 dollari (1,5 miliardi di lire). In ogni caso i suoi guadagni sarebbero in funzione dei risultati, Rahal infatti ha vinto ed è anche campione in carica da 2 anni di F. Cart.

4 Dovessi proprio consigliare suggerirei Michael Andretti: ha l'età giusta e, in questo momento, è anche più forte del padre. Consiglierei di pagarlo... il meno possibile. Scherzi a parte mi è difficile dare una valutazione esatta poiché conosco troppo poco il «giro» della F.1.

5 La Ferrari. Dovevo sviluppare un programma di F.Indy con loro e quindi ho avuto

modo di conoscerli e sono in buona amicizia con Marco Piccini e Piero Ferrari. Ho molta ammirazione, ovviamente, per il commendatore che ho incontrato due volte. Per la Ferrari le corse sono qualcosa di più che non un lavoro: sono la vita. Nessuno, per molto tempo, potrà battere i suoi record e la sua popolarità.

6 ...mai! No, la F. Cart è la mia vita.

«PAT» PATRICK

ASPETTO IN USA QUELLI DELLA F.1

1 Non conosco il livello tecnologico della F.1. Vorrei vederli qui, sulle nostre piste a confrontarsi, con noi, con le nostre vetture, con i nostri piloti. In ogni caso trovo che la F.1 non è molto interessante: non ci sono sorpassi, non ci sono pit-stop, non c'è azione. Difficile per me dire se la F.1 è un business, non sono in grado di fare questa valutazione, me ne mancano gli elementi.

2 La principale differenza fra la Formula Indy e la F.1 credo che risieda nel tipo di piste. Le gare Cart si disputano su due differenti tipi di percorso: ovali e stradali mentre i Gp hanno solo un tipo di pista. Credo che il doppio sistema sia, in ogni caso, più qualificante.

3 Io non vorrei un pilota di Formula 1 per il mio team, anche se di Fittipaldi sono molto soddisfatto. Oggi però non prenderei un altro pilota di questa serie perché ritengo che non avrebbe la sufficiente esperienza per gareggiare negli ovali. Quindi, non avendo intenzione di prenderlo, non ho in mente alcun tipo di ingaggio per lui.

4 Personalmente suggerirei Michael Andretti e Al Unser. Il perché è semplice: sono convinto che abbiamo la possibilità di diventare i migliori piloti del mondo. In ogni caso ritengo che dovrebbero essere pagati, in F.1, più di quanto non vengano pagati qui.

5 Personalmente apprezzo la McLaren. Il suo staff è molto qualificato. In più il team è molto competitivo, senza ombra di dubbio.

segue

L'ALTRA METÀ DEL CIELO

segue

6 No, non verrò mai in F.1. Sono qui da tanti anni, dal '67 questo è il mio mondo, quello in cui mi piace stare.

RICK GALLES

F.1 E F. INDY POTREBBERO FONDERSI

1 La F.1 è molto tecnica. È la serie in questo senso con il maggior spessore. Però tanta sofisticazione e raffinatezza rischia di non essere pienamente compresa dal pubblico che, comunque, desidera sempre e soprattutto lo spettacolo in pista. Per quello che riguarda il business credo che quando ci si trova di fronte ad affari che superano il milione di dollari si debba sempre parlare di «affare». Certo che l'importante è mantenere sempre ben presente il rapporto costi-ricavi.

2 La maggior differenza è rappresentata dai diversi tipi di pista che ci si trova a dover affrontare in F. Indy. Ogni team, infatti, deve allestire diversi tipi di vettura a seconda dell'impianto in cui si gareggia. E le differenze

sono veramente notevoli. Molto più che non in F.1, quindi anche il tipo di impegno è molto diversificato.

3 Ovviamente Alain Prost, perché è il più forte del mondo. Comunque Roberto Moreno, per fare un esempio, è un pilota che quando ha lavorato con noi si è rivelato a sua volta eccellente. Io comunque non cambierei con Al Unser jr con nessuno dei piloti di F.1, e nemmeno con qualcun altro dei migliori della F. Cart.

4 Diciamo che consiglierei Al Unser jr., in primo luogo, poi, Michael Andretti, Bobby Rahal e Mario Andretti, ovviamente. Sono infatti molto validi sui percorsi stradali. Dovrebbero guadagnare come un qualsiasi pilota di vertice di F. Cart. Credo comunque, che loro stiano bene dove sono e che preferiscano rimanere in questa serie.

5 Mi piace la McLaren. L'organizzazione è eccellente e tutte le cose, anche i dettagli, sono sistemati nella maniera migliore. In loro, vincono...

6 Penserò alla F.1 dopo aver vinto... 5 500 miglia di Indianapolis. In realtà ho pensato più di una volta alla eventualità della F.1 ma, per ora, niente di concreto è stato fatto. Credo, comunque, che in un prossimo futuro F.1 e F. Cart potranno avvicinarsi e addirittura fondersi. A quel punto, ovvio, che non ci sarebbero problemi...

CARL HASS

ANDRETTI JR È UOMO DA FORMULA 1

1 Il contatto diretto che ho avuto con la F.1 nell'85-'86 mi ha confermato che è decisamente molto buona sotto il profilo tecnico. Il campionato del mondo del resto parla da solo.

2 Oggi in F.1 ci sono molti differenti propulsori in campo e questo è, senza dubbio, motivo di interesse. E però altrettanto vero che motori simili (come in F. Indy) fra loro assicurano uno spettacolo maggiore. I proprietari delle squadre di F.1 sono più direttamente coinvolti, sotto il profilo tecnico dello sviluppo delle loro vetture rispetto ai «padroni» di team di F. Cart. Molto spesso i risultati delle corse hanno dei riflessi diretti anche sulla produzione di serie. In F. Cart, invece, molto spesso ci si limita ad acquistare le monoposto da aziende specializzate che le realizzano su commessa. Credo, in ogni caso, che le minori differenze soprattutto sotto il profilo dei propulsori siano un bene per la competitività della F. Cart. La F.1 credo sia molto vicino alla F. Cart come business.

3 Come pilota il migliore della F.1 sarebbe ottimo anche qui in Usa. Alain Prost andrebbe benissimo. Non so quanto potrebbe ottenere di ingaggio, di certo però, verrebbe pagato in maniera diversa da come lo è oggi in F.1. Probabilmente si pagherei Prost meno di quanto oggi ottiene in F.1. Penso che anche Fabi, sia un ottimo pilota per la F. Indy. Probabilmente lo sarebbe anche Johansson.

4 Oggi l'uomo giusto da prendere è Michael Andretti. Penso proprio che potrebbe fare molto bene. Non sono sicuro di quanto sarebbe il caso di offrirgli. Forse 2 milioni di dollari (2,5 miliardi). Bisogna tener conto che in Cart ci sono molti più premi.

5 Quest'anno il «top» team della F.1 è senz'altro la McLaren, ma devo dire che la Williams continua essere, da molti anni a questa parte, un ottimo team.

6 Non lo so quando tornerò. Spero comunque di farlo. Ora tutta la mia attenzione è rivolta alla F. Cart. Comunque vorrei vincere ad Indianapolis e poi eventualmente pensare alla F.1. Sì! Credo che questa sia un'ipotesi possibile.



Sopra, Carl Haas, team manager e co-proprietario con l'attore Paul Newman, dell'omonimo team Haas-Newman, sta scambiandosi alcuni pareri con il collega manager Rick Galles, del team sponsorizzato Valvoline che gareggia in F. Cart con il pilota Al Unser jr. Quest'ultimo nell'attuale stagione si è imposto sul circuito cittadino di Long Beach (FotoForti)

TORNA IN REGALO...

IL LIBRO DELLA F.1

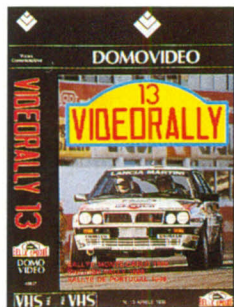
ECCO LA 5. DISPENSA

Anche quest'anno

AUTO SPRI NT

ha un inserto centrale tutto a colori da staccare e conservare. A fine campionato si otterrà un **MAXIVOLUME** quest'anno curato nei testi da **Alfredo Maria Rossi** e sempre corredato dalle immagini dei migliori fotoreporter che operano nella Formula 1.

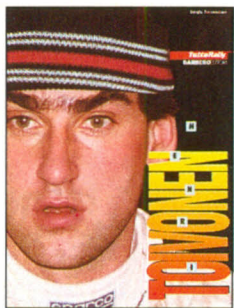
Inoltre a fine mondiale sarà disponibile una copertina per rilegare tutti gli inserti pubblicati



MONDIALE RALLY '88 I PRIMI TRE ATTI

ANCORA un documentario sui rally mondiali filmato dall'abile occhio di Tiziano Biasioli, della agenzia Belle Epoque. Si tratta della video cassetta numero 13 della serie «videorally» e che comprende le spettacolari immagini delle prime tre prove del campionato del mondo '88: Montecarlo, Svezia e Portogallo. La macchina da presa di Biasioli e collaboratori ha saputo riassumere, come sempre, i momenti più interessanti ed emozionanti di ogni singola gara e dei suoi protagonisti.

■ «Videorally 13; Montecarlo, Svezia, Portogallo '88». Realizzata da Belle Epoque, via S. Biagio 24, 35121 Padova. Videocassetta Vhs, durata 60 minuti.

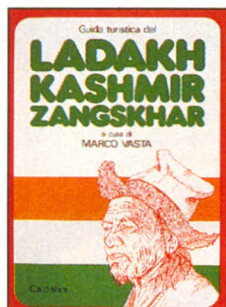


UN VIAGGIO NEL FENOMENO TOIVONEN

TOIVONEN, questo sconosciuto. Per carità, non in quel senso: chi non ricorda perfettamente le gesta, i brividi regalati da quel finlandese con il sorriso da eterno ragazzino? Quel rallista tanto veloce quanto criticato per la sua foga. Quell'immenso campione arrivato al «top» della specialità rallistica solo in tempo per essere tragicamente strappato alla vita, insieme al suo navigatore Sergio Cresto, da una tremenda curva di quel Tour de Corse '86 che lui stava avviandosi a stravincere al volante della sua Lancia Delta S4. Ora è in libreria un nuovo volume che si incarica di fare luce sulle più nascoste luci e ombre di questo rallista finlandese. «Henri Toivonen», scritto da Sergio Remondino — che fra l'altro è anche collaboratore di AS — ed edito da TuttoRally-Barbero Editori, presenta un viaggio profondo all'interno del fenomeno-Toivonen: dai natali rallistici in Finlan-

dia, sotto la paziente guida del padre Pauli non dimenticato vincitore del rally di Montecarlo 1966, alla stagione dei troppi incidenti, anche in Lancia, ai trionfi di Rac '85, Montecarlo '86, fino all'orribile scomparsa nel rogo corso. Corredato dalle più splendide immagini della carriera di Henri e scritto forse, a volte, un po' troppo in prima persona da parte del narratore, «Henri Toivonen» è un volume che non deve mancare nella biblioteca dell'appassionato di sbandate e controsterzi.

■ «HENRI TOIVONEN» di Sergio Remondino. Edizioni TuttoRally-Barbero Editori, Corso Govone 8, 10129 Torino. 100 pagine tutte a colori. Prezzo 20 mila lire.



GUIDA AI CONFINI DEL MONDO CONOSCIUTO

CHI SA dov'è il Kashmir, alzi la mano. Pochi, eh... Meglio non domandare dove si trovi il Ladakh, o addirittura lo Zangskhar, luoghi al confine del mondo conosciuto che evocano immagini esotiche se non addirittura fiabesche. Oggi queste meravigliose valli all'estremo nord dell'India arrivano dritte in libreria grazie al volume «Ladakh, Kashmir, Zangskhar», una splendida ed esauriente guida turistica a opera di Marco Vasta. Dopo avere percorso migliaia di chilometri, a piedi, in jeep, a cavallo, in quelle zone, Vasta ha scritto questa guida preziosa. Perché preziosa? perché permette di spalancare gli occhi su una zona geografica tanto affascinante, meravigliosa nei suoi apparenti squilibri naturali e ambientali, quasi tutti alle altitudini proibitive delle pendici dell'Himalaya indiano. Si tratta di zone da poco aperte alla grande invasione turistica, eppure rese mitiche dai disagi che bisogna affrontare per raggiungerle. La guida offre, almeno sulla carta, ogni possibile conforto a chi si voglia avventurare in questo viaggio ai confini della terra. Vi sono riportate notizie di carattere pratico, organizzativo, sanitario; indicazioni relative all'abbigliamento necessario, alla migliore stagione, ai mezzi consigliati per comodità e per ragioni economiche; indicazioni sulla cultura tibetana di queste tre bellissime valli delle quali sono illustrate storia, costumi e musica.

■ «LADAKH KASHMIR ZANGSKHAR» di Marco Vasta. Edizioni Calderini, via Emilia Levante 31, 40139 Bologna. 320 pagine. Prezzo L. 22.000

**CONSERVATE LA
VOSTRA COLLEZIONE
DI AUTO
SPRINT
RILEGANDOLA
CON LE
APPOSITE ELEGANTI E
FUNZIONALI COPERTINE**



Le copie arretrate sono disponibili dal 1980 in poi e possono essere richieste versando anticipatamente la cifra di **L. 4.000** cadauna, ad esclusione delle seguenti, già esaurite. ANNO 1981: 16/22/23 - ANNO 1982: 8/9/11/13/14/15/16/17/20/22/30/32 - ANNO 1985: 16 (a disposizione solo dispensa GP)

Ogni copertina serve per un trimestre e costa **L. 3.000** più **L. 2.000** di spese postali per ogni ordinazione. Per raccogliere una intera annata occorrono quattro copertine (L. **12.000** più L. **2.000** di spedizione).

Compilate questo tagliando e spedite a Conti Editore
Via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO)

Inviatemi all'indirizzo indicato n. copertine di Autosprint al prezzo di L. **3.000** l'una più **2.000** per spese postali. Pago anticipatamente in uno dei seguenti modi:

- allego assegno bancario o circolare
- allego ricevuta di vaglia postale
- allego ricevuta di versamento sul conto corrente postale n. 244400 intestato a **Conti Editore S.p.A.** via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna). (È obbligatorio indicare la causale del versamento)

Nome e cognome _____

Via _____ numero _____

cap _____ città _____ provincia _____

Si prega di non inviare denaro contante.
NON SI EFFETTUANO SPEDIZIONI CONTRASSEGNO





SOLO UNA REYNARD È COMPETITIVA

LA VOLPE NEL DESERTO

L'EGEMONIA della Dallara nel campionato di Formula 3 tricolore si è interrotta al Mugello: dopo essere stata duramente bastonata nei quattro appuntamenti precedenti, la Reynard ha trovato la sua giornata di gloria sui saliscendi toscani. La terza serie, quindi, non è più un monomarca riservato esclusivamente alle monoposto varanesi: il made in Italy ora dovrà fare i conti anche con la monoposto inglese guidata dal giovane e promettente Fabrizio Giovanardi. Alla Pre. Ma. Racing, il team che ha in cura il sassuolese, il successo già lo aspettavano in occasione della gara di Misano (che finì con un terzo posto), quando la 883 spinta da motore Alfa Romeo Novamotor aveva dato chiari segni di competitività. Il trionfo, invece, non ha tardato ad arrivare due appuntamenti dopo. La Reynard, a quanto si è visto al Mugello, ha ora le carte in regola per sfidare faccia a faccia le Dallara e Giovanardi può cominciare a coltivare qualche speranza di campionato. Nella suonata di trombe a favore della monoposto inglese, progettata da Paul Owens, non bisogna però dimenticare una considerazione molto importante: per ora la 883 di Giovanardi è l'unica delle sette Reynard che riesce a esprimersi a livelli di eccellenza. Tutte le altre, almeno per ora, sono lontane anni luce. È curioso, allora, domandarsi come mai si è arrivati a questa situazione con una sola Reynard competitiva accerchiata, è proprio il caso di dirlo, da una muta di Dallara. La risposta più semplicistica è

Delle sette monoposto inglesi esistenti in Italia, soltanto quella di Giovanardi ha saputo interrompere il predominio delle Dallara che sembravano imbattibili. Il pilota della Pre. Ma è costretto a lottare solitario contro una muta di avversari fortissimi. Ecco perché

di Franco Nugnes



A lato, Giovanardi impegnato nella cavalcata vittoriosa al Mugello con la Reynard 883 della Pre.Ma (FotoOliver). Sopra, festeggia il suo primo successo (Photo4)

immediata, ma banale: Giovanardi dispone della migliore Reynard in Italia. Tutto vero, ma tutto falso. Ci spieghiamo meglio: è chiaro che il sassuolese può fare affidamento su una monoposto che ha saputo sviluppare percorrendo laretta via. Ma si tratta della stessa identica strada imboccata dagli altri piloti Reynard. Insomma gli assetti e le soluzioni aerodinamiche che la Pre. Ma. ha approntato per Giovanardi sono le stesse di

segue

LA VOLPE NEL DESERTO

segue

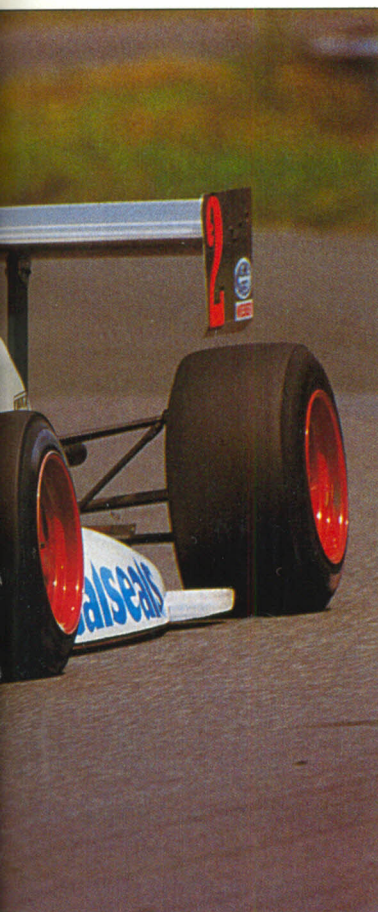
cui dispongono anche gli altri conduttori delle monoposto britanniche. Giorgio Piccolo, team manager del team di Fabrizio, è pronto a giurare sull'assoluta uguaglianza di trattamento fra Giovanardi e l'altro pilota del team, Cesare Carabelli. Non solo, ma ad avvalorare questa tesi c'è anche il parere di Gabriele Seresina che oltre a essere il team manager dell'Euroteam che fa correre Alberto Apicella e Giuseppe Bugatti, è anche l'importatore italiano delle Reynard. Il milanese, pur sapendo di esporsi a delle polemiche, non nasconde che le grandi differenze stanno fra i piloti: «Mentre fra i conduttori che guidano la Dallara ce ne sono almeno cinque che sono dei vincenti, fra i sette che dispongono della Reynard c'è solo Giovanardi a raggiungere valori di eccellenza. Tutti gli altri mancano di qualcosa. Sono certo, e non lo dico per tirare acqua al mio mulino, che anche le mie Reynard non abbiano nulla da invidiare a quella di Giovanardi. Sono i piloti che non riescono a trarre il massimo dalla vettura: sarà per problemi psicologici e di non eccessiva fiducia nella monoposto, ma i dati reali sono questi». Questa tesi è avvalorata da altri parametri di contor-



no: «L'unico posto dove la Reynard non aveva ancora vinto era solo l'Italia — aggiunge Seresina — in Francia, Germania e Svizzera i successi non sono mancati e proprio con le soluzioni che abbiamo consigliato noi ai vari Winkelhock. È chiaro, dunque, che i problemi non sono tanto di natura tecnica, ma umani». Al Mugello, pista impegnativa che mette in risalto doti di telaio e di guida la Reynard è uscita a testa alta: ora l'aspettano due piste velocissime come Monza e Pergusa dove dovrà dimostrare di non temere il confronto con le Dallara che hanno nella aerodinamica l'arma migliore. Giovanardi, che ama il veloce, non trema... □

In alto, Mauro Martini leader del campionato che a Misano si è dovuto accontentare solo di un piazzamento (Foto 4). Sopra, Emanuele Naspetti con la Dallara del team Forti è l'inseguitore più accreditato del romagnolo (Foto Oliver). A lato, Colciago tornato competitivo (Foto Oliver)





I PARERI/PICCOLO DELLA PRE.MA. NON HA ALCUN DUBBIO LA REYNARD VALE LA DALLARA MA I PILOTI NON CI CREDONO

NON È UN PROFETA, ma un tecnico che conosce bene l'ambiente in cui è chiamato a lavorare. Dopo la gara di Misano quando le sue monoposto avevano ancora dato un chiaro segno di superiorità sulla concorrenza, l'ingegner Giampaolo Dallara non aveva esitato ad ammettere: «**La Reynard è una vettura competitiva che può aspirare in qualsiasi momento alla vittoria. Stiamo lavorando sodo per evitare che il margine di vantaggio di due o tre decimi al giro si assottigli.**» La previsione si è rivelata azzeccata a distanza di sole due gare: «**Fra una vettura e l'altra non ci sono grandissime differenze nelle prestazioni per cui era chiaro che prima o poi**

anche una Reynard dovesse farcela a rompere la nostra supremazia. Non ne ho mai avuto il dubbio. Ho ritenuto dall'inizio la Reynard una monoposto molto competitiva: Giovanardi, però, è l'unico che riesce a emergere dal gruppo "inglese" per cui avrà vita difficile.» Non sembra temere più di tanto il pilota di Sassuolo: «**Il giovane della Pre.Ma. è molto maturo, e il suo successo lo sta a dimostrare. Io conto che la statistica sia dalla mia parte: mi auguro che uno solo non riesca a mettere in scacco un gruppo di piloti Dallara che è molto competitivo.**» Tutto giusto, specie se si considera che la Reynard deve ancora dimostrare di essere altrettanto competitiva

sui circuiti molto veloci: «**In teoria dovremmo avere un piccolo vantaggio in termini di aerodinamica grazie alle più ridotte dimensioni, ma in questa materia è meglio non avventurarsi in giudizi a naso.**» L'ingegner Dallara, scrupolosamente affila le armi per riconquistare il totale dominio della F.3, ma non sembra troppo preoccupato del futuro.

GIORGIO PICCOLO, titolare della Pre.ma. Rancing, il team di Vicenza che fa correre Fabrizio Giovanardi con la Reynard 883, ha avuto le conferme che si aspettava: «**Credevo e credo nelle possibilità di Giovanardi e della macchina. Ritengo che sia un'accoppiata che saprà darmi altre soddisfazioni nel corso della stagione. Il pilota come la monoposto sono maturati con il trascorrere delle gare.**» Cosa è cambiato rispetto al primo appuntamento stagionale? «**Se vuoi sapere se ci sono state delle rivoluzioni ti posso assicurare che non ci sono state. La Reynard è una vettura che è già nata competitiva. Semplicemente è più difficile da sfruttare al massimo avendo una serie di regolazioni molto più vasta di quanto non consenta la Dallara.**» Perché Giovanardi spicca mentre gli altri piloti Reynard sono relegati nel gruppo? «**Ritengo sia una questione psicologica. Certo la 883 non è una vettura facile, però siccome è la Dallara la monoposto del momento penso che siano molti i piloti che scendono in pista convinti di disporre di un mezzo inferiore. Non è vero niente, ma non è facile farglielo capire. I casi sono due: o Giovanardi è un vero mostro, oppure sono gli altri che non sanno trarre tutto il potenziale dalla vettura. A costo di ripetermi, a mio avviso prevale un aspetto psicologico che non è facile da controllare. E correre con una sensazione di inferiorità non deve essere piacevole...»**

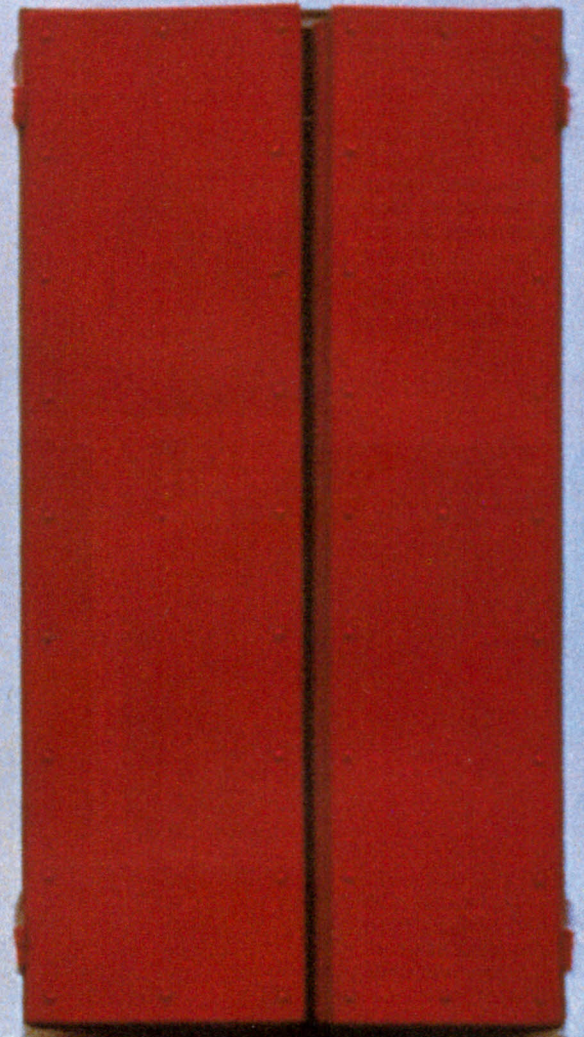
IL NOME NUOVO

ORA GIOVANARDI VUOLE IL TITOLO

HA CENTRATO il suo primo successo in F.3 al secondo anno di automobilismo, dopo aver messo in mostra tutto il suo repertorio nel kart dove ha raccolto una messe di risultati. Ora anche Fabrizio Giovanardi entra con pieno diritto nel ristretto stuolo dei pretendenti al titolo tricolore. È l'unico portacolori della Reynard competitivo, ma non sembra preoccuparsi di tutto ciò. Nato a Sassuolo il 14 dicembre 1966, residente a Castellaro in provincia di Reggio Emilia, Fabrizio Giovanardi inizia a correre nell'83. Dopo una stagione di apprendistato sboccia: in 20 gare ne vince 14 e si classifica secondo in altri cinque appuntamenti. Nell'86 passa al kart classe 125 Formula C dove sgomina l'intera e qualifica concorrenza e si laurea campione del mondo. Approda così all'automobilismo entrando nell'87 al team Pre.Ma. Il successo del Mugello è un'altra tappa importante della sua carriera. Cosa è cambiato dopo questa affermazione? «**Direi niente - ammette con umiltà - ora ho solo la consapevolezza di poter dire la mia anche in campionato ma non sarà facile. L'importante è che continui l'ottimo rapporto esistente con il team: non dimentichiamoci che devo dividere il mio merito al cinquanta per cento con la vettura della Pre.Ma.**» - Ora hai rotto il ghiaccio: «**Era importante perchè il campionato a mio avviso è molto aperto. Cercherò di trarre il massimo che mi è consentito dalla monoposto che a mio parere è molto valida.**» □



5



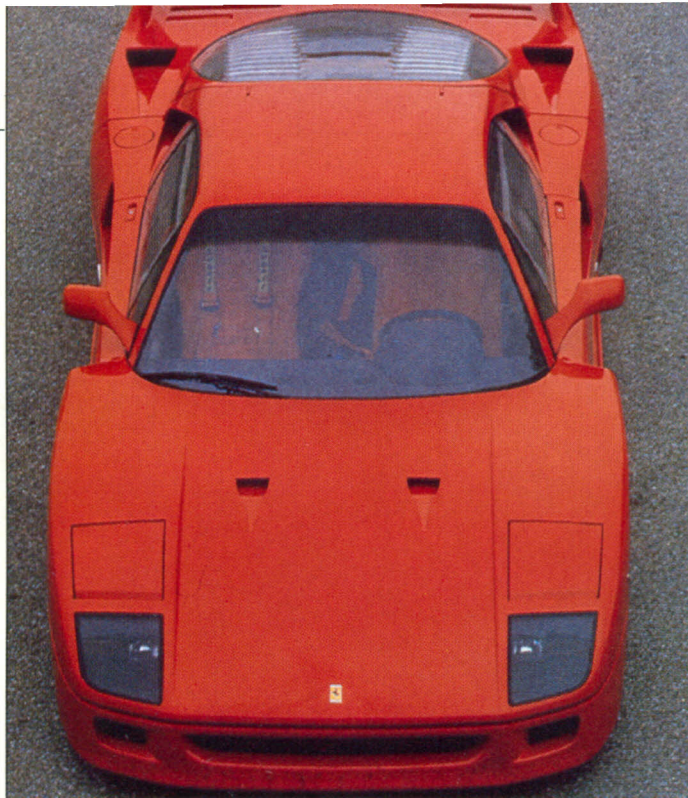
PROVATA LA F40, LA FERRARI PIÙ VELOCE

FEBBRE A 40

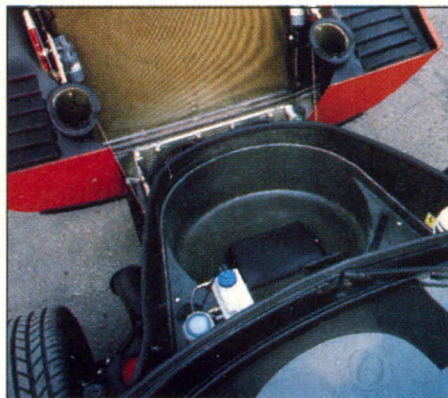
È un vero purosangue capace di far rinascere sentimenti quasi dimenticati, un'autentica Gran Turismo che fa crescere la passione e fa rivivere la leggenda del Cavallino pur essendo un concentrato delle tecnologie più avanzate

— di Pierre Dieudonné

La linea della F40 (a destra, FotoSipaPress), è estremamente aggressiva e, vista dall'alto, viene esaltato lo spirito «corsaiolo» di questa vettura che è la massima espressione tecnica tra i modelli in produzione alla Ferrari. Sotto (FotoSipaPress), l'abitacolo, elegantemente essenziale negli allestimenti. Sotto a destra (FotoDieudonné), l'avantreno della Gran Turismo



Z **OLDER** - Eccola, ci è proprio davanti. Si chiama F40, è una Ferrari, un gran pezzo di Ferrari...Immediatamente ci assale una voglia irrefrenabile di toccarla, di provarla. E, appunto per questo siamo stati chiamati al «Garage Francorchamps» (l'importatore belga delle vetture del Cavallino). Mentre l'accarezziamo, per instaurare il primo contatto fisico con questa stupenda «macchina», ripensiamo al momento della presentazione della F40. Tutti si chiedevano se questa vettura sarebbe mai stata in grado di diventare una «semplice» stradale vista l'impostazione dichiaratamente «corsaiola». Infatti la F40, nata



Una macchia rossa nel verde: è la Ferrari F40 (a destra) la punta di diamante della Casa di Maranello. Questo modello è veramente la summa tecnica delle capacità produttive di questa Marca: ampio è l'uso di materiali compositi e di fibre di carbonio. Nel posteriore (a lato) colpisce immediatamente il grande alettone (FotoSipaPress)



per celebrare il quarantesimo anniversario della prima vittoria della casa di Maranello in F.1, ha proprio tutti gli stilemmi di una vettura nata per correre, pur, alla fine, non essendolo. Comunque sia, ora è qui, e questo basta per toccare il cielo con un dito. Non solo, ma il piacere è ancora maggiore perchè questa prova, sia pur programmata da tempo, è arrivata inaspettata. L'esemplare che sarà nostro per un giorno porta il numero di telaio 76879 ed è appena reduce dai minuziosi esami della «motorizzazione» belga per l'omologazione. Sul contachilometri sono segnati solo 214 chilometri, come dire che questa F40 è ancora intonsa. Quando ci siamo sistemati all'interno dell'abitacolo ci hanno detto imme-

diatamente: «Attenzione, questo è ancora un prototipo». Bene, ma siamo convinti che anche quelle di «serie» (e in questo caso le virgolette sono d'obbligo visto che la linea di montaggio delle F40 resterà attiva solo fino alla fine del prossimo anno, e quindi saranno ben pochi gli esemplari prodotti) non saranno molto differenti da questa.

■ ELEGANZA ■ SPARTANA

Diciamo subito che la F40 è la diretta discendente della 288 Gto. Tuttavia poco o nulla è rimasto della vettura che l'ha preceduta. Innanzi tutto colpisce l'essenzialità degli interni. Le portiere si aprono

con una «corticella», i finestrini in plexiglass sono scorrevoli. Diamine! Una vera Ferrari. Quando si è a bordo di questa auto si respira la tradizione delle super-Gran Turismo di Maranello. La F40 è la quinta essenza della «macchina». Certo, chi non capisce questa filosofia e si fa abbagliare dai gadgets griderà allo scandalo, ma sulla F40 è la sostanza che conta, tutto il resto è...fumo. In ogni caso teniamo presente che se lo spirito interpreta in modo rigido la tradizione Ferrari, la vettura è la vera summa, il distillato delle tecnologie d'avanguardia della Casa italiana. Di peso sono state trasportate quelle usate in Formula 1. Dalla linea, studiata dalla Pininfarina, all'impiego di materiale compositi e fibre di carbonio (per alleggerire o irrigidire la struttura della vettura), fino ai pneumatici che sono i PZero della Pirelli, in pratica gomme da F.1 scolpite con il battistrada che ha un disegno completamente asimmetrico. Insomma, nulla è concesso all'opulenza; l'eleganza di questa vettura nasce appunto dalla sua essenzialità. Il cruscotto è completamente ricoperto da feltro grigio fumo, la leva del cambio, di generose dimensioni, esce dalla classica griglia cromata e, infine, il pavimento della vettura completamente nudo. C'è tutto lo spirito della Ferrari. L'impianto di aerazione invece è assai sofisticato, al passo con i tempi, così come sono curati i sedili anatomici (a guscio) comodi e che accolgono bene il corpo del pilota. Il motore della F40 è accreditato di ben 478 cavalli a 7000 giri (78 in più di quello che era montato dalla Gto) e questa potenza fa della vettura una vera regina della categoria. Sempre rispetto alla 288 Gto la cilindrata è passata da 2.855 a 2.936 e la pressione di sovralimentazione da 0,8 atm a 1,1 atm. La F40 è più lunga di 14 centimetri rispetto alla Gto, più larga di 7 e più alta di 1. Migliore è anche il rapporto peso-potenza che ora è di 2,3/hg per cavallo, mentre sul modello precedente era di 2,9 hg/cv. Sono dati da brivido e incutono rispetto. Quando ci avventuriamo nel traffico abbiamo un momento di esitazione: questo purosangue è fatto per muoversi nella bieca quotidianità della strada?

■ ATTENZIONE ■ AI VANDALI

Effettivamente pensare di usare una F40 tutti i giorni sarebbe cosa audace, non tanto per la vettura che si districa egregiamente tra code, incroci e semafori, quanto per gli eventuali sberleffi a cui quest'opera d'arte sarebbe abbandonata una volta lasciata in qualche parcheggio. Non solo, ma l'assenza di paraurti farebbe stare chiunque in apprensione durante



segue

FEBBRE A 40

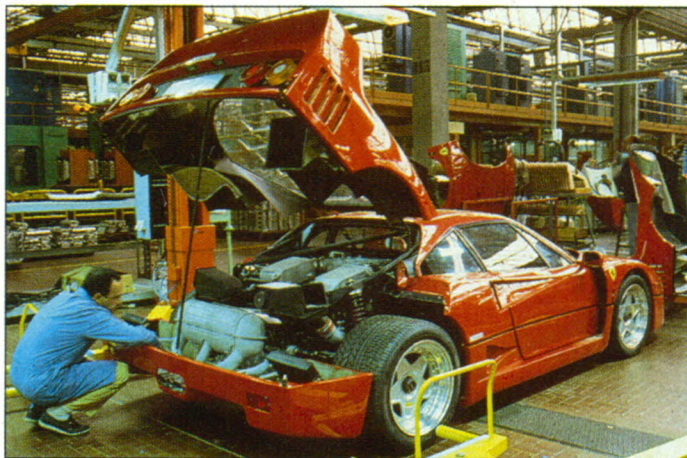
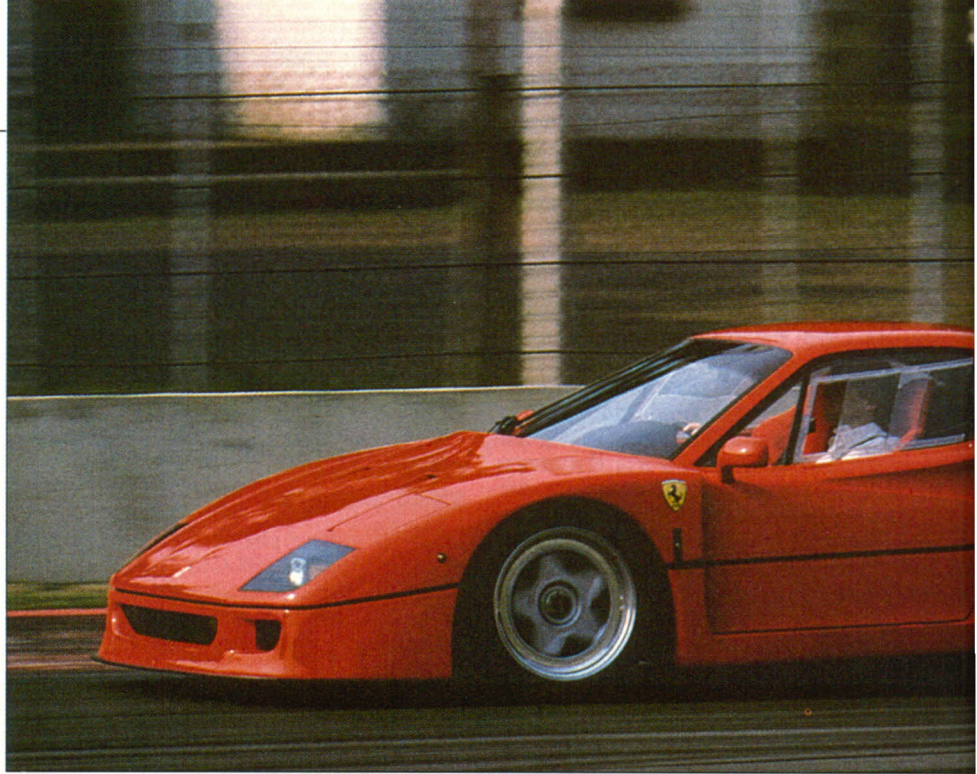
segue

le manovre di parcheggio. In ogni caso la visibilità è ottima in qualunque direzione. Gli specchietti retrovisori coprono bene il campo; solo quelli esterni sono disturbati dall'alettone posteriore, come sulle vetture da corsa, appunto. Un altro problema riguarda il retrovisore interno. Il plexiglass del lunotto tende a distorcere l'immagine. Non un grosso problema per una vettura che difficilmente lascerà la strada a qualcuno in grado di superarla, tuttavia, sarebbe meglio sapere con esattezza chi segue. Un altro inconveniente (ma lo si può chiamare tale?) è dato dall'assetto della F40. Per rendere la tenuta di strada degna di questa vettura la sua altezza da terra è davvero ridotta. Tutto bene se si deve guidare in pista, ma sulle strade normali ogni asperità mette in pericolo l'integrità dello spoiler che corre sotto il muso. Per ovviare a ciò basta alzarla (usando il correttore d'assetto montato su questa Ferrari da 370 milioni) e rinunciare a un po' di tenuta, che comunque resta impressionante e degna di tanta vettura. E comunque, se si opta per l'assetto basso una Ferrari val bene uno...spoiler. Non consigliamo, inoltre, la F40 a una persona poco atletica. Per «indossare» questa Ferrari è necessario essere agili, infatti per introdursi nel guscio anatomico dei sedili bisogna superare lo scalino creato da una delle ordinate in acciaio (rivestite in kevlar) che costituiscono elementi portanti del telaio e che hanno anche il compito di fungere da protezione in caso di urti laterali.

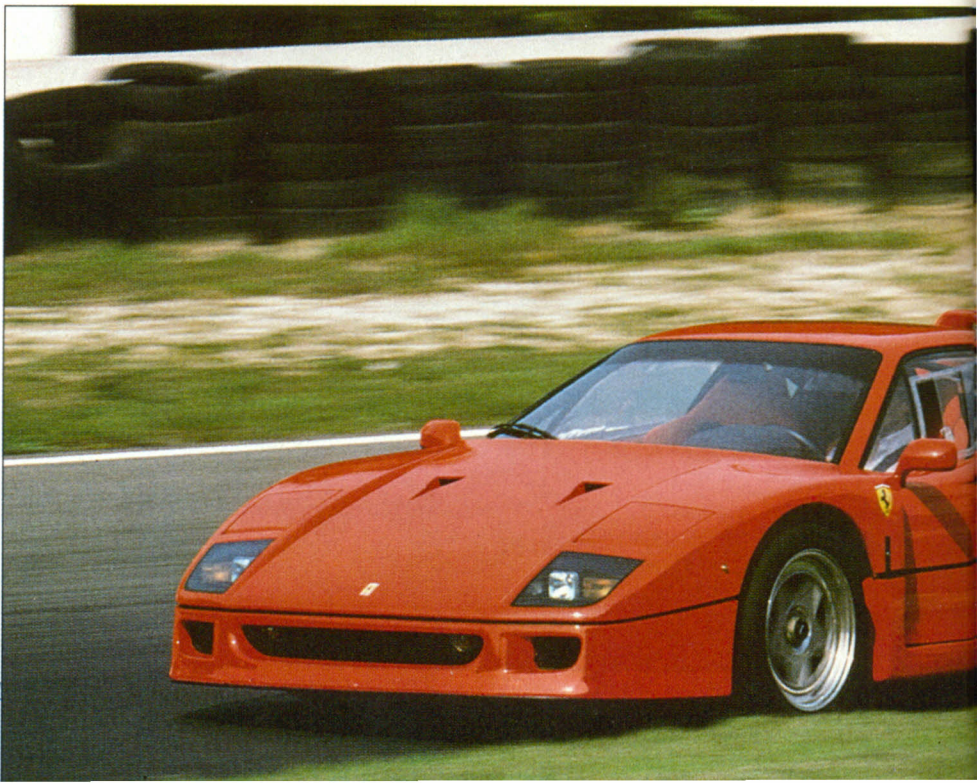
CORSA LUNGA PER L'ACCELERATORE

Appena riusciamo a spingere sull'acceleratore (dalla corsa lunga così da rendere più modulabile la potenza) il ruggito dell'8 V si fa sentire nell'abitacolo anche se attutito, in qualche maniera, dai silenziatori applicati ai tubi di scarico. Tuttavia il rumore più forte è dato dal rotolamento degli enormi pneumatici Pirelli. Certamente la F40 è rumorosa, parlare con il passeggero non è facile, tuttavia per chi ama, come noi l'amiamo, questo tipo di auto il frastuono si tramuta in sinfonia, e nessun si sogni di montare un'autoradio su questa vettura dagli allestimenti deliziosamente spartani. Gli strumenti circolari che ci sono davanti ci indicano che stiamo viaggiando ampiamente nei limiti di velocità imposti su queste strade. Ebbene, la «bestia» freme, ma si comporta benissimo, docile gattone. Proviamo prima del test in pista, a spingere sul gas, pronta scatta in avanti con il motore che gira pieno, senza

segue



La pista (sopra e sotto, la vettura impegnata a Zolder, FotoDieudonné) è il luogo dove le doti della F40 si esaltano. A destra (FotoDieudonné), la griglia di sfogo del passaruota anteriore con i Pirelli PZero che equipaggiano la vettura. A sinistra (FotoSipaPress), un momento del montaggio a Maranello



LE SCHEDE TECNICHE

UN SOGNO DA 370 MILIONI

PROPULSORE

Motore: posteriore centrale, longitudinale
Cilindri: 8V a 90°
Basamento: fusione in lega d'alluminio con camicie umide amovibili in alluminio con pareti dei cilindri in «nikisil».
Testate: in lega d'alluminio
Bielle: in acciaio fucinato
Alberi a gomiti: in acciaio fucinato
Pistoni: in lega d'alluminio
Numero cuscinetti: 5
Distribuzione: quattro valvole per cilindro con 2 alberi a camme in testa per bancata.
Sovrallimentazione: doppio compressore (uno per bancata) lhi raffreddati ad acqua con 2 scambiatori di calore Behr, monovalvola waste-gate.
Accensione-iniezione: elettronica Weber-Marelli
Ordine di accensione cilindri: 1-5-3-7-4-8-2-6.
Cilindrata totale: 2.936 cc
Alesaggio x corsa: 82x69,5 mm
Cilindrata unitaria: 367 cc
Rapporto di compressione: 7,8:1
Pressione di sovrallimentazione: 1,1 atmosfere
Potenza max: 478 cv a 7000 giri
Coppia max: 58,8 kgm a 4000 giri
Potenza specifica: 163 cv/litro

Diametro di sterzata: 12 m

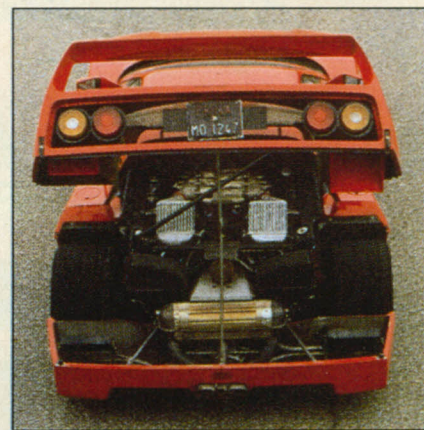
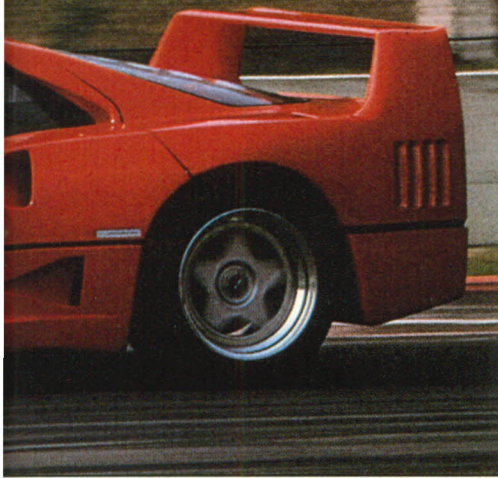
Freni: a disco sulle quattro ruote antoventilanti con pinze a 4 pistoncini; doppio circuito non servoassistito, freno a mano meccanico sulle ruote posteriori con pinze indipendenti

Ruote: scomponibili in alluminio 8Jx17 anteriori; 13Jx17 posteriori. **Pneumatici:** Pirelli Pzero 245/50 Zr17 anteriori; 335/35 Zr17 posteriori

Pressioni di gonfiaggio: 2,8 atm (ant.), 2,5 atm (post.) fino a 300 kmh; 3 atm (ant. e post.) oltre 300 kmh.

Lunghezza: 4430 mm. **Passo:** 2450 mm. **Larghezza:** 1980 mm. **Altezza:** 1130 mm. **Carreggiata:** 1594 mm (ant.), 1610 mm (post.). **Peso:** 1100 kg. **Velocità max:** 324 kmh. **Accelerazione da 0 a 200 kmh:** 12" km con partenza da fermo: 21" (velocità di uscita 270 kmh).

PREZZO: 373.300.000 LIRE «CHIAVI IN MANO».



CORPO VETTURA

Velocità lineare media al regime di potenza max: 16,2 m/sec a 7000 giri
Autotelaio: scocca a struttura tubolare in acciaio rinforzata con elementi in materiali compositi (nomex, fibre di carbonio-kevlar)
Carrozzeria: in fibra di carbonio e kevlar
Tipo: Gt due posti (disegno di Pininfarina)
Coefficiente resistenza all'avanzamento: Cx 0,34
Superficie frontale: 1,85 mq
Coefficiente di deportanza anteriore: Cz 0,04
Coefficiente di deportanza posteriore: Cz 0,15
Sospensioni anteriori: a ruote indipendenti con triangoli sovrapposti, gruppo molla-ammortizzatore idraulico, barra antirollio
Sospensione posteriore: a ruote indipendenti con trapezi sovrapposti e gruppo molla-ammortizzatore, barra antirollio
Sterzo: a cremagliera

TRASMISSIONE

Trazione: posteriore. **Cambio:** longitudinale Ferrari a 5 rapporti sincronizzati + retromarcia. **Frizione:** Ap doppio disco a secco a comando idraulico. **Diametro:** 8 1/2"-216 mm. **Differenziale:** Zf autobloccante al 40%. **Rapporto al ponte:** 2,727 a 1 (11/30). **Rapporto riduzione motore-cambio:** 1,333 a 1 (21/28). **Rapporti del cambio (con riduzione 21/28).**

numero	denti	demoltiplicazione totale
1. 3,692:1	(13/36)	10,070:1
2. 2,296:1	(18/31)	6,253:1
3. 1,636:1	(22/27)	4,463:1
4. 1,284:1	(27/26)	3,502:1
5. 1,022:1	(30/23)	2,788:1
Rm 3,282:1	(13/32)	8,951:1



La plancia portastrumenti (a destra, FotoDieudonné) della F40 è dominata dai due elementi circolari del tachimetro (che arriva fino a 360 kmh) e del contagiri, di minori dimensioni gli altri indispensabili manometri



FEBBRE A 40

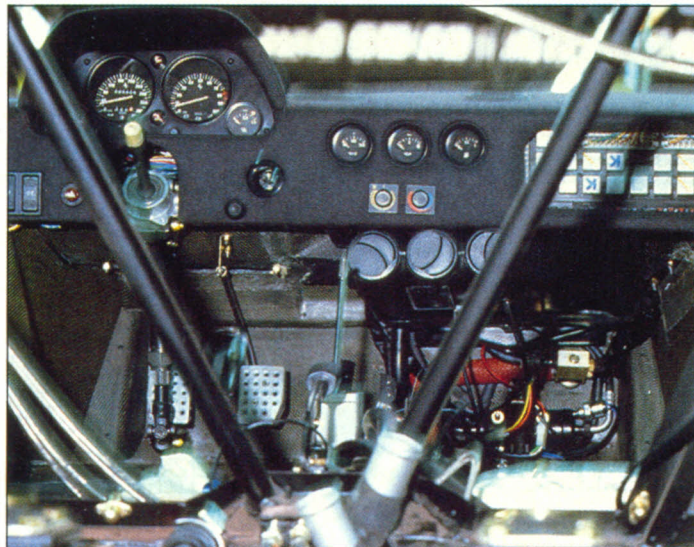
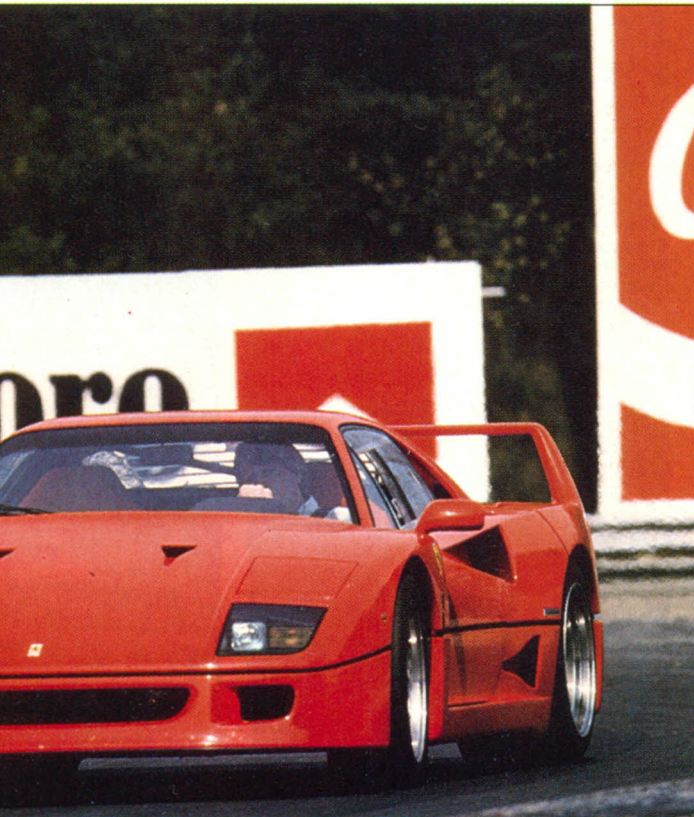
segue

tentennamenti. Certo che in strada bisogna stare attenti alle sporgenze della vettura, ai passaruote e la lunghezza del muso. Altri problemi non ce ne sono perché cambio, frenata, tenuta di strada, sterzo e ripresa sono fantastici, anzi, stupefacenti, come si conviene a una Ferrari. Ed eccoci finalmente in pista. A Zolder possiamo mollare le briglie. Quando si cambia rapporto, in fase di accelerazione, la scarica della valvola waste-gate si manifesta come un sospiro breve e rumoroso, come se il propulsore volesse rifiutare per riprendere la spinta con maggior vigore. L'8V Ferrari è pienamente godibile a partire dai 3000, 3500 giri e la spinta diventa poderosa e costante; ma mai brutale (come per esempio capita sulla Porsche 959). Tirando oltre i duecento orari e spingendosi fino ai trecento ci si accorge che la F40 reagisce alle sollecitazioni dell'acceleratore come le altre vetture di classe superiore si comportano fra i cento e i duecento orari (la Casa ci informa che da 0 a 200 kmh la F40 ci impiega 12",3" in meno della Gto). Certamente nell'uso esasperato che si fa in pista ci si accorge che i P Zero scolpiti non danno la stessa resa che potrebbero fornire dei più esasperati slick, mentre anche l'assetto risulta morbido e per esaltare le grandissime doti di questa Ferrari sarebbe necessario indurirlo.

■ MONTA FRENI ■ DA GRUPPO C

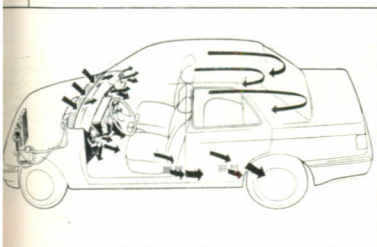
Non tradiscono mai i freni (gli stessi che vengono montati in vetture di Gruppo C) che in qualunque occasione, anche maltrattandoli, non abbandonano, neanche per un istante, il pilota. Il giudizio è positivo, il mostro stradale trova la sua esaltazione proprio in pista: nella curva stretta mai un accenno di sovrasterzo. È un vero peccato che gli attuali regolamenti non favoriscano una vettura del genere. La base per lavorare su questa F40 è più che buona, anche perché l'impegno in gara rispetterebbe in pieno lo spirito più autentico della F40. Resta da analizzare un ultimo aspetto di questa vettura, che non è tecnico, ma emozionale. Si tratta semplicemente del grande piacere che si prova nel trovarsi al volante di questa Ferrari e essere immediatamente al centro dell'attenzione di tutti. È inevitabile che succeda. È fuor di dubbio che la bellezza della vettura richiama l'attenzione, in più si deve aggiungere che di F40 in giro non sarà facile vederne. Si tratta di una emozione piacevole e anche gratificante che completa il piacere di guidare una F40. □

La Ferrari F40 è la quintessenza della «macchina», il piacere puro della guida, senza altri fronzoli. Sopra (FotoDieudonné), la vettura impegnata sulla pista di Zolder dove si è potuto constatare il perfetto equilibrio e il grande carattere di questa Gran Turismo. A destra (FotoSipaPress), uno scorcio dell'abitacolo in allestimento ripreso dal vano motore



ARIA FRESCA ANCHE PER ORION E ESCORT

LA FORD ha comunicato che sono disponibili specifici impianti di condizionamento anche per le Escort e le Orion. Tutti i modelli, compresi quelli equipaggiati con il diesel di 1600 cc, possono essere equipaggiati con questo tipo di impianto, che, oltre a ridurre la temperatura e l'umidità all'interno dell'abitacolo, evita di dover viaggiare con i finestrini aperti (un rimedio al caldo che ha il grande handicap di permettere l'ingresso di polvere e insetti). Quindi ora, oltre alle Sierra e alle Scorpio, le «grandi» di Casa Ford, possono essere climatizzate anche le piccole e con una spesa decisamente contenuta. Infatti l'apparecchiatura per Orion ed Escort è in listino, iva esclusa, a 1.360.000 lire. Vale la pena ricordare che il condizionatore per i modelli Sierra costa invece 1.500.000 lire, mentre quello per le Scorpio arriva a 1.600.000 lire. Nel disegno sono illustrati: l'impianto di condizionamento per le piccole Ford e i flussi dell'aria all'interno dell'abitacolo.

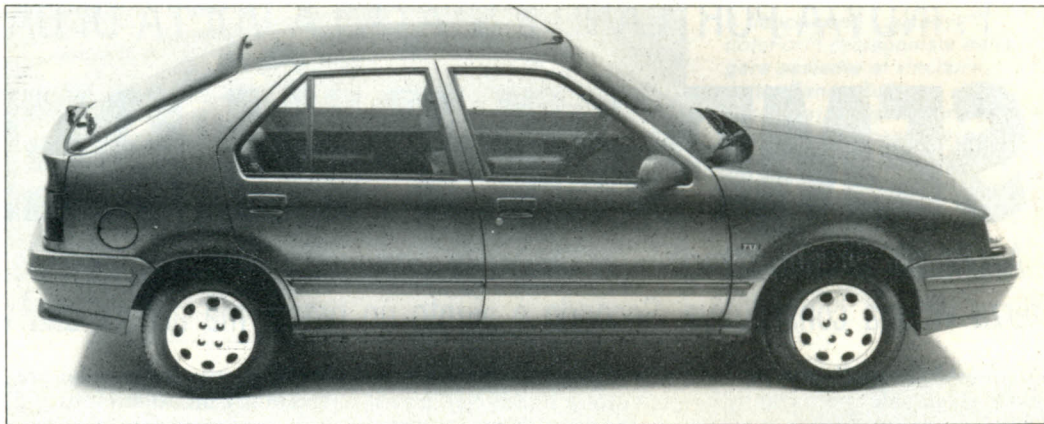


PREVISIONI METEOROLOGICHE PER I VIAGGI

È STATO presentato da Europ Assistance un servizio meteorologico appositamente studiato per essere utile a chi viaggia. Si tratta di un bollettino, battezzato «Meteo Service», in grado di fornire informazioni sulle condizioni di tempo semplici nel linguaggio, dettagliate e aggiornate. Sintetizzandosi sulle frequenze Om 702 Khz di Radio Montecarlo sarà possibile sino al prossimo 30 settembre avere i bollettini della situazione meteorologica generale della nostra penisola, comprese le condizioni di venti e mari. Le emissioni giornaliere sono 7, aggiornate tre volte nell'arco delle ventiquattro ore. Il servizio è curato dall'Osservatorio di Brera, Milano e dall'Assonautica di Imperia. Ecco gli orari dei bollettini.

osservazioni generali	ore 6.40
osservazioni generali	ore 7.40
osservazioni mare	ore 8.40
osservazioni generali	ore 11.40
osservazioni mare	ore 14.40
osservazioni generali	ore 17.40
osservazioni mare	ore 19.26

Le informazioni meteo trasmesse da Radio Montecarlo potranno essere richieste anche telefonando allo 02-54241 di Europ Assistance (in funzione 24 ore su 24)



PREANNUNCIATA DALLA RENAULT LA NUOVA 19 BEN SETTANTA VERSIONI

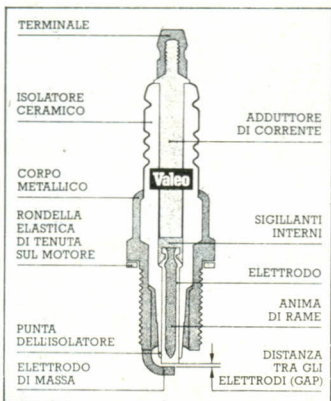
È STATA annunciata, con ampia dovizia di particolari e informazioni tecniche, la imminente presentazione della nuova Renault 19. Si tratta del nuovo modello della Casa francese atteso sul mercato Transalpino per il prossimo autunno. Da noi arriverà invece a fine anno. È una vettura completamente nuova che, stando alle anticipazioni, arriverà (in tempi brevi) ad essere disponibile in ben 70 versioni, con due tipi di carrozzeria e quattro livelli di allestimento. Sono state annunciate tre motorizzazioni completamente nuove: per primo arriverà un quattro cilindri (battezzato Energy) di 1397 cc particolarmente interessante quanto a prestazioni (80 cv a 5750 giri la sua potenza massima) e per razionalità costruttiva. A questo succederanno un diesel di 1870 cc (da 65 cv) e un 16 valvole dalle caratteristiche sportive. La Renault 19 (nelle foto la versione Txe con un particolare degli interni) sarà in ogni caso disponibile anche con gli attuali propulsori, lungamente sperimentati, 4 cilindri di 1200 cc e 1712 cc, da 92 cv. Le linee della «19» sono state elaborate da Giugiaro che ha tenuto conto della necessità di dar vita ad una vettura aerodinamica (0,30 il Cx dichiarato)



e dagli ampi spazi interni. Bagagliaio e abitacolo della Renault 19 sono infatti in grado di soddisfare ogni tipo di esigenza. Relativamente alla versione 16 valvole è stato assicurato che consentirà una velocità massima superiore ai 210 kmh.

DUE NUOVE CANDELE DALLA VALEO

PRESENTATE dalla Valeo due nuove candele: la Gti, dotata di elettrodo con anima di rame, e la Turbo Platine, con punta in platino. Fanno entrambe parte della neonata linea «accensione» lanciata dalla Valeo e che comprende anche i distributori d'accensione e le bobine e sarà commercializzata in tutti i suoi prodotti



nel corso dell'anno. La Gti, di cui vedete lo schema nel disegno, si adatta particolarmente bene ai motori delle nuove generazioni poiché è in grado di lavorare con miscele magre, mentre la Turbo Platine è stata studiata per funzionare con i motori sovralimentati. La sua punta di platino, infatti, resiste in maniera eccellente alle elevate temperature dei turbo e sollecitazioni a cui viene sottoposta la candela e quindi può assicurare un arco elettrico efficace in qualsiasi tipo di condizione. Inoltre, questa candela è in grado di affrontare ottimamente la corrosione, che nei motori sovralimentati tocca livelli superiori a quelli dei motori turbo.

PNEUMATICI GOODRICH PER LE PORSCHE

LA PORSCHE ha scelto come pneumatico di primo allestimento per alcuni dei suoi prestigiosi modelli il BF Goodrich Comp T/A. Inizialmente a montare questi pneumatici saranno la Porsche 911, le 911 Turbo e le 928. Questo tipo di copertura, comunque, è stato omologato anche per le 944 e 944 Turbo. Tre le misure in cui i Comp T/A, appartenenti alla categoria di velocità V, saranno disponibili: 205/55 Vr

16, 225/50 Vr 16 e 245/45 Vr 16. Introdotti alla fine del 1987 e Comp T/A sono pneumatici della seconda generazione, con carcassa realizzata con due strati di rayon, due cinture d'acciaio e incapsulamento di nylon. Il disegno che li caratterizza è a cinque dorsali e assicura un'ottima tenuta di strada. Elevato poi, è il livello di silenziosità che queste gomme per alte prestazioni velocistiche, sono in grado di assicurare.



F. INDY/A PORTLAND È STATA LA VOLTA DI DANNY SULLIVAN

SEMPRE PIÙ PENSKE

Anche sul circuito stradale dell'Oregon è proseguita la marcia trionfale di questo team alla sua terza vittoria consecutiva. Secondo è giunto un bravo, ma ancora una volta sfortunato Luyendyk

PORTLAND — Primo successo stagionale per Danny Sullivan, che sul circuito stradale di Portland, nel lontano Oregon, si è preso una bella rivincita sulla sfortuna che lo aveva perseguitato nelle prime

gare della stagione. Assieme alla vittoria di Sullivan è arrivato anche il terzo successo consecutivo per le Penske Pc 17 che, dopo aver conquistato Indianapolis, sono sempre più le vetture da battere. Alla base

del successo ottenuto dal bravo Danny un'ottima tattica di gara, rifornimenti veloci e sempre effettuati al momento giusto, oltre a un mezzo meccanico, ancora una volta, impeccabile. In ogni caso bisogna dire che il pilota sponsorizzato dalla Miller ce l'ha veramente dovuta mettere tutta per avere la meglio su un Arie Luyendyk che, dopo averlo tallonato da vicino nelle prove insidiandogli la pole, è stato sul punto di batterlo in gara.

veramente minimi e tutto sarebbe ancora potuto succedere se Sullivan, con un pit-stop da primato, non fosse riuscito a distanziare definitivamente gli avversari tanto da chiudere con 17" di vantaggio su Luyendyk, 44" su Fittipaldi e ben 51" su Al Unser Jr, gli unici in grado di finire a pieni giri. Da quel momento in poi la corsa non ha avuto più storia e per Sullivan è stato il trionfo. Dopo 5 gare può vantare due pole position, una vittoria e 39 punti in campionato, uno «score» non male che, se non ci fosse stata la botta di Indy, a questo punto potrebbe addirittura essere più pingue. La giornata è stata positiva, ad ogni buon conto, anche per Fittipaldi. «Emo» come affettuosamente è chiamato negli States il due volte campione del mondo di F. 1 è riuscito a cogliere un ottimo 3. posto che lo tiene in corsa per il titolo e gli permette di guardare alle prossime tre gare, tutte su circuiti stradali, con ottimismo. Chi invece non ha particolari motivi per gioire di come sono andate le cose a Portland

200 MIGLIA DI PORTLAND

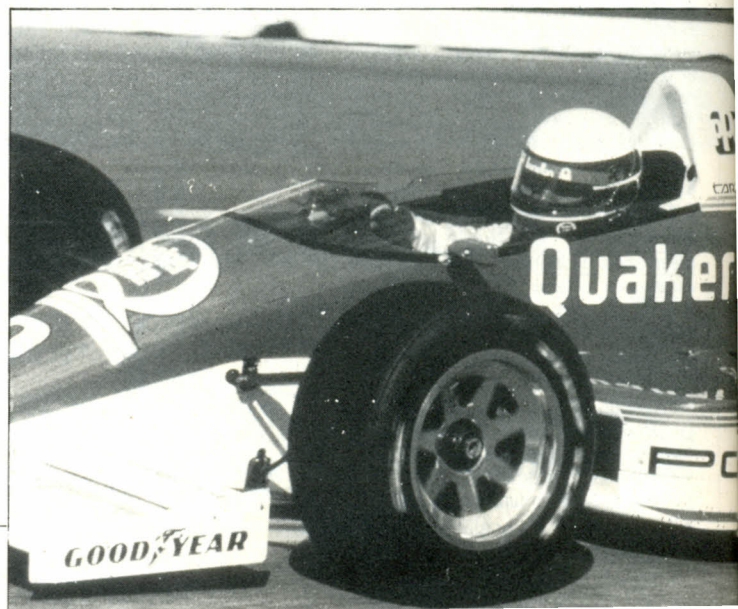
Portland (Oregon-Usa) 19 giugno 1988
5. prova del campionato di F. Indy

Così (in 26) al via e (in 12) al traguardo

Danny Sullivan (Penske Pc17-Chevy) 58"295	Arie Luyendyk (Lola T8800-Cosworth) 58"323
Rick Mears (Penske Pc17-Chevy) 58"752	Al Unser Jr. (March 88C-Cosworth) 59"382
Mario Andretti (Lola T8800-Chevy) 59"573	Bobby Rahal (Lola T8800-Judd) 59"638
Emerson Fittipaldi (March 88C-Chevy) 59"690	Michael Andretti (March 88C-Cosworth) 59"729
Teo Fabi (March 88C-Porsche) 59"893	Derek Daly (Lola T8800-Cosworth) 59"906
John Andretti (Lola T8800-Cosworth) 1'00"401	Ludwig Holmstrath (Lola T8800-Cosworth) 1'00"608
Didier Theys (Lola T8800-Cosworth) 1'00"665	Kevin Cogan (March 88C-Cosworth) 1'00"665
John Jones (March 88C-Cosworth) 1'01"094	Raul Boesel (March 88C-Cosworth) 1'01"114
Scott Brayton (Lola T8800-Judd) 1'01"129	Tero Palmroth (Lola T8700-Cosworth) 1'01"522
Howdy Holmes (March 88C-Cosworth) 1'01"585	Dominic Dobson (Lola T8700-Cosworth) 1'01"676
Randy Lewis (Lola T8800-Cosworth) 1'01"916	Scott Atchison (March 87C-Cosworth) 1'02"282
Roberto Guerrero (March 87C-Cosworth) 1'02"553	A.J. Foyt (Lola T8800-Cosworth) 1'02"758
Rocky Moran (March 88C-Cosworth)* 1'02"811	Dale Coyne (March 86C-Chevy Sb)*

- Danny Sullivan**
(Penske Pc 17-Chevy)
200 giri alla media di
160,899 kmh
- Arie Luyendyk**
(Lola T8800)
a 17"
- Emerson Fittipaldi**
(March 88C-Chevy)
a 44"
- Al Unser Jr.**
(March 88C-Chevy)
a 51"
- Mario Andretti**
(Lola T8800-Chevy)
a 1 giro
- Rick Mears**
(Penske Pc17-Chevy)
a 1 giro
- Teo Fabi**
(March-Porsche)
a 2 giri
- John Jones**
(March 88C-Cosworth)
a 3 giri
- Scott Brayton**
(Lola T8800-Judd)
a 4 giri
- Didier Theys**
(Lola T8800-Cosworth)
a 6 giri
- Michael Andretti**
(March 88C-Cosworth)
a 7 giri
- Bobby Rahal**
(Lola T8800-Judd)
a 7 giri

INFATTI Luyendyk, autore a sua volta di una magnifica performance, è stato in testa per ben 97 dei 200 giri in programma, riuscendo a tenere a bada oltre a Sullivan, anche i vari Fittipaldi, Unser jr, Mario Andretti, Rick Mears sino a quando problemi al cambio della sua Lola (una marcia saltava) non lo hanno costretto sulla difensiva. In ogni caso la corsa è stata palpitante e ricca di colpi di scena e, in pratica aperta sino all'ultimo rifornimento, ad ogni risultato. A quel punto i distacchi tra i primi erano



Così la classifica del campionato: 1. Rick Mears punti 56; 2. Emerson Fittipaldi 44; 3. Michael Andretti 41; 4. Raul Boesel 40; 5. Danny Sullivan 39; 6. Bobby Rahal 35; 7. Al Unser jr. 33; 8. Mario Andretti 31; 9. Arie Luyendyk 27; 10. A.J. Foyt 24

* Gli ultimi due piloti in griglia sono stati ammessi dall'organizzatore.



A fianco, Arie Luyendyk (fotoForti) protagonista della gara assieme al vincitore, sotto, Danny Sullivan (fotoSipa). In gara il bravo Arie si è dovuto accontentare della piazza d'onore, esattamente come nelle qualifiche, in cui aveva dovuto lasciare la pole al pilota della Penske. In basso, Teo Fabi che ha ottenuto un dignitoso 7. posto finale (fotoSipa)

sono Andretti senior e Mears. Si sono classificati rispettivamente 5. e 6. alle spalle anche di Al Unser jr, ma pur avendo racimolato punti preziosi hanno rivelato un certo affanno nei confronti degli avversari. Soprattutto «Piedone», che montava sulla sua vettura un nuovo sistema di alimentazione, ha avuto notevoli problemi di sottosterzo ed è stato costretto ad una gara faticosa e tutta in salita.

IL NOSTRO FABI, a sua volta, è riuscito ad ottenere un 7. posto che lui stesso ha giudicato soddisfacente, soprattutto in considerazione dei miglioramenti fatti registrare dalla vettura: «Ancora un po' di pazienza» ha soggiunto Teo «e presto riusciremo a lasciarci dietro le spalle il passato che fin qui ci è costato molta fatica e ci ha dato ben poche soddisfazioni». Da notare che sulla griglia era riuscito ad ottenere la nona posizione e nel warm up aveva fatto registrare il terzo tempo più veloce. Le migliorate prestazioni della sua March Porsche per altro sono state così spiegate da



Fabi: «L'assetto della vettura, ora, è decisamente migliore, il motore comincia a erogare tutta la potenza di cui dispone ed anche la risposta del turbo è più pronta». A Portland, infine, è sceso in pista anche Guerrero a cui i medici hanno dato il benestare per correre, dopo l'incidente, l'ennesimo della stagio-

ne, patito a Milwaukee. Il bravo, quanto sfortunato pilota del team di Granatelli, è stato in verità protagonista di una gara opaca e di qualifiche altrettanto oscure, ma non tanto per colpa sua quanto a causa della mancanza di ricambi per la sua vettura, (dovuta alla rottura dei rapporti tra l'importatore ame-

ricano del materiale March e la Casa inglese) che lo hanno costretto a gareggiare con una monoposto dello scorso anno. Ora la Formule Indy osserverà due settimane di sosta; il prossimo appuntamento, infatti, è fissato per il 3 luglio sul circuito stradale di Cleveland.

Lino Manocchia

MINI-INDY/IN LUCE ANCHE IL NOSTRO DACCÒ BYRNE BATTE FANGIO JR

PORTLAND — Primo circuito stradale per il campionato Hfc American Racing Serie, ovvero la mini-Indy, dopo i due ovali da un miglio di Phoenix e Milwaukee. Al termine di una gara molto combattuta e caratterizzata da numerose «luci gialle», che hanno ricompattato più volte il gruppo l'ha spuntata un grintosissimo Tommy Byrne. Questi è riuscito a contenere gli attacchi di uno scatenato Juan Fangio e di un John Beekhuis che, evidentemente, non ha intenzione di fare concessioni per quello che riguarda il campionato. Non molto bene invece sono andate le cose in gara a Calvin Fish che, dopo essere partito in pole giusto davanti a Byrne, non è riuscito ad andare oltre alla nona piazza finale.

Tutto sommato brillante, invece, è stata la gara del nostro Daccò riuscito sul circuito di Portland ad ottenere un buon sesto posto, tanto più valido quanto più si tiene presente la scarsa competitività del mezzo a sua disposizione. Da annotare che grazie al 5. posto finale Dave Simpson ha conservato il 1. posto nella classifica del campionato, seguito a dieci lunghezze da Paul Tracy.

La classifica: 1. Tommy Byrne; 2. Juan Fangio; Jo Beekhuis; 4. Paul Tracy; 5. Dave Simpson; 6. Guido Daccò; 7. Brian Ongais; 8. Gary Rubio; 9. Calvin Fish; 10. Steve Barclay.

La classifica del campionato (dopo 3 gare): 1. Simpson 43; 2. Tracy 33; 3. Beekhuis 26; 4. Fish 24; 5. Snow 23.



I RECORD NON SI INVENTANO

NELLA mia città è stato effettuato un record mondiale di percorrenza e durata di canoa, vorrei sapere se un analogo record esiste anche per quello che riguarda l'automobilismo. Sono un appassionato delle quattro ruote e vorrei sapere tramite la vostra rivista se esiste qualche Casa costruttrice interessata a offrire a uno qualunque come me la possibilità di effettuare un'impresa analoga in auto che potrebbe essere interessante dal punto di vista pubblicitario.

Stefano Sgarbi - Senigallia (Ancona)

I RECORD di velocità cosiccome di durata esistono, eccome. Le Case, però, data la preparazione che un impegno di questo tipo richiede non si fidano certo di un pilota qualsiasi (specie se senza alcuna esperienza), ma attingono gli uomini giusti nel serbatoio dei loro collaudatori.



L'ASTINENZA DEL BOSCAIOLO

È ORMAI dal lontano 1973 che il team Tyrrell non è più quella favolosa squadra caratterizzata dall'imbattibile binomio Ken

Tyrrell-Jackie Stewart. Nonostante questo sono rimasto fedele al mio team del cuore e vi chiedo: la Tyrrell può ritornare, se non vincente, almeno competitiva?

Davide Bramè - Codogno (Milano)

SORPRENDE che la Tyrrell non riesca a

uscire dalla lunga crisi ma non mancano le spiegazioni. Il team paga infatti l'eccessiva disinvoltura, sfociata anche in squallifiche, evidenziata al momento della crisi dei motori aspirati nei confronti del turbo. A quel punto non è stato facile per Tyrrell trovare degli sponsor e i pochi mezzi non gli hanno consentito di mantenersi al passo con la tecnologia come hanno fatto, tra gli altri, McLaren, Williams e Benetton. Tanto che anche quando riuscì ad ottenere il motore Renault turbo (pagando, e non poco), il team non decollò per via di un telaio di concezione superata. Da vari anni Tyrrell è quindi costretto a rincorrere la concorrenza che è ormai troppo avanti e nemmeno il ritorno agli aspirati lo ha favorito. Dunque, al momento con Palmer (nella FotoOrs) e Bailey si deve arrangiare.

PIÙ SPETTACOLO IN F. INDY?

QUELLO che mi ha spinto a scrivervi e a esternarvi i miei pensieri è stata la scoperta della vivacità della F. 1. Grazie a TeleCapodistria ho iniziato a seguire le gare di questa categoria Usa che mi è sembrata subito diversa (ovviamente nel bene). Ho seguito tanto la diretta della 500 Miglia di Indianapolis che il Gp del Messico: credo che molti altri come me avranno notato la differenza di spettacolarità: le telecamere alla 500 Miglia di Indy erano sistemate nei punti più impensati (persino nell'abitacolo di Sullivan). Non parlano poi della spettacolarità dei pit-stop, delle riprese al rallentatore e altre amenità. Mi auguro che la Formula 1 si adegui e con la fine dei motori turbo ritornino anche quelle gare tirate e ricche di colpi di scena e che non ci facciano rimpiangere di non essere americani.

Massimo Geminiani - Brughiero (Milano)



LA FOTO

F. 1 DA... RIKKI

CARO AUTOSPRINT sono un giovane appassionato di automobilismo che segue con interesse tutte le discipline sportive legate alle quattro ruote. Vi scrivo perché vorrei vedere pubblicata nella rubrica «La Foto» un'immagine di Rikki Von Opel al volante di una strana monoposto che non sono riuscito a identificare.

Sandro Sondri - Treviso

RIKKI VON OPEL ha fatto la sua fugace apparizione nel mondo dei Gran Premi all'inizio degli Anni Settanta: si trattava del rampollo della famiglia proprietaria della grande Casa automobilistica, un giovanotto nato a New York, educato in Svizzera, che si è trovato ad amministrare il grande patrimonio non appena è arrivato alla maggiore età. Dopo essersela saputa cavare più che bene in Formula 3, aveva vinto anche il Lombard National Trophy e si era piazzato al secondo posto nel campionato inglese della specialità, ha deciso di fare il grande passo in F. 1 finanziando Morris Nunn per dare vita a un nuovo team: l'Ensign. La Mn01 (nella foto) era una monoposto che telaisticamente era molto convenzionale, costruita intorno all'8 cilindri Ford Cosworth

Dfv. La scocca era una monoscocca in alluminio rivettata con sospensioni molto semplici: doppio triangolo sovrapposto anteriore e molla-ammortizzatore esterno, dietro doppio triangolo sovrapposto con puntoni di reazione ancorati al telaio. La particolarità era sicuramente la forma aerodinamica molto originale. Mo Nunn, infatti, dopo lunghi studi in galleria del vento, aveva disegnato una monoposto con una carenatura totale del retrotreno che conglobava anche l'alettone posteriore e adottava i radiatori in posizione laterale, ai fianchi del pilota. Al debutto nel Gp di Francia la Ensign guidata da Von Opel ha mostrato gravi problemi di assetto: in particolare aveva colpito la differente altezza da terra fra il muso e la coda. Rikki è riuscito comunque a conquistare un posto in schieramento anche se con l'ultimo tempo. In Gran Bretagna, dopo aver apportato alcune modifiche alle sospensioni, la Ensign ottiene la 23. posizione in griglia e conclude il suo primo Gp in 13. posizione anche se staccata di ben... 6 giri. La migliore prestazione Von Opel la conquista a Monza nel Gp d'Italia dove parte in 17. posizione ma si ritira dopo pochi giri. Deluso Von Opel decide allora di lasciare perdere.

IN EFFETTI l'ottima organizzazione televisiva ha permesso di vivere veramente in diretta i momenti più significativi della 500 Miglia di Indianapolis come la toccata contro il muro di Danny Sullivan vista da diverse angolature. In questo sicuramente la F.1 ha di che imparare, ma per favore non mettiamo sullo stesso piano i due avvenimenti in quanto tali: non saranno certo divertenti i piloti neutralizzati per ben quattordici volte dietro alla pace-car.

EUROTURISMO IN CRISI

SONO un giovane di 17 anni grande appassionato di automobilismo. Scrivo per evidenziare quanto sia ridicolo quest'anno il campionato europeo turismo a confronto dei vari campionati nazionali Gr. A e N. Anche in Italia dove la categoria sembrava entrare in una crisi senza uscita si stanno registrando interessanti segnali di ripresa grazie all'impegno della Salerno Corse che ha voluto rilanciare

l'immagine di una serie che ha tutte le carte in regola per soddisfare i piloti e gli appassionati. Ora mi domando come mai un campionato così ricco di tradizione come quello europeo stia ora languendo nel quasi totale disinteresse. La Fisa dovrebbe intervenire più energicamente per supportare quelle categorie che devono esprimere il meglio delle corse automobilistiche e il Gruppo A è sicuramente una di queste. Voi cosa ne pensate?

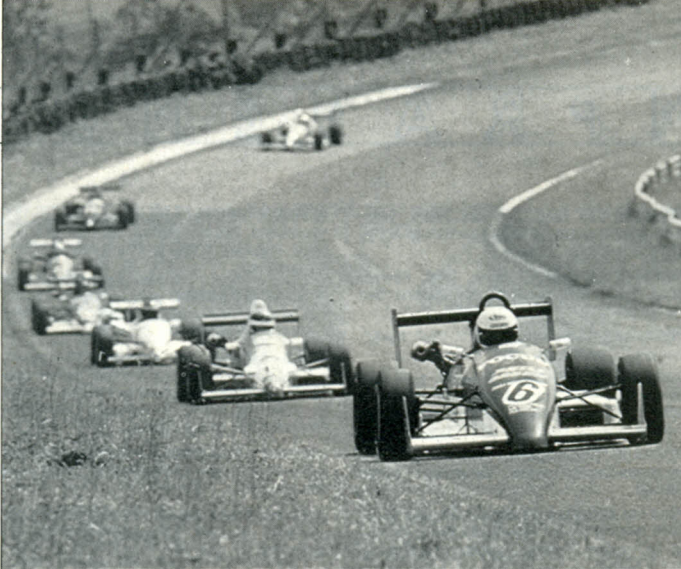
Maurilio Senti - Parma

IL CAMPIONATO Europeo Turismo doveva risorgere dalle ceneri della serie iridata aborrita proprio dalla Fisa ancor prima che si fosse conclusa. Questo doveva essere l'anno del grande rilancio del Gruppo A internazionale, ma a guastare la festa è stata l'incombente Silhouette di cui in realtà non si hanno più notizie. È chiaro che se il campionato Pro-Car dovesse saltare, come pare, la Fisa sarebbe costretta a riprendere in mano il controllo del Gruppo A per ridare la dignità all'Euroturismo che la serie merita: non c'è battaglia oggi come oggi con la Sierra che domina nell'assoluta, la Bmw M3 che fa il bello e cattivo tempo nella seconda divisione e le piccole Toyota Corolla che non trovano validi rivali.

FORMULA 3 DA RIVEDERE

NEL CAMPIONATO Italiano di Formula 3 è vero che è sparito lo spettacolo. La Csai deve fare qualcosa per cambiare la situazione dato che tutti gli ingredienti per avere una serie molto appassionante ci sono tutti: vetture molto competitive, organizzazioni capaci, team preparati e validi piloti. Manca l'agonismo. Non è possibile che tutto lo schieramento sia compresso nell'arco di un secondo (che piloti molto forti e quelli «fermi» ottengano gli stessi rilievi cronometrici?). Se non si vogliono offrire agli appassionati gare noiose in treno con le posizioni acquisite in funzione dei tempi delle prove (cosa accadrebbe se l'audience televisivo dovesse crollare?) si deve escogitare una qualcosa che ridia vigore alla terza serie, rompendo gli attuali equilibri. Secondo me una via da praticare è la costituzione di un campionato europeo degno di questo nome dove i piloti sono chiamati a confrontarsi con avversari di scuole diverse, dove non è possibile provare dalla mattina alla sera per trovare l'assetto ideale (anche gli incapaci alla fine azzeccano le regolazioni giuste), dove anche con le monoposto attuali, ultravanzate è possibile fare comunque una selezione naturale. L'esempio del Gp di Montecarlo mi sembra quanto mai significativo. Voi cosa ne pensate?

IL PROBLEMA lo abbiamo già affrontato in uno dei numeri scorsi di Autosprint. In effetti la F.3 ha bisogno di trovare una via che le permetta di ritrovare lo spettacolo perduto. Sia ben chiaro che non esiste alcuna crisi: mai come quest'anno il livello



di preparazione è stato così alto. Le monoposto sono tutte molto curate e gestite da team professionali: non ci sono, insomma, grandissime differenze fra chi parte in prima fila e chi chiude lo schieramento. Questi dati dovrebbero esprimere la spettacolarità della serie, ma non è così. I telai sono così evoluti rispetto alle potenze dei motori che è relativamente facile arrivare a guidare queste monoposto al limite per cui le differenze fra un pilota e l'altro si appiattiscono. È chiaro che serve un correttivo per rendere nuovamente selettive le gare: le proposte non mancano, anche se per il momento si limitano, purtroppo, a essere solo delle parole sterili. Lei propone il ritorno a un campionato europeo, proprio nel momento in cui

tutti i campionati nazionali hanno raggiunto un buon livello di credibilità. Certo l'idea è interessante, ma meglio sarebbe effettuare interventi più rapidi e efficaci. Con l'allargamento del cassoncino di aspirazione (c'è ora una flangia che limita a 24 mm l'ingresso dell'aria) si potrebbe elevare le potenze di quei trenta cavalli grazie ai quali le monoposto potrebbero tornare a essere più difficili da guidare. Quale tanto per fare la differenza fra chi potrà diventare un campione e chi non è nemmeno un pilota degno di questo nome. Alla Csai e, soprattutto, nell'Asso F.3 preferiscono far finta di niente, come se il problema non esistesse. Ma attenzione, bisogna avere lo sguardo lungimirante. Sarebbe un vero peccato rovinare tutto quello che di buono si è fatto fino a oggi.

NON SPARISCONO LE STOCK CAR

SONO un vostro affezionato lettore e come tale vorrei sottoporvi un problema che, a parer mio e di molti altri licenziati Csai, è di importanza non indifferente. Fino al 1985 le vetture definite elaborate potevano partecipare alle gare nazionali. Da due anni a questa parte queste vetture sono utilizzabili solamente per partecipare a gare stock car, corse queste che sono diminuite di numero in modo considerevole. Andando sui campi di gara in occasione di queste manifestazioni e la domanda più ricorrente è la solita: quanto dureranno ancora le Stock Car? Attualmente faccio parte di una scuderia denominata Cromo Cross Team e anch'io come altri possiedo una stock-car. Gradirei sapere con una certa chiarezza se queste vetture potranno ancora correre. Ho chiamato anche la Csai ma non sono riuscito a sapere niente di preciso. A mio parere eliminando queste vetture si toglierebbe

un aspetto bellissimo delle corse di autocross, perché è grazie a queste vetture che si dà sfogo alla creatività che solo la vera passione sa ispirare.

Gianmario Turcani - Como

LE VETTURE da autocross definite «stock-car» (sotto nella foto Biondo) sono vetture che hanno avuto un «trapianto» di cuore, come ad esempio le 500 con propulsore Dkw. Questa categoria è indubbiamente minore come importanza e soprattutto solamente italiana. Le gare con le Stock car continueranno, infatti questo è l'orientamento dell'Esecutivo della Csai che pare abbia addirittura intenzione di dare vita a una Coppa per il prossimo anno. La fine di questa categoria si pensa che avverrà per estinzione della specie, non prima.



FERMOPOSTA

FABRIZIO TOPINO - Roma — Ci spiace deluderla ma tutti i numeri arretrati che ci ha richiesti sono da tempo esauriti per cui non siamo in grado di soddisfare le sue richieste

CLAUDIA BONANDO - Novate (Milano) — La nostra lettrice è una grande tifosa del brasiliano Nelson Piquet e vorrebbe corrispondere con altri lettori e lettrici che la pensano allo stesso modo. Quanti fossero interessati possono scriverle indirizzando in via Di Vittorio 22, 20026 Novate (Milano).

BARBARA CARLI - Torino — Le conviene partecipare a un corso di pilotaggio scegliendo fra le tante che esistono in Italia: Centro Scuole Autodromo di Varano, Carlo Rossi Driving Camp, Siegfried Stohr, Henry Morrogh. Dopodiché potrà guardarsi attorno per scegliere la formula addestrativa giusta. Certo la F. Alfa Boxer è quella che offre maggiori possibilità di mettersi in evidenza.

LEONARDO PACIARONI - Narni Scalo (Terni) — Magione è il feudo dell'inglese Henry Morrogh che ha tenuto a battesimo quasi tutti i piloti italiani che oggi corrono in F.1. Si metta in contatto con lui telefonando allo 075/84.03.03 - 84.39.93.

GIANFRANCO FORTUNATO - Alcamo (Trapani) — Come avrà avuto modo di vedere nei numeri scorsi abbiamo dedicato a Henry Toivonen la rubrica «La Foto».

NINO BLOISE — Abbiamo visto le immagini che ci ha mandato: peccato che siano arrivate troppo tardi. Non potrete certo dire che non vi siete divertiti.

PAOLA MONTANARI - Milano — Ecco l'indirizzo della Ligier Automobiles: 105 route d'Hauterive Abrest 03200 - Vichy (Francia).

LUCIA MINOSSI - Roma — Il campionato di Formula Alfa Boxer è al suo secondo anno di vita: dopo una gestazione piuttosto difficile e una stagione di lancio travagliata la categoria sembra aver trovato il suo spazio. La continuità della serie è garantita, anche se l'Alfa rimarrà ad occuparsene solo a livello di sponsor, mentre la parte sportiva passerà nelle mani della Csai come è giusto.

MATTEO TELLO - Torino — La Lancia Delta S4 è una vettura di Gruppo B che per divieti regolamentari ha poche possibilità di correre: estromessa dai rally dopo l'incidente fatale a Toivonen la S4 ha trovato la sua seconda giovinezza soprattutto nelle gare di autocross, ma è possibile vederla anche negli slalom e nelle corse in salita.

MARCO MONO - Pavia — La Mercedes ha rinunciato alla partecipazione nella 24 Ore di Le Mans per motivi di sicurezza in quanto le gomme Michelin in uso al team Sauber avevano mostrato segni di cedimento sul rettilineo lungo il rettilineo delle Hunaudieres. Per evitare pericolose uscite di strada per i piloti la squadra ha preferito rinunciare a prendere il via nell'appuntamento più atteso della stagione.



IL 24 E 25 GIUGNO SI CORRE A LIMONE

L'ALTRA TERNA DI CASA NOSTRA

Oltre al confronto per il titolo assoluto che vede protagonisti Cerrato, Zanussi e Blomqvist, che sarà assente a Cuneo, il tricolore offre anche la lotta per la supremazia in Gruppo N tra il leader Aghini, Cunico e Deila. Vediamo com'è la situazione del

Produzione alla vigilia dell'appuntamento piemontese

L'ALTRO campionato della stagione ralistica '88 che a Limone Piemonte vivrà un appuntamento decisivo è quello riservato ai piloti con vetture Produzione. Quell'incredibile Gruppo N che non finisce mai di stupire: ti aspetti un monologo Ford con qualche exploit Lancia, ti ritrovi con una Peugeot in testa al campionato ad un terzo del suo cammino. Pensi di vedere una gran bagarre di piloti impegnati a conquistarsi un posto al sole e ti ritrovi con esasperante puntualità alla triade Cunico-Aghini-Deila. Pensi che pilota e macchina siano i due elementi preponderanti come logica vorrebbe ed invece scopri che organizzazione e umiltà, determinazione e malizia possono valere ricche manciate di secondi, di cavalli, di punti. Si è cominciato in campionato con l'accusa di «omicidio agonistico» al binomio Ford-Cunico (due gare,



di Gianni Cogni

segue

GLI ISCRITTI

CENTOQUATTRO IN LIZZA

N.	EQUIPAGGIO	VEETTURA	GR.	N.	EQUIPAGGIO	VEETTURA	GR.
1	Cerrato-Cerri	Lancia Delta Integrale	A	73	Damilano-Ravera	Renault 5 Gt Turbo	N
2	Zanussi-Amati	Bmw M3	A	74	Romera-Perotto	Renault 5 Gt Turbo	N
3	Cunico-Sghedoni	Ford Sierra Cosworth	N	75	Derio-Boarino	Fiat Uno Turbo	N
4	Bossini-Pasotti	Ford Sierra Cosworth	A	76	Giuliano-Genimatti	Peugeot 205 Gti	N
5	Beltrandi-Gerbaldo	Lancia Delta 4Wd	A	77	Ravotto-Politano	Peugeot 205 Gti	N
6	Dionisio-Ferloglia	Ford Sierra Cosworth	N	78	Marcon-Revelant	Peugeot 309 Gti	N
7	Deila P.G.-Zumelli	Lancia Delta Integrale	N	79	Parola-Artusio	Peugeot 205 Gti	N
8	Grossi-Di Gennaro	Ford Sierra Cosworth	A	80	Giordano-Miretto	Fiat Ritmo 130 Abarth	N
9	Manfrinato-Condotta	Ford Sierra Cosworth	N	81	Sartori-Bolognani	Peugeot 205 Gti	N
10	Chiti-Riccardi	Lancia Delta Integrale	N	82	Genovese-Serra	Fiat Ritmo 130 Abarth	N
11	Bertone-Max Bay	Lancia Delta 4Wd	A	83	Gatti-Facchini	Peugeot 205 Gti	N
12	Aghini-Farnocchia	Peugeot 309 Gti	N	84	Nigra-Ling	Volkswagen Golf 16V	N
14	Ferrecchi-Imerito	Lancia Delta Integrale	N	85	Cappelletti-Di Marco	Peugeot 205 Gti	N
15	Noberasco-Cerrai	Alfa Romeo 75 V6	A	86	Viberti-Gobbo	Peugeot 205 Gti	N
16	Fabbi P.F.-Cecchini	Peugeot 205 Gti	N	87	Goggia-Fabbi	Peugeot 205 Gti	N
18	Davidso-Lanzini	Lancia Delta Integrale	N	88	Giachello-Ponte	Peugeot 205 Gti	N
19	Bello-Sollazzo	Opel Kadett Gsi	A	89	Moncada-Consiglio	Peugeot 205 Gti	N
20	Galleni-Galleni	Ford Sierra Cosworth	N	90	Boretto-Banchio	Peugeot 205 Gti	N
21	Rossi M.-Mossino	Peugeot 205 Gti	N	91	Maudena-Marinotto	Fiat Ritmo 125 Abarth	N
22	Ferrara-Ravera	Ford Sierra Cosworth	N	92	Bosio-Lantermino	Peugeot 205 Gti	N
23	Griotti-Garnero	Opel Kadett Gsi	A	93	Isolani-Barbetti	Opel Kadett Gsi	N
24	Redolfi-Calderoli	Mercedes 190 16V	A	94	Ameglio-Annibale	Peugeot 205 Gti	N
25	Menegon-X	Peugeot 205 Gti	N	95	Dusi-X	Peugeot 205 Gti	N
26	Viotti-Ronzano	Bmw M3	A	96	Sabatini-Sabatini	Peugeot 205 Gti	A
27	Della Torre-Dadone	Lancia Delta Integrale	A	97	Demaria-Bedin	Fiat Uno 70S	A
28	Filippi-Demela	Ford Sierra Cosworth	A	98	Oliva-Bessone	Fiat Uno 70S	A
29	Barel-Boasso	Ford Sierra Cosworth	A	99	Fissore-Riorda	Fiat Uno 70S	A
30	Melotto-Frassy	Lancia Delta Integrale	A	100	Baldi M.-Rava	Peugeot 205 Gti	N
31	Novello-Cavalleri	Bmw M3	A	101	Scagnelli-Verri	Peugeot 205 Gti	N
32	Sarotto-Ferrero	Renault 11 Turbo	A	102	Revelli-Demarchi	Peugeot 205 Gti	N
33	Bonsignore-Sapuppo	Renault 5 Gt Turbo	A	103	Giordano-Serra	Peugeot 205 Gti	N
34	Giordano-X	Renault 5 Gt Turbo	A	104	Rubin Saglia-Aimar	Fiat Ritmo 105 Tc	N
35	Cavallero-Brazzoli	Fiat uno Turbo	A	105	Bargis-Puzzo	Ford Escort XR3	N
36	Chiadrero-Magliano	Fiat Uno Turbo	A	106	Mongiardino-Zambelli	Citroën Ax Sport	N
37	Musso-Gerbaudo	Peugeot 309 Gti	A	107	Marchisio-Roberi	Opel Corsa Sr	N
38	Verna A.-D'Angelo	Opel Manta Gte	A	108	Baldi-Bosio	Opel Corsa Sr	N
39	Duberti-Dominoni	Peugeot 205 Gti	A	109	Bellan-Munari	Autobianchi A112	A
40	Verna C.-Bessone	Opel Kadett Gsi	A	110	Agnello-Blengino	Autobianchi A112	N
41	Roero-Binello	Peugeot 309 Gti	A	111	Calovolo-Calovolo	Autobianchi A112	N
42	Contardi-Dutto	Opel Kadett Gsi	A	112	Rovei-Robasto	Autobianchi A112	N
43	Biga-Martina	Opel Manta Gte	A	113	Bottasso-Bessone	Autobianchi A112	N
44	Femia-Trovò	Volkswagen Golf Gti	A	114	Pirra-Gioria	Autobianchi A112	N
45	Calosso-Gallo	Opel Manta Gte	A	115	Gassarino-Saita	Autobianchi A112	N
46	Ferraro-Grenzi	Opel Kadett Gsi	A				
47	Borgo-Schiavo	Peugeot 205 Gti	A				
48	Muller-Falato	Ford Sierra Cosworth	N				
49	Bizzarri-Bizzarri	Renault 21 Turbo	N				
50	Rossi G.-Mari	Ford Sierra Cosworth	N				
51	Caldarola-Gullino	Lancia Delta Integrale	N				
52	Cortese-Paschino	Lancia Delta Integrale	N				
53	Cusi-Armellino	Lancia Delta Integrale	N				
54	Galli-Marangoni	Lancia Delta Integrale	N				
55	Ladisa-Lisa	Ford Sierra Cosworth	N				
56	Taruffi-Vittadello	Lancia Delta Integrale	N				
57	Bosca-Furia	Lancia Delta Integrale	N				
58	De Paoli-Pons	Ford Sierra Cosworth	N				
59	Angei-Bregoli	Lancia Delta 4Wd	N				
70	Annovazzi-Peroglio	Lancia Delta Integrale	N				
71	Corio-Rolando	Lancia Delta 4Wd	N				
72	Rinaldi-Re	Renault 5 Gt Turbo	N				



Ecco i tre protagonisti del campionato italiano rally Gruppo N. Sopra, il toscano Aghini con la Peugeot 309 Gti, attuale leader della serie. A lato, Piorgiorgio Deila con la Lancia Delta Integrale (Photo4), e sotto, Cunico con la Ford Sierra (Studio83)



23-26 GIUGNO 1988

CASSA DI RISPARMIO DI CUNEO

5° RALLY alpitour

LIMONE PIEMONTE

IN REGALO LE CARTINE DEL RALLY

I lettori interessati potranno trovare le cartine del percorso del 5. rally Piemonte allegate alle copie di Autosprint distribuite nella zona dove si svolge la corsa. Le edicole della zona saranno rifornite anche a metà settimana per accontentare gli spettatori provenienti da altre parti d'Italia.

L'ALTRA TERNA DI CASA NOSTRA

segue

due vittorie e primato perfino nella classifica assoluta con tutti a pensare quale astuzia avesse escogitato il preparatore Repetto per fare un Gruppo N che riesca a stare davanti perfino al Gruppo A e passa indenne le verifiche), si arriva alla vigilia di Limone Piemonte a domandarsi se è proprio così scontato che il tricolore sarà Ford alla fine della stagione. Destino curioso quello della gara piemontese, sempre con il pepe della polemica legata al Gr. N e con il ricorrere degli stessi protagonisti, anche se con diversi accoppiamenti, uomo/macchina: due stagioni fa la caccia all'introvabile irregolarità nella R5 dell'allora quasi sconosciuto Aghini, prelevate e seguite in verifica senza veder neppure la pedana d'arrivo; lo scorso anno il gioco a rimpiattino di reclami, qualifiche e riabilitazioni scatenato dal Jolly Club e che coinvolse le Ford di Dionisio e Manfrinato oltre alla stessa Lancia di Cunico. Quest'anno a Limone ci si arriva sull'onda dell'ingenerosa quanto ineccepibile squalifica di Cunico in Targa Florio, su reclamo Peugeot e con grande ambizione di riscatto anche da parte di quelli che fin qui hanno raccolto meno dello sperato, ad iniziare da un Dionisio che abbandona la Sierra di Danesi e Greco dopo il successo al Lanterna, per affidarsi pure lui alla forza made in Repetto. Insomma una gara della verità, con tutti i protagonisti che hanno definitivamente gettato la maschera: Ford e Peugeot ufficiali vogliono a tutti i costi il tricolore, la Trateam non è da meno, mentre molti giocheranno in Piemonte l'ultima carta per salvare la stagione. E poco conta che, a parole, siano tutti concordi nel dire che Cunico e la Ford possono solo regalare il titolo. Vediamo dunque le tre grandi rivali. In casa Ford c'è rabbia e sicurezza: i circa 280 cavalli che può raggiungere la Sierra, sempre impeccabile, vengono ritenuti garanzie sufficienti, unite al tesoro di cui si dovrebbe essere fatto dei due errori compiuti in Sardegna (scarsità di ricambi che ha trasformato in ritiro una possibile vittoria ammazza campionato) e in Sicilia (squalifica per una banalità procedurale più che evitabile). Senza contare che Cunico scalpita: vuol guidare il gr. N il più rapidamente possibile perché per lui potrebbe essere una Sierra gr. A già al rally di Sanremo, aperitivo di una stagione '89 che sarà, per lui, ancora Ford. La Peugeot risponde con la determinata volontà di sopperire ai naturali delle loro vetture con la capacità e la disponibilità anche economica della sua struttura. Con poco più della metà dei cavalli di una Sierra, l'Italtecnica si è affidata all'assetto (la 205 e la 309 sono uniche a disporre di ammor-



Galvanizzato dal successo alla Targa Florio, Zanussi con la Bmw M3-Prodrive (nell'immagine Photo4) cercherà di ripetersi a Limone Piemonte, dove Cerrato farà il suo rientro in campionato. Il pilota del Jolly Club, al comando del tricolore assoluto, sarà al debutto con la Lancia Delta Integrale

IL PROGRAMMA

Il 5. rally Limone Piemonte è valido quale prova del campionato italiano (coeff. 3).

Venerdì 24 giugno

Partenza 1. tappa ore 8.00

Arrivo 1. tappa ore 20.00

Percorso: km 454,32 con 14 prove speciali per km 164,35

Sabato 25 giugno

Partenza 2. tappa ore 9.30

Arrivo 2. tappa (finale) ore 20.24

Percorso: km 424,90 con 14 prove speciali per km 158,03

Percorso totale: km 879,22 con 28 prove speciali per km 322,38

Partenza e arrivo sono in Piazza S. Sebastiano, Limone Piemonte (Cn)

Gli orari sono riferiti al passaggio al primo concorrente

COSÌ IL CAMPIONATO

Assoluto

1. Cerrato punti 180; 2. Blomqvist 135; 3. Zanussi 120; 4. Cunico 106; 5. Alen 80; 6. Aghini 70; 7. S. Fabbri 64; 8. De Martini 52; 9. P. Fabbri 51; 10. Tabaton 40.

Turismo (Gruppo A)

1. Cerrato punti 180; 2. Blomqvist 135; 3. Zanussi 126; 4. Alen 80; 5. Corvi 76; 6. Turri 65; 7. Noberasco 58; 8. Bello 54; 9. De Martini 52; 10. Tabaton 48.

Produzione (Gruppo N)

1. Aghini punti 195; 2. Cunico 160; 3. Pg. Deila 156; 4. F. Fabbri 143; 5. S. Fabbri 80; 6. Hunt 50; 7. G. Rossi e Panontin 48; 9. Dionisio, Fassina e Manfrinato 40.

Femminile

1. Galli punti 120; 2. De Martini 100; 3. Ferraro 68.

tizzatori Marzocchi «intelligenti», finora utilizzati solo al retrotreno, forse già a Limone anche all'anteriore) e alla sostituzione intensiva di tutti i gruppi principali: per minimizzare le possibilità di un guasto in gara, sulle Peugeot vengono sostituiti più volte nel corso del rally il cambio, differenziale, sospensione, con tempistiche di intervento a livello di Gr. B, o quasi. Dulcis in fundo, la possibilità di poter contare su due piloti da alto livello e di alta classifica: l'uomo nuovo del rallyismo toscano, Aghini, ed il più professionale e sensibile dei piloti di casa nostra, Fabrizio Fabbri. E la Lancia? Troppo presto è sparito Fassina, troppo sovente traditi dalla foga o dal mezzo i vari Ferretti e Lupini, solo saltuariamente presente, Stefano Fabbri, è l'ultimo virgulto dei monomarca Fiat, Piergiorgio Deila, a tenere in vita le speranze della casa campione in

carica. In casa Astra si batte la strada della affidabilità e dell'accorta condotta di gara e, pur non potendo contare né sui cavalli della Ford né sui mezzi tecnici e finanziari della Peugeot, si prepara a dar battaglia facendo leva sui rally sterrati e sul vecchio adagio del terzo che gode fra i due sfidanti. E poi chissà: da cosa può nascere cosa e mamma Lancia potrebbe anche ingelosirsi e dare una mano robusta. E a Limone c'è il rischio che siano proprio le gr. N a tener banco, ancor più che Cerrato che esordirà con la Integrale gr. A contro Zanussi che proprio a Limone finì nell'86 contro Cerrato e contro tutti i pronostici. Allora attendeva la 205 «evoluzione 2» per il Lana, questa volta per il Lana attende solo il nuovo cambio a 6 marce per la sua Bmw M3: ma è pur sempre un altro ricorso storico.

SFIDA OLTREOCEANO TRA BIASION E FIORIO JR

UN OLYMPUS PER DUE

POCO MENO di mille miglia, quelle del rally Olympus, tra i boschi dello stato americano di Washington, che per Miki Biasion potrebbero valere, se non ancora la certezza matematica del titolo iridato, la consapevolezza che per lui da lì in avanti tutto diventerebbe più semplice. Ma anche un primato: quello delle quattro affermazioni consecutive, «pocker» riuscito solamente a Timo Salonen nel 1985 (Acropoli, Nuova Zelanda, Argentina, 1000 Laghi) anno in cui il finlandese conquistò il campionato del mondo. Privato all'ultimo momento della presenza della Mazda, senza la Toyota e neppure la Nissan, l'Olympus che si disputa in questo estremo angolo nord ovest degli States, ai confini con il Canada, diventa quindi la caccia di Biasion a quella vittoria con la quale si farebbe irraggiungibile in classifica iridata. Sui veloci sterrati americani, il ragazzo della Lancia avrà come rivale numero uno proprio il suo diretto inseguitore in campionato, quell'Alessandro Fiorio che, quando ancora siamo a metà stagione, si è già trasformato da «apprendista» a uomo da vertice classifica (e di lui non si può più parlare come di una rivelazione). Alla voglia di vincere di uno, a quella rabbia che Miki sta sfoderando in ogni sua gara, si contrappone la pacata serenità di Alex («Non guardo al campionato, ho ancora molto da imparare»), va affermando con la tranquillità di chi ha solo 23 anni e un futuro davanti.). L'Olympus a stelle e strisce si annuncia quindi più un Olympus tricolore. Anche perché ad affrontare la spedizione sulla West Coast ci saranno Paolo Alessandrini («Vorrei completare il tris Lancia alle spalle di Biasion e Fiorio»), e Giovanni Del Zoppo che in America punta a quel successo tra le vetture Produzione che gli permetterebbe di rimanere ancora in lizza per la Coppa Fia Gruppo N. Pur avendo manifestato l'intenzione di ritirarsi, John Buffum, il più famoso rallista yankee che nella sua carriera ha conquistato nove campionati nazionali Scca e ottenuto oltre 100 affermazioni (superando così il record che apparteneva al belga Gilbert Staepelare), ha deciso proprio all'ultimo momento di essere al via dell'Olympus. Ma gli appassionati americani avranno da seguire anche Rod Millen, neozelandese di nascita, che sarà al volante di una Mazda 323 (che si dice sia più affidabile di quelle

ufficiali), e su Chad Di Marco, l'uomo della Subaru negli Usa. E sempre in tema di vetture giapponesi (un vero incubo per il ricco mercato americano), all'Olympus si vedrà per la prima volta in un rally mondiale un modello a quattro ruote sterzanti. Si tratta della Mitsubishi Galant Vr-4 iscritta in Gruppo N. (m.r.)



Alex Fiorio (sopra, FotoBelleEpoque) e Miki Biasion (sotto, FotoDppi), leader del campionato, sono i super favoriti in Usa



IL PROGRAMMA

Giovedì 23 - venerdì 24 giugno

1. tappa di km. 473,5 con 14 prove speciali per km 207

Sabato 25 giugno

2. tappa di km 541 con 15 prove speciali per km 173

Domenica 26 giugno

3. tappa (finale) di km 493,5 con 9 prove speciali per km 178

Percorso totale: km 1508 con 38 prove speciali per km 558. Tutte le ps (tranne 3, pari a km 7) sono su fondo sterrato.

Partenza e arrivo sono a Tacoma, Seattle, Stato di Washington (Usa)

COSÌ IL MONDIALE

Il rally Olympus è la 7. prova del mondiale piloti e marche e della Coppa Fia produttori Gruppo N 1988.

Piloti - 1. Biasion punti 60; 2. Fiorio 42; 3. Alen 36; 4. Saby 32; 5. Loubet 27; 6. Blomqvist 23; 7. Auriol 20; 8. Eriksson 16; 9. Ericsson a Kirkland 15.

Marche - 1. Lancia punti 117; 2. Ford 47; 3. Audi 35; 4. Mazda 31; 5. Bmw 25; 6. Renault 24; 7. Nissan 23; 8. Toyota 20; 9. Peugeot 14; 10. Opel 10.

Coppa Fia Gr. N - 1. Gaban punti 23; 2. Recalde, Nilsson, Chauche e Baroni 13; 6. Frau 12; 7. Giagnis 11; 8. Del Zoppo, Avelin e Oreille 10.

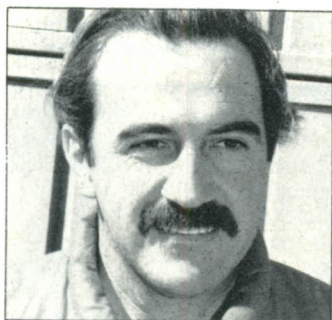
I TOP AL VIA

N. EQUIPAGGIO	VEETTURA	GR.
1. Biasion-Siviero	Lancia Delta Integrale	A
2. Fiorio-Pirollo	Lancia Delta Integrale	A
3. Recalde-Del Buono	Lancia Delta Integrale	N
4. Buffum-X	Audi Coupé Quattro	A
5. Millen-Ward	Mazda 323 4Wd	A
6. Alessandrini-Alessandrini	Lancia Delta Integrale	A
8. Fischer-Zeltner	Audi 200 Quattro	A
9. Del Zoppo-Scalvini	Lancia Delta Integrale	N
11. Di Marco-Haug	Subaru Rx Turbo	A
23. Lieu-Case	Mitsubishi Galant Vr-4	N

A cura di **Maurizio Ravaglia**

RADAEILI PENSA ALLA SUPER GOLF PER IL 1989

L'ARRIVO della Volkswagen «Rallye Golf» destinata ai rally (vedi As n. 23/88), e la cui omologazione in gruppo A dovrebbe avvenire nel prossimo marzo, sta interessando parecchie squadre nazionali legate al gruppo Volkswagen-Audi. Tra queste, anche l'Audi Sport Team diretto da Emilio Radaelli che l'anno prossimo potrebbe schierare, nell'europeo e nell'italiano, due «Super Golf». Tra i programmi che il direttore sportivo lombardo sta valutando, anche la possibilità di essere al via di qualche prova mondiale: in tal senso Radaelli ha «visionato» il Safari '88 proprio in previsione di una probabile partecipazione della sua squadra alla prossima edizione del rally del Kenya.



IN ARGENTINA UNA DELTA-MARTINI PER RECALDE

ANCHE quest'anno Jorge Recalde (nella foto) avrà a disposizione per il rally d'Argentina una Lancia della squadra ufficiale Martini. Si tratta, comunque, di una Delta Integrale Gruppo A «muletto» completamente revisionata. Recalde, che attualmente prende parte al campionato del mondo Gruppo N con la Lancia Delta della scuderia Top Run, nel 1987 è arrivato secondo assoluto al rally d'Argentina con la Delta 4Wd ufficiale alle spalle di Biasion. Per quanto riguarda la prova sudamericana del mondiale, è definitivamente tramontata la possibilità di vedere al via una Toyota Celica 4Wd ufficiale: dal Giappone è arrivato il «no» alla trasferta in Argentina.

McRAE INSEGUE AIRIKKALA NELL'OPEN INGLESE

LO SCOZZESE Jimmy McRae, con la Ford Sierra Cosworth, ha ottenuto il successo nello Scottish Rally, quarta prova del campionato Open britannico. McRae, già vincitore quest'anno del Circuito d'Irlanda, ha preceduto la Vauxhall Astra Gte di Malcolm Wilson e l'altra Ford Sierra di Russell Brookes. Al quarto posto si è classificato Pentti Airikkala con la Mitsubishi Starion Turbo: il finlandese è sempre al comando del campionato con 88 punti, mentre McRae è secondo a 16 punti.



EUROPEO: A YPRES LANCIA CONTRO BMW E FORD

TABATON PUNTA AL VERTICE

QUINTA prova a massimo coefficiente (20) dell'Eurorally, la 24 Ore di Ypres (Belgio), in programma il 24 e 25 giugno, diventa soprattutto la rincorsa di Fabrizio Tabaton (nella FotoSipa, impegnato al Garrigues) al vertice della classifica provvisoria del campionato. Il pilota genovese della Grifone ha recentemente ottenuto, con la Lancia Delta Integrale, il secondo posto al Garrigues alle spalle della Bmw M3 di Chatriot, e si è così rilanciato nella serie continentale: il sorpasso ai danni di Rayneri potrebbe avvenire già a Ypres. In Belgio, come già era avvenuto in Francia, Tabaton si ritroverà a lottare con avversari al volante di vetture a trazione posteriore, certamente più indicate sull'asfalto della Delta Integrale del genovese. Tra questi, i più pericolosi sono i belgi Duez e Snijers (Bmw M3-Prodrive), e lo scozzese McRae (Ford Sierra Cosworth semiufficiale). Per Michele Rayneri, che a Ypres ritornerà alla guida della solita Audi Coupé Quattro, l'appuntamento belga sarà all'insegna della regolarità: il piemontese, ancora leader del campionato, cercherà un piazzamento entro i primi sei, tale da consentirgli di rimanere ancora in zona titolo. Rayneri, subito dopo la 24 Ore di Ypres, disputerà anche il rally di Bohemia, in Cecoslovacchia (prova a coeff. 3), dove sarà presente anche Paola De Martini. Fabio Arletti, secondo nell'eurorally dopo il successo in Bulgaria e il sesto posto al Garrigues, a Ypres è atteso a una conferma di quanto fatto vedere in questo inizio di stagione. La 24 Ore di Ypres si disputa su un percorso tutto in asfalto nel quale sono comprese 37 prove speciali per un totale di 377 km. Ecco la classifica dell'Eurorally: 1. Rayneri punti 700; 2. Arletti 636; 3. Tabaton 540; 4. de Martini 520; 5. Chatriot 430; 6. Alen e Saby 400; 8. Cerrato e Sainz 300; 10. Kolev 240.

ANCORA UN SUCCESSO DI SAINZ IN SPAGNA

CONTINUA in Spagna il dominio di Carlos Sainz e della sua Ford Sierra Cosworth (nell'immagine Photo4). Il 25enne conduttore madrileno, pilota ufficiale della Ford per quanto riguarda le gare del mondiale, ha infatti vinto anche il rally Caja Alicante, precedendo di un minuto e mezzo la Delta 4Wd della Lancia-España affidata a Servià. Al terzo posto è giunto Bassas con una Bmw M3-Prodrive. Con il successo ad Alicante, Sainz conduce il campionato iberico con 900 punti, seguito da Salvador Servià (486) e da Bassas (474). Sainz sarà al via del prossimo 1000 Laghi (10. prova del mondiale piloti) con la Ford Sierra del team ufficiale.



■ **SVEZIA.** Lo svedese Gunde Svan, campione del mondo di sci da fondo, ha debuttato nei rally in occasione del Carfix Rally in veste di coéquipier del pilota Gunnar Pettersson.

■ **SPAGNA.** Antonio Zanini con una Citroën Ax 4x4 «proto» è al comando del campionato spagnolo rally su terra, grazie al secondo posto conquistato al Rally de Rioja, vinto dalla Ford Rs200 di Carlos Sainz.

■ **SARDEGNA.** I fratelli Bertolini, su Daihatsu Rocky «prototipo» dell'Oasis Team, hanno vinto per la terza volta consecutiva il rally marathon di Sardegna, riservato ai fuoristrada. L'Oasis Team ha anche piazzato due suoi equipaggi al secondo e terzo posto assoluto: Colombo-Ripamonti e Totani-Pancrazi, quest'ultimi primi della classe veicoli di serie.

■ **OFF ROAD.** In sostituzione alla gara di Pievepelago, si disputerà a Mantova il 25 e 26 giugno la gara valida per Trofeo Nazionale Endurance Master della Federazione italiana Fuoristrada. In coda al 1. Rally Endurance Mantova Off road è previsto un raduno per i veicoli di serie.

■ **VOLKSWAGEN.** Al prossimo rally di Boemia, che si svolgerà in Cecoslovacchia, sarà presente anche il tedesco Erwin Weber, pilota ufficiale della Volkswagen Motorsport, con una Golf 16V Gr. A.

■ **LAZIO.** Il 3. rally Città di Ceccano (Fr), valido per la Coppa Italia 6. zona (coeff. 3), avrà 14 prove speciali (7 da ripetersi 2 volte).

■ **PEUGEOT.** Il 30 giugno prossimo si chiudono le iscrizioni per il Trofeo Peugeot '88, che ha già abbondantemente superato quota 300 adesioni. Per quanto riguarda i piloti che gareggeranno con la nuova 205 rallye, che sarà omologata il prossimo 1. luglio, le iscrizioni al Trofeo sono state prorogate: la vettura avrà una classifica a parte nell'ambito della serie promozionale istituita dalla Peugeot Italia.

■ **BAJA.** Saranno due le Peugeot 405 Turbo 16 che parteciperanno alla prossima Baja Aragon, raid-marathon, che si disputerà in Spagna a metà luglio. I piloti saranno Vatanen e Pescarolo, mentre una vettura d'assistenza veloce sarà affidata a Michele Mouton. Alla gara spagnola parteciperà anche Dario Calzavara (ex direttore sportivo della Ferrari e oggi responsabile delle relazioni esterne della Pirelli). Tra i piloti al via, anche Sainz con la Ford Rs200 preparata direttamente a Boreham.

■ **TORINO.** Si disputerà su un'unica tappa di 500 km (160 km di prove speciali) la 3. edizione del rally di Torino, in programma il 22 e 23 luglio. La corsa è una delle due prove che si disputano in Italia valide per il campionato svizzero (l'altra è il rally di Varese).

■ **SASSARI.** Il 25 giugno si chiudono le iscrizioni della 10. Coppa Limbara-rally del Sughero, organizzata dalle scuderia Piloti galluresi e Porto Cervu Corse, in collaborazione con l'Ac Sassari. Il gara è valida per la Coppa Italia 2. zona (coeff. 3) ed è in calendario il 2 luglio prossimo.

Hanno collaborato:
Gianni Cagni, Martin Holmes

ITALIA SPRINT

I SERVIZI, LE FOTO, LE CLASSIFICHE DELLE GARE TRICOLORI



Coppa R5: Mugello pag. 98



F. Alfa Boxer: Mugello pag. 98



F. 2000: Mugello pag. 99



F. Fiat Abarth: Varano pag. 100



Rally 1. Serie:
Valli del Bormida pag. 104



Autocross: Latina pag. 107

F. ALFA BOXER/Mugello

TRIS DI REGIS IN CAMPIONATO

COPPA R5/Mugello

DI RISIO SENZA OSTACOLI

F. 2000/Mugello

IL SICILIANO NON PERDONA

F. PANDA/Monza

EVVIVA AGHEMIO CHE BATTE BETTINI

F. FIAT ABARTH/Varano

ANDREELLA RINGRAZIA

SALITA/Malegno

BARIBBI FULMINE IN VAL CAMONICA

SALITA/Erice

IL RE ENRICO FA IL BIS

RALLY 1. SERIE/Valli del Bormida

CONFERMA IN CASA PER IL SAVONESE

Slalom/Sesta Godano

DURA ANCORA LA LEGGE DI LORENZO SARACCO

SLALOM/Prato

IL PIÙ FORTE DI TOSCANA

AUTOCROSS/Latina

VINCE CONSOLI

SLALOM/Campobasso

DE LUCA SVELA I...MISTERI

SLALOM/S. Cipriano Picentino

«TUONO NERO» TRAVOLGENTE

F. ALFA BOXER/IL MUGELLO È PIEMONTESE

TRIS DI REGIS IN CAMPIONATO

SCARPERIA — Giovanni Regis non perdona. Anche al Mugello ha imposto la sua legge e, dopo la pole position, ha colto anche il terzo successo su quattro gare di F. Alfa Boxer. Il piemontese sta dimostrando di avere una marcia in più e in un campionato ricco di partecipanti e combattuto come meglio non si sperava, la sua classe ha la meglio su tutti gli altri. Per la seconda posizione, come da copione, l'ha spuntata Mirko Savoldi, partito a fianco di Regis in prima fila. I primi due hanno fatto in pratica corsa a sé e, dopo un paio di tentativi di Savoldi, quest'ultimo decideva di desistere e conservare un secondo posto che, nell'economia del campionato, è sempre positivo. Montani ha sciupato una gara tuttavia condotta con la solita decisione e bravura. L'aspirante pilota dell'Alitalia ha dapprima lottato con Gilardi per il terzo posto e infine si è girato nel corso del decimo passaggio, quando la sua quarta posizione stava per essere insidiata da un funambolico Angelelli. L'essere arrivato in fondo, al nono posto è una magra consolazione, perché Montani poteva fare molto di più. La gara del Mugello ha sciorinato ancora una volta un parco partenti degno di un campionato promozionale, ricco di pretendenti al titolo e con gare tirate allo spasimo, come era nella migliore tradizione delle monoposto scuola italiane. L'agonismo ha raggiunto delle vette tali, che il direttore di corsa Remo Cattini ha dovuto anche sospendere la corsa dopo il secondo giro. È accaduto, infatti, che nella foga di tenere dietro il gruppetto di scalmanati che lo pressava, Cisolla è uscito alla Bucine. La monoposto è partita per la tangente, in quarta piena ed è rimbalzata in pista dopo aver urtato le protezioni, dove il sopraggiungente Gabrielli la centrava in pieno. All'inizio si è temuto per Cisolla, rimasto immobile nella monoposto, o di quello che ne restava. Poi tutto si è risolto con un grosso spavento e due vetture a pezzi, ma con l'abitacolo integro, segno di una robustezza che rende onore a chi ha progettato la F. Alfa Boxer. Dopo la seconda partenza, Regis scattava al comando, seguito da Savoldi e Montani. Dopo una bella lotta con Gilardi, il primo

finiva in testacoda, lasciando via libera a Pace, che faceva sua una terza posizione finale che rende merito al giovane romano, ma la bagarre per la conquista di una posizione, migliore, faceva perdere tre posti a Gilardi, in lotta con Vismara, Valera, Melgrati e lo sfortunato Ballabio, coinvolto nella bagarre è finito 10.

Paolo Ciccarone

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Scarperia (FI) 12 giugno 1988

4. prova del campionato italiano F. Alfa

La classifica: 1. Regis 13 giri in 27'44"02 alla media di 147,513 kmh; 2. Savoldi a 1'98; 3. Pace a 4'62; 4. Angelelli 21'28; 5. Vismara 23'93; 6. Gilardi 24'21; 7. Valera 27'14; 8. Melgrati 29'17; 9. Montani 29'48; 10. Ballabio 30'87; 11. Savio a 31'37; 12. Macchi 31'37; 13. De Cristoforo 32'32; 14. Jacoponi 34'98; 15. Leonetti 40'61.

□ Giro più veloce: Regis in 2'06"79 alla media di 148,923 kmh.



Regis (sopra) guida il plotone delle F. Alfa Boxer al Mugello. Pace (in alto) ha tagliato il traguardo al terzo posto (Photo4)

COPPA R5/LE GOMME TRADISCONO BRAND

DI RISIO SENZA OSTACOLI

SCARPERIA — Sono bastati sei giri per mandare in crisi le gomme a Marco Brand e lasciare via libera così a Massimo Di Rasio che gli era incollato come un'ombra. Per il milanese, partito al fianco di Di Rasio, la corsa si è conclusa prematuramente con un pneumatico dechappato a due giri dalla fine e relativo arresto ai box. Vittoria, quindi, meritata per Di Rasio, che ad onor del vero si era alternato al comando della gara proprio con Brand per i primi tre giri di corsa. Dopo il forfait del rivale, Di Rasio ha dovuto solo badare a terminare la corsa, tanto nessuno era in grado di riprenderlo. Man mano che la gara procedeva, nelle posizioni retrostanti si è assistito al duello fra Claudio Pizzi e Salvadori, vincitore quest'ultimo della gara di Coppa Avvenire. Dopo una serie di sportellate, la meglio l'ha avuta Pizzi, che ha preceduto per la piazza d'onore Salvadori. Nel gruppo si è avuta la solita bagarre, che, unita alla temperatura torrida, ha fatto sì che alcuni piloti del gruppo di testa si fermassero con le gomme ormai sulle tele. Così è stato per Campani, protagonista dalla gara di Coppa Avvenire. La cronaca di gara non è particolarmente ricca di note, se si esclude un incidente alla partenza. Micelli, partito in 26. posizione anticipava il via e si portava a metà schieramento, passando anche sull'erba. Purtroppo per lui, al suo rientro non vi era spazio in pista, per cui è stato urtato. La macchina è partita per la tangente e si è «stampata» contro

il muretto dei box fra il fuggi fuggi generale dei segnalatori appostati in quel punto per vedere la partenza. Anche questa volta è andata bene e l'episodio è passato agli annali della cronaca della Coppa Italia. (p.c.)

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Scarperia (FI) 12 giugno 1988

4. gara Coppa Italia R5

La classifica: 1. Di Rasio 13 giri in 31'34"56 alla media di 129,563 kmh; 2. Pizzi a 6"73; 3. Salvadori 11"72; 4. Stampati 12"98; 5. Matteuzzi 13"40; 6. Cutrera 19"71; 7. Azzola 21"75; 8. Vitale 21"65; 9. Dini 21"65; 10. Della Volta 25"02; 11. Cesarini 33"11; 12. Campani 39"10.

□ Giro più veloce: Di Rasio in 2'23"49 alla media di 131,591 kmh.



Di Rasio (sopra) ha condotto in porto una bella vittoria (FotoStudio83)

F. 2000/GITTO SEMPRE PIÙ IN ALTO

IL SICILIANO NON PERDONA

SCARPERIA — Ormai si accettano scommesse su chi riuscirà a rompere l'egemonia di Domenico Gitto in F. 2000, dato che anche nella sesta prova il pilota siciliano non ha lasciato spazio a nessuno, anche se si deve dire che Wladimiro De Tommaso ci ha provato e per soli tre secondi non ha colto una affermazione meritata. Al Mugello la F.2000 ha debuttato con i silenziatori che se hanno «zittito» i motori, non hanno eliminato quella componente di spettacolo che ha reso grande una categoria che diverte in tutti i circuiti. Sui curvoni del tracciato toscano si sono visti numeri che hanno fatto venire i capelli bianchi anche a chi di corse ne mastica da tempo. Quando ci sono undici vetture in gruppo, con tre o quattro affiancate in ogni curva, risulta difficile fare una cronaca esat-

ta, dati i tanti cambi di posizione, per cui la classifica finale, a volte, risulta bugiarda. Tony Padrone, ad esempio, è arrivato terzo, ma la battaglia che ha ingaggiato con Valentino e Aloì è stata bellissima. Poi, purtroppo, questi ultimi due si sono eliminati alla San Lorenzo in uno spettacolare incidente, per cui si è assistito alle rimonte e a cambi di posizione che al termine hanno portato Conti e la sua Ralt (del tam Draco Racing) al quarto posto, precedere in un soffio Felice Caprotti con la Ralt del team Supercars, secondo tra le vetture a fondo piatto. Per le posizioni retrostanti, ci vuole quasi il fotofinish, dato che in nove sono arrivati nello spazio di pochi secondi; e questo dopo oltre 100 km di gara. tutto ciò, però, non interessa a Gitto, saldamente al comando della classifica



In F. 2000 l'egemonia di Gitto (sopra, FotoStudio '83) è totale: anche sulla pista toscana il siculo ha sbaragliato tutti

e sempre più intenzionato a passare armi e bagagli in F.3000. (p.c.)

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Scarperia, (FO) 12 giugno 1988

6. prova del trofeo Fisa F. 2000

La classifica: 1. Gitto (Ralt Rt Ar) 20 giri in 38'57"34 alla media di 161,568 kmh; 2. De Tommaso (Ralt Rt Ar) 3'73; 3. Padrone (Ralt Rt Ar) 30"95; 4. Conti (Ralt Rt 30)

42"35; 5. Caprotti (Ralt Rt 3 Ar) 43"77; 6. Zani (Dallara 384 Ar) 44"85; 7. Pagani (Reynard 873) 57"74; 8. Sezzi (Ralt Rt3) 57"94; 9. Barlassina (Ralt Rt3) 59"95; 10. Vullo (Dallara 387) 1'00"13; 11. Marostica (Ralt Rt 30 Ar) 1'04"69; 12. Lovato (Dallara 396 Ar) 1'17"37; 13. Lusuardi (Ralt Rt30 Vw) 1'20"87; 14. Ali (Dallara 386 Ar) 1'21"13; 15. Minellono (Ralt Rt30 Ar) 1'23"24.

□ Giro più veloce: Gitto in 1'55"38 alla media di 163,650 kmh.

**AUTO
SPRI
NT**

**CVT
88**

**SALERNO
CORSE**



CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ TURISMO



IL 26 GIUGNO TUTTI A PERGUSA

CON LARINI E BRANCATELLI

IN PISTA CI SONO ALFA ROMEO, BMW,

FORD, MASERATI, PEUGEOT E CITROËN

GARE MOZZAFIATO A PARTIRE DAL MATTINO



ARNALDO
MONTINI
CHALLENGE

VAVID

ROM
MOTOSCOPE

sparco

TMC
TELE MONTECARLO



Aghemio (sopra) ha infranto a Monza l'egemonia di Bettini in F. Panda

F. PANDA/RIVOLUZIONE IN PISTA A MONZA EVVIVA AGHEMIO CHE BATTE BETTINI

MONZA — Per la prima volta, questa stagione, sul gradino più alto di una gara di F. Panda non è salito Bettini. E' successo a Monza, nella quinta prova del Trofeo Cadetti Agip. In questa occasione ha vinto Aghemio, che nelle ultime corse si era proposto come il più valido antagonista del pilota varesino, secondo è finito Filippo Baj e quindi Bettini. Da segnalare anche le prestazioni di Alberti che, in ottima forma, si stava giocando il quarto posto con il positivo Mercatelli quando è incorso in un testa-coda a causa di un doppiato proprio all'ultimo giro, di Rovera, regolare e sempre nelle prime posizioni e di Saleri, che con l'Adm è sempre più competitivo. La finale è stata un fatto fra Bettini, Aghemio e Baj, i vincitori delle batterie. I tre hanno cominciato immediatamente una lotta serratissima. Il primo a staccarsi dal terzetto è stato Baj che non riusciva a tenere il ritmo degli scatenati Bettini e Aghemio. Il varesino, in testa, veniva marcato stretto dal pilota dell'Ermolli. Questa pressione induceva Bettini all'errore: il portacolori della Tatuus arrivava lungo alla chicane finendo in testa-coda. Aghemio a quel punto poteva allungare in tutta sicurezza, mentre Bettini riprendeva in sesta posizione dando vita a una rabbiosa rimonta che lo portava a tagliare il traguardo al terzo posto, quasi nella scia di Baj che da parte sua, vista l'impossibilità di raggiungere Aghemio, aveva impostato la gara sulla regolarità per conquistare la piazza d'onore. Da segnalare l'errore dei cronometristi che facevano terminare la corsa al ventunesimo dei ventidue giri previsti. Si sono viste in pista anche le F. Fire. Nove sono state le monoposto che si sono schierate. Subito fuori Molli e Toni, ha vinto Bergamaschi seguito dall'ottimo Spiga che ha combattuto per tutto l'arco della gara con gli indomiti Pessina e Spedo.

Alberto Moioli

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Monza (MI), 12 giugno 1988
5. prova del Trofeo Cadetti Agip di F. Panda

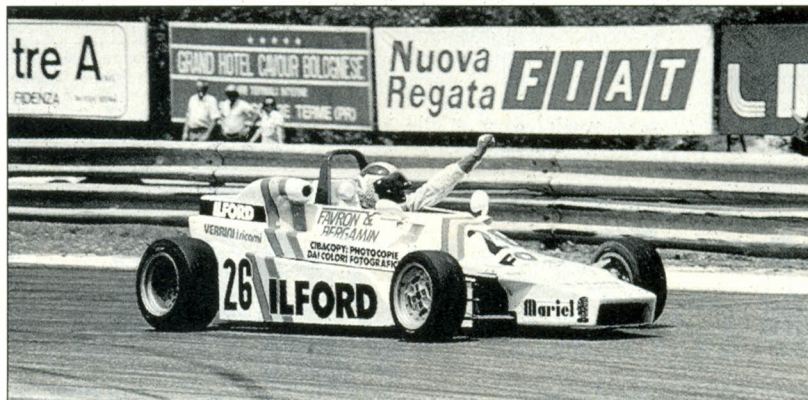
Le classifiche

1. batteria: 1. Bettini (Tatuus) 10 giri in 11'04"08 alla media di 132,815; 2. Alberti (Ellenne) a 12"38; 3. Bianchi (Ermolli) a 15"24; 4. Rovera (Ermolli) a 15"97; 5. Saleri (Adm) a 27"59; 6. Sabbatini (Spike)

a 28"29; 7. Caronni (Tatuus) a 40"79; 8. Milazzo (Crs) a 44"58; 9. Conca (Crs) a 45"71; 10. Feltrin (Giudici) a 53"62; 11. Ciantia (GiPi) a 57"29; 12. Fior (Ermolli) a 1'01"16; 13. Castella (Corsini) a un giro.
□ Giro più veloce: Bettini in 1'05"56 alla media di 134,533 kmh.
2. batteria: 1. Aghemio (Ermolli) 10 giri in 11'07"56 alla media di 132,105; 2. Valori (Gsv) a 9"36; 3. Benvisso (Santandrea) a 14"16; 4. Scialpi (Cavallini) a 14"42; 5. Lunghi (Ermolli) a 20"84; 6. Missaglia (Ermolli) a 21"02; 7. Abergo (Maki) a 37"67; 8. Martignoni (Domingo) a 37"90; 9. Longoni (Treeffe) a 42"46; 10. Saltalamacchia (Stilo) a 42"72; 11. Magnani (Tatuus) a 45"37; 12. Delli Zotti

(Cdz) a 1'00"57; 13. Sabbatini (Comepra) a 1'01"65; 14. Mauri (Guy Saut) a 1 giro.
□ Giro più veloce: Longoni in 1'03"68 alla media di 138,504 kmh.
3. batteria: 1. Baj (Crs) 10 giri in 11'10"24 alla media di 131,707 kmh; 2. Mercatelli (Ermolli) a 0"20; 3. Sabbadini (Ellenne) a 14"19; 4. Poletti (Tatuus) a 21"08; 5. Giaccari (Crs) a 21"90; 6. Pelizzari (Covir) a 25"15; 7. Lama (Tatuus) a 27"40; 8. Fulco (Treeffe) a 27"86; 9. Chazzaddi (Tatuus) a 29"81; 10. Catalano (Tatuus) a 41"47; 11. Puzzo (Tatuus) a 52"75.
□ Giro più veloce: Baj in 1'03"90 alla media di 137,855 kmh.
Finale: 1. Aghemio (Ermolli) 21 giri; 2. Baj (Crs); 3. Bettini (Tatuus); 4. Mercatelli

(Daniele); 5. Rovera (Ermolli); 6. Saleri (Adm); 7. Lunghi (Ermolli); 8. Scialpi (Cavallini); 9. Lama (Tatuus); 10. Pelizzari (Covir); 11. Milazzo (Crs); 12. Alberti (Ellenne); 13. Puleo (Treeffe); 14. Giaccari (Crs); 15. Sabbatini (Spike).
□ Giro più veloce: Mercatelli in 51"46.
N.B.: i tempi e i distacchi della finale non sono stati comunicati dai cronometristi.
F. Fire Monza: 1. Bergamaschi (Santandrea) 18'17"23 alla media di 120,576 kmh; 2. Spiga (Corsini) a 0"38; 3. Pessina (Corsini) a 1"56; 4. Molli (Corsini) a 7"47; 5. Castelluccia (Barelli) a 33"96; 6. Cerizza (Tatuus) a 41"71.
□ Giro più veloce: Spiga in 1'11"43 alla media di 123,477 kmh.



Andreella (a sinistra, FotoStudio '83) taglia il traguardo della gara di Varano che ha vinto dopo aver lungamente lottato con Prospero

F. FIAT ABARTH/PROSPERO SBAGLIA A VARANO ANDREELLA RINGRAZIA

VARANO MELEGARI — Un buon numero di concorrenti, una gara abbastanza combattuta e una nuova vittoria per Andreella nel Trofeo Fisa riservato alle Fiat Abarth. Come nelle ultime gare, il pilota della Salvati è pervenuto al successo dopo una bella lotta sostenuta con Mauro Prospero. È bastato il minimo errore tattico perché Andreella, poco dopo metà gara, assumesse il comando per concludere indisturbato. Oltre a Prospero da segnalare anche la regolarità di Landi mentre Basso, autore di un buon recupero, nel finale ha saputo agguantare con bravura il quarto posto ai danni di Morelli e Cifri. La finale offriva qualche emozione nelle battute iniziali con Vettori e De Lucia costretti al palo per guasto meccanico. Prospero al via era il più lesto ad assumere il comando, mentre all'uscita della parabolica uno spettacolare incidente, conclusosi senza conseguenze, vedeva coinvolti Leonardi e Grasso. Proseguiva intanto la sua marcia al comando Prospero sempre tallonato da Andreella. Al decimo giro, Andreella sfruttando una leggera indecisione di Prospe-

ro, passava decisamente a condurre mentre dai primi perdevano contatto Cifri, Morelli e Balboni con Basso che ne approfittava per insediarsi al quarto posto.

Giorgio Robuschi

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Varano Melegari (PR), 12 giugno 1988

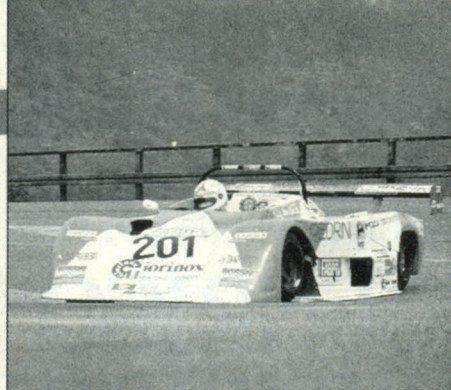
Prova valida per il trofeo Fisa F. Fiat Abarth

1. Batteria: 1. Prospero 12 giri in 10'58"44 alla media di 118,097 kmh; 2. Landi; 3. Vattori; 4. Morelli; 5. Marini; 6. Basso; 7. Lavaggi; 8. Mestre; 9. Grasso; 10. Cividini a 1 giro.
□ Giro più veloce: Prodan in 53"59 alla media di 120,918 kmh.
2. Batteria: 1. Andreella 12 giri in 11'10"38 alla media di 115,994 kmh; 2. De Lucia; 3. Canneva; 4. Balboni; 5. Cifri; 6. Barbuto; 7. Revello; 8. Leonardi; 9. Pesce; 10. Pagni.
□ Giro più veloce: Andreella in 53"71 alla media di 120,648 kmh.
Finale: 1. Andreella 15 giri in 13'40"30 alla media di 118,493 kmh; 2. Prospero; 3. Landi; 4. Basso; 5. Morelli; 6. Cifri; 7. Marini; 8. Lavaggi; 9. Balboni; 10. Barbuto; 11. Mestre; 12. Revello a 1 giro; 13. Cividini a 1 giro; 14. Pesce a 1 giro.
□ Giro più veloce: Andreella in 52"86 alla media di 122,587 kmh.
N.B.: i tempi e i distacchi non sono stati comunicati dagli organizzatori per problemi tecnici.

SALITA/GRAVE INCIDENTE A PILONE

BARIBBI FULMINE

IN VAL CAMONICA



Sopra (Attualfoto), Ezio Baribbi ha vinto con la sua Osella la salita di Malegno

MALEGNO — Ezio Baribbi su Osella Pa/9 non ha avuto eccessivi problemi a imporsi nella ventesima edizione della Cronoscalata Malegno-Ossimo-Borno, organizzata dall'Automobil Club di Brescia con la collaborazione di tutti gli enti locali, che ritengono questa manifestazione importante veicolo promozionale per il turismo di tutta la zona. Il campione italiano in carica ha visto, infatti, via via autoeliminarsi gli avversari più temibili: Giuseppe Tambone non si è iscritto per disaccordi con l'organizzazione; Mauro Nesti è rimasto appiedato prima ancora delle verifiche per guai alla trasmissione della sua Osella; Franco Pilone è stato protagonista di un grave incidente e Giulio Regosa, infine, si è fermato per soccorrere quest'ultimo. Baribbi, pertanto, ha potuto salire in scioltezza, facendo registrare comunque un tempo di tutto rispetto in relazione alle condizioni del tracciato (ormai ricoperto in buona parte dell'olio perso dalle altre vetture) e del suo spirito indubbiamente scosso dopo aver visto l'ambulanza che trasportava l'amico Pilone che si era ferito nell'incidente, in cui è rimasto vittima, alla caviglia sinistra, con una frattura esposta tibio-tarsica e al tallone destro. Le ferite sono state ritenute guaribili in 80 giorni da parte dei medici dell'ospedale di Darfo, dove è stato ricoverato prima di essere trasferito in quello di Lecco. Casasola ha conquistato il secondo posto. La vittoria a Malegno non ha consentito a Baribbi di riconquistare la vetta della classifica provvisoria del campionato italiano perché Nataloni, grazie allo strapotere della sua Delta S4, ha collezionato la terza vittoria stagionale in Gruppo B, attestandosi a quota 27 punti contro i 24 di Baribbi e

Regosa e i 25 di Jacoangeli, che, piazzandosi secondo di Gruppo A, dietro a Zarpellon su Bmw, ha aggiunto 6 punti ai 19 già in suo possesso. In Gruppo N, invece, Ivan Butti su R5 Gt Turbo non è riuscito ad approfittare dell'assenza di Benedetto Fusco. Butti ha vinto la sua classe, ma si è dovuto inchinare alla superiore potenza della Ford Sierra Cosworth. Il Gruppo è stato vinto da Romano.

Francesco Spampinato

VELOCITÀ IN SALITA

Malegno (BS), 12 giugno 1988

20. Malegno-Borno

Prova valida per il campionato italiano della montagna

Le classifiche

Absoluta: 1. Baribbi 3'54"12; 2. Casasola a 4'96"; 3. «Domingo» a 7'80"; 4. Aguzzoni a 8'48"; 5. Magliona a 11'06"; 6. Saccomanno M. (Lucchini) a 11'72"; 7. Luraghi a 15'03"; 8. Peroni (Lucchini) a 24'30"; 9. Bettoni a 24'99"; 10. Castelli (Lucchini) a 26'35" (tutti gli altri su Osella).

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Gulfer in 5'34"10; 2.

Formoli a 6'23"; 3. Pieraccini a 12'85"; 4. Del Bono a 14'10"; 5. Mendeni a 15'53"; 6. Filippi a 15'71"; 7. Quaglino a 15'73"; 8. Ottelli a 16'86"; 9. Poetini a 17'31"; 10. Ferranti a 18'11"; 11. Merelli a 18'45"; 12. Marzoli a 23'75"; 13. Bonetti a 31'27"; 14. Ferrari a 41'12" (tutti su A 112).

Classe 1300: 1. Vielmi (Citroën Ax) in 5'26"95; 2. Schena (Corsa) a 16'61"; 3. Ducoli (Corsa) a 22'17".

Classe 1400: 1. Negretti (Alfasud) in 5'39"73.

Classe 1600: 1. Bonomi in 5'10"13; 2. Scieghi (Toyota) a 0'25"; 3. Cenni a 3'47"; 4. Andreoli a 19'90"; 5. Fardelli (Ritmo 125) a 28'08" (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe 2000: 1. Squaratti in 5'03'96; 2. Savoldelli a 6'16"; 3. Gasparini a 7'69"; 4. Raggi a 10'20"; 5. Armeni (Golf Gti) a 11'28"; 6. Zendra a 14'38"; 7. Milesi (Ritmo 125) a 18'56"; 8. Maseroli (Ritmo 130) a 21'09"; 9. Maternini (Kadett) a 22'00"; 10. Tira (Ritmo 130) a 26'66"; 11. Fracassi (Ritmo 125) a 35'22"; 12. Merenda (Kadett) a 48'89" (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe 2500: 1. Butti in 4'50'85; 2. Pacchiotti a 9'40"; 3. Pietti (Bmw M3) a 9'42"; 4. Pezzoni (Uno Turbo) a 11'31"; 5. Gregorini a 11'45"; 6. Merzi a 13'54"; 7. Franchini a 15'29"; 8. Gualeni a 27'85"; 9. Butturini a 29'18"; 10. Donizzetti a 36'40"; 11. Mango a 39'42" (tutti gli altri su R5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Romano in 4'44'97; 2. Bernardi a 2'89"; 3. Tosini a 4'27"; 4. Percivale a 15'41"; 5. Ducoli a 16'18"; 6. Mariolini (Alfa 75) a 20'26"; 7. Saccomanno G. (Delta Integrale) a 23'72"; 8. Ronchi (Delta Integrale) a 23'81"; 9.

Martinelli (Delta Integrale) a 24'23"; 10. Belotti (Delta 4WD) a 24'61"; 11. Zerla a 25'07"; 12. Gelpi (Alfa 75) a 25'09"; 13. Andreoli (Delta Integrale) a 26'85"; 14. Sirmeaner (Delta Integrale) a 31'44"; 15. Magri (Delta 4 WD) a 39'79"; 16. Richini (Delta 4 WD) a 50'11"; 17. Perini (Escort) a 1'10'39" (tutti gli altri su Ford Sierra Rs Cosworth).

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Bettoni in 5'29'50; 2. Rissone a 0'77"; 3. Carminati a 14'81"; 4. Cozzoli a 27'03"; 5. Bonadei a 34'79" (tutti su A 112).

Classe 1300: 1. Zanella (Polo) in 5'03'32; 2. Mittersteiner (Polo) a 10'42"; 3. Serona (Samba) a 11'42".

Classe 1400: 1. Abate (Alfasud Sprint) in 5'19'40; 2. Grazioli (Alfasud) a 34'21".

Classe 2000: 1. Santus (Golf Gti) in 4'55'19; 2. Negrente a 0'70"; 3. Freitag (Manta) a 6'06"; 4. Tosetto a 8'07"; 5. Giudici a 12'94"; 6. Zandanel a 14'01"; 7. Pelamatti a 16'82"; 8. Bonaventini (Kadett) a 18'98"; 9. Milesi (Alfa Gtv) a 24'57"; 10. Gritti (Golf Gti) a 24'77"; 11. Foltran (Alfa Gtv) a 28'39"; 12. Pedrucci (Alfa Gtv) a 29'69"; 13. Cavagnoli (Alfa Gtv) a 1'03'52" (tutti gli altri su Ritmo 130).

Classe 1600: 1. Pera (Toyota) in 4'56'56; 2. Franzoni a 10'08"; 3. Invernizzi a 12'83"; 4. Bariselli a 55'61" (tutti gli altri su Alfasud Sprint).

Classe 2500: 1. Zarpellon (Bmw M3) in 4'38'74; 2. Andreoli (Alfa 75) a 3'81"; 3. Pacino (Bmw M3) a 13'17"; 4. «Tango» (Alfa 75) a 14'56"; 5. Stanga (Uno Turbo) a 16'18"; 6. Guidetti (R5 Gt Turbo) a 27'12"; 7. Mascolo (R5 Gt Turbo) a 32'38"; 8. Fogazzi (Uno Turbo) a 41vc52.

Classe oltre 2500: 1. Jacoangeli (Alfa 75) in 4'39'81; 2. Fuganti (Bmw 635) a 10'51".

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Oddo in 5'17'65; 2. Accorsi a 6'83"; 3. Taeggi a 7'30'56" (tutti su Fiat X 1/9).

Classe 2000: 1. Tomasini in 4'56'79.

Classe 2500: 1. Flocchini (R5) in 4'44'66.

Classe 3000: 1. Nataloni (Delta S4) in 4'26'38; 2. Viganò (Porsche) a 28'66"; 3. Ravelli (Porsche) a 35'31".

Classe oltre 3000: 1. Montini (Porsche) 4'29'28; 2. Bormolini (Porsche) a 10'37"; 3. «Kabibo» (Lancia 037) a 21'72".

SPORT

Classe 1300: 1. Rossetto (Lola) in 4'23'19; 2. Travagin (Ams) a 25'90; 3. Dal Ben (Ams) a 37'37".

Classe 2000: 1. Baribbi in 3'54"12; 2. Casasola a 4'96"; 3. «Domingo» a 7'80"; 4. Aguzzoni a 8'48"; 5. Magliona a 11'06"; 6. Saccomanno (Lucchini) a 11'72"; 7. Luraghi a 15'03"; 8. Bettoni a 24'99"; 9. Gnesato a 42'29; 10. Regosa a 18'11'67" (tutti gli altri su Osella).

Sport Nazionale: 1. Peroni in 4'18'42; 2. Castelli a 2'05; 3. Panzeri (Osella) 4'32; 4. Zanini (Osella) a 11'81"; 5. Chiminelli a 47'43" (tutti gli altri su Lucchini).

REGOSA SI È FERMATO

MALEGNO — Così Baribbi sul traguardo «Avrei preferito — ci ha raccontato il bresciano — vincere contro tutti gli avversari, anziché approfittare della situazione. Devo riconoscere all'amico Giulio di aver compiuto un gesto di rara sportività». Regosa, infatti, poco distante era preso d'assalto da chi voleva sapere notizie di Pilone: «Sono arrivato sul luogo dell'incidente due minuti dopo e, vedendo che Franco era ancora al posto di guida, ho capito dovesse trattarsi di qualcosa di grave. Non ho pensato neppure un momento alla mia gara e mi sono fermato per aiutare i soccorritori. Era intrappolato con le gambe fra le lamiere, infilato sotto il guard-rail. Non si capiva cosa potesse essere successo, perché Pilone ha perso il controllo della vettura sul dritto. Franco, infatti, mi ha detto di aver sentito la macchina impennarsi, evidentemente deve aver ceduto una sospensione posteriore, fatto che, in quel punto tanto veloce, ha reso la sua Sport ingovernabile».

CAMILLO ALOQUATI

APPLICAZIONI
SPECIALI PER AUTO

26100 CREMONA - ITALY - VIA DANTE 91 - Telefono 0372 20450-410398

Collettori d'aspirazione e scarico, gruppi aspirazione completi di carburatori, alberi distribuzione, rapporti al cambio ed al differenziale, differenziali autobloccanti, coppe olio in alluminio, valvole maggiorate, pistoni stampati, guarnizioni testa ed altro materiale per vetture da competizione.

Novità materiale per Lancia Delta 4WD e integrale.



SALITA/GRIMALDI NON HA TROVATO OSTACOLI

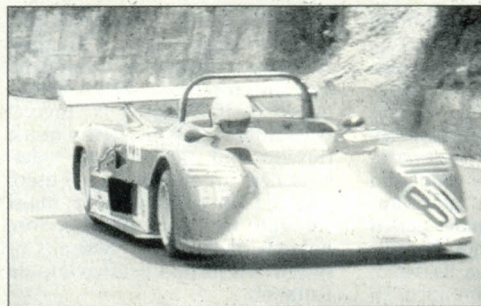
ENRICO FA IL BIS È IL RE DI ERICE



ERICE - Al termine della 31. edizione della «Monte Erice», gli organizzatori dell'Automobile Club Trapani hanno avuto di che essere soddisfatti; la formula innovativa della manifestazione articolata su due manche, e conclusasi senza alcun intoppo in appena due ore e mezza (pur con 82 partenti, e nonostante una minaccia mattutina di nebbia sulla parte alta del percorso), e una incerta lotta per la vittoria fra Grimaldi e Rosolia, hanno portato lungo il percorso la folla delle grandi occasioni. La vittoria finale, per la seconda volta su questo tracciato e per la terza consecutiva (su altrettante gare) nell'88, è andata a Enrico Grimaldi, col tempo totale di 7'03"71, alla media di 100,080 km/h; nelle prove, però, il più veloce era risultato Benny Rosolia, con l'Osella Pa/9 di Marazzi, che aveva preceduto di 1"44 il suo rivale, mentre gli Scola, Domenico (ottavo) e Carlo (decimo), preferivano tornare anticipatamente a casa. In gara Grimaldi è stato il più veloce in entrambe le manches; nella prima staccava Rosolia, idolo di casa, di appena 19 centesimi, ma il pilota dell'Ateneo-Banca S. Angelo si fermava lungo il percorso, per noie meccaniche, nella seconda, lasciando il migliore tempo e la vittoria all'alfiere della Scuderia Etna. Nella seconda manche non prendeva, invece, neanche il «via»

Licata, la cui Osella 1600 accusava un principio di incendio. Il secondo posto andava così al palermitano Giampaolo Ceraolo, ha rallentato da problemi al cambio nella prima salita. Ceraolo preceduto di pochi centesimi Alfio Canino, handicappato dall'aver disputato una sola salita di prove ufficiali, al sabato, ma comunque prim attore con l'Osella Tecnoracing. Al quarto posto si è piazzato il primo concorrente del «Club Targa» (che ha piazzato nei primi dieci posti anche «Oiram» e Salerno), il solito Anelli, che sul percorso a lui familiare non solo si è imposto nella classe 1300 con l'Osella, ma si è anche lasciato dietro la Lola T298 2000 di Girolamo Caci (alla prima gara con questa vettura), l'analoga vettura (della Jonio Corse) del giarrese Francesco Leotta, che ha rotto proprio all'ultimo tornante un semiasse, la Lola 2000 di «Oiram», l'Osella 1300 di Totò Virgilio, tornato alle salite dopo una lunga assenza, la Lucchini Sport Nazionale di Beppe Salerno, e la prima vettura del Gruppo B, la Porsche 930 Turbo di Michele Ragusa. Negli altri Gruppi hanno avuto la meglio due Ford Sierra Cosworth, quelle di Antonino Carnibella (N) e di Alfonso Gambino (A); hanno concluso la gara, valevole per la Coppa Csaì 2. zona 71 degli 82 piloti partiti.

Pietro Libro



Enrico Grimaldi (sopra) ha conquistato a Erice la terza vittoria consecutiva di questa stagione. A sinistra, Canino, buon terzo nella cronoscalata siciliana (FotoMurabito)

VELOCITÀ IN SALITA

Erice (TP), 12 giugno 1988

31. Monte Erice

Prova valida per la Coppa Csaì della montagna (2. zona)

Le classifiche

Absoluta: 1. Grimaldi (Osella Pa/9) 7'03"51 alla media di 100,08 kmh; 2. Ceraolo (Osella Pa/9) 7'11"46; 3. Canino (Osella) 7'12"35; 4. Anelli (Osella) 7'31"06; 5. Caci (Lola T/298) 7'34"55; 6. Leotta (Osella Pa/8) 7'52"62; 7. «Oiram» (Lola) 8'00"98; 8. Virgilio (Osella Pa/10) 8'06"78; 9. Salerno (Lucchini) 8'07"48; 10. Ragusa (Porsche 930) 8'18"40.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Cuccia 9'51"39 alla media di 71,709 kmh; 2. Barberino 9'59"91; 3. Montalbano 10'00"54; 4. Mansano 10'00"73; 5. Buggemi 10'04"41; 6. Stella 10'06"82; 7. Ienna 10'09"74; 8. Valenza 10'17"56; 9. Bottino 10'28"61 (tutti su A112).

Classe 1300: 1. Puglisi (Citroen Ax Sport) 9'24"64 alla media di 75,106 kmh; 2. Alfonso (Talbot Samba) 9'34"84.

Classe 1400: 1. Bica 9'30"10 alla media di 74,286 kmh; 2. Ferlito 9'33"35; 3. Spampinato 9'51"03; 4. Pilotta (Fiat Uno 70) 9'51"50 (gli altri su Alfaud).

Classe 1600: 1. Villa 9'18"24 alla media di 75,967 kmh; 2. Ferrara 9'20"48. Entrambi su Peugeot 205 Gti.

Classe 2500: 1. Guagliardo 8'45"50 alla media di 80,700 kmh; 2. Ciulla 9'39"49 (entrambi su R5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Carnibella (Ford Sierra Cosworth) 8'40"84 alla media di 81,422 kmh; 2. Donato (Ford Escort Rs Turbo 8'55"20; 3. Casarà (Lancia Delta 4 Wd) 9'02"46; 4. Capodicasa (Ford Escort Rs Turbo) 9'23"80.

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Lazzara 9'40"99 alla media di 72,992 kmh; 2. Clemente 9'57"72; 3. Guarnaggia 10'23"35; 4. Giuliano 10'50"44. (tutti su Fiat Panda 45).

Classe 1150: 1. Marchese 9'14"86 alla media di 76,430 kmh; 2. Turriciano 9'23"79; 3. Galante 9'25"69; 4. Anzalone 9'28"86; 5. Riccobono 9'26"34; 6. Guaggenti 9'32"18; 7. Guarino 9'32"60; 8. Anzelmio 9'35"39; 9. Conti 9'39"17; 10. Irato 9'43"68; 11. Lucà 10'07"35 (tutti su A112).

Classe 1300: 1. Forti (Opel Kadett Sr) 9'10"21 alla media di 77,076 kmh.

Classe 1400: 1. «Meteor» 9'03"05 alla media di 78,092 kmh; 2. Cappello 9'14"66; 3. Trapani 9'21"02; 4. «Giugas» 9'22"12 (tutti su Alfaud).

Classe 2000: 1. Lombardo (Fiat Ritmo 130) alla media di 81,840 kmh; 2. Tuga (Vw Golf Gti) 8'41"75; 3. Vella (Opel Manta Gt) 9'28"33.

Classe 2500: 1. Messana (R5 Gt Turbo) 8'33"81 alla media di 82,536 kmh.

Classe oltre 2500: 1. Gambino (Ford

Sierra Cosworth) 8'26"98 alla media di 83,648 kmh.

1GRUPPO B

Classe 1600: 1. Mezzasalma 9'00"92 alla media di 78,399 kmh; 2. Aiuto 9'18"32; 3. Majorini 9'20"59 (tutti su Fiat X1/9).

Classe 2500: 1. «Orsa Due» (Alfa Gtv 6) 9'14"57 alla media di 76,470 kmh.

Classe 3000: 1. Castro 8'34"59 alla media di 82,411 kmh; 2. La Corte 8'45"55 (entrambi su Porsche 911).

SPORT

Classe 1300: 1. Anelli 7'71"06 alla media di 94,018 kmh; 2. Leotta 7'52"62; 3. Virgilio 8'06"78; 4. Ferrara (Lola) 8'30"24. Gli altri su Osella.

Classe 1600: 1. Vinci (Osella) 8'55"62 alla media di 79,175 kmh.

Classe 2000: 1. Grimaldi (Osella Pa/9) 7'03"71 alla media di 100,08 kmh; 2. Ceraolo (Osella Pa/9) 7'11"46; 3. Canino (Osella) 7'12"35; 4. Caci (Lola T/298) 7'34"55; 5. «Oiram» (Lola) 8'00"98.

Sport Nazionale: 1. Salerno (Lucchini) 8'07"48 alla media di 86,944 kmh.

LAGHI VINCE LA CLASSE A VETRIOLO

ECCO la classifica corretta della classe 1150 del Gruppo N della gara in salita Levo-co-Vetriolo valida per il campionato italiano della specialità. Per un errore, successivamente rimediato dai cronometristi, nella classifica Franco Laghi, vincitore della classe, era scivolato al 12. posto.

Gruppo N, classe 1150: 1. Laghi in 7'02"37 alla media di 78,841 kmh; 2. Bottura 7'04"74; 3. Tosini 7'05"14; 4. Caneva 7'07"72; 5. Bonvecchio 7'08"41; 6. De Florian 7'08"56; 7. Fenti 7'10"50; 8. Liber 7'10"59; 9. Bosetti 7'11"17; 10. Galvan 7'11"56; 11. Pellegrino 7'11"58; 12. Conci 7'24"23; 13. Schullian 7'26"25; 14. Giampiccolo 7'30"14; 15. Salmasso 7'37"86; 16. Bertagnolli 7'41"58 (tutti su A112).

MI È ANDATA BENE

ERICE — Ancora una volta Grimaldi si trova a commentare un suo successo in questo, per lui, fortunato 1988: «Ad Erice avevo vinto già nel 1985. Speravo proprio di tornare sul podio quest'anno, e già dopo la prima salita avevo detto di poter migliorare il mio tempo: fino a 3'29" o 3'30". Alla fine sono sceso soltanto di un secondo e 70 centesimi meno del previsto, ma mi è andata ugualmente bene: sono stato contento di aver fatto segnare il miglior «crono» nella prima manche, costringendo così Rosalia a inseguire». Ceraolo prende atto, con estremo piacere, del suo secondo posto: «Dopo cinque mesi di sosta, come prima uscita questo secondo posto non è male, anche se ormai dopo tanti piazzamenti parto sempre per vincere. Nella prima salita purtroppo mi usciva sempre la terza marcia; inconveniente che non si è poi ripetuto nella seconda». Qualche decimo di secondo da recriminare per il terzo, Canino: «Ieri nelle prove ho potuto effettuare soltanto una salita, per problemi di frizione, per cui oggi non ho potuto far meglio, altrimenti penso che il secondo posto poteva essere mio». □

RALLY 1. SERIE/FERRECCHI A MILLESIMO CONFERMA IN CASA PER IL SAVONESE



MILLESIMO — Ci si aspettava l'ennesima vittoria di Paolo Duberti (Peugeot 205 Gti), leader di Coppa Italia 2. zona, oppure quella dell'ingaugno Gabriele Noberasco (Alfa 75 Turbo), e invece, profeta in patria, su entrambi (costretti al ritiro come circa la metà dei concorrenti al via), l'ha spuntata Maurizio Ferrecchi (Lancia Delta Integrale). Il pilota di Millesimo, in coppia con Gian Franco Imerito ha conquistato il primo posto assoluto vincendo 7 delle 12 prove speciali. Motivo conduttore di tutta la competizione è stato l'avvincente duello che il capoclassifica ha dovuto ingaggiare con Duberti per poter mantenere in proprio possesso la posizione di testa. Ferrecchi ha subito esordito alla grande affermandosi sulla prima speciale dove Noberasco, reduce dal brillante secondo posto conquistato al Rally della Lanterna e favorito dai pronostici, dopo soli due chilometri di gara è finito fuori strada per la rottura di un semiasse ed è stato costretto all'abbandono. Ma, «eliminato» un pericoloso avversario, per Ferrecchi se ne è subito presentato un altro. Duberti, nonostante alcune noie al ponte posteriore, causa un «atterraggio» non troppo morbido, si è esibito in uno strepitoso attacco e, al termine della prova del Melogno, metà gara circa, l'imperiese è balzato in testa alla classifica con 4 secondi di vantaggio sull'avversario. Il testa a testa fra i due è proseguito sino alla penultima speciale quando Duberti ha dovuto forzatamente abbandonare il duello per un guasto all'impianto elettrico. Ferrecchi si è così involato verso il traguardo seguito da Fagiolo-Boassa (Peugeot 309 Gti ex Ferrara), primo di Gruppo A e dagli imperiesi Orengo-Ardissone (Renault 5 Gt Turbo) che così consolidano la posizione di viceleader in Coppa Italia. Bene anche D'Ambra (Opel Kadett Gsi), Andolfi (Uno Turbo) e Verna (Opel Manta Gte) rispettivamente piazzatisi al 4., 5. e 6. posto, tutti protagonisti di un'appassionante duello. Ancora sfortunata invece per i fratelli Chiossi (Ford Sierra Cosworth), ritirati dopo l'ottava speciale. Il rally è stato disturbato sul finale da una leggera, ma insidiosa pioggia.

Natalino Famà



Ferrecchi-Imerito con la Lancia Delta Integrale (a sinistra, Photo4) hanno vinto il rally valli del Bormida. Al secondo posto si sono classificati Fagiolo-Boasso con la Peugeot 309 Gti (FotoStudio '83)

RALLY 1. SERIE

Millesimo (SV), 11-12 giugno 1988

8. Valli del Bormida

valido per la Coppa Italia 2. zona (coeff. 5)

Le classifiche

Assoluta: 1. Ferrecchi-Imerito (Lancia Delta Integrale) in 1.45'41"; 2. Fagiolo-Boasso (Peugeot 309 Gti) a 4'30"; 3. Orengo-Ardissone (R5 Gt Turbo) a 5'12"; 4. D'Ambra-Masotti (Opel Kadett Gsi) a 5'54"; 5. Andolfi-Romano (Fiat Uno Turbo) a 6'11"; 6. Verna-Gerbaldo (Opel Manta Gte) a 6'29"; 7. Melotto-Fresco (R5 Gt Turbo) a 7'00"; 8. Fariciotti-Grisoria (Ford Sierra Cosworth) a 8'03"; 9. Lissandrella-Tortorolo (Fiat Ritmo 130) a 8'14"; 10. Pozzo-Canora (Peugeot 205 Gti) a 8'49".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Cervetto-Bruzzone in 2.06'15"; 2. Botti-Migliorini a 0'54"; 3. Salvade-Saveri a 3'47"; 4. Lamberti-Verducci a 5'40"; 5. Gassarino-Saita a 7'03"; 6. Esposito-Terrizzano a 9'25"; 7. Pintus-Tagliafico a 11'22"; 8. Marcialis-Piazza a 13'06"; 9. Marcialis-Marcialis a 27'18"; (tutti su A112).

Classe 1300: 1. Villati-De Michelis in 2.01'41"; 2. Remiddi-De Maestri a 0'36"; 3. Giordano-Siffredi a 0'49"; 4. Scarpentini-Moruzzi a 0'59"; 5. Marchisio-Raberì a 1'03"; 6. Pisanu-Tomagnello a 1'22"; 7. Cesena-Capellini a 2'37"; 8. Elena-Damilano a 3'05"; 9. Frione-Acquarone a 7'41"; 10. Delfino-Dilorito a 8'23"; 11. Cornera-Carlevarino a 10'35"; 12. Orengo-Simone a 10'42"; 13. Violino-Violino (Samba Rally) a 10'55"; 14. Davane-Murdala a 14'38"; (gli altri su Opel Corsa).

Classe 1600: 1. Sicca-Pastorino in 2.01'34"; 2. Fresia-Gallo a 0'36"; 3. Rocca-Guida a 8'43"; (tutti su Peugeot 205 Gti).

CLASSE 2000: 1. Pozzo-Ganora in 1.54'30"; 2. Garra-Gandolfo a 0'48"; 3. Gustavino-Ferrando (Opel Kadett Gsi) a 2'25"; 4. Delbono-Rocchieri (Opel Kadett Gsi) a 2'47"; 5. Ameglio-Boggero a 3'44"; 6. Valletto-Mallarino (Opel Kadett Gsi) a 4'13"; 7. Baracco-Marrese a 7'36"; 8. Dondero-Petrogalli (Opel Kadett Gsi) a 9'20"; 9. Chierico-Cerri (Fiat Ritmo 130) a 10'05"; 10. Lombardi-Baiardi a 14'16"; 11. Gigliosi-Scaramuzza (Opel Gsi) a 21'00"; (gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe oltre 2000: 1. Ferrecchi-Imerito (Lancia Delta Integrale) in 1.45'41"; 2. Orengo-Ardissone (R5 Gt Turbo) a 5'11"; 3. Andolfi-Romano (Fiat Uno Turbo) a 6'11"; 4. Melotto-Fresco (R5 Gt Turbo) a 7'00"; 5. Fariciotti-Grisoria (Ford Sierra Cosworth) a 8'03"; 6. Cereghino-Torreggiani (R5 Gt Turbo) a 10'11"; 7. Bobbio-Valpreda R5 Gt Turbo a 24'57"; 8. Acquarone-Odasso (Lancia Delta 4Wd) a 25'11".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Seghesi-Rubba in 2.00'46"; 2. Tauro-Guiglia a 7'39"; 3. Tomeo-Pennisi a 8'52"; 4. Siri-Santini a 9'02"; 5. Brunetto-Bianchi a 12'01"; 6. Pollero-De Castelli a 12'14"; 7. Bruno-Traversa a 15'42"; 8. Cosentino-Barbieri a 19'11"; (tutti su A112).

Classe 1300: 1. Ceramico-Borreani in 2.01'30"; 2. Dellepiane-Gangi a 28'17"; (entrambi su Samba Rally).

Classe 1600: 1. Cirio-Tesi (Alfasud Ti) in 1.59'18"; 2. Giamberardino-Marinotto (Peugeot 205 Gti) a 5'57"; 3. Cavallo-Cardi (Fiat Ritmo 105) a 8'48".

Classe 2000: 1. Fagiolo-Boasso (Peugeot 309 Gti) in 1.50'11"; 2. D'Ambra-Masotti (Opel Kadett Gsi) a 1'24"; 3. Verna-Gerbaldo (Opel Manta Gte) a 1'59"; 4. Lissandrella-Tortorola (Fiat Ritmo 130) a 3'44"; 5. Oliviero-Levi (Fiat Ritmo 130) a 14'37"; 6. Ortolano-Andreoni (Opel Manta Gte) a 27'12".

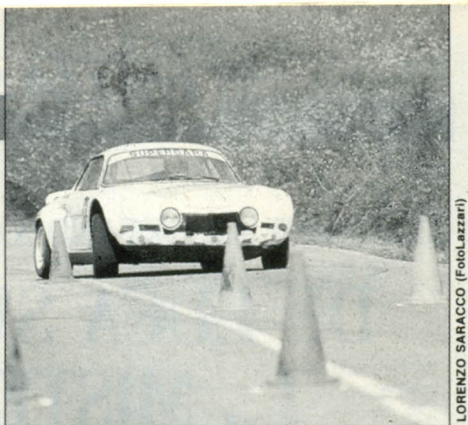
Classe oltre 2000: 1. Daniele-Daniele (R5 Gt Turbo) in 1.54'44"; 2. Vincenzi-Cianci (Lancia Delta 4Wd) a 3'11".

È STATA DURISSIMA

MILLESIMO — Il pilota, padrone di casa, non ha saputo trattenere la commozione all'arrivo. Maurizio Ferrecchi, sostenuto per tutta la corsa dall'entusiasmo del pubblico è stato portato in trionfo dalle centinaia di fans che lo attendevano a Millesimo. «Non mi sembra vero — ha detto —. È stata una gara durissima, sofferta sino alla fine. Sull'ultima speciale, dopo l'abbandono di Duberti, avevo persino il timore di affrontare la più semplice delle curve. Non potevo permettermi il lusso di perdere per un mio errore. Tre anni fa ho iniziato proprio qui, sulle strade di casa, a correre. Nei Cir purtroppo ho avuto tanta sfortuna, questa vittoria è un toccasana». Per Fagiolo, vincitore del Gruppo A, era la prima gara sulla 309: «Mi sono appassionato e divertito molto. All'inizio ho dovuto fare un po' la mano alla guida della mia vettura che comunque si è rivelata affidabilissima». Orengo è esultante al traguardo: «Soddisfatto è dir poco: sono secondo in Coppa Italia, la macchina va benissimo, non posso chiedere nulla di più». □

SLALOM/A SESTA GODANO VINCE DI NUOVO L'ALPINE

DURA ANCORA LA LEGGE DI LORENZO SARACCO



LORENZO SARACCO (FotoLazzeri)

SESTA GODANO — Terza vittoria consecutiva in campionato, per il torinese Lorenzo Saracco sul traguardo di Passo del Rastrello; Erbert Rossi che teneva particolarmente a questa gara, che per lui significava «correre in casa», si è dovuto accontentare del secondo posto, peraltro onorevolissimo davanti ai vari Bormida, Loddo, Meluzzo, Massola e Mozzone, piazzatisi nell'ordine. Quanto la gara sia stata combattuta, lo dimostrano i pochissimi centesimi di secondo di scarto tra i tempi di Rossi e Bormida e quelli tra Loddo, Meluzzo e Massola, i primi due dei quali finiti alla pari, con discriminante a favore del sardo, più veloce nella prima manche. Inspiegabile il forfait di Zandonà che nella classifica tricolore aggiornata figura ora settimo con 32 punti; a comandarla è sempre Saracco (75) davanti a Bormida (unico ad aver disputato tutte le cinque gare) che con 55 punti sente... sul collo il fiato di Rossi (53). Più distaccato Mozzone (38) che precede Loddo (35) e Massola (34). Tornando alla classifica della gara, da sottolineare l'inserimento al nono posto di Panesi e al decimo di Battolla, mentre in campo femminile ha vinto Mirella Crubellati.

Cesare Rosso

(R5 Gt Turbo) 213,53; 6. Adorni (Golf Gti) 219,60.

GRUPPO SPECIALE

Classe 1000: 1. Angelillo (A112) 207,89; 2. Zunino (A112) 211,42; 3. Zanchetta (Fiat 126/1000); 4. Piacentini (A112) 215,89; 5. Salvarezza A. (A112) 217,28; 6. Monti (A112) 225,39; 7. Ferrari (Fiat 127 S) 236,23.

Classe 1150: 1. Balestrero (A112) 198,09; 2. Gramaglia (A112) 202,07; 3. Castagnini (A112) 211,50; 4. Moggia (Fiat 128/1100) 213,25; 5. Polini (A112) 216,37; 6. Angeli (Fiat 127 S) 219,70; 7. Ivani (Fiat 127 S) 231,23; 8. Testa (Fiat 127) 234,74.

Classe 1300: 1. Panesi (Fiat X1/9) 194,37; 2. Battolla (Fiat X1/9) 196,000; 3. Giarracca (Fiat X1/9 Dallara) 197,55; 4. Mantovani (Fiat X1/9) 198,54; 5. Bordanzi (Fiat X1/9) 211,22; 6. Medone (Fiat X1/9) 212,38; 7. Cosentino (Simca R2) 217,97; 8. Cugini (Simca 1300) 251,85.

Classe 1600: 1. Saracco (Alpine A110) 180,99; 2. Cremonesi (Fiat X1/9) 206,47; 3. Maggiolo (Fiat X1/9) 214,26; 4. Vanni (Sunbeam) 216,97; 5. Gigliola (Golf Gti) 217,39; 6. Figoli (Sunbeam) 224,95; 7. Alamai (Sunbeam) 237,37.

Classe 2000: 1. Strata (Opel Kadett) 196,78; 2. Bernabò (A110) 201,40.

Classe oltre 2000: 1. Borra (Stratos) 204,92; 2. Heidenreich (Porsche Carrera) 207,29; 3. Datterri (Fiat X1/9) 208,50.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Audisio (Ambra 1000) 212,56; 2. Putrino (A112/1000) 222,84; 3. Musso (Fiat 500/1000) 227,000; 4. De Martini (Fiat 500/1000) 228,13.

Classe oltre 1000: 1. Rossi (Er 1) 186,18; 2. Bormida (Abarth Gioda) 186,50; 3. Loddo (Loddo 2000) 189,06; 4. Melluzzo (Fiat X1/9); 5. Massola (Abarth X1/9) 189,57; 6. Mozzone (Gmg) 190,20; 7. Bertoli (Fiat W1/9) 193,57; 8. Pagliari (Abarth 200) 196,08; 9. Giaccon (Fiat 500/1300) 228,25.

PERINI CON GRANDE GRINTA DOMINA TUTTI GLI AVVERSARI

IL PIÙ FORTE DI TOSCANA

PRATO — Dopo la squalifica di Vernio, per il livornese Franco Perini, è arrivata una pronta rivincita nel 3. Slalom di Prato-Trofeo Bartolozzi Peugeot Talbot, organizzato dall'As Sport e Motori. Perini, coadiuvato da una perfetta Fiat X1/9 preparata da Cazzaniga, ha dimostrato di essere, al momento, il più forte pilota di slalom in Toscana. Con una grinta davvero formidabile il

conduttore della scuderia Livorno 1949 ha preceduto nella 2. manche Guido Desideri (autore della migliore prestazione cronometrica nella prima frazione di gara) su uno splendido prototipo Abarth autocostruito. Ancora una volta nelle primissime posizioni sono giunti i livornesi Gino Pettinato (X1/9) e Walter Peccianti (Lancia Stratos) che in questo modo vanno ad installarsi

ai vertici dell'Open Slalom Veza. Al quinto posto si è classificato l'ottimo pilota locale Claudio Nerini.

Daniele Conti

SLALOM

Prato (Fl), 12 giugno 1988

3. Slalom di Prato

Le classifiche

Absoluta: 1. Perini (Fiat X1/9) 144,46; 2. Desideri (Desideri Abarth) 146,66; 3. Pettinato (Fiat X1/9) 147,70; 4. Peccianti (Lancia Stratos) 150,11; 5. Nerini (Fiat X1/9) 150,65; 6. Cecere (Opel Kadett Gte) 152,27; 7. Spadoni (Fiat X1/9) 153,43; 8. Scarpellini (Talbot Ti) 153,85; 9. Pisaneschi G. (Opel Kadett Gte) 154,84; 10. Banchieri (Fiat 850 Coupé) 156,08.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Ricci 166,10; 2. Cerbai 166,44; 3. Materazzetti 175,99 (tutti su A112).

Classe 1300: 1. Sanesi 163,41; 2. Giachin 183,57 (tutti su Opel Corsa).

Classe 1600: 1. Pegni 158,60; 2. Bennati 163,14 (tutti su Peugeot 205 Gti).

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Romagnoli 165,94; 2. Disperati 166,02 (tutti su A 112).

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. D'Anna (Fiat 700) 167,62; 2. Bisio (Abarth 700) 168,52; 3. Danti (Giardini) 200,60.

Classe 1000: 1. Banchieri (Fiat 850 Coupé) 156,08; 2. Visani (A112) 167,99.

Classe 1150: 1. Santini G. (Fiat 127 S.) 156,17; 2. Lavorini (Fiat 500 Turbo) 170,66; 3. Romano (A112) 182,60.

Classe 1300: 1. Nerini 150,65; 2. Vannucchi 157,20; 3. Innocenzi 160,72; 4. Giovannelli 164,40; 5. Pieratoni (Simca R2) 164,75; 6. Brunori (Fiat 500 T.) 169,07; 7. Cioni 170,04 (gli altri su Fiat X1/9).

Classe 1600: 1. Perini 144,46; 2. Pettinato 147,70; 3. Spadoni 153,43; 4. Scarpellini (Talbot Ti) 153,85; 5. Martelli (Talbot Ti) 158,07; 6. Batoni (Golf Gti) 158,62; (gli altri su Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. Pisaneschi (Kadett Gte) 154,84; 2. Fabbri (Ford Escort Rs) 156,72; 3. Lici (Alfa Romeo Gt) 158,36; 4. Pilliero (Ford Escort Rs) 160,54; 5. Coroni (Kadett Gte) 161,00; 6. Del Santo (Fiat X1/9) 187,34.

Classe oltre 2000: 1. Peccianti (Lancia Stratos) 150,11; 2. Cecere (Opel Kadett Gte) 152,27.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Pucci (Fiat 500/1000) 169,37; 2. Covatta (Abarth 1000) 172,15.

Classe 2000: 1. Desideri (Desideri Abarth) 146,66; 2. Flori (Kadett Gte) 165,36.

AUTOCROSS/TUTTI ASPETTAVANO BRAGA

CONSOLI A LATINA

LATINA — Angelo Consoli con la Lancia Beta Montecarlo è stato la bella sorpresa di questa 4. prova del Trofeo Universal Car. Infatti il pilota di casa nella finale della classe 3500 ha preso subito il comando della corsa e per il padovano Braga con una vettura gemella non è rimasto che accontentarsi del secondo posto dopo aver piegato la resistenza di Sardellitti costretto al ritiro per noie meccaniche alla sua Fiat X1/9. Su un tracciato scorrevole e ben battuto hanno dato spettacolo anche le vetture delle altre classi. Nella 1000 il migliore è stato Bacilieri che è riuscito a superare lo spettacolare Zampa dopo sei giri di lotta accanita. Lo stesso Zampa ha poi visto sfumare anche il secondo posto costretto al ritiro per la perdita di una ruota. Dietro, De Riso, Carollo, Di Veroli e Gasparrone hanno dato vita ad un bel duello con continui sorpassi fin sul traguardo. I fratelli Spagnol sono stati i protagonisti della classe 1500.

Maurizio Masini

AUTOCROSS

Latina, 12 giugno 1988

Gara Nazionale

Le classifiche

Classe 1000: 1. Bacilieri (Fiat X 1/9) 8 giri in 7'20"0; 2. De Riso (Fiat X 1/9) 7'31"9; 3. Carollo (Fiat 128 coupé) 7'35"4; 4. Di Veroli (Fiat X 1/9) 7'37"4; 5. Del Vicario (Fiat 500) 7'41"9; 6. Uerzi (Nsu) 7'55"1; 7. Macali (Fiat 500) 8'08"9; 8. Zampa (Fiat 500) a 1 giro; 9. Gasparrone (Fiat X 1/9) a 4 giri.

Classe 1500: 1. Spagnol A. (Fiat X 1/9) 8 giri in 7'05"6; 2. Spagnol G. (Skoda) 7'07"2; 3. Nanni (Fiat X 1/9) 7'17"1; 4. Barsi (Renault Turbo) 7'33"4; 5. Valente (Fiat X 1/9) 7'40"2; 6. Galiano (A 112) 7'52"4; 7. Cerroni (Fiat X 1/9) a 3 giri; 8. Guglietti (Fiat X 1/9) a 3 giri.

Classe 3500: 1. Consoli (Lancia Beta Montecarlo) 8 giri in 6'46"4; 2. Braga (Lancia Beta Montecarlo) 6'53"7; 3. Pavanelli (Porsche) 7'06"2; 4. Morelli (Fiat 128 coupé) 7'25"4; 5. Femiano (Porsche) 7'41"1; 6. Mastrogiacomò (Lancia Beta Montecarlo) a 2 giri.

SLALOM

Sesta Godano (SP), 12 giugno 1988

Sesta Godano-Passo del Rastrello
Prova valida per il campionato italiano

Le classifiche

Absoluta: 1. Saracco (A110) 180,99; 2. Rossi E. (Er 1) 186,18; 3. Bormida (Abarth Gioda) 186,50; 4. Loddo (Loddo 2000) 189,06; 5. Melluzzo (Fiat X1/9) 189,06; 6. Massola (Fiat X1/9) 189,57; 7. Mozzone (Gmg) 190,20; 8. Bertoli (Fiat X1/9); 9. Panesi (Fiat X1/9) 194,37; 10. Battolla (Fiat X1/9) 196,00.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. G. Chiesa 216,11; 2. Fasce 217,96; 3. Fresco 222,63; 4. Broccardo 224,18; 5. Brembati 228,12; 6. E. Chiesa 234,16; 7. Barbieri I. 249,00 (tutti su A112).

Classe 1300: 1. Barbarotta (Citroën Ax) 223,66; 2. Barbieri N. (Talbot Samba) 239,47.

Classe oltre 1600: 1. Pavia (Peugeot 205 Gti) 200,82; 2. Filippi 205,14; 3. Toninelli 206,05; 4. Guarducci 207,14; 5. Tabacco (Peugeot 205 Gti) 209,77; 6. Agostini 215,75; 7. Costa 217,52; 8. Giambiasi (130 Abarth) 220,67 (gli altri su R5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Draghetti, 208,38; 2. Tancredi 218,47; 3. Gugliotti 219,42; 4. Sanguinetti 222,27; 5. Crubellati 223,44; 6. Cuciniello 232,71 (tutti su A112).

Classe 1600: 1. Cerretti (Peugeot 205 Gti) 214,17.

Classe oltre 1600: 1. Giordanino (Peugeot 205 Gti) 197,86; 2. Sassi (Golf Gti) 201,70; 3. Alessandrini (Peugeot 205 Gti) 207,09; 4. Alfonso (Uno Turbo) 211,94; 5. Alomai

SLALOM/IL CASERTANO A CAMPOBASSO

DE LUCA SVELA I... MISTERI

CAMPOBASSO — L'Automobile Club Campobasso alla fine è riuscito a organizzare il primo Slalom dei «Misteri», manifestazione a carattere interregionale che richiama nel nome delle particolarissime celebrazioni religiose tipiche della zona. Una concomitanza che ha messo in forse la gara per i «soliti» motivi di ordine pubblico, il tutto comunque si è risolto nel migliore dei modi posticipando di una settimana l'appuntamento automobilistico. Cinquanta concorrenti al via, con nutritissima partecipazione nel gruppo delle «speciali», e migliore prestazione in assoluto per il casertano Giovanni De Luca che con la sua Porsche 911 ha segnato il miglior tempo nella prima delle due manche in programma con 2'11"43. La gara si è disputata su di un tratto di 3000 metri della strada provinciale che collega Campobasso con Mirabello Sanitico, una salita tecnica resa ancora più impegnativa da dieci tratti di slalom che hanno determinato una notevole selezione. Il podio della classifica assoluta è stato completato dal molisano Mario Testa con il tempo di 2'14"89, migliore prestazione della classe prototipi oltre 1000, e da Bartolomeo Rossi altro pilota casertano in gara con una Porsche 911 che gli ha permesso di realizzare il tempo di 2'17"16. Giovanni De Luca e Mario Testa sono stati i migliori nei Gruppi «A» e «Speciale» mentre il più veloce nel Gruppo «N» è stato Lancellotta con il tempo di 2'21"33.

Giancarlo Giannobile

SLALOM

Campobasso, 12 giugno 1988

1. Slalom dei misteri

Le classifiche

Assoluta: 1. De Luca (Porsche 911) 131,41; 2. Testa (Fiat X1/9) 134,89; 3. Rossi (Porsche 911) 137,16; 4. Marzo (Fiat X1/9) 137,33; 5. Laurienza (Simca) 138,36; 6. Lancellotta (Peugeot 205 Gti) 141,33; 7. Visconti (Fiat X1/9) 142,37; 8. DeAngelis (Renault 5 Gt Turbo) 143,47; 9. Di Benedetto (Renault 5 Gt Turbo) 144,02; 10. Insignito (Fiat 500) 144,16.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Di Mauro (A112) 150,89; 2. Testa G. (A112) 153,52; 3. Plasi (A112) 160,36; 4. D'Ostillo (A112) 163,25.

Classe 1300: 1. Cellucci (Samba) 161,72.

Classe oltre 1600: 1. Lancellotta (Peugeot 205 Gti) 141,33; 2. DeAngelis (Renault 5 Gt Turbo) 143,47; 3. Di Benedetto (Renault 5 Gt Turbo) 144,02; 4. Fascelli (Renault 5 Gt Turbo) 144,84; 5. Montecchia (Peugeot 205 Gti) 149,06; 6. Piccioni (Renault 5 Gt Turbo) 154,90.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Testa V. (A112) 145,11; 2. lacampo (A112) 148,56; 3. Licciardi (A112) 159,66.

Classe 1600: 1. Procope (Ford Fiesta) 151,56.

Classe oltre 1600: 1. Addati (Alfetta Gtv) 146,50; 2. Rocoletta (Renault 5 Gt Turbo) 147,27.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Maroncelli (Fiat 500) 153,05; 2. Doti (Fiat 126) 155,76.

Classe 1000: 1. Insignito (Fiat 500) 144,16; 2. Nocera (Fiat 127) 156,56; 3. Poce (A112) 157,96; 4. Durante (Fiat 127) 160,04; 5. Spallone (Fiat 127) 160,04; 6. Mignogna (Fiat 126) 165,13.

Classe 1150: 1. Visci (Fiat 127) 150,22; 2. Iannantuno (Fiat 127) 153,88.

Classe 1600: 1. Visconti (Fiat X1/9) 142,37; 2. Pignatiello (Fiat X1/9) 144,92; 3. Faragone (Fiat X1/9) 162,07.

Classe 2000: 1. Marzo (Fiat X1/9) 137,33; 2. Falco (Fiat 128) 148,25; 3. Giancola (Ford Escort) 149,82.

Classe oltre 2000: 1. De Luca (Porsche 911) 131,43; 2. Rossi (Porsche 911) 137,16.

PROTOTIPI

Classe oltre 1000: 1. Testa M. (Fiat X1/9) 134,89; 2. Laurienza (Simca) 138,36; 3. Rinaldi (Fiat X1/9) 147,95.



Giovanni De Luca (sopra) anche nella gara di Campobasso non ha trovato nessuno in grado di batterlo e con la sua Porsche ha vinto il primo slalom dei Misteri

LONGOBARDI SI IMPONE A S. CIPRIANO PICENTINO

«TUONO NERO» TRAVOLGENTE

S. CIPRIANO PICENTINO — Una splendida giornata di sole ha accolto i 44 concorrenti del 2. Trofeo Cassa Rurale ed Artigiana del Tubenna - 3. Slalom Città di S. Cipriano Picentino», gara organizzata dall'Automobile Club Salerno e valida quale terza prova del Campionato Ac Salerno Promotion. L'annotazione climatica iniziale è doverosa, in quanto le due precedenti edizioni della manifestazione si erano disputate sotto il diluvio. Ma, nonostante il bel tempo, si sono viste comunque in giro gomme scolpite e in gara piloti che sembravano guidare sul bagnato: l'estrema scivolosità del bel tracciato che da Prepezzano sale a S. Cipriano (lungo oltre 3 Km.) rendeva precarie le condizioni di aderenza tanto che, nella prima manche, si sono verificati alcuni incidenti, risolti però senza conseguenza. Su tutti è svettato Augusto Longobardi, meglio conosciuto come «Tuono nero», con la sua anzianotta, ma sempre efficiente Simca R2 preparata da Enrico Serra. La vetusta vettu-

francese, prima nelle mani di Giovanni Tufino ed ora in quelle di Longobardi, da anni continua a mettere vittorie e piazzamenti di valore, a dispetto dell'ilarità suscitata dal suo colore nero e dall'«estetica» che tradisce la lunga anzianità di servizio. Il grintoso pilota di Gragnano ha guidato magnificamente sull'asfalto scivoloso cogliendo il primo successo assoluto stagionale. Dietro il «funambolo» Longobardi troviamo il pluricampione di zona delle cronoscalate Genny Laudato, staccato di 4"85. Il portacolori della Cosenza Corse era occasionalmente alla guida di una Fiat X1/9 Gruppo Speciale in luogo della fida Guppo B. Alle sue spalle Fulvio Iacuzzo (Simca R2), rivelazione della giornata, il sempre valido Carlo Pandolfi (Fiat X1/9) e i bravissimi Giovanni Porpora e Saverio Barbarulo, inseritisi al quinto e sesto posto assoluto con le «piccole» A112 Gruppo N. Dietro di loro il siciliano Giuseppe Truscello (Fiat X1/9).

Rosario Moselli

SLALOM

S. Cipriano Picentino (SA), 12 giugno 1988

3. Città di S. Cipriano

Le classifiche

ASSOLUTA: 1. Longobardi (Simca R2) 182,43; 2. Laudato (Fiat X1/9) 187,28; 3. Iacuzzo (Simca R2) 191,31; 4. Pandolfi (Fiat X1/9) 191,49; 5. Porpora (A 112) 191,67; 6. Barbarulo (A 112) 192,36; 7. Truscello (Fiat X1/9) 192,53; 8. Arduini (Porsche 914) 193,11; 9. Calce (A 112) 194,24; 10. Limauro (A 112) 195,33.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Porpora 191,67; 2. Barbarulo 192,36; 3. Limauro 195,33; 4. Di Gennaro 197,55; 5. Mascolo 198,18; 6. Sergio 206,67; 7. Ferrara 210,36 (tutti su A112).

Classe oltre 1600: 1. Frulio (Lancia Delta Integrale) 198,44; 2. Avagliano (Fiat Ritmo) 199,35; 3. Avitabile (Golf Gti) 203,82.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Calce 194,24; 2. Terralavoro 199,23; 3. Lamberti 237,27 (tutti su A112).

Classe 1600: 1. Loffredo (Alfasud Sprint) 195,44.

Classe oltre 1600: 1. Lombardi (Peugeot 205 Gti) 203,24.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Spina (Fiat 126) 257,91.

Classe 1000: 1. Maiorino (Fiat 500) 200,19; 2. D'Amaro (A112) 201,45; 3. Bove (Fiat 127) 215,04.

Classe 1150: 1. Cuomo G. (Fiat 127) 197,00; 2. Pagano (Fiat 127) 204,35.

Classe 1300: 1. Iacuzzo (Simca R2) 191,31; 2. Federico (Mini De Tomaso) 197,94; 3. Salsano (Fiat 128) 200,03; 4. Auriemma (Mini De Tomaso) 215,11.

Classe 1600: 1. Laudato 187,28; 2. Pandolfi 191,49; 3. Truscello 192,53; 4. Tortora (Talbot Ti) 200,96; 5. Attanasio 212,28; 6. Nesta (Ford Escort) 212,51 (gli altri su Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. Langella (Fiat 131 Racing) 201,26; 2. Lardone (Lancia Beta Montecarlo) 206,89; 3. Vivone (Opel Kadett) 213,56.

Classe oltre 2000: 1. Arduini (Porsche 914) 193,11.

Classe 1000: 1. Maresca (Fiat 600) 204,11.

Classe 3000: 1. Longobardi (Simca R2) 182,43.

RALLY CIR/Sassari

MOIOLI IN EXTREMIS

SASSARI — Moioli-Gozzi, su Lancia Delta Integrale, hanno vinto il Rally città di Sassari (valido per il Cir) alla penultima speciale quando Paola De Martini (Audi Coupé Quattro), in testa fino a quel momento, si è dovuta ritirare per problemi all'alimentazione.

Sassari, 18-19 giugno 1988

Classifica assoluta: 1. Moioli-Gozzi (Lancia Delta Integrale) 1'58'05"; 2. Deila-Zumelli (Lancia Delta 4Wd) a 17"; 3. Soletta-Soletta (Lancia Delta Integrale) a 21"; 4. Turri-Bindi (Lancia Delta 4Wd) a 23"; 5. Mannu-Cabras (Lancia Delta 4Wd) a 2'38".

RALLY 1. SERIE/Sannio

MASTANTUONO SENZA PROBLEMI

BENEVENTO — Ancora una gara piena di colpi di scena nella 6. zona. Nel 5. Rally dei Colli del Sanio (coeff. 5) il successo è andato a Mastantuono-Stiscia (Opel Manta Gte) che hanno preceduto di 1'53" Cascone-Leone e Cecere-De Napoli, su R 5 Gt Turbo.

Benevento, 19 giugno 1988

Classifica assoluta: 1. Mastantuono-Stiscia (Opel Manta Gte) 1'16'46"; 2. Cascone-Leone (Opel Kadett Gsi) a 1'53"; 3. Cecere-De Napoli (R5 Gt Turbo) a 2'06"; 4. Di Lillo-Sepulvers (R5 Gt Turbo) a 2'56"; 5. Ruggiero-Ferrara (Peugeot 309 Gti) a 3'54".

VELOCITÀ/F. 2000

GITTO È SEMPRE INAVVICINABILE

PERGUSA — Il messinese Domenico Gitto ha vinto la 7. prova del Trofeo Fisa. Il pilota della Ralt, in procinto di passare alla F. 3000, ha comandato la corsa fin dal 1. giro. Alle sue spalle Aloi e De Tomasi, anche loro su Ralt, sono giunti nell'ordine.

Pergusa (En), 19 giugno 1988

Classifica assoluta: 1. Gitto 39'17"83; 2. Aloi 39'36"55; 3. De Tomaso 39'46"46; 4. Valentino 40'10"45; 5. Marostica a 1 giro (tutti su

SALITA/Gambarie

CASSIBBA NON PERDONA

REGGIO CALABRIA — Giovanni Cassibba ha vinto la S. Stefano-Gambarie.

Reggio Calabria, 19 giugno 1988

Classifica assoluta: 1. Cassibba (Osella Pa/10) 3'44"62; 2. Scola C. (Osella Pa/5) 3'49"11; 3. Canino (Bmw) 3'49"21; 4. Ritacca (Osella Pa/8) 3'50"43; 5. Scola D. (Osella Pa/12) 3'52"53.

RALLY 1. SERIE/Val di Cecina

FINALMENTE PRIMI MATTIA-BONIGLIO

CASTELNUOVO VAL DI CECINA — Dopo 3 secondi posti assoluti in altrettante gare di zona, Filippo Mattia e Mariella Boniglio, su Ford Escort Rs Gr. A, hanno colto la vittoria nel 10. rally Alta Val di Cecina. Al 2. posto si sono classificati Benzi-Ballini.

Castelnuovo Val di Cecina (Pi), 19 giugno 1988

Classifica assoluta: 1. Mattia-Boniglio (Ford Rs Turbo) 1'18'51"; 2. Benzi-Ballini (R 5 Gt Turbo) a 44"; 3. Doni-Diddi (Ford Sierra Cosworth) a 51"; 4. Carrara-Giannini (Opel Kadett Gsi) a 2'06"; 5. Vescovi-Belli (R 5 Gt Turbo) a 2'15".

RALLY 1. SERIE/Domodossola

LEONARDI SU TUTTI

DOMODOSSOLA — Longhi-Leonardi, su R5 Gt Turbo, si sono imposti nel 24. Rally delle Valli Ossolane, precedendo Bovero-Dal Ben (Ford Sierra Cosworth). Al 3. posto Giorgio-Paganelli, mentre Stagni, è giunto 4. dopo una foratura.

Domodossola (No), 18-19 giugno 1988

Classifica assoluta: 1. Longhi-Leonardi (R5 Gt Turbo) in 1'03'09"; 2. Bovero-Dal Ben (Ford Sierra Cosworth) a 1'00"; 3. Giorgio-Paganelli (Lancia Delta Integrale) a 1'30"; 4. Stagni-Ciacci (Ford Sierra Cosworth) a 1'42"; 5. Ciriotti-Furia (Ford Sierra Cosworth) a 2'18".

VELOCITÀ/F. Panda

BAJ SOTTO LA PIOGGIA

MONZA — Filippo Baj si è imposto su Aghemio e Valori in un gara caratterizzata da una pioggia fastidiosa quanto pericolosa, tanto da costringere gli organizzatori a sospenderla a 5 giri dal termine.

Monza, 18 giugno 1988

Classifica assoluta: 1. 1. Baj (Crs) 18'10"27; 2. Aghemio (Ermolli) 19'18"61; 3. Valori (Cvs) 19'19"47; 4. Corsini (Corsini) 19'21"10; 5. Borghetti (Spike) 19'39"32.

SLALOM/Cassinelle

Classifica assoluta: 1. Rossi (Erbert R1) 128.93; 2. Mozzone (Gmg) 131.16; 3. Demicheli (Abarth X 1/9) 131.84; 4. Bormida (Abarth Giada) 132.81; 5. Edmondo (Lancia Stratos) 134.34.

SLALOM/Alto Senio

Classifica assoluta: 1. Zandonà (Fiat 850) 176.28; 2. Perini (Fiat X1/9) 178.65; 3. Peccianti (Lancia Stratos) 182.29; 4. Pisaneschi (Opel Kadett Gte) 186.48; 4. Dini (Fiat X1/9) 188.83.

RALLY 1. SERIE/Zolfare

GUARINO IN CASA

CALTANISSETTA — I nissen Guarini-Carusò (Opel Kadett Gsi) si sono aggiudicati la 4. edizione del Rally delle Zolfare; al 2. posto sono giunti Ferreri-Genco Russo (Opel Manta Gte) con 1 minuto di penalità, quindi Tumino-Noto, su Ford Sierra Cosworth.

Caltanissetta, 19 giugno 1988

Classifica assoluta: 1. Guarino-Carusò (Opel Kadett Gsi) 1'02'55"; 2. Ferreri-Genco Russo (Opel Manta Gte) a 22"; 3. Tumino-Noto (Ford Sierra Cosworth) a 25"; 4. Profeta-Pameri (Lancia Delta Integrale) a 1'30"; 5. Sollano-Patti (Opel Manta) a 1'53".

RALLY/Appennino Modenese

LA QUINTA DI SASSI

PALAGANO — Il ligure Sassi ha vinto per la 5. volta il Rally dell'Appennino Modenese, giunto quest'anno alla 9. edizione. Piazza d'onore per Pelloni-Casari e 3. posto per Poggi-Scorcioni, entrambi su Renault. Il maltempo ha reso molto insidiosa la gara.

Palagano (Mo), 19 giugno 1988

Classifica assoluta: 1. Sassi (Vw Golf Gti) 1'15'53"; 2. Pelloni-Casari (R5 Gt Turbo) 1'20'05"; 3. Poggi-Scorcioni (R5 Gt Turbo) 1'22'20"; 4. Stradi-Ferrari (R5 Gt Turbo) 1'22'21"; 5. Ternelli-Torri (Fiat Ritmo 130) 1'22'26".

VELOCITÀ/F. Fiat Abarth

ROBERTO PRODAN CON DECISIONE

MONZA — Dopo una partenza piuttosto lenta, Roberto Prodan ha ben recuperato riuscendo ben presto a conquistare la 1. posizione che ha mantenuto fino alla fine. Ottima gara quella di Prospero e Andreella, rispettivamente secondo e terzo. Solo 4. Basso.

Monza, 18 giugno 1988

Classifica assoluta: 1. Prodan 14'22"61; 2. Prospero 14'33"20; 3. Andreella 14'34"70; 4. Basso 14'54"81; 5. De Lucia 14'56"15.

F. FIRE/Monza

Classifica assoluta: 1. Spiga (Corsini) 18'15"70; 2. Spedo (Spedo) 18'21"83; 3. Cerizza (Tatus) 18'23"79; 4. Valentino (Sg2) 18'31"56; 5. Mollì (Corsini) 18'32"82.

AUTOCROSS/Pergola

Classifica assoluta: 1. Raffaelli (Porsche) 7'49"24; 2. Guazzaroni (Fiat) 8'03"92; 3. Paoloni (Fiat X1/9) 8'37"73; 4. Cimarelli (Alfasud) 8'40"30; 5. Balzaretto (Lancia) 8'41"12.

RALLY 1. SERIE/Varese

MANEO SUPERA GLI SVIZZERI

VARESE — Maneo-Bucci (Lancia-Delta Integrale) hanno vinto il Rally Varese, precedendo gli svizzeri Roux-Corthay (Ford Sierra Cosworth). Questi ultimi si sono aggiudicati il Gr. A e il successo nella classifica valida per il campionato elvetico.

Varese, 18-19 giugno 1988

Classifica assoluta: 1. Maneo-Bucci (Lancia Delta Integrale) 1'54'42"; 2. Roux-Corthay (Ford Sierra Cosworth) a 11"; 3. Cuccirelli-Giubilei (Bmw M3) a 1'21"; 4. Oguey-Indermühle (Mazda 323 4Wd) a 2'02"; 5. Saucy-Soria (Peugeot 309 Gti) a 2'30".

VELOCITÀ/Sort Nazionale

GIULIANI-CIPRIANI FANNO IL VUOTO

PERGUSA — Gialiani-Cipriani hanno vinto la 6. prova del campionato Sport Nazionale disputata in formula «mini endurance» sulla distanza di 2 ore. Alle loro spalle sono giunti Consonni-Brambilla e Benusiglio-Mendis. Squalificato Merzario per scorrettezze.

Pergusa (En), 19 giugno 1988

Classifica assoluta: 1. Giuliani-Cipriani (Lucchini) 2'34'10"; 2. Consonni-Brambilla (Ermolli) a 1'33"03; 3. Benusiglio-Mendis (Lucchini) a 2'24'64; 4. Gianco-Del Castello (Lucchini) a 2'24'64; 5. Gallo-Francia (Lucchini) a 1 giro.

SALITA/Mendola

TAMBONE D'UN SOFFIO

PASSO MENDOLA — Giuseppe Tambone, su Osella Pa/9, è riuscito a prevalere sul suo accerrimo rivale Ezio Baribbi. È successo alla 43. Appiano-Mendola, la più vecchia corsa in salita.

Passo della Mendola, 18 giugno 1988

Classifica assoluta: 1. Tambone (Osella Pa/9) 7'09"73; 2. Baribbi (Osella Pa/9) 7'11"87; 3. Casasola (Osella Pa/9) 7'14"21; 4. Rossetto (Lola) 7'48"84; 5. Castelli (Lucchini) 7'52"0.

SLALOM/Bielle Roventi

FAZZINO BRUCIA GLI AVVERSARI

MENFI — Il siracusano Vincenzo Fazzino (Fiat X1/9) si è imposto nello slalom «Bielle Roventi».

Menfi (Ag), 19 giugno 1988

Classifica assoluta: 1. Vincenzo Fazzino (Fiat X1/9) 166.76; 2. Castro (Porsche 911 Sc) 169.33; 3. La Mantia (Fiat X1/9) 173.13; 4. La Corte (Porsche 911 Sc) 175.40; 5. Fiore (Fiat X1/9) 175.54.

NOTIZIARIO CSAI

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

CALENDARIO SPORTIVO 1989

PREMESSA: in applicazione di quanto prescritto dal Regolamento Nazionale Sportivo e dalla Norma Supplementare n. 7 la Csaì apre le iscrizioni al Calendario Sportivo 1989 (Competizioni Internazionali, Nazionali, riservate, Club). Per la formulazione del Calendario 1989 si è deciso di confermare la procedura già adottata negli anni precedenti; gli Organizzatori interessati sono pertanto invitati a presentare, in via preliminare, con le modalità indicate al successivo p. 5) le proprie domande di iscrizione che la Csaì elaborerà e trasferirà in un progetto di Calendario inviandolo agli Automobil Club, agli Organizzatori, alle Associazioni di Categoria rappresentate in C.S.N. ed ai propri Organi periferici affinché gli stessi possano esaminarlo prima della riunione per la discussione e l'approvazione del Calendario definitivo.

COMPETIZIONI: potranno essere iscritti a Calendario i seguenti tipi di competizione. a) Velocità: circuito, salita. b) Rally: internazionali propriamente detti, nazionali (con iscriz. a Calendario Nazionale e, su richiesta, internazionale), sprint. c) Raids tout terrain. d) Speciali: autocross, stock-car, new-rallycross, slalom singolo e parallelo, neve/ghiaccio, accelerazione. e) Fuoristrada: fuoristrada propriamente detto, trial, endurance. f) Auto storiche: circuito, salita e rallies.

ORGANIZZATORI: potranno iscriverne competizioni a Calendario: a) gli Automobil Club; b) gli Enti e le Associazioni aventi personalità giuridica e già titolari di licenza Csaì di «Organizzatore»; c) le Associazioni senza personalità giuridica che nel 1988 hanno costituito un Comitato organizzatore: titolare di licenza di «Organizzatore»; d) le Associazioni senza personalità giuridica che negli anni precedenti al 1988 sono state titolari di licenza di «Organizzatore». Gli Enti di cui alla lettera b) che non hanno specifiche attribuzioni in campo sportivo automobilistico dovranno allegare alla domanda d'iscrizione a Calendario una delibera dei propri organi competenti che autorizzi gli Enti stessi ad iscrivere competizioni e ad organizzarle. Le Associazioni di cui alla lettera b), c) e d) dovranno allegare alla domanda d'iscrizione copia notarile dell'atto costitutivo e l'elenco delle cariche sociali in atto risultante dall'atto notarile di costituzione o, in caso di variazioni, dal verbale dell'assemblea con firma autenticata del legale rappresentante. Riguardo alla costituzione del Comitato

organizzatore delle Associazioni di cui alle lettere c) e d) si rimanda alla N.S. 7, cap. 1.

NUOVI ORGANIZZATORI: gli Enti e le Associazioni che non hanno mai organizzato, non possono iscriverne in proprio competizioni né tanto meno organizzarle. Un Ente o un'Associazione senza precedenti organizzativi dovrà farsi affiancare da un Organizzatore o da un Comitato Organizzatore in regola con le disposizioni contenute al punto 3) che assumerà la titolarità anche giuridica dell'iscrizione e della organizzazione e l'impegno a relazionare, a competizione effettuata, sulle capacità tecniche/organizzative dell'Ente o Associazione in affiancamento. A questi ultimi la licenza di organizzatore potrà essere rilasciata soltanto se la relazione di cui sopra sarà positiva.

MODALITÀ E CONDIZIONI DI ISCRIZIONE: a) le richieste di iscrizione a Calendario dovranno pervenire (ved. successiva lettera b), redatte sugli appositi moduli. Entro il 20 luglio 1988 se trattasi di competizione da iscriverne anche nel Calendario internazionale (questa data è stata stabilita in relazione ai termini fissati dalla FISA). Entro il 31 agosto 1988 se trattasi di competizione da iscriverne soltanto nel Calendario nazionale. I **Delegati Regionali** sono tenuti a coordinare le richieste della propria regione e, nel caso di Campionati per zone geografiche, di quelle facenti parte delle medesime zone. Le richieste che verranno entro tali termini saranno incluse nel progetto di Calendario, avranno priorità rispetto a quelle tardive e saranno le sole ad essere prese in considerazione ai fini dell'assegnazione delle validità nazionali per il 1989 (le prove titolate 1989 saranno infatti assegnate prima della discussione finale del Calendario sulla base delle richieste pervenute entro il 31/8). b) Per le competizioni di velocità in circuito, di velocità in salita e

fuoristrada, le richieste dovranno essere inviate alla Csaì - ufficio di Milano (via Pola 9, cap. 20124); per gli altri tipi di competizione dovranno essere invece inviate alla Csaì - Ufficio di Roma (via Solferino 32 - cap. 00185).

c) **Alle domande di iscrizione preliminare non devono essere allegate né tasse di iscrizione né domande e tasse di licenza di organizzazione e di Autodromo (auto e cross). Le une e le altre saranno richieste dalla Csaì con modalità e termini (in ogni caso entro il 31/12/1988) che saranno comunicati successivamente.**

d) L'Organizzatore che desidera l'assegnazione di competizioni titolate dovrà specificare il titolo nazionale richiesto.

e) Nel formulare le loro richieste, gli Organizzatori sono obbligati ad indicare in ordine di preferenza, oltre alla data prescelta, due date di riserva. In assenza di tale indicazione, le eventuali concomitanze saranno risolte discrezionalmente dalla Csaì. In ogni caso gli Organizzatori sono pregati di non indicare date che a priori ritengono di non poter accettare.

f) Gli Organizzatori delle competizioni con il fatto stesso dell'iscrizione si impegnano ad accettare tutte le disposizioni sportive, tecniche ed amministrative impartite dalla Csaì.

g) Le competizioni di velocità in salita sono soggette alla preventiva autorizzazione del Ministero dei LL.PP. All'atto della loro richiesta occorrerà, quindi, indicare con la massima precisione i percorsi e le loro caratteristiche.

h) Limitatamente ai Rally e alle competizioni autocross, stock-car e newrallycross, per ogni gara che si chiede di iscriverne a Calendario, l'Organizzatore dovrà comunicare entro il 31 dicembre 1988 il nome del Direttore di gara. L'accettazione di questi ed una sua dichiarazione di presa visione del regolamento particolare di gara dovranno pervenire successivamente al-

la Csaì, insieme alla richiesta del permesso di organizzazione.

i) La riunione per la discussione del Calendario avrà luogo a Roma presumibilmente entro il mese di ottobre con programma che sarà comunicato successivamente. Dopo tale riunione, il Comitato Esecutivo della Csaì, provvederà alla approvazione del Calendario 1989.

Procedura di partenza per le gare in circuito

Episodi recentemente accaduti hanno evidenziato che la procedura di partenza, regolamentata dalla N.S. 16 art. 6.2, viene sovente disattesa. Il Comitato Esecutivo della Csaì, nella riunione del 25 maggio scorso, nell'attirare l'attenzione sull'applicazione di detta norma, ha deciso che con decorrenza 1° luglio 1988 si debba esplicitamente indicare nei regolamenti particolari di gara il fatto che saranno previsti dei Giudici di Partenza (uno per ogni fila di schieramento), di cui all'art. 55 del R.N.S., preposti alla segnalazione di eventuali partenze anticipate e che saranno considerati Giudici di Fatto. A norma dell'art. 149 f. del Codice Sportivo Internazionale non sono ammessi reclami contro le decisioni dei Giudici di Fatto. L'Organizzatore dovrà successivamente indicare su apposita circolare informativa i nominativi dei Giudici alla partenza. Potranno essere utilizzati allo scopo tutti gli Ufficiali di Gara, in possesso di regolare licenza anche se hanno altre funzioni nella manifestazione stessa (es. Commissari Sportivi e Tecnici, Segretari di Manifestazione, ecc.). Le sanzioni per le partenze anticipate, da esplicitarsi sui regolamenti particolari, così come previsto dall'art. 102 del R.N.S., nel caso di partenza da fermo in gruppo, dovranno comportare un minuto di penalizzazione ai conduttori che commettono «falsa partenza» nonché l'ammenda di L. 500.000. Si raccomanda, infine, al Gruppo Giudici di Gara sia di portare a conoscenza dei Commissari Sportivi Nazionali la presente disposizione, sia di invitare alla rigorosa osservanza, da parte dei Direttori di Gara, dei tempi di intercorrenza tra l'accensione della luce rossa e l'accensione della luce verde del semaforo (minimo 4" - massimo 7") e di richiamare, nel corso del briefing, l'attenzione dei conduttori e sulle modalità di partenza e sull'applicazione delle conseguenti sanzioni di cui al paragrafo precedente, in caso di infrazione.

I provvedimenti del Giudice Sportivo

«Èrreci»

MESI DUE si sospensione licenze per mancata osservanza clausola compromissoria (Art. 6 RNS). Decorrenza 10-6-88 Senza.

Mario De Rosas e De Luca Augusto

Rally Costa Smeralda 1988. Un mese di sospensione licenze ed ammenda di L. 500.000 per aver percorso in senso contrario a quello di marcia una prova speciale. Decorrenza 10-6-88. Senza.

DOVE CORRIAMO

DAL 23 AL 27
GIUGNO 1988

23-26 GIUGNO

Olympus Rally

(CMR) ● ● ● N-A
Scca
6750 South Emporia Street
Englewood - Colorado 80112
(Stati Uniti)

24-26 GIUGNO

24 Ore di Ypres (coeff. 20)

(CECR) ● ● ● N-A
Ac Targa Florio
Avenue MI-French, 2
8900 Ieper (Belgio)

Rally Limone Piemonte (coeff. 3)

(CIR) ● ● ● N-A
Saluzzo Rally Club
P.za della Vittoria, 52
12020 SAMPEYRE (Cuneo)

Rally Armor

(RI) ● ● ● N-A
Asaco Maine Bretagne
10, rue de Bone
72000 LE MANS

Rally del Santo (coeff. 5)

(COI) ● N-A
Squadra corse Padova
Via degli Scrovegni, 19
35100 PADOVA

Coppa Alto Monferrato (AS) ● AS

Ac Alessandria
C.so F. Cavallotti, 19
15100 ALESSANDRIA

Rally Marathon Dei Due Mari (RA) ● FS

Ac Potenza
Via della Chimica
85100 POTENZA

24-27 GIUGNO

Gunaydin Rally (coeff. 2)

(CECR) ● ● ● N-A
Alaykosku Cad. N. 13
Cagaloglu
ISTANBUL (Turchia)

26 GIUGNO

Gp Lotteria F. 3000 a Monza (VC) ● ● ● F.3000-F.3-FAB-R5

Ac Milano
Corso Venezia, 43
20121 MILANO

Italiano Turismo a Pergusa (VC) ● N-A

Ente Autodromo Pergusa
P.za Garibaldi, 8
94100 ENNA

Stock car a Brooklin (VC) ● STK

Nascar
Po Box «K»
Bridgeport
CONNECTICUT 06605
(Stati Uniti)

Endurance al Fuji (VC) ● ● ● C1-C2

Fuji Speedway Corp.
Fisco Club
Marunouchi Building
2-4-1 Marunouchi
Chiyoda-ku
TOKYO 100 (Giappone)

Eurostoriche a Monthléry (CEAS) ● ● ● AS

Asac de France
6, place de la Concorde
75008 PARIS (Francia)

Challenge Saico a Vallelunga (VC) ● Tg-AS

Erre Promotion
00100 ROMA

Coppa Sila (VS) ● N-A-B-S6

Ac Cosenza
Via Tocci, 2
87100 COSENZA

Corse a Gharade (VC) ● ● ● FR-FF-A-R5

Asac d'Auvergne
Residence Arverne
62, rue Bonnabaud
63000 CLERMONT-FERRAND
(Francia)

Salita Monte Maddalena (VS) ● N-A-B-S6-AS

Team Mille Miglia
Via Trento, 15/G
25100 BRESCIA

S. Giustino-Bocca Trabaria (VS) ● N-A-B-S6

Ac Perugia
Via Mario Angeloni, 1
06100 PERUGIA

Salita al Montepellegrino (VS) ● N-A-B-S6

Staff 99
Via F. Turati, 5
90139 PALERMO

1. Rally Donna Cefalù (RA) ● N-A

Comune Cefalù
Via Roma
90015 CEFALÙ (Palermo)

Autocross a Chignolo Po (AC) ● div. 1-2-3

Rally Ring Solarolo
27100 PAVIA

Autocross stock a Ceccano (AC) ● div. 1-2-3

Team F.lli Tiberia
Via Pescara Celletta, 62
03023 CECCANO (Frosinone)

Slalom Caserta Vecchia (SL) ● Tg

Scuderia Caserta Corse
C.so Giannone, 110
81100 CASERTA

Slalom di Sillano (SL) ● Tg

As Sport e Motori
Via Montegrappa, 292
50047 PRATO (Firenze)

Slalom Vezzano Ligure (SL) ● Tg

Gecar
Via Pieve di Cadore, 18 R
16164 GENOVA

Corri con O.Z.



Hanno corso con O.Z.

GRAN PREMIO CANADA F. 1

4. Nelson Piquet su Lotus 100 T

F. 3 MUGELLO

2. R. Colgiago su Dallara/Coperchini

4. R. Capello su Dallara/Ravarotto

5. M. Martini su Dallara/Coperchini

RALLY CITTÀ DI CARMAGNOLA

1. assoluto Rosselli - Ercole su Lancia Delta 4Wd

FORMULA ALFA BOXER - MUGELLO

1. Regis - 2. Savoldi - 3. Pace

SALITA MALEGNO-BORNO

1. Gruppo A G. Zarpellon su Bmw M3



Ruote O.Z. Vinci in sicurezza

LEGENDA

● ● ● Internazionale	CMT Campionato Mondiale Turismo	COI Coppa Italia Rally	F2000 Formula 2000	A Gruppo A	SL Slalom
● ● Naz. a part. straniera	CECR Europeo rally	AC Autocross	FP Formula Panda	B Gruppo B	S6 Sport gruppo 6
● ● Nazionale	CEM Europeo montagna	AS Autostoriche	FR Formula Renault	C Gruppo C	SN Sport Nazionale
CMF1 Mondiale F.1	CEAS Europeo autostoriche	Club Gare Club	FVw Formula Volkswagen	N Gruppo N	S2000 Sport 2000
CMSP Mondiale prototipi	CEA Europeo autocross	DGT Dragster	FM Formula mondiale	RI Rally internazionali	STK Stock car
CMR Mondiale rally	CER Europeo rallycross	FAB Formula Alfa Boxer	F2 Formula 2	RS Rally sprint	TUmo Trofeo Fiat Uno
CIF 3000 Camp. Int. F. 3000	CRMO Camp. rally Medio Oriente	FFA Formula Fiat Abarth	F3 Formula 3	RN Rally nazioni	Tg Tutti gruppi
CFCART Campionato F. Cart	CRCA Camp. rally cont. Africano	FF Formula Ford 1600	E Formula libera	RC Rallycross	Vg Velocità sul ghiaccio
CIMS Campionato Imsa	CIR Campionato italiano Rally	FSF Formula Super Ford	FS Fuoristrada	RSGT Renault 5 GT Turbo	VS Velocità salita
				RAlpine Renault V6 T. Europa	VC Velocità circuito

Nel prossimo numero di

**AUTO
SPRI
NT**

SENNA SCRIVE PER VOI

Torna
a grande
richiesta
la rubrica
del campione
brasiliiano

Vi spiego perché...