

AUTO SPRI NT

Gp Gran Bretagna

SHOCK

AND

GO!

SETTIMANALE **29**
Anno XXXV - 18-24 luglio 1995
Sped. in abb. postale - Pubbl. inf. 50%
L. 4.000



**CHE PAURA PER HERBERT IN PROVA
MA IN GARA VINCE IL SUO PRIMO GP**



ORSI

FORMULA UNO

Arriva la Honda
assieme alla Dome

SUPERTEST

La Renault Spider
per correre in pista

RALLY

2 Litri: Travaglia
è già campione

DIRETTORE RESPONSABILE
CARLO CAVICCHI

VICEDIRETTORE
FRANCO NUGNES

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

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

REDATTORI
MARIO DONNINI
PIETRO GASPARRI
MARISA IMBROGGIO
MARCO RAGAZZONI
ARTURO RIZZOLI

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

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

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

DISEGNI
STEFANO ADAMI
ANTONIO SASSI
GIORGIO SERRA
MASSIMO VALLESE

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

DISTRIBUZIONE:
Italia, Concessionario esclusivo PARRINI & C.
Piazza Colonna 361 - 00187 Roma
tel. 06/69940731 - Telefax 06/69940697
Telex Dipari 626169.

All'estero, A.I.E. - Agenzia Italiana di Esportazione S.p.A.
Via Manzoni, 12 - 20089 Rozzano (MI)
telefax: 02/57512606.

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

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



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



Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 990



CONTI EDITORE SPA

divisione Pubblicità Sede: Via del Lavoro 7
Resp. Loredana Malaguti

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

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

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

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

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

VELOCITA'

- FORMULA UNO
- 12 Gp Gran Bretagna**
- IL PERSONAGGIO
- 44 Fabrizio Barbazza**
- L'INTERVISTA
- 50 J.J. Lehto**
- TURISMO
- 54 Fuoco di sbarramento**
- LA PROVA
- 88 Renault Spider**
- FORMULA INDY
- 92 Gara a Toronto**
- IMSA
- 96 Sears Point**

RALLY

- DUE LITRI
- 76 Appennino Reggiano**
- ITALIANO
- 80 Dallavilla astro nascente**

L'ALTRA DOMENICA

- 60 Le gare in Italia**

OPINIONI

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

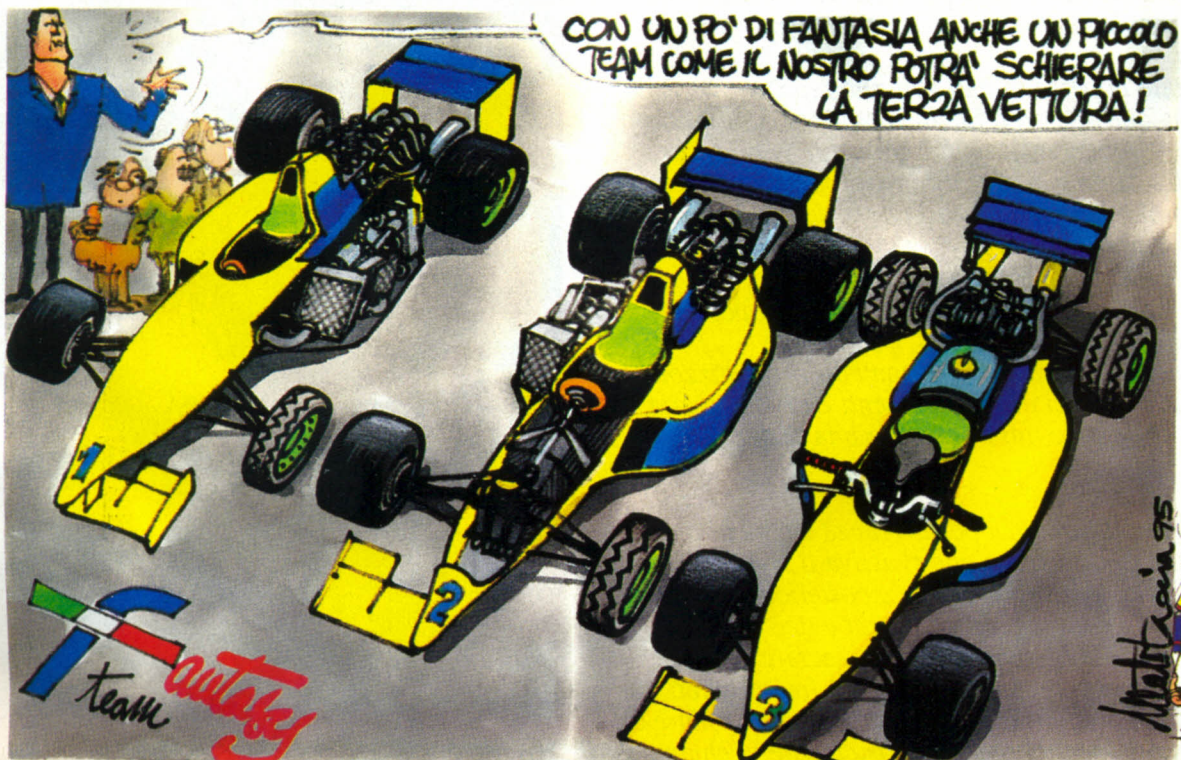


COLOMBO

RUBRICHE

- 8** lettere
- 49** notiziario csai
- 60** news prodotto
- 84** news rally
- 98** news velocità
- 103** news karting
- 106** news estero
- 110** portobello
- 111** crucisprint
- 114** dove si corre

ED E' SUBITO... SERRA



Team *Autosprint*



IO, CANAGLIA



Stop and... go home!

GIORGIO FALETTI

Se la pratica dello stop and go prosegue con i ritmi ai quali le varie direzioni di gara ci stanno abituando, sarà necessario fare qualcosa... Non intendo parlare di qualcosa a favore o contro questa regola, ma veramente dare una risposta pratica ad una domanda angosciante «Stop and go: che fare?». Vi annuncio l'uscita del mio prossimo libro intitolato «Cento cose da fare ai Commissari durante uno stop and go per evitare il prossimo». Eccone alcune, accuratamente studiate per evitare che diventi una persecuzione nei vostri confronti...

1) Tagliarsi le unghie e far cadere le frattaglie sui piedi di qualcuno lì.

2) Fare quello che la stragrande maggioranza della gente fa quando è ferma a un semaforo: mettersi le dita nel naso e guardare con aria interrogativa il prodotto.

3) Integrare l'operazione 2) con una rapida investigazione alle orecchie mediante un Cottonfioc angolare ignifugo creato appositamente per essere infilato fra casco e cranio. Prima di partire, darlo in mano ad uno dei presenti dicendo «Me lo regge un attimo... grazie!».

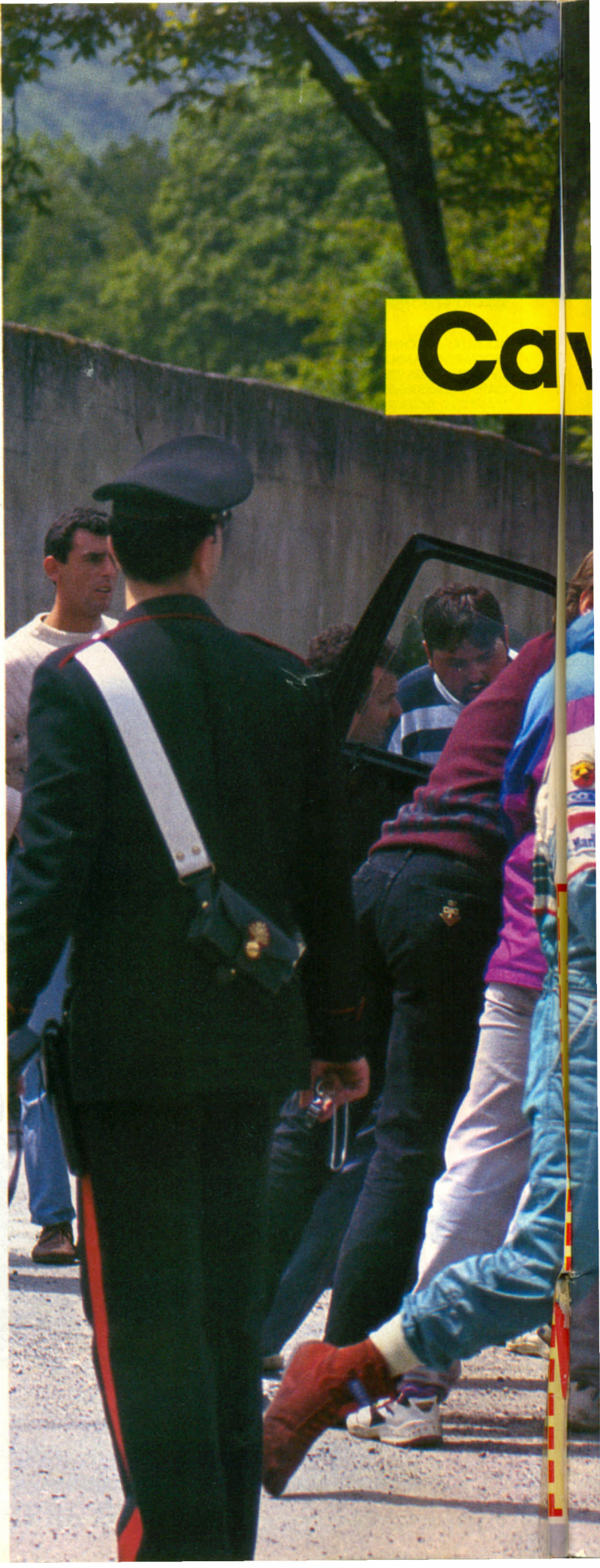
4) Scendere dalla macchina, levarsi il casco, baciare un Commissario sulla bocca dicendo «Non possiamo continuare a vederci così!».

5) Buttare senza farla vedere, una bombetta puzzolente ai piedi dei Giudici di Gara presenti e dire, con aria innocente «Scusate, mi è scappata una puzza...», oppure...

6) Farla veramente.

7) Passare con diabolica perseveranza sui piedi di un Commissario, ogni volta che si arriva o si parte, con tutte e due le gomme, anteriore e posteriore. In caso di doppietta (un Commissario a destra e uno a sinistra), fingere grande allegria come se massacrare i loro piedi stesse diventando una gara nella gara fra voi piloti...

8) In caso di omonimie o quasi, decidersi ad esibire un documento d'identità dal quale risulta che vi chiamate Martoni e non Martini...



Ca

CIAK
SI GIRA

volò, devo telefonare!



PHOTO RACING

COVER STORY

LETTERE

Scrivere a AUTOSPRINT c.p. AD 1734 40100 Bologna



1965

Il campionato europeo per vetture Turismo rivela all'attenzione un giovane pilota belga chiamato Jacky Ickx. Il 20enne «rookie» domina letteralmente la classe oltre 1600 cc al volante di una Ford. Presto gli si schiuderanno le porte dell'Olimpo dell'automobilismo sia in F. 1 che nei prototipi.



1975

Al Mugello la F.2 è «mare nostrum». Ai primi cinque posti finiscono altrettanti piloti tricolori: Maurizio Flammini, Alessandro Pesenti-Rossi, «Gianfranco» Trombetti, Carlo Giorgio e Duilio Truffo che sbaragliano letteralmente la concorrenza. Solo Pesenti-Rossi riuscirà poi ad approdare in F.1.



1985

Alla vigilia del Gp d'Inghilterra a Silverstone la F.1 è ancora alla ricerca del suo «sovrano». As propone 6 nomination: Michele Alboreto, Stefan Johansson, Keke Rosberg, Elio De Angelis, Nelson Piquet e Alain Prost. A chi la corona? Le ambizioni del francese sembrano essere molto solide...

FERMO POSTA

FABIO FORTUNA - Milano — Eccole i due indirizzi: Foca, 6, Princes Gate, London Sw7 1QJ (Gb); Fia 8, place del la Concorde, 7500 Parigi (Francia).

CINZIA SOCI - Ariccia (Roma) — Può inviare una lettera al suo beniamino scrivendo presso il team Benetton Formula, Whiteways Technical Center, Etonstone Chepping Norton, Oxfordshire (Gb).

PASQUALE BRINDICCI - Pescara — Prendiamo atto della sua grande passione e non mettiamo in dubbio le sue capacità, tuttavia non siamo in grado di aiutarla direttamente. Le consigliamo di contattare una scuderia, magari la più vicina al suo luogo di residenza.

DENIS CHINETTI - Cedrate di Gallarate (Va) — Non c'è un percorso obbligato per arrivare in F.1, anche se le tappe fondamentali sono senza dubbio la F.3 e la F.3000. Il cambiamento di sponsor sulle fiancate Benetton è dovuto unicamente ai divieti della legge antifumo.

GIOVANNI BONARRIGO - Le sue riflessioni non sono certo inopportune: una F.1 in «carta carbone», priva di sfoghi creativi da parte di progettisti rischierebbe l'estinzione...

ALESSANDRA JURIC - Brazzano (Go) — A Claudia Peroni può scrivere indirizzando la sua lettera alla Redazione Motori di Italia 1, Palazzo dei Cigni, 20090 Milano 2, Segrate. Per quanto riguarda il numero arretrato da lei richiesto, può richiederlo alla Conti Editore Spa Via del Lavoro 7, 40068 San Lazzaro di Savena (Bo), inviando L. 8000 mediante vaglia postale o un assegno bancario.

Come sostituire un motore in 24 minuti

Seguo con molto interesse le competizioni riguardanti la cosiddetta Classe 1, sia per quanto riguarda il Dtm che la recente serie Internazionale denominata ITC. In varie cronache dedicate a questo tipo di competizioni, sono venute a conoscenza del fatto che le Case in questa categoria sono in grado di sostituire un propulsore in mezz'ora. Gradirei sapere quali sono le

caratteristiche delle vetture che consentono questo tipo di operazione in un lasso di tempo così ristretto.

Ettore Possamai Livorno

Le vetture della Classe 1 sono progettate in modo da facilitare al massimo gli interventi tra la prima e la seconda gara, visto che per regolamento è proibito l'uso del muletto. È proprio la semplicità costruttiva la caratteristica che permette di sostituire un propulsore in pochissimo tempo. Basta pensare che in occasione della gara ITC a Donington il pro-

pulso dell'Alfa di Larini è stato sostituito in soli 24 minuti. Ciò perché in fase progettuale vengono prescelti degli schemi che riducono gli intralci e razionalizzano al massimo le capacità di intervento dei meccanici. Oltre alla sostituzione del solo motore è però anche possibile procedere alla rimozione dell'intero avantreno. Ciò avviene staccando l'intero blocco dalla scocca (motore sospensioni, cambio), e innestando subito dopo un nuovo «pacchetto». Dal punto di vista teorico questo tipo di operazione si può effettuare in poco meno di 20'.

Il futuro della F.1 di Ikuzawa

Sono un'appassionata di F.1 e una fedele lettrice di As. Seguo con particolare interesse le varie notizie riguardanti le ultime novità della F.1. A tal proposito in un numero di gennaio di quest'anno avevo letto della nascita di un nuovo team, fondato dall'ex pilota giapponese Tetsu Ikuzawa. Nel numero 24 di As leggo testualmente che «l'ingegnere argentino Enrique Scalabrino si occupava dell'avveniristico progetto Ikuzawa per la F.1». Cosa significa questa frase? L'intero programma ha forse subito una battuta d'arresto e la squadra non correrà nel '96?

Caterina Liuzzo Sesto S. Giovanni (Mi)

Il programma facente capo all'ex pilota giapponese Tetsu Ikuzawa non è naufragato e sta proseguendo a piccoli passi. A tutt'oggi resta valida la scadenza che la squadra si era prefissata, vale a dire la prossima stagione. Entro l'inizio del '96 la monoposto anglo-nipponica do-



vrebbe muovere i primi passi. Tutto ciò anche se restano ancora da chiarire diversi aspetti e da sciogliere alcuni interrogativi, riguardanti il propulsore che verrà utilizzato, il pilota che sarà chiamato ad effettuare i primi collaudi e il nome di eventuali sponsor pronti a finanziare il progetto collaudi. Il tecnico argentino Enrique Scalabrini, prosegue comunque la sua collaborazione con la squadra anglo-giapponese che, come noto, opera presso Basildone, presso la sede della Hawtall Whiting, nell'Essex, la contea a nord-est di Londra. Non resta che attendere per vedere come si evolverà la situazione...

La categoria Sport Prototipi negli Slalom

Vi scrivo per vedere soddisfatta una mia curiosità riguardante una categoria del cosiddetto automobilismo minore. In particolare mi riferisco alle vetture appartenenti al raggruppamento Sport Prototipi Slalom.

Adelmo Francioni,
Novara

La categoria Sport Prototipi Slalom è formata da vetture specificatamente costruite per le competizioni tra i birilli. A questo raggruppamento sono ammesse anche le sport della categoria C 3 conformi al regolamento tecnico previsto per le gare di velocità in salita. È ammesso un'unica classe con una cilindrata massima di 2000 cc. Per il motore è concessa ampia libertà di elaborazione ai preparatori che operano in questo raggruppamento: è consentito anche il turbo e il coefficiente di sovralimentazione è di 1,7, mentre i limiti di peso variano in proporzione alla cilindrata: fino a 1300 cc kg 535, fino a 1600 cc kg 560 e oltre 1600 600 kg. Per quanto riguarda il telaio, sono ammesse le strutture tubolari monoscocca e miste. Le vetture possono essere sia aperte che chiuse e, nel secondo caso, sono obbligatorie due portiere. Le dimensioni degli esemplari ammessi nella categoria Sport Prototipi prevedono una larghezza che va da un minimo di 165 cm a un massimo di 200 cm. La lunghezza è contenuta entro i limiti di 360 cm e 450 cm.



In tre anni un'Alfetta «fai da te»

Mi chiamo Lindo Maffei, ex operaio delle acciaierie di Terni e dello Stabilimento Militare Armi Leggere dell'Esercito. La passione per le auto e per i motori mi ha portato a realizzare una imitazione della mitica Alfetta 158 che si aggiudicò il primo Campionato Mondiale nella storia della F.1 iridata. Il telaio e la carrozzeria sono stati realizzati interamente a mano, mentre il motore e la meccanica sono di un'Alfetta 1800 a benzina. Per costruire la

vetture ho impiegato circa tre anni e mezzo per un totale di circa 7107 ore di lavoro.

Lindo Maffei,
Terni

Ricostruire con le proprie mani l'auto da corsa che ha popolato i giorni (e i sogni) della gioventù è un proposito che si può ritrovare negli intenti di molti appassionati d'automobilismo non più giovanissimi. Pochissimi, però, sono quelli che riescono concretamente nel loro intento ottenendo risultati apprezzabili. Complimenti, signor Maffei, non solo per l'accuratezza della sua realizzazione, ma anche per la volontà e la pernicacia che l'hanno sorretta in questi tre anni di lavoro.

IL FATTO

Sono un appassionato di gare automobilistiche e, abitando in Valsassina, a pochi km da Lecco, il 2 luglio scorso ho colto l'occasione per andare a vedere la 1. edizione della gara F.Rally «Città di Lecco». Verso le 10,30, orario in cui dovevano cominciare le prove, non si vedeva ancora niente. Più tardi alcuni membri dell'organizzazione spargevano la voce che andavano risolti alcuni problemi di carattere burocratico. Alle 1,30 il pubblico si faceva sempre più numeroso ma non c'era ancora nessuna comunicazione ufficiale. D'improvviso il colpo di scena. Le forze dell'ordine invitavano gli intervenuti ad uscire, perché altrimenti la gara non si sarebbe effettuata. Il

Vice prefetto, (non conosco il nome) non avrebbe dato il permesso per lo svolgimento della competizione perché il pubblico era posto in zone pericolose: completamente falso. Assieme a degli amici, abbiamo seguito il consiglio di un organizzatore, piazzandoci in una zona esterna, al percorso transennato, in un piazzale chiuso di proprietà delle Ferrovie dello Stato. Poco dopo arrivavano ancora le forze dell'ordine per cacciarci nuovamente (anche se eravamo ben al di fuori del tracciato) e per di più stavolta ci toccava pure una contravvenzione, avendo invaso una zona chiusa. Purtroppo non resta che riconoscere che la prima edizione di questa gara è stata un fiasco da punto di vista organizzativo. Infine una domanda: era proprio il caso di verificare solo il giorno della corsa lo stato delle cose? Non si poteva intervenire in ragionevole anticipo se c'erano effettivamente dei problemi?

Lorenzo Rosa, Barzio (Lc)

Risponde Enrico Manzoni della Promotion & Service, la società che ha organizzato la gara: «Ho inoltrato la richiesta dei permessi alla Prefettura ben 55 giorni prima della gara e a 10 giorni dalla corsa la Commissione Provinciale di Vigilanza ha demandato la risposta al tecnico del Comune di Lecco. Ho fatto quindi redigere una relazione circostanziata in cui si confermava che il circuito aveva tutti i requisiti di sicurezza. Basti pensare che il pubblico sarebbe stato collocato su un cavalcavia posto a tre metri dalla sede stradale, protetto da due doppi guard-rail, e in un'altra zona sopraelevata di 80 cm dal terreno. Non c'è F. Rally in Italia che abbia tali garanzie di protezione. Purtroppo non è bastato. L'amico Lorenzo Rosa sappia che in questa faccenda ho rimesso non meno di 70 milioni, senza riuscire a spiegarmi il perché di quello che è successo. Posso comunque dire che farò di tutto per organizzare una 2. edizione che possa sgomberare il campo dalla delusione (mia e del pubblico), e sono a disposizione di chiunque voglia ulteriori chiarimenti per confermare la mia buona fede e soprattutto la serietà del mio operato».

Il promotore del F. Rally di Lecco svolto a porte chiuse risponde alle critiche

ALQUATI



Strano Paese il nostro. Insofferente per natura ai regolamenti. Da noi chi viene pizzicato con le dita nella marmellata non è ladro, è uno che gli è andata male, che ha avuto sfortuna perchè lo hanno individuato. Questo se capita a uno qualunque, perchè se è un uomo politico allora non si parla di jella, ma di complotto. Prendiamo la F.1: quel grande far west dove tutto è avvolto da una grande ragnatela che le mosche grosse regolarmente sfondano, mentre i moscerini vi si impigliano senza rimedio. Sempre si grida che ci vorrebbero dei punti fermi, dei regolamenti sicuri, chiari. Ogni tanto, chi regge il nostro sport si decide a far qualcosa. Tutti contenti? Assolutamente no. Perchè imporre delle regole significa effettuare dei controlli perchè siano rispettate. Beh, questo fatto proprio non va giù. Il problema è che siamo insofferenti alla legge in quanto tale. Quando una classifica, uno status quo, una situazione momentanea è «messa in riga» da chi fa rispettare le norme vigenti, sbottiamo. Così ci disturba che uno che non si ferma alla bandiera nera sia poi punito, che uno che è sottopeso venga penalizzato, che uno che ha un'altezza da terra irregolare sia squalificato. Vogliamo tutti sullo stesso piano, ma chisseneffrega se uno poi non si comporta così.

Da due Gran Premi sono nel mirino le partenze anticipate. Vittime, i piloti che si muovono prima! Sia ben chiaro, non vittime quelli che sono stati ben attenti a non sbagliare, bensì quelli che sgarrano, che hanno fretta. Se poi a prendersi la punizione sono sempre gli stessi, o delle stesse squadre, non è che si usi il termine «recidivi», si preferisce quello «bersagliati». Così, in Francia, è parso influente che gli unici due che hanno guadagnato posizioni in partenza fossero proprio i due che il rilevatore elettronico ha colto in fallo. Non erano partiti meglio, erano partiti prima. Punto e basta.

Ora, fino all'anno scorso toccava a un povero commissario decidere, a discrezione, a colpo d'occhio, chi anticipava il via. Addetti al controllo costretti a fissare allo stesso tempo il semaforo e le ruote delle monoposto. Strabici per dovere, non per natura. Era un sistema da migliorare e così è stato. Adesso non ci sono più dubbi. Chi si muove prima è immancabilmente pescato. Per ora Schumacher, Hill, Alesi, Berger (per non citare che alcuni nomi molto noti) sono sempre stati attentissimi. Altri, quasi sempre gli stessi, hanno avuto «jella»: sono stati pizzicati a partire in anticipo. Che ingiustizia!

E un sistema altrettanto inflessibile, perchè affidato a una macchina anzichè a un essere umano, vigila sul rispetto dei limiti di velocità ai box. Se era l'uomo a decidere, magari in Inghilterra non veniva segnalato un inglese (o uno scozzese), in Francia un francese, in Italia un italiano. Col computer tutti sono sullo

DOMENICA NOTTE



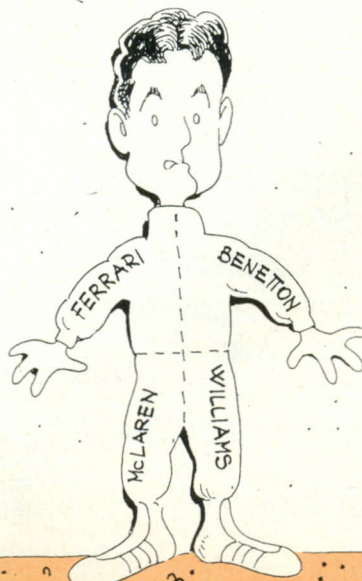
CARLO CAVICCHI

stesso piano. Nel pit-stop se un meccanico impiega un secondo in più viene criminalizzato (dal suo pilota, dalla squadra, dai critici), se invece un pilota guadagna un secondo entrando o uscendo più velocemente, beh, che colpa ne avrà mai?

Nelle Memorie di Richelieu c'è scritto: fare una legge e non farla rispettare equivale ad autorizzare la cosa che si vuol proibire. È un po' quello di cui si lamenta l'Agip riguardo i controlli delle benzine. Hanno ragione da vendere i nostri petrolieri, perchè si fanno troppo pochi controlli e in particolare i risultati sono troppo spesso taciuti.

Ma se poi i controlli li fanno, se poi qualcuno è fuori (ma solo per poco, una cosina piccola piccola che fa andare il motore appena appena un po' più forte) guai squalificarlo. Perchè vogliamo le vittorie sul campo, non a tavolino...

TOTO-ALESI: QUARTI... DI FINALE



M. B. L. E. S. E.

FORMULA
UNO

GP GRAN BRETAGNA

Spunta HILL



Hill sperona Schumacher: i due galli che si contendono il titolo mondiale escono di scena fra le polemiche. Alle loro spalle è bravo l'inglese a sfruttare la grande occasione. Ottimo anche il secondo posto di Alesi

ALBERTO ANTONINI

SILVERSTONE — «If all else fails, ram him, Damon»: se tutto il resto va male tamponalo, Damon. Lo striscione era su una tribuna del rettilineo principale; il messaggio è arrivato a destinazione alla Priory, una curva a sinistra nella parte lenta del circuito. Così, poco prima che finisse il 46. giro, è finito il Gran Premio di Hill e Schumacher. Più o meno come ad Adelaide, l'anno scorso: se non che stavolta Schumacher non l'ha fatta sporca. Hill sapeva benissimo di stare rischiando troppo; ma le sue prime parole, appena raggiunto il box e prima degli annunci ufficiali, sono state semplicissime: «Dovevo provarci». Finita la loro gara, là davanti (le polemiche no, quella andranno avanti un pezzo), è iniziato il Gran Premio degli altri, la riscossa dei numeri

HERBERT



Johnny Herbert si invola verso la prima vittoria in Formula 1: il pilota inglese ha colto al volo la grande occasione, rilanciando le sue quotazioni in Benetton, proprio nel momento in cui Briatore stava pensando di sostituirlo con Verstappen...

due. La F.1 può ancora fare regali: il più bello per Herbert, trentun anni e speranze di vittoria ormai a zero; il secondo per Alesi, esattamente sedici giorni in più e arrivato in Inghilterra con una Ferrari fuori registro dopo il fiasco di Magny-Cours. La stessa F.1, ovviamente, può anche essere crudele: a David Coulthard sembrava troppo bello, poter vincere la sua prima gara con una Williams malandata, che cambiava male per via della rottura del «kicker» seguita a un problema elettrico. Aveva persino passato in tromba Herbert (oddio, un sorpasso, e chi se lo ricordava più?) prendendosi il comando. Troppo bello, appunto: puntuale, è arrivata la legnata, sotto forma di uno stop-and-go di dieci secondi per eccesso di velocità in corsia box. Magari il prossimo test David andrà a farlo a Lourdes.

BENETTON. Così, con un podio a sorpresa, è finita una delle gare più belle e combattute di quest'anno. La Benetton ha vinto la sfida con quello che sembrava il pilota condannato, ma nei confronti della Williams ha rischiato grosso. Neppure il gioco dei pit-stop che trasforma le corse in un Risiko a distanza, stavolta, ha potuto privare il pubblico del duello ravvicinato fra i due protagonisti assoluti. Schumacher ha avuto ancora dalla sua il vantaggio della superiorità strategica. Rischiando, unico fra i migliori, la tattica del rifornimento singolo, è riuscito ad annullare il vantaggio della pole position di Hill. Damon, partito a un ritmo spaccato con due soste in programma, se lo è ritrovato davanti di poco più di un secondo all'uscita dall'ultima. Un'inezia, ma calcolata con precisione dalla Benetton, che è l'unica squadra ad aver capito a fondo come si corre oggi in Formula Uno e a sfruttare i vantaggi dei pit-stop. Da lì in avanti, con le gomme — le tipo «B», piuttosto dure — stabilizzate nell'usura e quindi più o meno uguali per tutti e due, sarebbe stato difficile per Damon passare un mastino come Schumacher, anche se la Benetton pagava in media alla Williams fino a otto kmh, come velocità di punta, nelle staccate in fondo ai tratti veloci. Difficile, a meno di non tentare l'impossibile, come ha fatto Hill: con i risultati che sappiamo. Sulla pista di casa, comunque, la Williams ha risolto almeno in parte il problema che la affligge da mesi e che ha fatto arrabbiare i suoi piloti: la differenza di prestazioni tra prove e gara. Schumacher è stato più veloce solo nel secondo settore del circuito, con le due frenate secche a Stowe e Club. La situazione nel mondiale, comunque, è cambiata ai vertice solo nei Costruttori, ma a vantaggio della Benetton.

Mi hanno fermato dal muretto dei box!

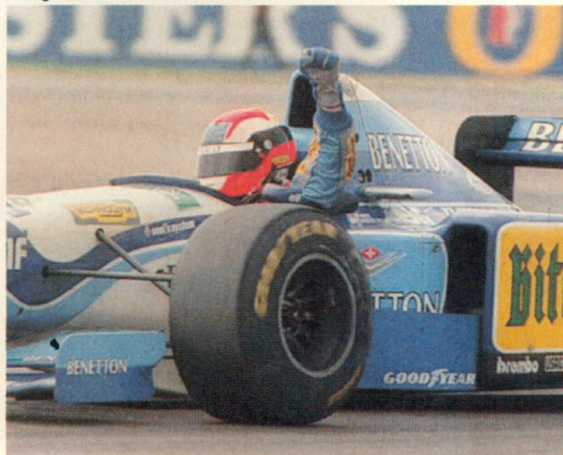
SILVERSTONE — Va benissimo il secondo posto, soprattutto tenendo conto che è stato ottenuto nella tana del lupo, a Silverstone, ma la Ferrari poteva vincere e Alesi spiega il perché. «In effetti nel finale di gara ci sono stati dei problemi con la pressione dell'olio e alla radio mi

hanno chiesto di rallentare, altrimenti credo che la corsa sarebbe stata alla mia portata». In effetti Alesi era staccato di sei secondi, ovvero quegli stessi secondi che ha perso da Herbert nelle due soste ai box, tre a sosta. Un vantaggio di cui i piloti della Benetton hanno potuto fruire

fotografieEMPICS

Michael ha frenato in anticipo tenendosi a destra e io ho pensato di poter passare: incidente di gara. Ma dopo le critiche di Magny-Cours, è giusto dire che mi aveva anticipato la frenata già a Beckett's...

DAMON HILL



Herbert, a lato, saluta con il braccio alzato la prima vittoria in F.1. A destra, Panis quarto con la Ligier: anche questa volta ha rimediato uno stop and go per via anticipato! Alesi ha fatto sognare tenendo dietro Schumacher nei primi giri

sulla pista di casa grazie a una mappatura che tiene conto della corsia di decelerazione, permettendo in sostanza di ridurre la velocità ai 120 kmh regolamentari all'ultimissimo istante. Inoltre i piloti della Benetton frenano probabilmente tardissimo. «La monoposto andava benissimo, era molto veloce e costante e non c'erano cali nella prestazione. Nella prima fase di gara quando avevo Schumacher alle spalle, ho osservato la situazione per un paio di giri e ho visto che non facevo fatica a tenerlo dietro. Vista la velocità massima non poteva superarmi su questa pista». Alesi controllava benissimo la situazione che si era creata grazie a un'eccezionale partenza. Ma

proprio la partenza cela un'altra preoccupazione di Jean legata al sistema di frizione di cui si lamenta dall'inizio dell'anno, perché è difficile da dosare e utilizzare. Forse, essendo elettronico e non meccanico, non trasmette la stessa sensibilità al pilota. «Già, ho chiesto di cambiarlo, ma costa troppo». Ora vista l'eccezionale partenza probabilmente gli verrà chiesto di tenerselo definitivamente. Ad Alesi scappa inavvertitamente un «Purtroppo» freudiano, «Già, perché questo sistema funziona bene quando ci vuole: una volta su dieci». E si ritorna a bomba, con una Ferrari talvolta costretta a economie d'esercizio di fronte a rivali che spendono con profusione. (p.b.)

FERRARI. Incredibile ma vero, però, la Ferrari non ha perso il contatto e resta seconda. Tra luci e ombre, come al solito. Regalo o no, Alesi ha raddrizzato a modo suo una situazione che era andata storta fin dalle prove, inventandosi una partenza bruciante (e senza farsi beccare dall'occhio elettronico della Fia, come i soliti Barrichello e Panis, che comunque è riuscito lo stesso ad arrivare quarto) e poi lottando molto bene in gara, come dimostra il terzo miglior tempo in gara dietro Hill e Schumacher nell'ordine. L'intervento di Barnard — la squadra era al gran completo — sembra soprattutto improntato al buon senso: la Rossa sapeva di non poter competere con il nuovo Renault e per questo è stato scelto un assetto piuttosto "carico" aerodinamicamente. Risultato: velocità massime bassine (otto kmh in meno nel primo tratto rispetto ai migliori) ma una buona costanza di rendimento che gli ha permesso, nella prima parte di gara, di tenere dietro sua maestà Schumacher. Il bilancio di Alesi, terzo in classifica a soli tre punti da Hill con una vittoria, tre secondi e due quinti posti, è pienamente in attivo. Quello di Berger, al terzo ritiro consecutivo, è semplicemente fallimentare. Gerhard può invocare la sfortuna che lo perseguita nei pit-stop? Stavolta la sua vettura è stata fatta scendere troppo in fretta dai cavalletti, il dado della ruota si è bloccato come se fosse a fondo corsa ma in realtà era per traverso e l'ha tradito subito. Però Blundell, con una ruota penzoloni, ha fatto quasi un giro di pista per prendersi il quinto posto dopo una collisione con Barrichello. E ancora: Berger si lamenta del comando della frizione, e non da oggi. Ma gli occhi del mondo hanno visto lui fare una partenza orrenda perdendo cinque posizioni, mentre il suo compagno di squadra schizzava da sesto a secondo come se avesse un elastico dietro al sedere.

BERGER. Poco da fare: Quest'anno, Berger è surclassato dal compagno. Non sempre in qualifica, quasi sempre in gara. Come risultati e soprattutto come ritmo e combattività. Basteranno, per la riconferma, le voci messe in giro? O è proprio vero che la Ferrari rischia di perdere il suo pilota più efficace? Per il resto, a Silverstone, anche i comprimari hanno avuto il loro momento di gloria. Peccato per la Minardi che ancora una volta è arrivata a un soffio dalla zona punti, stavolta con Martini set-

timo dietro Frenzen. In queste settimane, chiaramente, in tutte le squadre si concludono i contratti. Certi episodi, in pista, lo dimostrano in pieno. Ma per una volta, e visto che nessuno si è fatto male, l'aggressività ci ha regalato un Gp come si deve. Dopo la gara della vergogna di un anno fa, qui a Silverstone, è già un bel passo avanti. ■

È stata una manovra totalmente insensata: in quel punto, con un rettilineo così breve, Damon non aveva spazio per passare. Se anche non ci fossi stato io, credo che sarebbe finito lo stesso nella sabbia

MICHAEL SCHUMACHER



FORMULA
UNO
GP GRAN BRETAGNA

Johnny GUIDAR

Lui esiste. È una vita che questo inglese capace di mettersi al volante pur girando con le stampelle lo grida al Circus. E ora...

GIORGIO TERRUZZI ■

I suoi fan avevano messo su una bancarella, proprio alle spalle della tribuna principale. Berrettini, pins e T-shirt. Johnny Herbert. Un papà grande come un condominio, domenica mattina, ha afferrato un distintivo con il casco nero arancio e l'ha piazzato sul petto del figlio. «Perché? Perché è forte. E poi perché fare il tifo per Hill è troppo facile». Lui, il condominio umano, gli altri come lui, quelli che hanno scelto di soffrire scegliendo Herbert, hanno aspettato abbastanza. Qualche mese in più rispetto a chi ha nel cuore Alesi (debutto, per entrambi, nell'89), qualche gara in meno. Settanta contro novanta. Adesso è finita. È finita a Silverstone, con la birra a portata di labbra, con la bancarella a un metro, al termine di una giornata partita come al solito, con i bookmakers pronti a pagare 25 sterline contro una a quei pazzi del club Herbert, gli unici disposti a mettere su, a sperare in un miracolo sacrosanto.

Fortuna? Ma sì. Chi se ne frega. Una bella vittoria una buona notizia dentro un campionato che ha voglia, disperatamente, di far festa. Quattro facce diverse sul podio più alto, tanto per cominciare. Due facce inedite sul podio più alto, tanto per gradire. Quella di Jean, bizzarramente secondo proprio a Silverstone, quella di Johnny. Ma non c'è soltanto da essere contenti per la novità. Domenica, questo ragazzo piccolo e biondo ha recuperato solo una parte dei crediti, ha smentito chi a più riprese, tra le corse degli ultimi sette anni, gli ha offerto poco o niente. Meno, comunque, di quanto meritava. La sua storia è sembrata, spesso, una lite col destino. Sin dai primi capitoli, anno 1988, quando Herbert doveva saltare sulla Lotus, dopo un provino con la Lotus molto imbarazzante per il signore della Lotus di allora, vale a dire Piquet. Doveva diventare un pilota molto giovane e molto lanciato nell'89 con la Benetton ma un incidente cattivissimo, Brands Hatch, Formula 3000, l'aveva costretto ad un debutto brasiliano penoso e clamoroso. Le gambe le avevano ricostruite ma stare in piedi mica tanto. Quarto, comunque, con qualche preoccupazione persino per quel matocco di Nannini, suo compagno di squadra. Guidava e soffriva. Sei gare. Poi a piedi, su quei piedi così malfermi, così malmessi. Lotus. Quattro anni abbondanti. Un matrimonio, anche se la macchina era un mito stinto, anche se la sua sembrava una carriera sbiadita. Piazzamenti, al massimo. Ma dentro ogni giro di pista c'era una grinta da incorniciare, c'erano le fatiche dei compagni di squadra, Hakkinen in testa, 1991 e '92, e c'erano pochi sguardi attenti. Domenica, Herbert, ha voluto ricordare Peter Collins, il signor Lotus nei suoi anni in Lotus. Ha accolto l'abbraccio di Schumacher, il bacio lungo di sua moglie Bechy, abituata anche lei, per una semplice questione di centimetri, a guardarlo dall'alto al basso. Ma bastava





Herbert ha iniziato a correre in Kart nel '78 ed è passato nell'84 in F. Ford. Nell'85 ha vinto F. Ford Festival a Brands Hatch, poi è passato in F.3 dove ha vinto il titolo nazionale nell'87. È passato in F.3000 nell'88. In F.1 è arrivato nell'89

osservarlo, dare un'occhiata lì attorno per capire che era l'unico sicuro di aver afferrato un trofeo a portata di talento, di aver portato a casa finalmente un premio atteso. Forse nemmeno alla Benetton ci contavano un granché. Pensavamo al giovane gioiello di Briatore, a Jos Verstappen, pronto a provare la macchina di Herbert e magari a sostituirlo. Persino lo stesso Briatore aveva fatto intendere di avere in mente qualcosa del genere per la seconda parte della stagione. In fin dei conti, la mossa sarebbe stata in sintonia con altre, con qualcosa che Herbert ha imparato a conoscere senza perdere il piacere di guidare, di scherzare, di giocare.

C'è qualche riflessione minima a disposizione adesso. La sensazione di avere a che fare con un ambiente troppo sprovvisto di pazienza anche quando la pazienza servirebbe. Herbert ha vinto mentre Schumacher era fuori gara. C'è della casualità in tutto questo, ma di sola casualità non si tratta mai. D'altro canto Herbert, vale a dire la seconda guida Benetton, ha vinto (dopo aver ottenuto un secondo posto in Spagna) nella prima stagione in cui la Benetton ha deciso di trattare la seconda guida, almeno, come una seconda guida. Ciò comporta accettare alcuni dati di realtà. Per esempio che i piloti vincenti sono parecchi, che tra i piloti perdenti ci sono piloti vincenti, che per chiudere l'argomento circa le potenzialità di un pilota ci vuole, forse, una vita, non solo una carriera. Così, nel piacere di vedere Johnny Herbert felice finalmente, per un giorno, salta fuori qualche rimpianto. Per chi, come Herbert, a differenza di Herbert, ha la grinta, il coraggio, l'occhio per tagliare il traguardo davanti, e invece sta dietro, regolarmente, immancabilmente, definitivamente. In Formula 1, questa categoria è ben rappresentata, altroché. Maltrattata, senza speranze, senza futuro. Un peccato in assoluto, un peccato insopportabile grazie a Herbert. Grazie alla Benetton che ha dimostrato quanto sia possibile dare dignità vera a chi la merita. Il bilancio, comunque resta questo. Meno male. Per la Benetton soprattutto, che adesso si terrà stretto l'uomo di Silverstone, dopo essere stata pronta a mandarlo via, a sconfessare una buona scelta.

Macché, Johnny Herbert, anni 31 compiuti il 25 giugno, sposato, padre di Chloe e Aimelia, istruttore di kart per i rampolli di Casa Reale, senso dell'umorismo accentuato, alla Benetton resterà. Resterà nel cuore di chi ha scelto di fare il tifo per lui e di soffrire con lui. Resterà nell'albo d'oro del Gran Premio di Gran Bretagna, la sua corsa. Soprattutto Herbert resta. Ora. Per dimostrare che si può investire anche su chi non assomiglia a un cigno, spendendo meno del previsto e cavando ottime rendite. Siamo in pieno mercato piloti, no? Chissà se qualcuno, tra i signori del paddock, domenica sera, ha trovato sotto il podio di Silverstone un po' di coraggio? ■





DALLE PAROLE AI... FATTI

Bei tempi. Prima compagni di squadra, poi separati fisicamente da qualche box e spiritualmente da un odio divorante, degno di una saga nibelungica. Prost si portava nel codice genetico la luciferina abilità di illustri connazionali come Richelieu, Talleyrand, Fouché, impareggiabile nella tessitura di amicizie e intrighi, nella capacità di far coincidere i propri interessi con quelli degli altri, nelle strategie di gara, nella riduzione in schiavitù dei propri compagni di squadra. Senna era il prototipo del cattolico integralista del Nuovo Mondo: generoso e al tempo stesso spietato. Nel suo codice genetico c'era lo spirito dei più celebri capi crociati, che partivano per la Terrasanta brandendo la spada e la croce col medesimo vigore, ugualmente interessati a evangelizzare, a colpire gli infedeli e fare bottino.

Anche senza tener conto dei due scontri fisici di Suzuka, si è trattato di un'autentica guerra, lunga e dalle alterne vicende, che forse il francese avrebbe vinto se l'età e l'usura agonistica non gli avessero impedito di tener testa a un avversario che attaccava con

Tutto è cominciato nei giorni scorsi con dei battibecchi a distanza. In gara Schumacher e Hill hanno dato ancor più... concretezza alla loro rivalità!

ENZO RUSSO

una continuità ossessionante. Al confronto di quelle battaglie selvagge, le scaramucce tra Damon Hill e Michael Schumacher riportate dai quotidiani nei giorni scorsi fanno pensare ai livorosi dispettucci di due compagni di banco gelosi ciascuno dei voti dell'altro, e questo sia nei toni sia nei contenuti.

Eppure avevano cominciato bene. La collisione di Adelaide, l'anno scorso, che aveva deciso un mondiale portato a viva forza dalle autorità sportive fino all'ultima gara, prometteva conseguenze interessanti: accuse, ricorsi, insulti. Invece niente: dopo una settimana già non se ne parlava più. Forse perché quell'incidente era stato solo un'illusione ottica, una di quelle ombre cinesi prodotte da una lanterna magica.

Senza tutte le penalizzazioni subite, il tedesco avrebbe vinto il titolo con largo anticipo, chiunque fosse stato al volante della Williams. Tenendo conto delle penalizzazioni, invece, avrebbe perso sia contro Senna, senza l'incidente di Imola, sia contro Prost, se il transalpino avesse accettato la convivenza con l'antico rivale, invece di lasciare la squadra e ritirarsi. In tutti e tre i casi, il pallido

EMPICS



Il «fattaccio» di Silverstone al replay: a sinistra Schummy sente la pressione di Hill e inchioda l'anteriore destra. Sotto, il momento del contatto tra i due. Nel riquadro le monoposto finiscono nella sabbia la loro gara e, sotto a sinistra, Hill rimette il volante alla sua Fw 17 dopo essere uscito dall'abitacolo. Sotto a destra, i volti rabbuiati dei due dopo il ritiro



Damon non sarebbe mai stato in lizza per il mondiale. Quindi, virtualmente, quella collisione non c'è stata, limitandosi a lasciare in entrambi i contendenti quell'inspiegabile sapore salmastro dei brutti sogni, quando ci si sveglia e già si comincia a dimenticarli.

Schumacher definisce Hill un bisbetico perdente e lunatico, musone ai box e scorretto in pista. Hill definisce Schumacher un clone degli sponsor. Non nel significato biofisico del termine, che presuppone una manipolazione embriologica, ma nel senso che è stato allevato nel vivaio Mercedes e la sua crescita sportiva è stata studiata a tavolino. Tutto qui.

È davvero uno scambio di colpi a salve. Cominciando dall'accusa più grave, Hill è perdente esattamente come lo era suo padre, che correva bene, vinceva spesso e si inchinava rassegnato alla supremazia del fuoriclasse di turno, nel suo caso Jim Clark. Lunatico e musone? Evidentemente Schumacher non ha mai sentito parlare di Black Jack Brabham, di Carlos Reutemann, per fare due nomi a caso, e non ha mai osservato con attenzione né

Mansell né Prost, che pure ha incontrato sia in pista sia ai box. Per ciò che riguarda la scorrettezza, infine, se frenare in anticipo o chiudere le traiettorie per ostacolare un avversario fosse un reato, le tute di tutti i piloti dovrebbero essere a righe bianche e nere, lo sponsor unico la Direzione generale delle carceri e il Gp d'Italia si correrebbe obbligatoriamente all'Asinara.

Silverstone, a questo punto, doveva essere una specie di sfida all'Ok Corral. E lo è stata, con una successione di fatti straordinariamente lineare. Ormai Hill è abituato a veder volare davanti a sé l'unno della Benetton, così ogni volta

che intuisce un rallentamento o intravede un varco, si avventa con la stessa emozione con cui, durante la Battaglia d'Inghilterra, gli Spitfire si avventavano sugli Stukas. L'aveva fatto in Australia l'anno scorso e l'ha rifatto quest'anno in Gran Bretagna, nel primo caso buttando via un'occasione che ha sempre più l'aria di essere unica, nel secondo una vittoria probabile, e consegnandola a un Herbert tanto meritevole quanto incredulo.

A questo punto la polemica può tranquillamente riprendere su basi più serie. La seconda collisione farà dire a Schumacher che il suo avversario non soltanto è un perdente per vocazione, ma si sforza di far perdere anche gli altri, e farà dire a Hill che il suo nemico ha ingannevolmente allargato per indurlo all'errore, e che lui comunque doveva provarci. Chissà se Frank Williams avrà avuto il tempo, prima che il suo pilota andasse via, di bisbigliargli in un'orecchia che, come Prost e Senna insegnavano, queste cose si fanno solo quando è strettamente necessario, ed esclusivamente se si è in testa al campionato. ■

fotografie AP





Damon Hill sta probabilmente cercando di diventare più popolare al di là dei risultati sportivi che è stato in grado di ottenere sino ad ora. Anche lui si è quasi sicuramente reso conto della grande importanza che può avere la pubblicità sulla popolarità di un prodotto o di una persona. Quanto meno, a giudicare dagli adesivi sul casco, ha di certo capito che gratificare gli sponsor può risultare molto utile per trovare un volante al top in F.1

ORSI

Hill non ha mai vantato una gran quotazione sul mercato piloti nonostante il Mondiale sfiorato. Taciturno e discreto ora prova a usare i giornali come cassa di risonanza al pari dei colleghi Berger e Schumacher

■ ALBERTO ANTONINI

SILVERSTONE — Alla fine si è mosso anche lui. Mentre infuria la battaglia d'estate, a colpi di supposizioni e di miliardi ipotetici, Damon Hill ha capito che non poteva rimanere ancorato all'immagine che si porta dietro ormai da tre stagioni come un timbro. Quella del bravo ragazzo tutto casa, famiglia e Williams. È qui, e non nelle tante voci — spesso contrastanti — che si accendono intorno ai soliti nomi, la chiave del mercato '95. Nella consapevolezza che parlare è comunque meglio che tacere. Damon Hill è un caso più unico che raro nella F.1 moderna. Più unico ancora di Schumacher, che in fondo è soltanto (si fa per dire) il pilota maggiormente dotato, tecnicamente e

fisicamente: e che quindi era destinato a diventare il fulcro del mercato. Hill è un caso a parte perché, almeno fino a oggi, era semplicemente senza quotazione. Pur essendo uno dei piloti più efficaci, dati alla mano, della F.1 di tutti i tempi, nel rapporto presenze/risultati. Vero: alla sua prima stagione completa (quanto contano le due gare con la miseranda Brabham del '92?) si è ritrovato a guidare una Williams. Ma è anche vero che, prima che l'anno arrivasse alla fine, aveva già vinto tre Gp e rischiato di vincere altrettante volte. E allora, nel '93, non c'era solo Schumacher: c'era Prost, suo compagno di squadra, c'era Senna. David Coulthard la Williams l'ha guidata da subito, per sedici

gare. I risultati, a confronto, parlano da soli: eppure Dave era già una star, contesa alla Williams dalla McLaren — qualcuno dice che è in procinto di tornarci... — a suon di contratti invernali.

COMPLESSI. Damon, invece, niente. Incontrato, complessato forse, spesso snobbato dalla stampa, ma anche mai preso davvero in considerazione dai responsabili dei team, che lo vedevano legato a Williams da un cordone ombelicale. Ha reagito come poteva, forse tardi, di sicuro un po' goffamente: accennando a una serie di contatti con gli altri top team, Ferrari compresa, sulle pagine del «Times» prima e su altri giornali inglesi poi. I contatti, i colloqui, in F.1 non sono poi una stranezza: dietro a un manager che si nasconde per dieci minuti nel motorhome di un altro team non bisogna vedere una firma a tutti i costi. Eppure, caso raro nella storia delle quattro ruote, la Benetton si è premurata di smentire. E con un comunicato scritto. Ron Dennis della McLaren si è invece limitato a commentare: «È vero, la mia famiglia e la sua si parlano molto. Ma quasi mai di Formula 1, più che altro della sua casa in Irlanda». La Ferrari ha detto poco o nulla, almeno ufficialmente. Con Schumacher, settimane fa, si era fatta viva per iscritto, nel tentativo di mettere fine alle voci di contatti fra Michael e Maranello. Tentativo inutile, per inciso, perché se una squadra così vuol far credere di non interessarsi al miglior pilota che c'è

La pubblicità

E' L'ANIMA DEI

in giro, il minimo che può augurarsi è che nessuno le creda.

PAURE. Di Schummy tutti hanno paura. Hanno paura i team manager, perché può letteralmente uccidere il mercato, deprezzando a valore zero le varie stelle di seconda grandezza. Hanno paura i piloti, per la stessa ragione. Forse ha un po' paura anche Bernie Ecclestone, di trovarsi un galletto troppo scomodo nel suo pollaio, lui che vorrebbe tutte gallinelle rassegnate a fare coccodè a comando. Damon Hill ha reagito a questa situazione per gridare al mondo: ehi, ci sono anch'io. Può aver sbagliato tempi e modi, ma non meritava la derisione. Come non meritava di essere coinvolto oltremisura nella polemica pre-Gp, gonfiata ad arte, con Schumacher. E invece, proprio un periodico della sua Inghilterra non ha trovato di meglio che riciclare un'intervista vecchia di otto mesi (quella in cui Damon definiva l'avversario un «clone» degli sponsor) nel momento politicamente più delicato.

ALLEANZE. Caso non strano, nella sua battaglia personale Damon ha trovato subito un alleato: Gerhard Berger. Un altro che ha bisogno, ora più che mai, di tenere alte le sue quotazioni. Gira la voce di un accordo già fatto — ma manca sempre la firma — con la Ferrari. Quindici o sedici milioni di dollari: con quel misero milione (va be', si fa per dire) a fare da unico ostacolo fra il pilota e la squadra. Non è chiaro quanto la voce sia interessata. È chiarissimo, invece, nel caso venisse proprio da Gerhard, il messaggio che vuole lanciare: spiacente Schumacher, trovati un altro posto, qui per te non c'è più una lira. E dire che, dei due ferraristi, Gerhard è proprio quello che più accetterebbe la convivenza con il campione del mondo. Ma intanto stringe alleanza con il suo avversario storico, lodandone l'acquisita maturità di corsa. Anche Hill, del resto, ha bisogno di alleati. Alla fine dell'anno scorso, divenuto per tutti il pilota n.1 della Williams, si era lanciato a chiedere più soldi, a portare il suo caso alla ribalta. Quest'anno si è spesso lamentato amaramente, con i suoi tecnici, del divario di prestazioni della Fw17 fra prove e gara. Per tutti può rimanere l'«ordinary bloke», il buon ragazzo della porta accanto, che fa l'apologia dell'ovvio commentando la nona pole-position, che telefona alla sua Georgie, in procinto di dargli il terzo figlio, e va in ansia perché nessuno risponde. Ma fuori dalla sfera affettiva, o forse anche un po' per quella, è uno che non ci sta a fare il numero due a oltranza. In un mestiere dove ragionare da «perdente», come lo punzecchia Schumacher, equivale da subito a esserlo. ■

IL FRANCESE PIACE MOLTO ALLA RENAULT

Alesi in contatto con la Benetton



EMPICS

SILVERSTONE — L'estate inglese non scalda il mercato. In Inghilterra le voci che gravitano intorno a Schumacher si sono raffreddate di colpo: Flavio Briatore e lo stesso pilota sono ora pronti a dichiarare che le possibilità di continuare l'accordo anche nel '96 sono tutt'altro che remote. Ma se l'ipotesi Ferrari si concretizzasse, innescherebbe tutto un gioco di in-

castri nelle squadre di punta. Jean Alesi avrebbe dichiarato a un periodico francese di avere già pronta una possibilità in Benetton. Niente di firmato, solo un'intesa di fatto. Altre voci però danno Jean già sicuro alla Williams: al posto di Coulthard, che andrebbe alla McLaren, dove Mark Blundell può solo sperare di finire questa stagione. In realtà, a soffiare sul fuoco di Alesi è anche e soprattutto la Renault, e non da oggi. Dal canto suo Berger (come leggete a parte) approfitta di questa situazione facendo trapelare propositi di fedeltà alla Ferrari. Per Damon Hill, al momento, il «porto» più sicuro resta la Williams, se riuscirà a definire la questione del contratto (ovvero, dei soldi). Per il team di Didcot resta quotato anche il nome di Frentzen. Patron Frank ha potuto effettuare tra l'altro una comparazione, sia pure a distanza, tra il tedesco e Boullion, che alla Williams conoscono bene in quanto loro test driver, sia pur in prestito alla Sauber. E i pesanti distacchi inflitti da Frentzen al francese parlano chiaro... Heinz-Harald a Silverstone ha però parlato a lungo anche con gli uomini McLaren. A Hockenheim come noto è previsto che Lavaggi occupi uno dei due sedili della Pacific. Originariamente era previsto che sostituisse Gachot, ma ora la squalifica, per la verità incredibilmente severa, inflitta a Montermini sembra destinata a cambiare le carte in tavola. Sicuro infine, Tarquini alla Tyrrell, come titolare anche prima della fine della stagione, se il team del Boscaiolo continuerà la collaborazione con Rumi e la Fondmetal. ■



COLOMBO

Frentzen, in alto, è uno dei pezzi pregiati del mercato. Sicuramente più ricercato del tedesco è però Alesi, nella foto sopra assieme al tecnico Lunetta. Ron Dennis cammina a fianco di Blundell, il sodalizio del pilota britannico con la McLaren sembra destinato a concludersi a fine stagione



ORSI

CONTRATTO

SILVERSTONE — Al via scatta benissimo Hill, mentre Schumacher pattina un po' e si lascia sorprendere da Alesi, che invece è scattato come lanciato da una catapulta, ma senza anticipare il semaforo. Così non posso dire, ed è la seconda volta consecutiva, né Panis né Barrichello, che vengono nuovamente colti in fallo e saranno poi sanzionati con uno stop-and-go di 10". La cosa è mal digerita dalla Peugeot che nel dopo gara ha presentato una protesta formale nei confronti della Fia chiedendo che venga riesaminato il sistema automatico di controllo. Partono male, invece, Berger e Irvine, quest'ultimo con la frizione surriscaldata e Badoer, per un problema al cambio. Hill è al comando davanti a Alesi, Schumacher, Coulthard, Herbert, Hakkinen, Barrichello, Brundle e Berger. Ma è nelle retrovie che c'è più spettacolo, il merito è di un Mika Salo scatenato. Partito 23. e penultimo, il finlandese supera sei piloti nel 1. giro. Intanto, Hill prende il largo nei confronti degli inseguitori e al 2. passaggio ha già 2"1 di vantaggio su Alesi e poi aumenta il distacco con un ritmo di 1"4 al giro. Il francese tiene testa a Schumacher che, bloccato alle sue spalle, scalpita nel veder allontanarsi Hill e dà qualche segno di nervosismo con frenate a ruote fumanti, ma non c'è nulla da fare. Anche Berger si riprende e supera Brundle, risalendo al 9. posto. Finisce in testacoda Irvine cercando di superare Panis e si ritira immediatamente dopo per un'avaria al sensore dell'albero motore. A Schumacher, sempre contenuto da Alesi, si fa sotto pericolosamente Coulthard, a propria volta avvicinato da Herbert. All'8. tornata rientra ai box Diniz che



EMPICS

LA CRONACA IL FERRARISTA SUBITO IN EVIDENZA

Alesi parte come un fulmine

Jean ha centrato un insperato secondo posto dopo un avvio da manuale. Nei primi giri ha tenuto testa a Schumacher. Nel finale il motore lo ha rallentato

PAOLO BOMBARA

ha qualche problema col selettore del cambio. Riparte dopo una riparazione che gli costa un ritardo di circa 3 minuti, si ritirerà al 13. giro. Martini, che è quattordicesimo, deve difendersi da Boulion che lo segue come un'ombra, a propria volta pressato da Salo. Al 15. giro, Coulthard è il primo tra i primattori a effettuare il rifornimento, in 11"4. Due giri dopo, Alesi e Schumacher, sempre in lotta, piombano su

ORSI



Montermini doppiato, il sassoulese si fa da parte come può nonostante la posizione scomoda. Il giro seguente, vanno in testacoda e si ritirano Inoue e Brundle. Nel frattempo, Berger è risalito sino al sesto posto, grazie anche allo stop-and-go inflitto a Barrichello. Al 18. giro, si ferma per il primo rifornimento Alesi (10"7) e quando il francese rientra in pista è quarto. Schumacher si ritrova così secondo, distaccato di 19"5



COLOMBO



Alla prima curva Hill gira davanti ad Alesi, Schumacher, Coulthard ed Herbert, a lato. Berger, sopra, è stato bloccato da una ruota che era stata fissata male. Barrichello torna sconsolato ai box dopo l'incidente con Blundell, sotto. Hakkinen, nell'altra pagina, si è ritirato per il cedimento della trasmissione

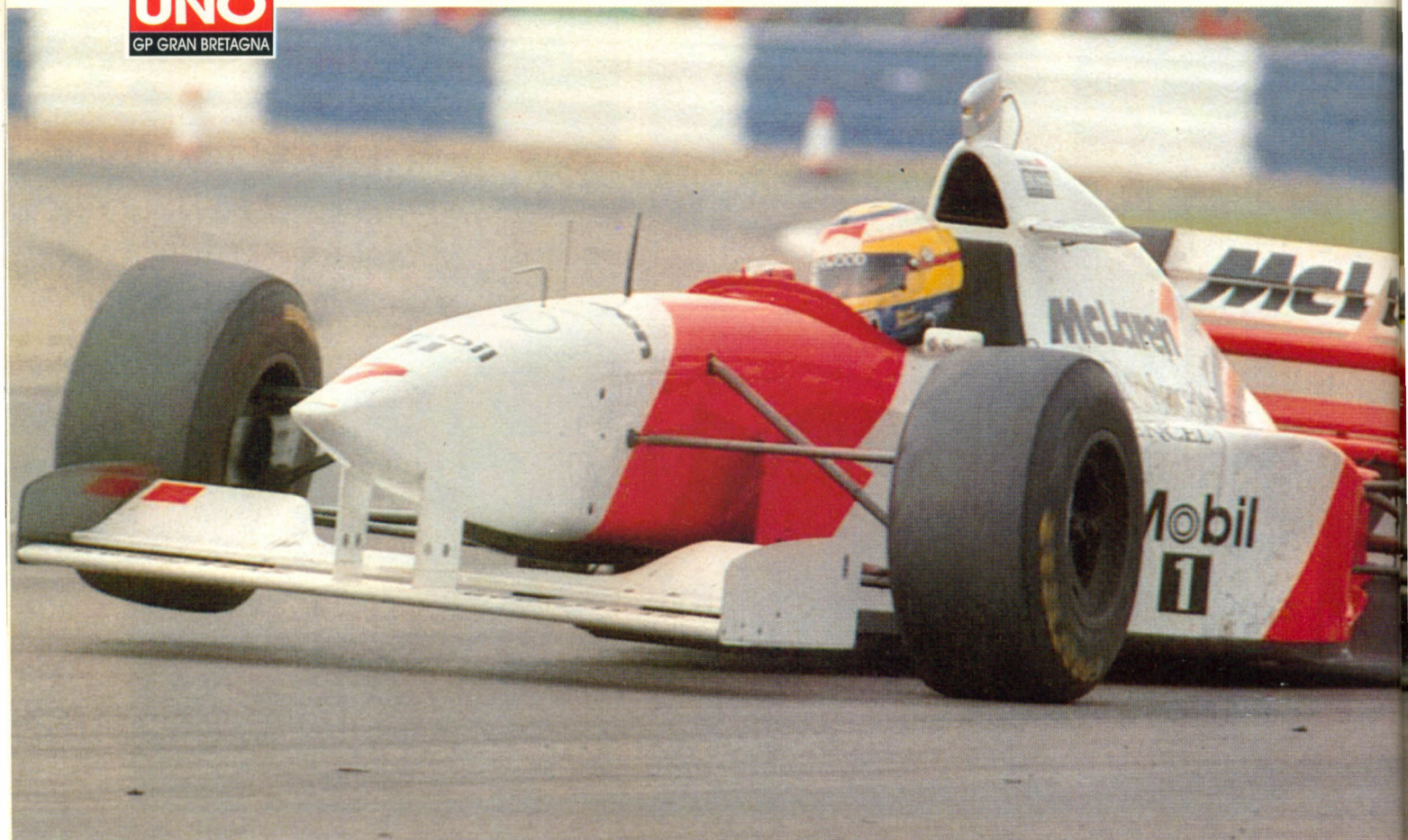
PHOTO4

Quando ho capito di essere in testa? Guardando lo schermo gigante in fondo al rettilineo... La gara è andata bene, specialmente le soste ai box, che anzi mi hanno permesso di guadagnare posizioni
JOHNNY HERBERT



dal capofila Hill. Si fermano poi anche Salo e Berger, e ancora una volta il rifornimento costa caro all'austriaco che si ritira quasi subito. La ruota anteriore sinistra è stata mal fissata e Berger deve fermarsi lungo la pista. Al 21. giro, rientra ai box Herbert che rifornisce in 10"1 e riesce a ripartire terzo, davanti ad Alesi. Il giro seguente, si ferma anche Hill (11") e Schumacher si ritrova al comando con 7"18 di van-

taggio. A quel punto, il tedesco — che ha puntato su una strategia di gara con un solo rifornimento — inizia a staccare giri molto veloci e Hill non riesce a riavvicinarlo prima di metà gara. Al 28. giro, il primo rifornimento in F.1 di Papis non riesce col buco, ma col botto. Infatti, uscendo dai box, il comasco urta il guard-rail della corsia box (come capitò a Berger lo scorso anno) e danneggia i cerchi delle due ruote sinistre. Papis continua ma una gomma si straccia e le ruote di sinistra finiscono con lo staccarsi e l'Arrows va dritta a far le sabbie all'esterno di Copse. Rientra ai box Schumacher che imbarca una grande quantità di benzina in 13"4. Quando riparte, è secondo a 20"6 da Hill e si scatena una battaglia a distanza che sarà terribile, con Hill e Schumacher che inanellano giri veloci uno dietro l'altro. Al 35. giro, Schumacher doppia Frentzen che per cercare di seguirne il ri-



fotografieEMPICS

◀ tmo per poco non perde il controllo della sua Sauber. Al 39. giro, effettua la seconda sosta Alesi. Anche questa volta il rifornimento è abbastanza veloce (11"1), ma è alto il tempo complessivo perso tra entrata e uscita dai box. Risultato: Alesi perde un'altra posizione ed è quinto dietro i quattro dell'Ave Maria, anzi della Renault, Hill, Schumacher, Herbert e Coulthard. Nei due giri seguenti, il francese è imitato anche da Herbert (11"0) e Hill (11"5). Al 43. giro, tocca a Coulthard. Tutti ripartono davanti ad Alesi le cui soste ai box sono evidentemente meno efficaci. Coulthard invece paga lo scotto di un guasto elettrico che ha mandato in tilt il suo limitatore di velocità, così oltrepassa il limite della corsia box. Sarà sanzionato più tardi con uno stop-and-go. Nel frattempo però, si è scatenato lo spettacolo. Ripartendo dopo la seconda sosta ai

box, Hill è secondo a ridosso di Schumacher: 1"5 al 42. giro. Ma la Williams, più leggera, è nettamente più veloce della Benetton e Hill si fa subito sotto al tedesco, ma passarla è un'altra cosa. Ci prova in tutti i modi, ma Schummy resiste ricorrendo anche a qualche frenatina a tradimento davanti alle ruote di Hill. L'inglese si spazienta e tenta un attacco insensato al 46. giro alla curva Luffield, centra il tedesco e i

ORSI



Oggi ero veloce e anche corretto nei sorpassi. Sfortunatamente Blundell non lo è stato: mi ha frenato due volte davanti e alla fine mi ha buttato fuori. È una cosa che io non potrei mai fare

RUBENS BARRICHELLO

due si ritirano. Si ritrova in testa Herbert, e sembra ripetersi la stessa situazione. Coulthard è alle sue spalle, pressante. Si scatena una battaglia mozzafiato. Al 48. giro, Coulthard e Herbert si superano e risuperano anche un paio di volte, con le ruote che si sfiorano pericolosamente, proprio mentre i commissari comunicano alla Williams la decisione di infliggere uno stop-and-go allo scozzese per l'eccesso di velocità ai

box. La Benetton non fa in tempo a comunicarlo ad Herbert che questi lo apprende leggendolo sullo schermo gigante tv della curva Copse. A nulla serve quindi il sorpasso di Coulthard in staccata. Herbert si avvia a vincere il suo primo Gp davanti ad Alesi che, staccato di 6", non può tentare di colmare il ritardo per un problema di pressione dell'olio. Il finale di gara è animato da un altro incidente al penultimo giro. Blundell le prova tutte per difendere il quarto posto dalla rimonta di Barrichello: frena anche diverse volte davanti alle ruote del brasiliano. Una di troppo, quando ad Abbey, Barrichello lo ha già affiancato per il sorpasso. La Jordan non può evitare il contatto e decolla pericolosamente sulla McLaren. Barrichello out, Blundell può concludere su tre ruote, ma perde comunque il quarto posto a favore della Ligier di Panis. ■

ECCO I PIANI DI MARANELLO PER COLMARE IL GAP

C'è un segreto nella mappatura

SILVERSTONE — Poteva andare peggio, commentano a voce bassa i ferraristi nel dopogara. Ma è chiaro a tutti che una corsa così particolare ha portato Alesi a un secondo posto che, dati alla mano, sarebbe stato fuori portata in condizioni normali. Proprio per questo, per ritrovare competitività, mercoledì di questa settimana Nicola Larini (che aveva già collaudato la 412 T2 prima del Gp) torna in pista a Fiorano. E da lunedì 24 luglio seguiranno altri tre giorni di prove a Imola. Per rimediare alla carenza di trazione si lavora su più fronti: sulla sospensione posteriore, con nuove geometrie (che però potranno dare al più piccoli vantaggi), ma anche e soprattutto sul motore. Al punto che Larini ha provato anche, sulla 412 T2, il famigerato antispin bandi-

to già nel '94, per rendersi conto della differenza nel comportamento! La convinzione che si va diffondendo è che uno dei vantaggi del Renault, la guidabilità, si spieghi con un programma

Rubens mi era molto vicino, io tenevo la traiettoria e mi ha tamponato staccandomi la ruota posteriore sinistra. Così ho dovuto finire su tre ruote e ho perso una posizione. Qualche guaio c'è stato anche con i doppiati

MARK BLUNDELL



elettronico che interviene o sull'anticipo dell'accensione, o sull'apertura delle valvole a farfalla (o magari su entrambi). Per cui, anche se il pilota in uscita di curva spalanca tutto il gas, è il motore, tramite opportuni sensori, a gestire l'erogazione a.. modo suo. Trattandosi di gestione del propulsore, fra l'altro, non si rischia nemmeno di incorrere nell'illegalità per controllo della trazione: la solita storia, insomma.

IL FUTURO. Ma c'è dell'altro, e sono novità grosse. La prossima evoluzione del V12 Ferrari vedrà un importante intervento su pistoni. Da indiscrezioni trapelate, potrebbe trattarsi di un lavoro sui materiali. In parole povere: componenti come il boro, o la stessa fibra di carbonio, possono essere incorporati nella fusione di alluminio creando una struttura molto più resistente. Quando il pistone «lavora» a regimi come i 17000 giri del Ferrari in qualifica, infatti, tende non solo a dilatarsi ma anche a deformarsi. Con gli inserti rimane più rigido e questo permette di mantenere spessori ridotti migliorando nel contempo le tolleranze (cioè la «distanza» dalle pareti del cilindro). Lo scopo di tutto ciò non è tanto l'aumento ulteriore del regime di rotazione, quanto il miglioramento globale del rendimento. Questo a breve termine. Ma si pensa già al '96, anzi la vettura è virtualmente pronta come progettazione: si sa che avrà il motore V10, mentre il cambio è uno sviluppo dell'attuale. Per realizzarla, però, si aspetta l'ultima parola sui regolamenti in materia di scocche. John Barnard teme infatti che si arrivi a definire nuove misure, anche se la Fia, per bocca di Mosley, è più incline a una soluzione concordata. Intanto il personale di Maranello (Brunner per lo sviluppo, De Silvestri per il cambio, Rytton per la progettazione e Toet per la galleria del vento) aspetta la nuova sede, o meglio i reparti rinnovati per la realizzazione delle future monoposto: dovrebbero essere pronti fra quindici mesi. ■

Dopo l'incidente con Barrichello, Blundell si è ritrovato a concludere la gara su tre ruote, al centro. Coulthard ha dato vita a un avvincente duello per la vittoria con Herbert, sopra, poi è arrivata la penalizzazione dello scozzese. Ecco come è stata recuperata la Williams di Hill, a lato. Martini, nell'altra pagina ha ottenuto un ottimo settimo posto



SILVERSTONE — Sembrava troppo bello, tre mesi e passa senza un'altra polemica sulle benzine. Ma quella innescata dal comunicato Agip diffuso venerdì è più una questione di politica sportiva che non di formule chimiche. In sintesi, la Casa petrolifera italiana mette in discussione sia le procedure di controllo sui carburanti attualmente messe in atto dalla Fia, sia i regolamenti sulla composizione delle benzine stesse, che sarebbero troppo restrittivi e impedirebbero la ricerca finalizzata all'incremento delle presta-

zioni. Ora la domanda è: come mai questa presa di posizione così forte e improvvisa? Alberto Santevecchi, dell'Agip, diceva a Silverstone che ormai «la misura era colma». Chi pensa che dietro ci sia anche un velata polemica nei riguardi della Elf e delle super-prestazioni Renault ha vinto una bambolina. Eppure molti, forse, ignorano che Agip ed Elf sono in realtà uniti in una battaglia: sono ormai gli unici due petrolieri, infatti, a battersi per una maggiore libertà di regolamento, per poter fare più ricerca sui loro carburanti. Tanto è vero che, paradossalmente, proprio l'Agip non si schierò affatto contro la collega francese all'epoca

della squalifica di Schumacher e Coulthard — poi rientrata per i piloti — al Gp Brasile. E anzi ha ripreso i toni della discussione di allora nella critica alla struttura di controllo Fia. Fino a pochi anni fa, i «petrolieri» erano riuniti in un'associazione, la Fofap, che oggi di fatto non esiste più. Esistono, invece, due blocchi contrapposti: da una parte quelli che potremmo definire «legalisti», capeggiati dalla Mobil, che comprendono anche Sasol e Total e si battono per l'obbligo di utilizzare autentiche benzine stradali. Dall'altra gli «oltranzisti», appunto Agip ed Elf (ricordiamo che la Shell è uscita dal giro dopo tanti anni con McLaren, anche se ora, come leggete a parte, intende rientrare). Possibile che proprio queste ultime due Case possano farsi guerra fra loro? Sì, perché dietro l'Agip c'è la Ferrari. E nel team del Cavallino c'è chi è rimasto sorpreso e perplesso di fronte



AMADUZZI

alle prestazioni in prova delle monoposto a motore Renault. Venerdì, in pratica unico giorno utile di qualifica, i piloti di Williams e Benetton non hanno progredito per gradi nei tempi sui giro. Hanno fatto in-

**FORMULA
UNO**
GP GRAN BRETAGNA

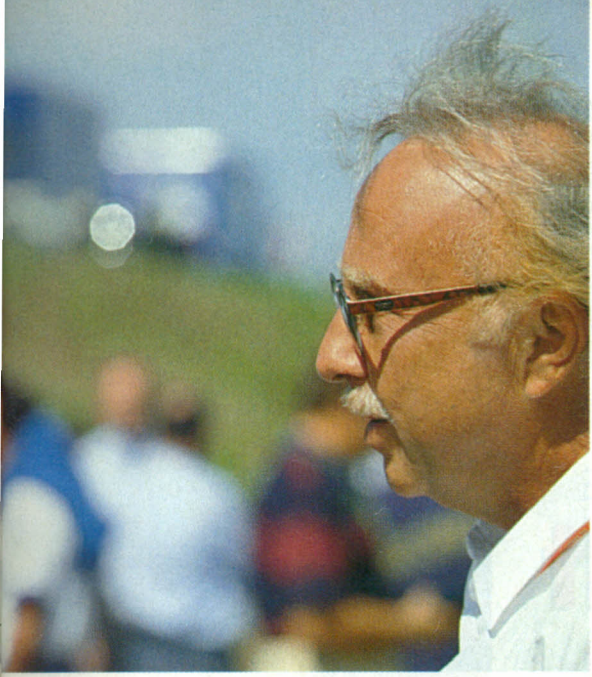


STANTE IL CLIMA DI SOSPETTI

AGIP CONTRO I VELENI

La Casa petrolifera italiana ha invocato una precisa regolamentazione dei controlli sul carburante utilizzato dai team. Chiaro l'obiettivo: mettere fuori gioco i furbetti

ALBERTO ANTONINI ■



Armando Bianchi, a destra nella foto, assieme all'ingegner Lombardi, nel paddock del Gp d'Ungheria ai tempi delle prime contestazioni alle benzine speciali in F.1

vece, quasi in contemporanea, un balzo in avanti fino a un secondo. Una spiegazione può essere nella conoscenza della pista che permette di sfruttare i momenti di vento favorevole su una pista dove questo elemento è cruciale. Ma è una spiegazione che in Ferrari non tutti accettano. È lecito supporre che, negli ultimi tempi, il Cavallino abbia messo sotto pressione il suo «benzinaio». Che ha reagito con il comunicato per rendere pubblica una richiesta di chiarezza. Sottolineando che proprio nelle ultime gare i controlli sul carburante — ufficialmente effettuati con criterio casuale — sono venuti a mancare. Da parte Fia si replica duro: l'Agip aveva presentato una richiesta di revisione dei sistemi di controllo già nello scorso agosto. La Federazione ha invitato a una contro-proposta che, a suo dire, non è mai arrivata. E i parametri di tolleranza richiesti dalla Casa italiana (cioè le quantità percentuali di sostanze ammesse) sarebbero inaccettabili per l'autorità sportiva, che invece ha introdotto il criterio delle benzine ricavate da componenti commerciali. Da parte sua la Benetton, che magari ha un po' la coda di paglia, ha fatto sapere subito di essere stata controllata anche a Magny-Cours. In ogni caso, coincidenza o no — il criterio di selezione dovrebbe essere casuale — il sabato è stato prelevato un campione di benzina proprio dalla Ferrari di Jean Alesi...

BIANCHI PRECISA COSA VA CAMBIATO

Diciamo basta alla confusione

Il dottor Armando Bianchi direttore marketing a nome dell'Agip Petroli, ha ritenuto opportuno puntualizzare la posizione della Casa petrolifera in merito a quanto sta avvenendo in F.1 relativamente ai carburanti.

AgipPetroli è presente nel mondo della F.1 da oltre 20 anni ed ha sempre interpretato questo concetto come un grande laboratorio di ricerca avanzata in cui affinare ed acquisire know-how da trasferire nella produzione carburanti e lubrificanti su scala industriale.

Hanno fatto epoca i risultati conseguiti nel Campionato Mondiale

del 1990 in cui i laboratori di ricerca Agip misero a punto una particolare molecola che portò ad incrementi di potenza dei carburanti con risultati sorprendenti.

Da quel momento si è messo in moto nella F.1 un lento e costante movimento di opposizione verso la filosofia della libertà nella ricerca.

Ci sono stati confronti molto duri ed aspri tra i fautori della necessità di consentire anche per i carburanti possibilità di ricerca tecnologica al pari di quanto avviene per le altre componenti motoristiche o di tecnologia dei materiali e fautori, viceversa, del

blocco dello sviluppo.

La situazione è progressivamente degradata fino al livello attuale in cui i regolamenti imposti dalla Fia prevedono un confezionamento dei carburanti secondo una formula rigida con componenti assegnate e nessuno grado di libertà creativa.

Il riferimento generico all'utilizzo di «carburanti commerciali» è quanto mai ambiguo, in quanto la commerciabilità di un carburante è diversa da Società a Società, da mercato a mercato.

Ne consegue che anche le procedure di omologazione preventiva e di controllo in pista lasciano sempre un po' perplessi, soprattutto con riferimento ai criteri non sempre omogenei e chiari di selezione dei Teams sottoposti a controllo.

Non c'è dubbio quindi che lo stato di confusione e di permanente tensione che grava in tutto il sistema F.1, renda sempre più difficile valutare produttivi i crescenti investimenti che comunque si rendono necessari.

Speriamo che si metta in moto un processo di normalizzazione e riqualificazione per ridare impulso ad uno sport spettacolo che rischia altrimenti di collassare in uno schema di autocongestione ed in cui una forma di governo autocratico rende sempre meno aperto il confronto e la considerazione per tutte le esigenze operanti.

E SHELL TENTA WILLIAMS

SILVERSTONE — Continuano le voci in merito ad un ipotetico divorzio tra Williams e Renault. Le smentite non si contano ma siccome non c'è fumo senza arrosto, sembra strano il gran daffare che si sta dando la Williams in particolare Patrick Head, per far sapere quanto sia sgradita l'attuale situazione di condivisione dei motori Renault con la Benetton. Sospetta anche la mancanza di discrezione nei vari contatti con altri motoristi: da Mercedes a Bmw passando per Gm, Honda ed ora Ford. Ma quale interesse avrebbe la Williams ad abbandonare i migliori motori del momento? Una nuova chiave di lettura può venire da un'offerta che la Williams ha ricevuto dalla Shell, pronta a versare una cifra tripla rispetto a quella attualmente pagata dalla Elf (18 milioni di dollari). Una somma in grado di fare gola, soprattutto in considerazione del fatto che la Rothmans sembra un po' meno entusiasta della F.1 al punto da ridurre l'ammontare della sua sponsorizzazione. Un accordo multimiliardario con la Shell potrebbe aiutare la Williams a realizzare il colpaccio: quello di carpire Schumacher alla Benetton. In merito, Patrick Head ha dichiarato alla stampa francese di essere perfettamente cosciente che rubare Schumacher alla Benetton è il miglior modo di combattere i rivali, tuttavia ha sottolineato che il tedesco è troppo caro, molto di più di quanto non fosse Senna, e nella situazione attuale la Williams non può permetterselo. La Renault però non può per accordi commerciali di più ampio respiro, associarsi ad una casa petrolifera diversa dalla Elf. Quindi per accettare eventualmente l'offerta della Shell la Williams dovrebbe trovare un altro motorista. ■

IN DISCESA

TAKI INOUE

A dire il vero, la sua posizione è praticamente costante, 18. a Magny Cours, 19. qui, ma non solo il distacco cronometrico aumenta rispetto al compagno di squadra (1"2 invece di 0"8) che non è neanche più Morbidelli, ma l'esordiente Max Papis.

MARK BLUNDELL

Sarà lo stimolo di doversi giocare una volta di più il posto in squadra, sarà che Silverstone non ha segreti né per lui né per la McLaren, ma Mark Blundell è andato come il vento... Già quel vento che bisogna conoscere bene su questo tracciato.

IN SALITA

LE PROVE QUARTA POLE '95 DELL'INGLESE

Festival Renault guidato da Hill

Tra i quattro V10 francesi si è inserito soltanto Berger autore del terzo tempo. Alesi con un motore non troppo brillante ha segnato il sesto crono

PAOLO BOMBARA

SILVERSTONE — Quarta pole-position stagionale e seconda consecutiva per Damon Hill, che ha vivacizzato un'altrimenti soporifera prima sessione di qualificazione con l'ormai solita battaglia a distanza con Schumacher. Meno male, perché l'indomani la pioggia non ha concesso diritto di replica per migliorare la qualità dello spettacolo. Nel gioco del botta e risposta, venerdì pomeriggio, tanto Schumacher quanto Hill hanno migliorato di quasi un secondo al loro secondo tentativo e alla fine ha prevalso l'inglese. Alle loro spalle, Coulthard ha completato la tripletta di testa delle vetture a motore Renault, la cui versione Rs7b ha confermato la supremazia assoluta già rivelata all'esordio a Magny-Cours. Del resto, questa volta lo stesso Herbert ha mancato d'un soffio di completare il quadro e soltanto Berger è riuscito a intercalarsi tra lui e i primi tre. Nonostante la soddisfazione per il risultato

di squadra, Coulthard non lo era per nulla del suo distacco attribuito alle difficoltà incontrate il primo giorno nell'adattare la sua Fw17 al vento. Coulthard si è poi tolto una soddisfazione morale staccando la migliore prestazione l'indomani, sul bagnato. Venerdì, le mutevoli condizioni del vento hanno, come sempre, condizionato le prestazioni e di ciò ne hanno ovviamente tratto particolare profitto le squadre britanniche. Questo spiega in parte il distacco, eccessivo, subito dai due piloti della Ferrari. A ciò vanno aggiunte alcune scelte non azzeccate d'assetto e un motore non in perfetta forma sulla vettura di Alesi venerdì. Basti dire che il francese ha accusato un distacco di 12 kmh in termini di velocità massima rispetto a Schumacher, ma anche di un paio di kmh rispetto allo stesso Berger, rispetto al quale era meno veloce in tutti e tre i punti di rilevamento. ■

Brundle ha fatto trattenere il fiato durante le prove libere del sabato mattina per questa uscita di pista, al centro. Salo si è dovuto guadagnare il posto in griglia sabato sotto alla pioggia, a lato. Al finlandese erano stati infatti tolti i tempi del venerdì per non avere rispettato un semaforo rosso



Le uscite di pista e i testacoda

VENERDI

libere
Katayama
Inoue
qualificazioni
Schumacher
Badoer
Inoue
Gachot

SABATO

libere
Hill
Moreno (2 volte)
Brundle
Montermini
qualificazioni
Montermini
Papis
Herbert
Schumacher
Berger



LA SORPRESA

È passata quasi inosservata ed è un'ingiustizia. Ma la prestazione fornita dalla Minardi, dai suoi meccanici e da Pierluigi Martini meritano un lungo applauso. Rimaste segregate in un oscuro garage di Magny-Cours, le vetture romagnole sono state «liberate» dal giudice soltanto lunedì e, dopo una corsa lungo le strade per giungere a Silverstone, c'è stata una seconda corsa per effettuare le revisioni sul posto col materiale disponibile sui camion-officina. Il contrattempo ha in pratica annullato per la Minardi il vantaggio creato quest'anno dal riaggiustamento del calendario, con l'introduzione di una pausa tra il Gp di Francia e quello britannico. Martini ha poi staccato un eccellente quindicesimo miglior tempo pur accusando un distacco di 19,5 kmh di velocità massima rispetto al più veloce di tutti, Schumacher.

I NOSTRI AL VIA

Finora, la supremazia di Morbidelli era stata incontrastata tra i nostri piloti. «Max» Papis, che lo ha sostituito, non ha di certo sfigurato (anzi...), ma non è riuscito a confermare il primato del pesarese, anche a causa di un problema con la pompa della benzina che gli ha impedito venerdì di sfruttare appieno il secondo treno di gomme. Grande merito va anche a Martini che ha tirato fuori rabbia e artigli per staccare un'eccezionale 15. miglior tempo, mentre Badoer ha patito la non-conoscenza della pista e un testacoda di troppo venerdì pomeriggio. Ingiudicabile, invece, Montermini che ha saltato il primo turno di qualificazione e ha dovuto affrontare la pioggia l'indomani. Non poteva far meglio.

POSIZIONE IN GRIGLIA	PILOTA	POSIZIONE IN GRIGLIA	
VENERDI'		SABATO	
15.	Pierluigi Martini	15.	
17.	Massimiliano Papis	17.	
18.	Luca Badoer	18.	
—	Andrea Montermini	24.	

IL TEMPO IDEALE

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



potenziale, magari semplicemente perché disturbato da un avversario. Ecco il «rendimento» dei piloti in questo Gp. Evidenziati in neretto, il peggiore differenziale.

NOTA. Per un evidente errore di trascrizione dei cronometristi i migliori tempi attribuiti a Papis nei tre settori determinano un tempo ideale peggiore del miglior tempo, una circostanza manifestamente impossibile.

POSIZIONE IDEALE	PILOTA	MIGLIOR TEMPO IDEALE	TEMPO IN QUALIFICA	POSIZIONE AL VIA
1.	Hill	1'28"124	1'28"124	(1)
2.	Schumacher	1'28"257	1'28"397	(2)
3.	Coulthard	1'28"947	1'28"947	(3)
4.	Berger	1'29"657	1'29"657	(4)
5.	Alesi	1'29"722	1'29"874	(6)
6.	Herbert	1'29"848	1'29"867	(5)
	Irvine	1'29"848	1'30"083	(7)
8.	Hakkinen	1'30"109	1'30"140	(8)
9.	Barrichello	1'30"166	1'30"354	(9)
10.	Blundell	1'30"423	1'30"453	(10)
11.	Brundle	1'30"946	1'30"946	(11)
12.	Frentzen	1'31"380	1'31"602	(12)
13.	Panis	1'31"504	1'31"842	(13)
14.	Katayama	1'31"910	1'32"087	(14)
15.	Martini	1'32"178	1'32"259	(15)
16.	Boullion	1'32"245	1'33"166	(16)
17.	Papis	1'34"434	1'34"154	(17)
18.	Badoer	1'34"196	1'34"556	(18)
19.	Inoue	1'35"010	1'35"323	(19)
20.	Diniz	1'35"837	1'36"023	(20)
21.	Gachot	1'36"076	1'36"076	(21)
22.	Moreno	1'36"597	1'36"651	(22)
23.	Salo	1'47"832	1'48"639	(23)
24.	Montermini	1'52"398	1'52"398	(24)

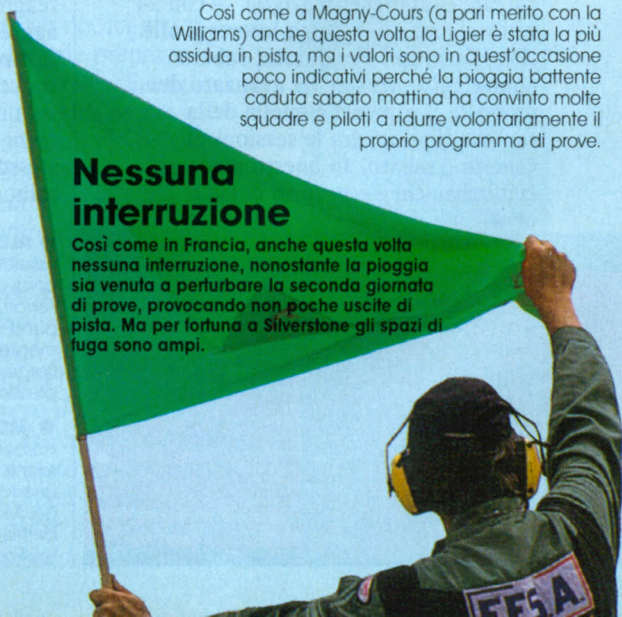
La Pacific latitante risparmia i motori

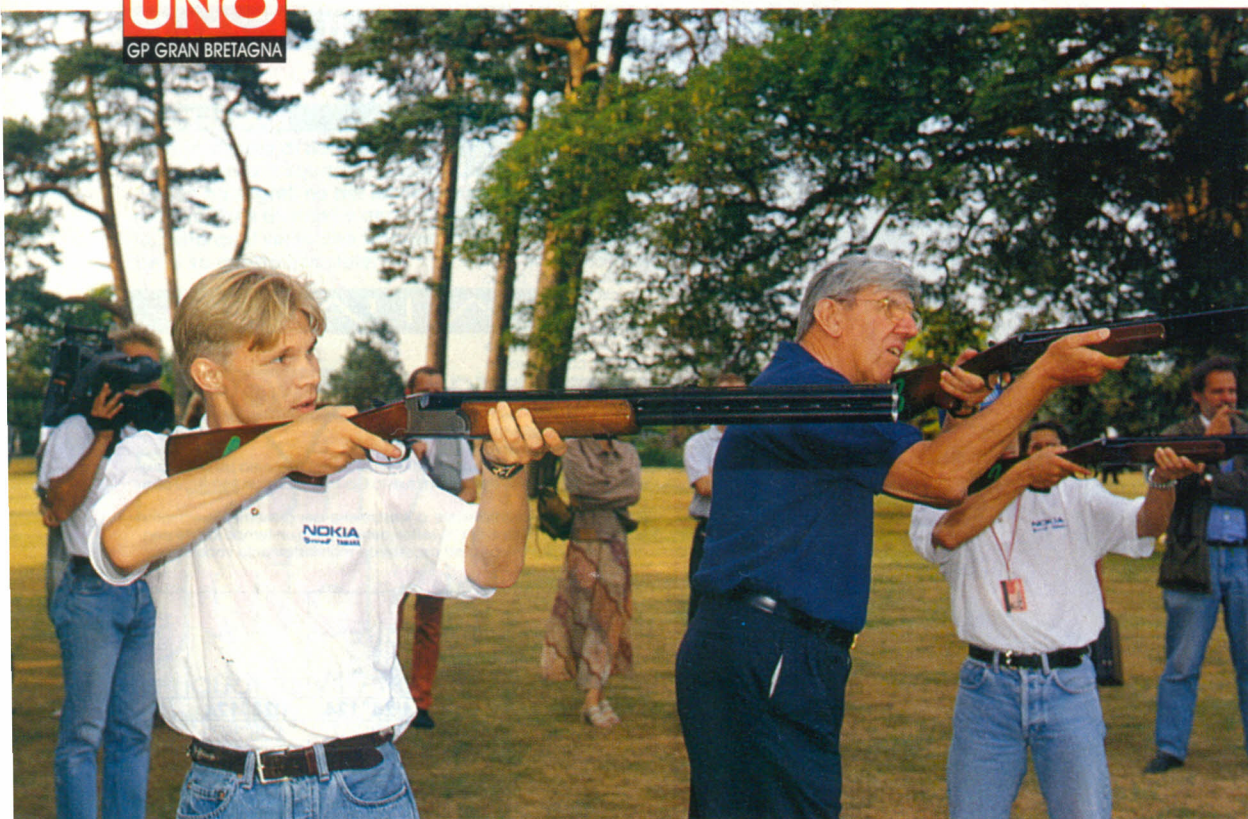
TEAM	GIRI
LIGIER	75
SAUBER	74
TYRRELL	73
FERRARI	67
FORTI	64
BENETTON	62
McLAREN	62
MINARDI	60
WILLIAMS	57
ARROWS	49
JORDAN	48
PACIFIC	27

Così come a Magny-Cours (a pari merito con la Williams) anche questa volta la Ligier è stata la più assidua in pista, ma i valori sono in quest'occasione poco indicativi perché la pioggia battente caduta sabato mattina ha convinto molte squadre e piloti a ridurre volontariamente il proprio programma di prove.

Nessuna interruzione

Così come in Francia, anche questa volta nessuna interruzione, nonostante la pioggia sia venuta a perturbare la seconda giornata di prove, provocando non poche uscite di pista. Ma per fortuna a Silverstone gli spazi di fuga sono ampi.





Ken Tyrrell, al centro della foto, ha trovato in Salo e Katayama degni avversari capaci di impegnarlo duramente nel suo sport preferito: il tiro al piattello! Sotto, il lungo carnet degli appuntamenti agonistici di Silverstone. Momento di relax per Harvey Postlethwaite, a destra, che rivela insospettite doti di equilibrio in sella ad una moto da trial. Anche se il confronto con Damon Hill lo vede un po' in difficoltà, a David Coulthard non mancano certo le richieste di autografi. Da dire che lo scozzese è riuscito a salire nuovamente sul podio

COLOMBO

INTERESSANTE PROPOSTA DI MOSLEY

Riqualificare le qualifiche

Le qualifiche: una mina vagante. Con le televisioni di trenta paesi sintonizzate sulla lotta per la pole position, possono essere un formidabile richiamo o una clamorosa perdita di tempo e di denaro. Al presidente Fia, Max Mosley, non è sfuggito il fatto che la sicurezza di entrare comunque in griglia — con 24 vetture rimaste — tolga interesse alle classificazioni. Per questo, sabato pomeriggio, Mosley ha avanzato due proposte. La prima è quella della somma di tempi fra le sessioni di venerdì e sabato. In questo modo si eviterebbe che — proprio come a

Silverstone — i team non si impegnino più di tanto sotto la pioggia, assicurando lo spettacolo. Ma, a parte la possibilità che una squadra abbia un problema grave (o una squalifica, come Salo) e non possa quindi davvero girare, resta il dubbio di come il pubblico reagirebbe a una classifica per tempi aggregati: per questo Mosley è più favorevole a una seconda soluzione: concentrare tutte le qualifiche in una sola ora, il sabato. A quanto si sa, i team non sono entusiasti, e infatti lo stesso presidente dichiara di «essere in minoranza».

● **ALESİ.** Positiva la prova di Jean Alesi che, senza essere mai stato in lotta per la vittoria, è salito ancora una volta sul podio consentendo così alla Ferrari di continuare la serie di gare terminate a punti iniziata nel Gp d'Europa del 1994. Nuovamente sfortunato, più ai box che in pista, Gerhard Berger che deve così collezionare il 74. ritiro in 171 presenze.

● **MOSS.** Proprio 40 anni prima della vittoria di Herbert, Stirling Moss, nel 1955, è stato il primo britannico a vincere la gara di casa, alla guida di una Mercedes; l'ultimo invece è stato nel 1992 Nigel Mansell su Williams Renault. Quel giorno Herbert si ritirò per la rottura del cambio della sua Lotus Ford.

ORSI



ERA DISOCCUPATO DA MESI
Nichols è rientrato alla McLaren dopo sei anni

Nichols, ritorno «facile». Come previsto fin da Montreal, la McLaren ha rafforzato il proprio organico con il ritorno di Steve Nichols. Lo stesso ingegnere americano ha ammesso di avere un ruolo che copre sia la pista che la progettazione; «Ma per adesso — ha aggiunto — mi sto solo guardando intorno per cercare di capire». L'arrivo di Nichols sconfessa in parte le dichiarazioni tranquillizzanti di Ron Dennis sull'organico della squadra e può essere un pungolo per il duo Oatley-Durand responsabile del fiasco Mp4/10. Comunque il simpatico Steve era un acquisto «facile»: dopo aver lasciato la McLaren e peregrinato tra Ferrari, Sauber e Jordan, era virtualmente disoccupato — anche per gravi problemi familiari — dopo il fallimento del progetto Larrousse.

Silverstone

March 25/26	BRDC	Spring Trophy Meeting - BBM
April 8	VSCC	Vintage Raceday
May 6/7	BRDC	Autosport International Trophy Meeting - F3000
May 13/14	BRDC	British Touring Car Championship Race Meeting
May 28	RACMSA	Norwich Union RAC Classic
May 29	BRDC	Bank Holiday Raceday - BBM
June 10	VSCC	Vintage Raceday
June 18	BRDC	Classic Motorcycle Raceday
July 14/16	RACMSA	British Grand Prix
July 29/30	BRDC	Coya International Historic Festival
August 5/6	BRDC	Woolwich British Kart Grand Prix
August 27	BRDC	Oval Raceday
Sept 16/17	BRDC	Empire Trophy Meeting
Sept 23/24	BRDC	British Touring Car Championship Race Meeting
Oct 7/8	BRDC	Autumn Gold Cup Meeting - BBM

WIRTH CERCA LAVORO

Il 20 luglio la Simtek va all'asta

Dopo la chiusura della Simtek (il materiale andrà all'asta il 20 luglio) Nick Wirth, il giovane progettista-titolare, si è trovato a piedi. Anche per questo intorno a lui sono circolate molte voci, probabilmente... alimentate dall'interessato. Chi lo dava in Ligier, chi in Sauber, chi addirittura in McLaren. Ron Dennis ha smentito acidamente: «Su quali basi dovrei prenderlo? Per la sua reputazione? Mi spiace per lui, ma che cosa ha fatto finora?». A proposito dell'ex Simtek, è facile che parte del materiale, inclusa forse la galleria del vento a Banbury, venga rilevato dalla Prodrive di David Richards, che ha sede nella stessa città.

ORSI



COLOMBO

SI È RITIRATO AL SUO PRIMO GP

Papis e la ruota della ... sfortuna

Un italiano va, un italiano viene. A Silverstone, come annunciato, Massimiliano Papis ha debuttato al volante dell'Arrows-Footwork in sostituzione di Morbidelli. Su una pista che conosceva bene per averci girato a lungo nei test della squadra, Max non ha avuto difficoltà a qualificarsi davanti al compagno di squadra, Taki Inoue. «È già una soddisfazione, visto che il tuo compagno è il primo avversario; ho potuto usare un solo set di gomme e alla fine ho avuto un piccolo problema con una guarnizione del cambio, ma quel che mi ha impressionato di più è il limite dei dodici giri in qualifica. È difficile prendere il ritmo giusto, e per scegliere il momento migliore di uscire in pista mi sono fidato ciecamente delle indicazioni di Alan Jenkins, il direttore tecnico». In gara, poi, Papis si è comportato con grande saggezza sino al momento del rientro in piste a metà corsa dopo il pit-stop. Papis ha infatti... replicato l'errore di Berger nel Gp del Portogallo '93 andando a picchiare contro il guard-rail in fase d'uscita. Poco dopo, il rookie dell'Arrows è stato costretto a fermarsi con il cerchione posteriore sinistro e la sospensione anteriore in disordine...

SPERIMENTATI ANCHE DALLA WILLIAMS

Di moda i cerchi larghi

È iniziata la guerra dei cerchi? Nelle prove precedenti il Gp di Gran Bretagna la Williams ne aveva provati di più larghi, da 12 pollici, all'anteriore, sulla falsariga di quanto già fatto dalla Ferrari. I vantaggi della soluzione, in termini di tenuta di strada, sono stati discutibili; ma è certo tutti

sono interessati e che finora pochi l'avevano tentata perché i cerchi più larghi non rientravano nelle misure consigliate dalla Goodyear. Intanto, la McLaren cambia fornitore: dal prossimo Gp di Hockenheim, infatti, dovrebbe abbandonare la Speedline per passare alla Oz.

BOX

**Briatore
multato
ma per gioco**

Ma sì, una volta tanto si scherza anche in F.1. Venerdì è arrivata alla Benetton una comunicazione su carta intestata e firmata dai commissari di gara: «Il signor Flavio Briatore è stato visto fumare nella pit-lane e pertanto viene condannato a una multa di 100.000 dollari». Quando ha visto che il pagamento doveva essere versato alla... Williams Grand Prix Engineering di Didcot, Briatore ha mangiato la foglia. E ha risposto con un certo stile, inviando a sua volta un comunicato a Frank Williams, autore dello scherzo: «Purtroppo in questo momento non ho i soldi con me; ma non preoccupatevi, l'assegno è già stato spedito...».

● **PADDOCK.** Anche Silverstone si adegua: i lavori fatti durante l'inverno hanno dato vita a un nuovo paddock asfaltato, subito dietro alle tribune. E il vecchio, romantico prato è stato adibito a parcheggio per le auto. D'accordo, sotto la pioggia può anche far comodo: ma è pur sempre un altro pezzo di Silverstone che se ne va, dopo le modifiche alla pista (nel '91 l'anno scorso) che oggi vengono aspramente criticate dai «puristi» del circuito inglese.

● **STERZO.** Dopo il test-coda del venerdì, sulla Benetton di Schumacher è stata smontata e sostituita la scatola del sterzo. La squadra ha spiegato che si tratta di una procedura di routine quando, dopo un'uscita, il volante non è più perfettamente in asse. Probabilmente, tuttavia, c'è ancora un po' di paura dopo l'incidente in prova a Interlagos...

● **COMAS.** In visita al box anche Erik Comas, pilota collaudatore della Dams F.1, che dovrebbe scendere in pista non prima di settembre-ottobre «Domenica prossima — ha dichiarato lo stesso Comas — andrò a Cleveland: ho in corso seri contatti con la Toyota, che l'anno prossimo fornirà i motori a due squadre, quella di Dan Gurney e la neocostituita Ppi».

SUL FRONTE TECNICO CONTATTATO DE CORTANZE E...

Per crescere Forti pensa a Fiorio

Fanalino di coda o meno, la Forti guarda avanti e si sta rafforzando.

Tecnicamente, in primo luogo, perché a Silverstone entrambi i piloti disponevano di una versione aggiornata della Fg01, mentre a Magny-Cours aveva potuto fruirne soltanto il fabbricante Diniz.

«Tenendo presente che in officina possiamo contare su soltanto quindici operatori tecnici — afferma il direttore tecnico Paolo Guerci — devo dire che i nostri ragazzi hanno fatto miracoli e ne dovranno ancora compiere. Ci sono novità in vista per Hockenheim e fra due gare dovrebbe esordire il cambio semi-automatico». Niente ferie, quindi, ad Alessandria, dove si sta portando avanti anche un nuovo riassetto sportivo. Cesare Fiorio potrebbe infatti prendere a fine stagione le redini della squadra potendo anche fungere, in prospettiva, da testa di ponte verso i motori Honda. Fiorio potrebbe inoltre portare con sé un tecnico di prima grandezza per la progettazione della nuova vettura. La squadra ha stabilito un primo contatto con André de Cortanze, attualmente legato da un contratto con la Sauber sino a fine novembre. «De Cortanze sarebbe ben accetto — sostiene Guido Forti — una persona squisita. Ma potrà venire da noi solo se accetterà di farlo da solo, senza avere un gruppo di tecnici di sua fiducia al seguito».



Da Irvine humour all'inglese

Eddie, sopra, è decisamente uno che non drammatizza... Il tempo in prova lo ha soddisfatto ma a lui quel che bruciava era altro e lo ha fatto sapere. «Dedico questa prestazione alla messa a punto effettuata la scorsa settimana con le gomme vecchie», riferendosi alle prove libere effettuate a Silverstone la settimana precedente il Gp. In quell'occasione, Barrichello aveva richiesto alla squadra che Irvine non potesse provare con gomme nuove.

I SUOI PILOTI HANNO GIRATO AL RISPARMIO

In casa Pacific penuria di motori

Regime duro alla Pacific. Incredibilmente, proprio per il Gran Premio di casa, il team di Keith Wiggings si è infatti trovato a corto di motori e con un ridotto numero di miglia percorribili per poter conservare due propulsori freschi per la gara. I due piloti hanno quindi girato pochissimo venerdì mattina, confidando sulla conoscenza della pista per le qualificazioni. Montermini ha poi saltato completamente il primo turno di qualificazione per un guasto alla pompa dei freni. «Il problema — ha spiegato Mark Challaigher, pr della squadra — è dovuto ad un malinteso con la Cosworth che ha iniziato la revisione del motore utilizzato per le prove private, su cui invece contavamo. Visto il contratto che abbiamo con la Cosworth, disponiamo soltanto di cinque motori per cui...». Malintesi o meno, la squadra di Thetford ha in realtà soprattutto qualche

problema di liquidità, anche se ha rinforzato l'organico reclutando alcuni tecnici provenienti dalla Simtek. Keith Wiggings era anche in trattativa per acquistare la galleria del vento della Simtek, ma ha infine rinunciato.

ORSI





fotografie COLOMBO

INCIDENTI SOTTO TIRO

I quattro dell'Ave Maria

Una gara così non poteva non avere strascichi polemici. Dopo la corsa, quattro piloti coinvolti in incidenti sono stati convocati in direzione gara per un chiarimento: Hill, Schumacher, Barrichello e Blundell. A tutti, indistintamente, è stata notificata una «reprimenda», ossia un'ammonizione ufficiale a non ricadere in episodi del genere durante il campionato, pena provvedimenti più seri. Mentre i commissari li interrogavano, Schummy e Hill non si sono rivolti la parola. Colpisce il fatto che siano stati messi sullo stesso piano di responsabilità quando è stato Hill a tamponare la Benetton: ma Damon si era lamentato con un amico dicendo che Michael aveva anticipato la frenata restando sulla destra; e che comunque prima lo aveva messo in difficoltà bloccando i freni davanti a lui alla Beckett's (la stessa accusa di Magny-Cours, ma a parti invertite). E probabilmente i responsabili hanno tagliato corto alle polemiche a modo loro. Per quanto riguarda Barrichello, nel corso di un pit-stop gli è successo di passare con una ruota sul piede di un meccanico, che comunque non si è ferito.



CALENDARIO KO

Frank e Ron non firmano per i 17 Gp

Anche se ufficialmente il calendario '95 è ormai fissato sui diciassette Gran Premi, l'unanimità delle squadre in proposito non è ancora stata raggiunta. Williams e McLaren fanno resistenza, cercando di forzare la mano alla Fia. Nel caso del team di Dennis, la questione sollevata è economica: si discute su chi deve pagare i costi aggiuntivi. Per la Williams la questione potrebbe essere legata ad altri fattori, non ultimo il caso Senna sul quale si attende ancora un verdetto definitivo. In ogni caso, sia l'imminente Gp Ungheria che quello d'Italia a Monza sono saldamente confermati in calendario.

Caccia alla volpe stile Old England a Silverstone mentre si lavora, in alto, alla Forti, che ha in atto un interessante riassetto tecnico sportivo. Figli d'arte ai box della F.1, sopra, Cristina Berger, al centro, con Nicolas Todt e una giovane amica. Guai grossi per Montermini, a lato, sospeso per 3 Gp e multato di 5000 dollari: ha simulato una partenza durante il giro di ricognizione



BOX

Vecchie glorie in cordata per la Ligier

Le vecchie glorie si ribellano. Guy Ligier, in associazione con Jacques Laffite, René Arnoux e Philippe Alliot, sta pensando di riacquistare il controllo della sua ex-squadra. Il tentativo gode per ora di poca credibilità, ma va segnalato che Ligier e soci stanno moltiplicando i contatti per riunire i finanziamenti necessari. Per ora sembrano godere di certi appoggi politici, spostatisi a destra (grazie in particolare ad Alliot, che sembra possa avere un'influenza crescente anche in seno alla Gitanes), ma i tempi sembrano troppo brevi per poter sbloccare la situazione prima che sia troppo tardi, ovvero entro la fine mese, quando saranno prese le decisioni finali sia da parte dell'attuale motorista (la Mugen Honda) sia da parte degli sponsor della squadra, in particolare proprio della Seita (Gitanes). Sempre ammesso che a Briatore interessi... Senza dimenticare che la Ligier è sempre più in mano di Tom Walkinshaw e che difficilmente la situazione potrà mutare.

● PANICO AI BOX

Ha avuto paura Barrichello, quando effettuando il primo rifornimento al 20° giro, ha bloccato una ruota frenando per fermarsi al suo box ed ha urtato un suo meccanico, Phil Powell. Fortunatamente, tutto si è risolto per il meglio ed il meccanico non ha riportato nessuna ferita.

● SPOSI E PAPÀ

Nervoso Hill? A giudicare da quel che ha combinato domenica si può pensare di sì. Indubbiamente le tante polemiche con Schumacher hanno contribuito, ma forse c'è anche dell'altro. Damon sta infatti per diventare papà per la terza volta. Schumacher invece ha deciso di effettuare il grande passo, quello di sposarsi. Ha infatti deciso di condurre all'altare Corinna in settembre.

GP GRAN BRETAGNA



Ottava gara
del mondiale
di F.1
16 Luglio 1995

Circuito:

Silverstone
Distanza:
308,477

Organizzatore:

Rac

Direttore di gara:

John Corsmit

Partenza:

15.02

Spettatori:

90.000

Organizzazione:

4

Sicurezza:

7

Condizioni

atmosferiche:

venerdì sereno,

sabato pioggia,

durante la gara

nuvoloso



I PRIMATI

SUL GIRO IN PROVA

E' imbattuto (1992)

Appartiene a **Nigel Mansell (Williams Fw14B)** che ha ottenuto la pole con il tempo di 1'18"965 alla media di 238.252 Km/h.

SUL GIRO IN GARA

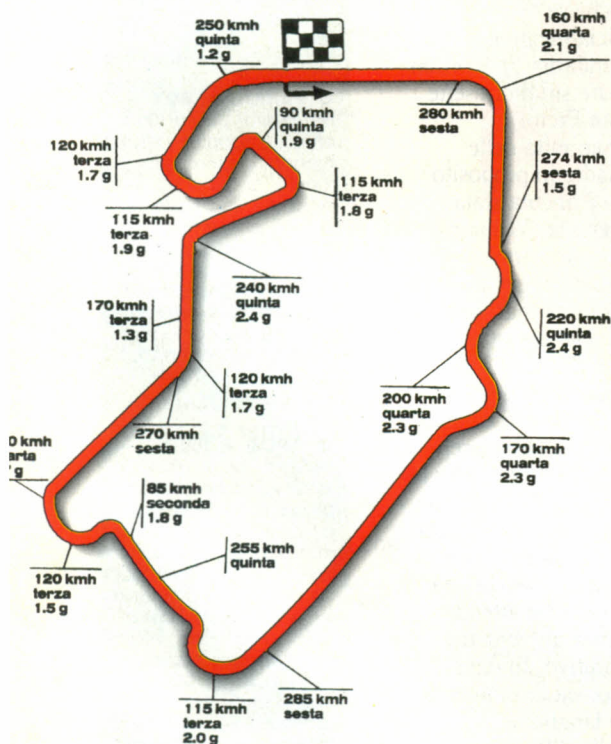
E' imbattuto (1993)

Appartiene a **Damon Hill (Williams Fw15C)** che ha percorso il suo 41. giro in 1'22"515 alla media di 220.629 km/h.

SULLA DISTANZA

E' imbattuto (1993)

Appartiene a **Damon Hill (Williams Fw16)** che ha percorso i 60 giri pari a 303.420 in 1.30'03"640 alla media di 202.143 km/h.



Silverstone
m. 5057.000



IN 24 AL VIA

(fra parentesi la media)

1. FILA



5 Damon Hill
(Williams Fw17)
1'28"124 (206,586)



1 Michael Schumacher
(Benetton B195)
1'28"397 (205,948)

2. FILA



6 David Coulthard
(Williams Fw17)
1'28"947 (204,675)



28 Gerhard Berger
(Ferrari 412 T2)
1'29"657 (203,054)

3. FILA



2 Johnny Herbert
(Benetton B195)
1'29"867 (202,579)



27 Jean Alesi
(Ferrari 412 T2)
1'29"874 (202,564)

4. FILA



15 Eddie Irvine
(Jordan 195)
1'30"083 (202,094)



8 Mika Hakkinen
(McLaren Mp4/10)
1'30"140 (201,966)

5. FILA



14 Rubens Barrichello
(Jordan 195)
1'30"354 (201,487)



7 Mark Blundell
(McLaren Mp4/10B)
1'30"453 (201,267)

6. FILA



25 Martin Brundle
(Ligier JS41)
1'30"946 (200,176)



30 Heinz Harald Frentzen
(Sauber C14)
1'31"602 (198,742)

7. FILA



26 Olivier Panis
(Ligier Js41)
1'31"842 (198,223)



3 Ukyo Katayama
(Tyrrell 023)
1'32"087 (197,696)

8. FILA



23 Pierluigi Martini
(Minardi M195)
1'32"259 (197,327)



29 Cristophe Boullion
(Sauber C14)
1'33"166 (195,406)

9. FILA



9 Massimiliano Papis
(Footwork Fa16)
1'34"154 (193,356)



24 Luca Badoer
(Minardi M195)
1'34"556 (192,534)

10. FILA



10 Taki Inoue
(Footwork Fa16)
1'35"323 (190,984)



21 Pedro Diniz
(Forti Fg01)
1'36"023 (189,592)

11. FILA



16 Bertrand Gachot
(Pacific Pr02)
1'36"076 (189,487)



22 Roberto Moreno
(Forti Fg01)
1'36"651 (188,360)

12. FILA



4 Mika Salo
(Tyrrell 023)
1'48"639 (167,575)



17 Andrea Montermini
(Pacific Pr02)
1'52"398 (161,971)

AGNA

TAJIMA



Un pubblico numerosissimo ha invaso il circuito, sopra. Ai box, invece, si è visto anche Barnard, sotto, mentre parla con il telaista Ryton

I GIRI PIU' VELOCI

PILOTA (VETTURA)	GIRO	TEMPO	MEDIA KM/H
Hill (Williams Fw17)	37	1'29"752	202.839
Schumacher (Benetton B195)	28	1'30"271	201.673
Alesi (Ferrari 412 T2)	38	1'30"768	200.568
Coulthard (Williams Fw17)	42	1'30"812	200.471
Barrichello (Jordan 195)	38	1'30"841	200.407
Herbert (Benetton B195)	23	1'31"149	199.730
Panis (Ligier Js41)	37	1'31"393	199.197
Berger (Ferrari 412 T2)	16	1'31"435	199.105
Blundell (McLaren Mp4/10B)	54	1'31"694	198.543
Brundle (Ligier JS41)	9	1'31"881	198.139
Hakkinen (McLaren Mp4/10)	17	1'31"901	198.096
Boullion (Sauber C14)	58	1'32"588	196.626
Frentzen (Sauber C14)	27	1'33"012	195.730
Salo (Tyrrell 023)	41	1'33"081	195.584
Katayama (Tyrrell 023)	20	1'33"242	195.247
Badoer (Minardi M195)	31	1'33"631	194.436
Martini (Minardi M195)	53	1'33"774	194.139
Papis (Footwork Fa16)	21	1'34"633	192.377
Inoue (Footwork Fa16)	15	1'35"021	191.591
Gachot (Pacific Pr02)	8	1'36"313	189.021
Montermini (Pacific Pr02)	8	1'36"445	188.763
Moreno (Forti Fg01)	4	1'37"734	186.273
Diniz (Forti Fg01)	4	1'37"859	186.035
Irvine (Jordan 195)	2	1'43"961	175.116

COSI' AL TRAGUARDO

PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Johnny Herbert	Benetton B195	61	1.34'35"093	195.683	
2. Jean Alesi	Ferrari 412 T2	61	1.34'51"572	195.116	16.479
3. David Coulthard	Williams Fw17	61	1.34'58"981	194.862	23.888
4. Olivier Panis	Ligier Js41	61	1.36'08"261	192.522	1'33.168
5. Mark Blundell	McLaren Mp4/10B	61	1.36'23"265	192.023	1'48.172
6. Heinz Harald Frentzen	Sauber C14	60	1.35'13"478	191.182	1 GIRO
7. Pierluigi Martini	Minardi M195	60	1.35'52"027	189.900	1 GIRO
8. Mika Salo	Tyrrell 023	60	1.35'52"752	189.876	1 GIRO
9. Christophe Boullion	Sauber C14	60	1.35'55"491	189.786	1 GIRO
10. Luca Badoer	Minardi M195	60	1.36'05"411	189.460	1 GIRO
11. Rubens Barrichello	Jordan 195	59	1.32'23"064	193.775	2 GIRI
12. Bertrand Gachot	Pacific Pr02	58	1.35'51"688	183.581	3 GIRI

I RITIRATI

PILOTA	VETTURA	GIRI	CAUSA	POSIZIONE
Eddie Irvine	Jordan 195	2	elettronica	13.
Pedro Diniz	Forti Fg01	13	Cambio	23.
Taki Inoue	Footwork Fa16	16	Testacoda	18.
Martin Brundle	Ligier JS41	16	Testacoda	7.
Gerhard Berger	Ferrari 412 T2	20	Distacco ruota	5.
Mika Hakkinen	McLaren Mp4/10	20	Impianto elettrico	4.
Andrea Montermini	Pacific Pr02	21	Testacoda	17.
Ukyo Katayama	Tyrrell 023	22	Motore	8.
Massimiliano Papis	Footwork Fa16	28	Incidente	13.
Damon Hill	Williams Fw17	45	Incidente	2.
Michael Schumacher	Benetton B195	45	Incidente	1.
Roberto Moreno	Forti Fg01	48	Motore	13.

L'ALTALENA

fotografieORSI

COSI' DOPO 15 GIRI

1. Hill in 0.22'48"846(199.495); 2. Alesi a 15"807; 3. Schumacher a 16"648; 4. Herbert a 19"178; 5. Coulthard a 24"165; 6. Hakkinen a 26"460; 7. Berger a 28"217; 8. Brundle a 29"291; 9. Barrichello a 34"024; 10. Blundell a 36"100; 11. Frentzen a 51"944; 12. Katayama a 59"218; 13. Boullion a 1'09"421; 14. Panis a 1'10"125; 15. Salo a 1'16"043; 16. Martini a 1'19"445; 17. Papis a 1'20"729; 18. Inoue a 1'23"539; 19. Badoer a 1'26"996; 20. Gachot a 1 giro; 21. Montermini a 1 giro; 22. Moreno a 2 giri.

COSI' DOPO 30 GIRI

1. Schumacher in 0.45'54"414 (198.284); 2. Hill a 12"088; 3. Herbert a 39"156; 4. Alesi a 46"392; 5. Coulthard a 47"419; 6. Blundell a 1'11"063; 7. Barrichello a 1'22"731; 8. Frentzen a 1 giro; 9. Panis a 1 giro; 10. Martini a 1 giro; 11. Badoer a 1 giro; 12. Salo a 1 giro; 13. Boullion a 1 giro; 14. Gachot a 2 giri; 15. Moreno a 3 giri.

COSI' DOPO 45 GIRI

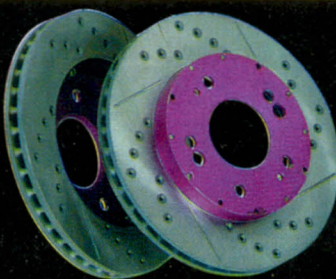
1. Schumacher in 1.09'13" 40 (197.261); 2. Hill a 0"714; 3. Herbert a 47"511; 4. Coulthard a 50"138; 5. Alesi a 55"183; 6. Blundell a 1'28"642; 7. Barrichello a 1'40"130; 8. Panis a 2'08"942; 9. Frentzen a 2'14"448; 10. Martini a 1 giro; 11. Badoer a 1 giro; 12. Salo a 1 giro; 13. Boullion a 1 giro; 14. Gachot a 2 giri; 15. Moreno a 3 giri.



BRAKING

BRAKE SYSTEMS
CAR DIVISION

dischi freno



by
OMEA

Via Montecuccoli, 36 - Milano
Tel. 02/48303020

**VELOCITA'
IN PROVA**

VENERDI

N.	PILOTA	KM/H
1	Schumacher	289.500
5	Hill	288.700
2	Herbert	288.000
6	Coulthard	283.400
8	Hakkinen	281.200
28	Berger	279.700
25	Brundle	279.700
14	Barrichello	279.000
7	Blundell	278.300
15	Irvine	278.300
27	Alesi	277.600
26	Panis	274.800
3	Katayama	272.700
10	Inoue	272.700
23	Martini	270.600
30	Frentzen	270.000
29	Boullion	270.000
24	Badoer	267.900
9	Papis	267.900
21	Diniz	267.300
16	Gachot	266.000
22	Moreno	261.500

SABATO

N.	PILOTA	KM/H
5	Hill	283.400
1	Schumacher	281.900
14	Barrichello	280.500
15	Irvine	279.700
6	Coulthard	278.300
27	Alesi	276.200
28	Berger	274.800
25	Brundle	274.800
26	Panis	273.400
2	Herbert	272.700
4	Salo	272.000
3	Katayama	270.000
30	Frentzen	270.000
9	Papis	270.000
29	Boullion	268.600
23	Martini	267.900
22	Moreno	266.600
17	Montermini	266.000
21	Diniz	262.100
7	Blundell	259.600
24	Badoer	259.600

● **SALO.** Saranno anche un popolo venuto dal freddo, ma sembra che i piloti finlandesi siano talvolta un po' troppo impulsivi. Salo lo ha dimostrato venerdì, quando ha ignorato il semaforo rosso uscendo dalla corsia dei box durante il primo turno di qualificazione. Una «svista» che gli è costata cara perché gli sono stati annullati tutti i tempi fatti registrare. Il sabato, poi, ci si è messa la pioggia...



COLOMBO

Al box Williams anche questa bellissima bambina, a sinistra, ha seguito con interesse il lavoro della squadra. Il Gp di Papis è durato 28 giri. L'italiano, che debuttava, uscendo dai box dopo il pit stop ha urtato contro il guard rail con entrambe le ruote di sinistra; ha provato a continuare ma ha ceduto prima il cerchio posteriore e poi la sospensione anteriore

TUTTI I TEMPI DELLE PROVE

	PILOTA	VETTURA	MOTORE	GOMME	VENERDI		SABATO		DOMENICA
					I	II	III	IV	WARM UP
5	Hill	Williams Fw17	Renault V10 Rs7	Goodyear	1'29"272	1'28"124	1'49"581	1'48"800	1'29"800
1	Schumacher	Benetton B195	Renault V10 Rs7	Goodyear	1'29"238	1'28"397	1'31"390	1'48"204	1'30"665
6	Coulthard	Williams Fw17	Renault V10 Rs7	Goodyear	1'29"756	1'28"947	1'32"763	1'48"012	1'29"901
28	Berger	Ferrari 412 T2	Ferrari V12	Goodyear	1'30"467	1'29"657	1'49"320	1'51"818	1'30"577
2	Herbert	Benetton B195	Renault V10 Rs7	Goodyear	1'30"567	1'29"867	1'33"062	1'55"011	1'31"843
27	Alesi	Ferrari 412 T2	Ferrari V12	Goodyear	1'29"661	1'29"874	1'31"908	1'48"205	1'30"002
15	Irvine	Jordan 195	Peugeot V10 E	Goodyear	1'31"419	1'30"083	1'46"416	1'51"045	1'31"174
8	Hakkinen	McLaren Mp4/10	Mercedes V10 Fo110	Goodyear	1'30"848	1'30"140	1'38"251	—	1'29"685
14	Barrichello	Jordan 195	Peugeot V10 E	Goodyear	1'31"194	1'30"354	1'34"353	1'49"152	1'30"848
7	Blundell	McLaren Mp4/10B	Mercedes V10 Fo110	Goodyear	1'31"214	1'30"453	1'34"321	—	1'31"193
25	Brundle	Ligier JS41	Mugen Honda V10 Mf	Goodyear	1'31"866	1'30"946	1'47"087	1'49"414	1'30"905
30	Frentzen	Sauber C14	Ford Zetec Rv8	Goodyear	1'32"729	1'31"602	1'34"169	1'51"059	1'33"320
26	Panis	Ligier Js41	Mugen Honda V10 Mf	Goodyear	1'32"364	1'31"842	1'33"637	1'51"657	1'31"446
3	Katayama	Tyrrell 023	Yamaha V10 Ox10C	Goodyear	1'32"236	1'32"087	1'39"164	1'52"054	1'33"535
23	Martini	Minardi M195	Ford Cosworth V8 EdM	Goodyear	1'33"016	1'32"259	1'35"795	2'13"471	1'33"228
29	Boullion	Sauber C14	Ford Zetec R V8	Goodyear	1'34"351	1'33"166	1'39"500	1'51"086	1'33"471
9	Papis	Footwork Fa16	Hart V8	Goodyear	1'34"973	1'34"154	1'36"638	1'53"097	1'34"605
24	Badoer	Minardi M195	Ford Cosworth V8 EdM	Goodyear	1'34"124	1'34"556	1'38"898	1'50"959	1'34"033
10	Inoue	Footwork Fa16	Hart V8	Goodyear	1'37"194	1'35"323	1'54"364	—	1'35"872
21	Diniz	Forti Fg01	Ford Cosworth V8 Ed	Goodyear	1'37"580	1'36"022	1'38"959	5'51"829	1'37"763
16	Gachot	Pacific Pr02	Ford Cosworth V8 Ed	Goodyear	1'36"948	1'36"076	1'43"946	—	1'35"838
22	Moreno	Forti Fg01	Ford Cosworth V8 Ed	Goodyear	1'37"001	1'36"651	1'53"474	1'56"374	1'37"242
4	Salo	Tyrrell 023	Yamaha V10 Ox10c	Goodyear	1'32"969	—	1'47"271	1'48"639	1'32"685
17	Montermini	Pacific Pr02	Ford Cosworth V8 Ed	Goodyear	1'36"519	—	1'39"975	1'52"398	1'34"951

RUOTE IN LEGA

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



ORSI

CLASSIFICA DOPO L'OTTAVA GARA

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

MONDIALE PILOTI

1. Schumacher	10	4	-	10	10	2	10	-										46
2. Hill	-	10	10	3	6	-	6	-										35
3. Alesi	2	6	6	-	-	10	2	6										32
4. Herbert	-	3	-	6	3	-	-	10										22
5. Coulthard	6	-	3	-	-	-	4	4										17
Berger	4	1	4	4	4	-	-	-										17
7. Panis	-	-	-	1	-	3	-	3										7
Barrichello	-	-	-	-	-	6	1	-										7
9. Irvine	-	-	-	2	-	4	-	-										6
10. Hakkinen	3	-	2	-	-	-	-	-										5
Blundell	1	-	-	-	2	-	-	2										5
Frentzen	-	2	1	-	1	-	-	1										5
13. Brundle	-	-	-	-	-	-	3	-										3
14. Morbidelli	-	-	-	-	-	1	-	-										1

MONDIALE COSTRUTTORI

1. Benetton	-	7	-	16	13	2	10	10										58
2. Ferrari	6	7	10	4	4	10	2	6										49
3. Williams	-	10	13	3	6	-	10	4										46
4. Jordan	-	-	-	2	-	10	1	-										13
5. McLaren	4	-	2	-	2	-	-	2										10
Ligier	-	-	-	1	-	3	3	3										10
7. Sauber	-	2	1	-	1	-	-	1										5
8. Footwork	-	-	-	-	-	1	-	-										1

NUMERI

● **HERBERT.** Alla 71. presenza dal debutto in occasione del Gp del Brasile 1989, Johnny Herbert ha vinto con molto merito il suo primo gran premio proprio davanti al pubblico di casa. Il pilota della Benetton Renault è il 15. britannico a riportare il successo in una gara iridata ed è anche il 5. driver della Casa a vincere, dopo Michael Schumacher (14 successi), Nelson Piquet (3), Gerhard Berger (1) e Alessandro Nannini (1). Per la Benetton questa è la 20. vittoria, la prima in Gran Bretagna, e per i motori Renault la 65. Herbert è anche il 10. pilota ad aver portato al successo i propulsori francesi.

● **SCHUMACHER.** Dopo 8 gare, Michael Schumacher è primo nella classifica provvisoria alla media di 5,75 punti/gara e la Benetton è in testa tra i costruttori con 3,62 punti/partecipazione di media. Soltanto prestazioni velocistiche invece per Damon Hill: 4. pole position stagionali e 8. nella carriera, 11. giro veloce in gara e 3. consecutivo a Silverstone. La Williams è alla 79. pole, la 10. nel Gp di Gran Bretagna, e all'88. giro veloce in gara. I motori Renault sono alla pole n. 101, la 6. nella gara britannica.

● **PAPIS.** Il debutto di Massimiliano Papis, vincitore lo scorso anno della corsa di Formula 3000 a Barcellona, ha portato a 4 gli esordienti nel 1995 e a 30 i piloti presenti quest'anno in campionato, 14 dei quali compaiono nella classifica provvisoria.

● **HILL.** Nell'esame complessivo delle qualifiche dei primi 8 Gp, il più veloce è stato Damon Hill, che ha all'attivo 4 pole, alla media di 181,560 kmh, mentre il rivale Michael Schumacher ha raggiunto i 181,468 kmh e David Coulthard è arrivato a 180,994 kmh. Dei 2 ferraristi, Gerhard Berger ha la media di 179,935 kmh e Jean Alesi di 179,743 kmh. Troviamo poi Mika Hakkinen con 178,771 kmh, Eddie Irvine con 178,380 kmh, Johnny Herbert e 178,169 kmh, Heinz Harald Frentzen a 175,811 kmh e Ukyo Katayama a 174,270 kmh. Solo 3 gli italiani sempre presenti: Pier Luigi Martini ha raggiunto i 172,993 kmh, Luca Badoer i 172,580 kmh — come si vede la coppia della Minardi-Ford è molto equilibrata nelle prestazioni in prova — e Gianni Morbidelli i 164,958 kmh.

● **GP GRAN BRETAGNA.** Nel 1950 la 2. edizione del Gp di Gran Bretagna vinta da Farina con l'Alfa Romeo, è stata la gara iniziale della serie iridata, giunta ora a 572 corse. Per i più curiosi segnaliamo che il primo ritirato in un gp titolato è stato il britannico Leslie Johnson su Era, per un guasto al motore al 2. dei 70 giri previsti; il primo pilota classificato dopo essere stato doppiato è stato invece il francese Yves Giraud-Cabantous, 4. su Talbot a 2 giri. In quella gara lontana nel tempo, l'ultimo pilota sulla griglia di partenza, il belga Johnny Claes su Talbot, aveva impiegato il 16,24% in più del tempo del poleman Nino Farina su Alfa Romeo.

a cura di **Mauro Mori**

PRIMA LA FRUTTA, SCONFITTA LA SETE.

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



Integratori per lo sport e la vita attiva.

ENERVIT

SILVERSTONE — Arrivano i giapponesi. L'Honda ha deciso la sua strategia futura in Formula 1. Si è parlato di accordo esclusivo con la Williams, di squadre di vertice, di ritorno al passato. E invece no. A Wako la pensano diversamente: hanno già pianificato un'operazione completamente nipponica che probabilmente taglierà fuori la Ligier. Nel '96, infatti, i motori Mugen-Honda rimarranno a una squadra di Formula 1 ma, al contempo, verranno forniti assieme ad una significativa assistenza tecnica (da parte della Honda) alla Dome, il Costruttore nipponico già presente in F.3 e F.3000 e che ha già quasi completato la costruzione di un suo telaio di F.1. La Dome effettuerà l'anno prossimo un lavoro di messa a punto in scala 1:1, come? Spostandosi su tutti i circuiti del Campionato del mondo per provare nei giorni immediatamente successivi ai Gran Premi. Si tratta di un metodo indubbiamente valido di vagliare concretamente il proprio livello di competitività. In ogni caso una simile metodologia, estremamente costosa, illustra quali siano le ambizioni del team. I soldi non sembrano però essere un problema per Hayashi, il ricco ti-



COLOMBO

LA CASA NIPPONICA STA PREPARANDO IL RIENTRO IN GRANDE STILE

Un' Honda da maremoto

È stata pianificata una collaborazione con il team Dome che a partire dal prossimo anno lavorerà per far nascere una squadra al 100 per 100 del colosso di Wako, telaisti compresi

■ **PAOLO BOMBARA**

tolare della Dome (una ditta di design industriale che lavora per molte Case automobilistiche giapponesi). Grazie alla connessione con la Honda ha infatti già riunito un pool di quattro grossi sponsor nipponici disposti a finanziare la stagione di apprendistato. Nel '97, la Dome-Honda si schiererà regolarmente nel Mondiale e disporrà del motore nipponico in esclusiva. Quando e se verrà raggiunta la sperata competitività, la squadra verrà completamente assorbita dalla Honda e a quel punto si schiererà come Honda-Honda. È il vecchio sogno della Casa nipponica che inizia a concretizzarsi ed è anche un modo per uscire a testa alta (con un programma ambizioso) dalla diffici-

le situazione di F. Indycar dove la Honda ha sinora fallito gli obiettivi e dove la Toyota si appresta a sbarcare in modo massiccio. L'obiettivo delle stagioni di apprendistato con la Dome non è solo quello di rodare i mezzi tecnici, ma anche e soprattutto, quello di creare una solida struttura umana, di formare tecnici e meccanici adatti alla Formula 1. Tutto sarà nipponico, compreso uno dei due piloti, con Aguri Suzuki in testa alla lista. Da notare che lo stesso Marco Apicella, che con la Dome ha corso e vinto lo scorso Campionato di F.3000 nipponica, è tra i candidati a lavorare con la Dome Honda se non altro nella stagione di messa a punto.

In alto Aguri Suzuki, il suo impiego a singhiozzo in Ligier non è piaciuto ai responsabili della Mugen Honda. A fianco, alcuni 8 cilindri Ford. Alla Cosworth, in ogni caso, hanno già pronto un motore V10

I VERTICI DEL COLOSSO AMERICANO HANNO DECISO DI CAMBIARE STRATEGIA

Rivoluzione Ford

SILVERSTONE — La Ford ha preso un'importante decisione strategica. Dopo aver superato lo scoramento per gli scarsi risultati di quest'anno, a Boreham hanno deciso di insistere in Formula Uno. «Nelle scorse settimane — spiega Martin Whitacker, pr della Ford — abbiamo veramente rischiato di chiudere con la F.1, ma ora la decisione è stata presa e pianificata per diversi anni: la Ford ri-

Il Circus non verrà abbandonato, anzi. L'idea, però, è di puntare su due squadre: una prioritaria e una pagante purché in grado di arrivare, con un V10, al titolo

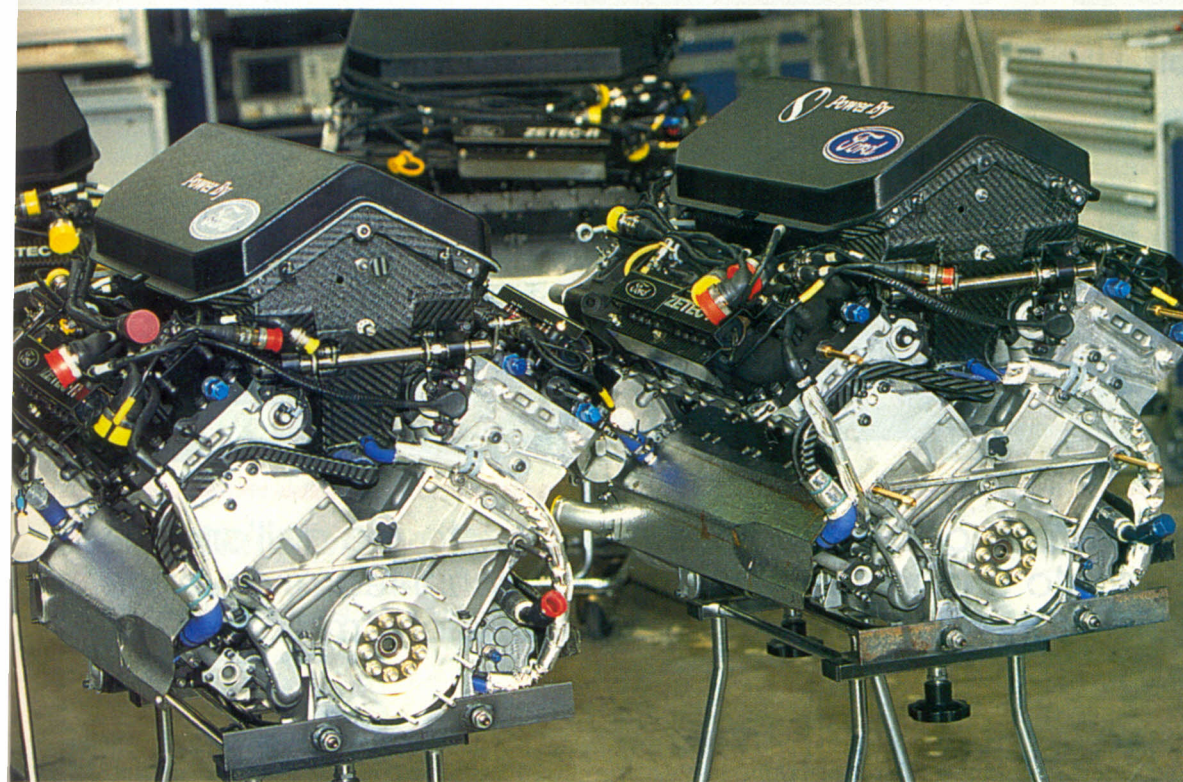
marrà in F.1 e vuole tornare a vincere. Per il resto è ancora troppo presto, molte opzioni sono aperte ma nulla è ancora deciso circa la nostra strategia». Di certo, l'attuale V8 Zetec sarà accantonato e si sta valutando con sempre maggior insistenza la possi-

bilità di far esordire il V10 che cova in cantiere alla Cosworth. Con ogni probabilità, la Ford fornirà due squadre ufficiali l'anno prossimo: a una verranno dati i motori oltre a un aiuto logistico e tecnico gratuitamente mentre la seconda dovrà versare un contributo a

fronte di una fornitura completa. Si è già scatenata la corsa per ottenere le grazie della Ford, sembra improbabile che la Ford molli la Sauber, con cui — come sottolinea lo stesso Peter Sauber — esiste un contratto di due anni. Tuttavia il team svizzero è pe-

nalizzato da difficoltà di budget. Si sa che la Tyrrell non ha esitato a farsi avanti come pure grosse avances sono state effettuate dalla Ligier con Tom Walkinshaw, che sta cercando alleati interessati a pagare i motori «seconda fornitura». La cosa più probabile è che la Tyrrell, alla fine, resti con Yamaha e che si vada verso una fornitura Ford a Ligier e Sauber, sempre che quest'ultimo non collassi economicamente. C'è però un'ulteriore possibilità, poco probabile ma molto seducente. Quella di un accordo a sorpresa Ford Williams. Un contratto tra le due parti c'è stato, molto serio, a Montreal all'indomani del Gran Premio e le discussioni da allora proseguono, ma la Williams, come si sa, è legata alla Renault per contratto sino al 1997. Tuttavia con l'aiuto della Shell molte cose potrebbero cambiare. La stessa Ford è comunque poco contenta della situazione di quest'anno, dove i motori Ford Cosworth Ed non stanno sicuramente facendo una bella figura, al punto da segnare l'immagine della Casa americana. Alla Ford c'è chi punta ad abbandonare la tradizionale fornitura ai clienti con tanto di marchio Ford anche perché distoglie l'attenzione della Cosworth dai motori Zetec R ufficiali. Va detto, che tra la Tyrrell e la Yamaha ci sono stati contrasti dovuti alle relative delusioni di quest'anno, ma alla Yamaha non vogliono sentir parlare di divorzio. Esistono, è vero, dei contatti con la Minardi, ma sono, per ora, più che altro a titolo cautelativo. (p. b.)

ORSI



Ligier e Mugen pronti al divorzio

A far le spese delle nuove strategie della Honda Mugen sarà probabilmente la Ligier. Tra la squadra francese e la Mugen esiste un contratto di due anni, vincolato però al raggiungimento di certe prestazioni, senza le quali la Casa nipponica può liberarsi dall'impegno per il '96 entro il 30 luglio prossimo. I giapponesi poi non hanno gradito l'appiedamento di Aguri Suzuki (che tornerà al volante, una tantum, ad Hockenheim e per poi disputare a ottobre le due gare giapponesi). Sembra più che probabile che la Mugen deciderà

di mollare la squadra francese viste le non eccellenti relazioni con Walkinshaw. La Mugen-Honda a questo punto può accordarsi con un'altra squadra per una stagione sola, visto l'accordo con la Dome, ma a un prezzo di fornitura nettamente inferiore. Si parla di poco più di 3 milioni di dollari contro gli attuali 7 pagati dalla Ligier. Ad Hockenheim ci sarà Hirotoishi Honda che ha pianificato di incontrarsi con alcune squadre: Minardi con la quale nonostante tutto i rapporti sono rimasti buoni) Pacific, Arrows e Forti. ■



ORSI

LE NORME DI SICUREZZA '97 POTREBBERO ESSERE ANTICIPATE

Abitacoli più LARGHI

L'ipotesi di cambiare in modo radicale le monoposto già dall'anno prossimo ha innescato una reazione a catena. Alcuni team, dovendo rifare i progetti, chiedono anche di togliere i rifornimenti ma...

■ **PAOLO BOMBARA**

SILVERSTONE — È scoppiata una polemica sotterranea tra le squadre per il regolamento tecnico dell'anno prossimo. La Fia vorrebbe infatti anticipare già all'anno prossimo alcune soluzioni che erano state in origine proposte per il '97. Si tratterebbe in particolare degli abitacoli più larghi e dotati di protezioni alte tipo Sauber, nonché dell'adozione obbligatoria di materiali simili a quelli utilizzati quest'anno dalla McLaren per le strutture anti-urto laterali, ovvero una struttura in fibra di carbonio integrante palline di ceramica. Se tutto ciò passasse, costringerebbe le squadre a rifare completamente i telai e alcuni storcono il naso. In ogni caso c'è chi

sostiene che, se proprio bisogna costringere tutti a rifare le macchine, bisogna approfittarne per rendere obbligatori serbatoi più grossi e vietare i rifornimenti che molti contestano e che in particolare non piacciono più a Ecclestone. Completamente diversa è invece la proposta di Briatore che, attraverso le colonne del Times e i microfoni della Bbc, si è scagliato la scorsa settimana in un'aperta polemica contro i rifornimenti rievocando la proposta della gara divisa in due manche di 45 minuti. Una ipotesi che Briatore aveva già avanzato alla vigilia del Gp del Brasile e che non era passata. All'idea della gara divisa in due parti sono in tanti a essere ostili, da Minardi a

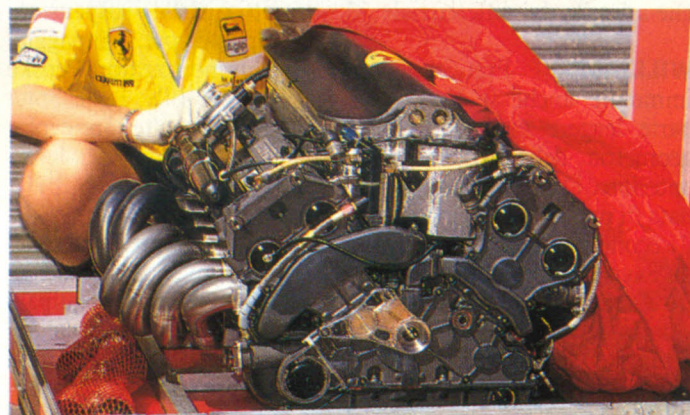
Williams, anche perché le due partenze comportano un considerevole aumento dei rischi. Ufficialmente si è schierato contro anche Ecclestone secondo cui «*I Gran Premi di F.1 sono sempre partiti col semaforo verde per finire con la bandiera a scacchi. È la tradizione e non si può cambiare, è come il torneo di Wimbledon*». È però vero che sarebbe proprio lui quello che ci guadagnerebbe maggiormente con due partenze. Eliminerrebbe il rischio di incendi che pesa gravemente sulle assicurazioni per la Foca e al contempo incrementerebbe l'interesse spettacolare e soprattutto televisivo per i Gp, con tutto quel che ne consegue per la Foca. ■

LA TECNICA 412 T2 NUOVA DIETRO

Coca Cola per Ferrari

Grazie alla carrozzeria scomponibile è stata accentuata la forma rastremata davanti alle ruote. È stato inoltre modificato il profilo estrattore: si è tornati alla soluzione montata in origine

■ **GIORGIO PIOLA**



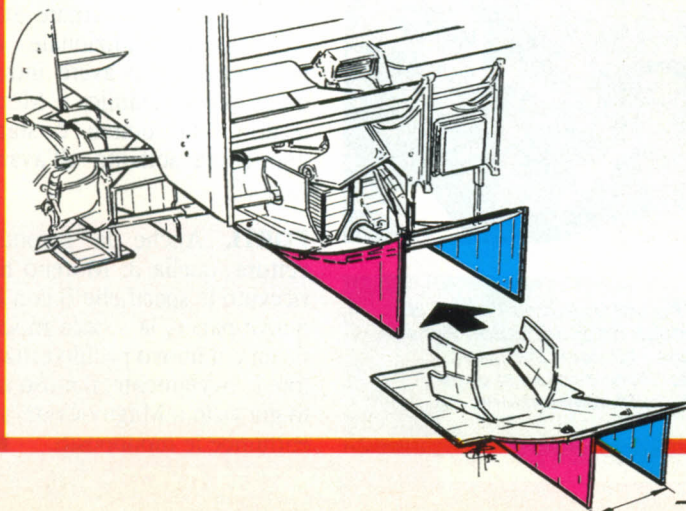
COLLINS

La Sauber, sopra, è la monoposto che attualmente meglio interpreta l'obiettivo di creare degli abitacoli sufficientemente ampi e ben protetti. Il motore della Ferrari, a lato, è stato dotato di un sistema che stabilizza il regime di rotazione a 4000 giri nelle soste per evitare il rischio di spegnimenti

SILVERSTONE — Nella gara che rappresenta il giro di boa del campionato, dove si aspettava forse un numero maggiore di novità, le varie squadre invece sono ancora in piena fase di sviluppo, così il varo di nuove soluzioni è stato posticipato ai prossimi due appuntamenti in Germania e Ungheria. Interessanti novità sono attese sia per la Ferrari, che ha ultimato lo studio in galleria del vento (sia in scala 1/2 a Bristol che 1/3 a Maranello) delle modifiche da apportare a breve termine sulla 412 T2, sia per la Benetton, anche se in verità quest'ultima era stata già molto attiva in Francia, unitamente a McLaren, Williams fra le grandi e Minardi, Sauber e Forti fra le minori, presentando delle versioni B delle rispettive vetture. Nonostante il campionato sia in pieno svolgimento, e incentrato sulla lotta fra Hill e Schumacher, lo sguardo è già rivolto al '96, e non soltanto per il mercato piloti, ma anche per quello, più nascosto, ma non meno importante, dei tecnici. Così, mentre Barnard e soci nonostante gli alti e bassi degli umori con la sede di Maranello possono progredire nella definizione della vettura che accoglierà il nuovo 10 cilin-

Estrattore prima maniera

Alla Ferrari si è fatto un passo indietro nella soluzione del profilo estrattore centrale scartando la versione introdotta a Montecarlo e con le paratie verticali a 30cm in favore di quella originale della presentazione con paratie ravvicinate.



La Rossa si fa più stretta

Sulle 412 T2 è stata accentuata la forma a Coca-Cola della parte davanti alle ruote, prevista staccata dal resto del cofano motore sin dalla fase di progettazione. Nel disegno si vede come questa parte sia stata assottigliata in alto e scavata maggiormente nella parte inferiore verticale per garantire maggiore passaggio d'aria nella zona delle ruote. La diversa forma è evidenziata nei disegni della sezione dove si vede come il nuovo pezzo sia più scavato verso l'interno.

dri, molti team vagano ancora nell'incertezza sia per quanto riguarda lo staff tecnico che per la fornitura dei motori a seconda dei vari casi come potete leggere a parte.

FERRARI. Le due vetture da gara avevano una nuova carrozzeria nella zona posteriore ottenuta sfruttando la scomponibilità del cofano motore nella parte davanti alle ruote posteriori. È stato quindi possibile accentuare la forma a Coca-cola nella parte laterale e verticale, laddove la carrozzeria si collega con i doppi flap davanti alle ruote, per migliorare il passaggio d'aria. Diverso anche il profilo estrattore nella sua sezione, anche se questa volta non si è trattato di una novità bensì di un passo indietro: infatti è stato rimontato quello originale al posto di quello introdotto a Monaco caratterizzato dalle paratie verticali che non sfruttano la massima larghezza consentita di 30 cm. Si è anche lavorato molto sugli ammortizzatori, mentre la sospensione posteriore è tornata anch'essa sui punti di ancoraggio pre-Monaco. Sia Berger che Alesi hanno a disposizione dal Gp di Francia un bottone in più che serve a stabilizzare a 4000 giri il regime di rotazione durante le fasi di partenza e le soste ai box per i rifornimenti. Presente lo staff tecnico quasi al completo con Barnard, Brunner, Ryton, Le Flemming e Toet. Nelle prossime gare dovremmo vedere delle novità studiate nelle due gallerie del vento a disposizione e curate dal gruppo di lavoro che, pur facendo capo a Brunner, è seguito personalmente dallo stesso Barnard con incontri che avvengono in pratica settimanalmente, visto che le visite del tecnico inglese in Italia si alternano con quelle dei responsabili a Maranello alla Fdd.

BENETTON. Nulla di nuovo sulle monoposto di Enstone

GRAZIE ALLE PASTIGLIE IN MATRICE METALLICA Williams frena in ghisa

La Williams ha provato con Damon Hill dei dischi dei freni di ghisa con speciali pastiglie di matrice metallica, una soluzione simile a quella nel Dtm. Il risultato è stato incredibilmente positivo con il pilota inglese favorevolmente impressionato sia per la capacità frenante che per la maggiore sensibilità nell'utilizzo. Unico grosso handicap il maggior peso, stimato in circa 12 kg in totale. Il test va visto in funzione di una possibile messa al bando dei dischi in carbonio da parte della Federazione, scelta fi-

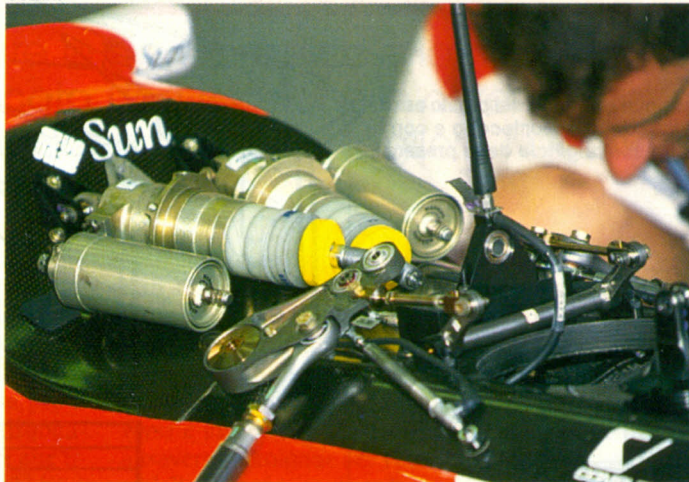
nalizzata alla riduzione delle prestazioni delle vetture e pensato per rendere più spettacolari le gare. Il primo obiettivo sembra comunque fallito, visto che Hill ha stabilito il suo miglior tempo con questi dischi metallici. A proposito di freni da rilevare che al Gp di Gran Bretagna. In gara le Jordan hanno corso con dei sensori per registrare dinamicamente la temperatura dei dischi come aveva fatto la Benetton in Argentina.

Giorgio Piola

che hanno di nuovo utilizzato il muso introdotto a Magny-Cours, forse già in Germania vedremo il nuovo scivolo posteriore, mentre più importanti modifiche sono attese per il Gp di Ungheria dove dovrebbero esserci novità anche a livello del differenziale.

WILLIAMS. Praticamente immutate anche le Fw17, a parte leggere modifiche alla geometria della sospensione anteriore. Dopo la prima giornata di prove è stato eliminato il secondo deflettore nella zona davanti alle fiancate, mentre al retrotreno è stata conservata la carenatura delle ruote introdotta in Francia, mentre il profilo estrattore aveva ora una maggiore curvatura.

COLLINS



La McLaren, che in Inghilterra ha ufficializzato l'arrivo di Nichols continua sulla strada degli ammortizzatori Penske, sopra, dopo avere abbandonato i Bilstein. Sempre nell'avantreno delle monoposto bianco-rosse si sono notate anche nuove geometrie della sospensione

McLAREN. La novità più importante nel team bianco-rosso è stata l'ufficializzazione dell'arrivo di Steve Nichols, il cui incarico è di cercare di curare la malata Mp4/10, la vettura è apparsa tra l'altro a Silverstone con una nuova geometria delle sospensioni anteriori, sempre equipaggiate con ammortizzatori Penske al posto del Bilstein. È stata utilizzata una ulteriore evoluzione del 10 cilindri Mercedes.

LIGIER. A sorpresa la squadra di Magny-Cours ha schierato due monoposto equipaggiate con il servosterzo collaudato sulla vettura per la prima volta la settimana prima del Gp di Francia, compiendo cir-

ca 1000 km senza noie. In gara la soluzione è stata utilizzata soltanto da Brundle, mentre Panis ha preferito montare il vecchio sistema, anche se lo sterzo risulta ovviamente più pesante. Da ricordare che quest'anno soltanto la McLaren usa il servosterzo dall'inizio della stagione.

FOOTWORK. Nuovi deflettori per le Fa16 piazzati all'interno della sospensione anteriore in aggiunta a quelli già presenti davanti alle fiancate. Una soluzione simile a quella adottata originalmente dalla Minardi e poi sostituita da deviatori di flusso unici e più lunghi.

SAUBER. Sulla vettura di Frentzen è stato provato un nuovo alettone anteriore con singolo flap e paratie verticali tipo Ferrari, poi scartato per la soluzione con doppi flap ancora più simile a quelle utilizzate dalla monoposto italiana.

TYRRELL. Passo indietro per le 023 che sono tornate alla sospensione tradizionale al retrotreno, dopo avere introdotto quella idraulica a Montecarlo, che quindi è stata mantenuta soltanto all'avantreno.

FORTI. Anche la seconda vettura, quella di Moreno ha ricevuto le specifiche B con le nuove pance, la scocca modificata e il nuovo profilo estrattore e, ovviamente, il muso alto già visto a Magny-Cours su entrambe le monoposto. ■



DAL TERRAZZO DI CASA A MONZA



TEST DI... PEDALIERA



**A TU
PERTU**
FABRIZIO BARBAZZA

RIPRES

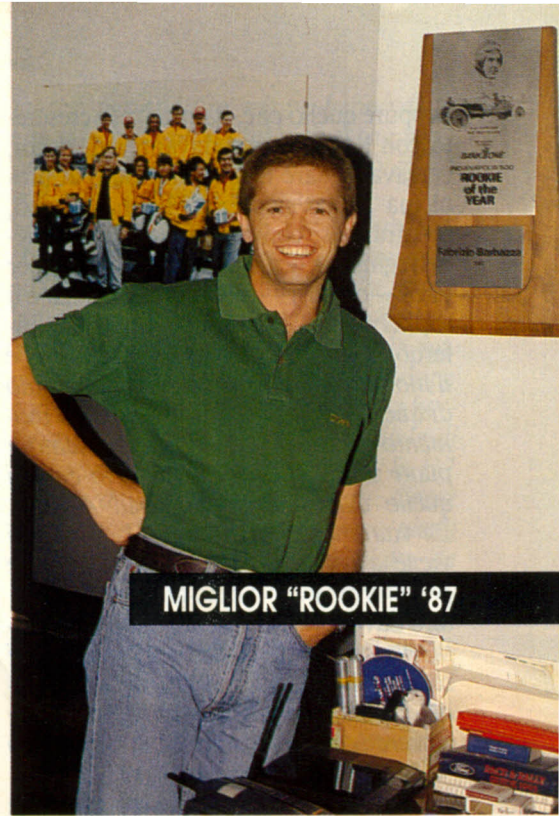


VOGLIA DI... CORSE



DAYTONA: QUI COMINCIA L'AVVENTURA

ROAD ATLANTA, 30 APRILE: L'IMPATTO DELLA SPICE SPEZZA IN DUE LA 333 Sp



MIGLIOR "ROOKIE" '87

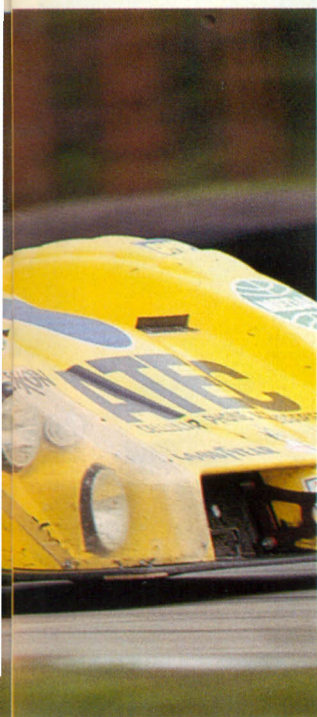
A PRONTA

Lo schianto di Road Atlanta è ormai dietro le spalle grazie a un recupero record. Ma Fabrizio si sente diverso. Vuole tornare a correre, ma con programmi ben definiti. E la sua battaglia per la sicurezza incontra superficialità e indifferenza. Anche in F.1...

ALBERTO ANTONINI ■

Ami, lenze, galleggianti: l'occorrente per una normale battuta di pesca sportiva. E prima, magari, qualche decina di flessioni per tenersi in forma. Tutto normale, a trentadue anni. Se non fosse che Fabrizio Barbazza, poco più di due mesi fa, era dato per spacciato in una stanza dell'ospedale di Gainsville, negli Stati Uniti. La sua Ferrari 333 Sp Imsa, intraversata sulla pista, era stata urtata a 240 all'ora dalla Spice di Jeremy Dale. Tranciata in due all'altezza del roll-bar. Due settimane di coma per le lesioni alla testa, poi il lento risveglio. E adesso eccolo lì che fa le

flessioni, che si appresta a partire per la pesca nei fiumi dell'ex Jugoslavia. E che sogna, anzi pensa, seriamente, lucidamente, di tornare pilota. Per tutti, adesso, Fabrizio non è il ragazzo di ventiquattro anni che in America, con il team IndyCar di Arciero, era diventato Rookie of the Year nell'87 dopo il terzo posto a Indianapolis. Non è il pilota che, dopo la delusione dell'Agos nel '91, con Mansell che gli montava addosso alle Acque Minerali durante le prove del San Marino, si era preso la sua rivincita andando a punti due volte con la Minardi, nel '93, nel diluvio di Donington e proprio a Imola. Non è



neppure quello che, da monzese cresciuto con l'Autodromo davanti agli occhi, cercava di dare il suo contributo al problema della sicurezza l'anno scorso, scontrandosi con l'indifferenza e il menefreghismo degli ex colleghi. No, per tutti — o quasi — Fabrizio Barbazza è il sopravvissuto, l'uomo che è stato all'inferno e ritorno. Lui lo sa, lo accetta: «C'è il momento nella vita in cui tutti parlano di quello che hai fatto a Indy, c'è il momento in cui sei quello che è andato a punti in F.1, c'è il momento in cui sei quello dell'incidente di Road Atlanta. La vita è fatta così. Adesso la gente mi viene a toccare perché è convinta che porti fortuna...». Il buio alle spalle, il futuro davanti. «Voglio fare ancora il pilota, per questo sto accelerando i tempi di recupero. Voglio tornare su una macchina da corsa verso settembre-ottobre. Ma correre per correre non mi interessa. Lo farò solo se potrò trovare un programma valido, con una squadra ufficiale, con garanzie e copertura finanziaria totali. Basta con le gare da privato, è stupido butta-

**A TU
PER TU**
FABRIZIO BARBAZZA

re via quello che ho fatto di buono finora in tutte le categorie per fare un favore agli altri».

Per un pilota che esce dal coma, oggi, c'è da fare i conti, volenti o nolenti, con il caso di Wendlinger, che ha pagato con l'allontanamento dalla Sauber le conseguenze di un ritorno forse troppo affrettato. I medici dicono che ogni caso va valutato singolarmente, che non si possono fare analogie. Fabrizio, in questo, non ha fretta: «Prima voglio la certezza del recupero completo. Fisicamente ho ancora qualche dolore a un ginocchio per via di due cartilagini lesionate, ma mi hanno assicurato che basterà un mesetto di allenamenti, senza operazione chirurgica. Mi fanno un po' male schiena e spalla, conseguenza delle costole fratturate, ma niente di serio».

E la testa? «Qualche problema di concentrazione, che mi fa stancare. Ma anche quello va migliorando. Mi resta il buco nero nella memoria, dal venerdì prima dell'incidente a circa dieci giorni dopo l'uscita dal coma. Conosco la pista di Road Atlanta, ma non mi ricordo assolutamente di averci mai guidato. Che cosa sia successo davvero l'ho saputo solo leggendo il vostro giornale. Dopo essermi svegliato, il 13 maggio, per una decina di giorni ho parlato con qualcuno, in italiano e in inglese, ho riconosciuto mia madre e una coppia di amici,

ma anche di questo non ho memoria. All'inizio dimenticavo ogni cosa un minuto dopo che era successa. Ora sta tornando tutto a posto».

Jeremy Dale, il pilota che l'ha investito, sta peggio di lui. «Sono stato a trovarlo in ospedale. Le gambe sono messe male, ma i medici sperano di rimetterlo in piedi fra quattro o cinque mesi». Ci sono responsabili, colpe da addossare per quello che è successo? «Non ho risentimenti nei confronti di nessuno. Ma non posso dimenticare che io mi sono girato in pista per evitare due vetture che non avrebbero dovuto partire, che erano fuori tempo massimo in qualifica. La gestione dell'Imsa in queste cose è diletantistica. E certe piste americane sono pazzesche. Road Atlanta, ma anche Portland, che non ha vie di fuga, o Elkhart Lake, dove corre la Indy e dove ero stato io cinque anni fa. Un rettilineo da 320-330 all'ora in mezzo al bosco, con un muro di un metro e mezzo accanto. Oggi parlano tutti di Monza, anche se ci sono circuiti da Gp più pericolosi, come il Canada o Montecarlo. Ma chi si lamenta per la sicurezza in Formula Uno, lo manderei a correre in America...».

Qualcuno da ringraziare, invece? «Antonio Ferrari, dell'Euromotorsport, che ha impedito ai medici di pista di praticarmi la respirazione artificiale

prevedendo sulla cassa toracica, intuendo che dovevo avere qualche costola rotta che forava il polmone. Il mio torace era blu per le ecchimosi. Poi, mi hanno detto, Antonio è stato con me in ospedale per quattro giorni filati, senza neppure andare a casa a cambiarsi. E grazie, soprattutto, alla Ferrari: per l'interessamento che ho avuto da Maranello dopo l'incidente e per la macchina che ha costruito. Grazie perché per due gare, a Daytona e a Sebring, ho provato cosa significa pilotare una vettura vincente, anche se non avevamo i mezzi per disputare allo stesso livello tutta la stagione. E perché se sono salvo penso di doverlo a loro. Il mio braccio si è rotto solo perché stavo cercando di mettere la



VECCHI TROFEI
AMADUZZI



EHI, JEAN, QUELLE BARRIERE...



**DOPO AVER VINTO LA MINI-INDY NELL'86
FABRIZIO PASSA ALLA MARCH DI ARCIERO**



UN PO' DI STRETCHING



INDY '87: E' 3.

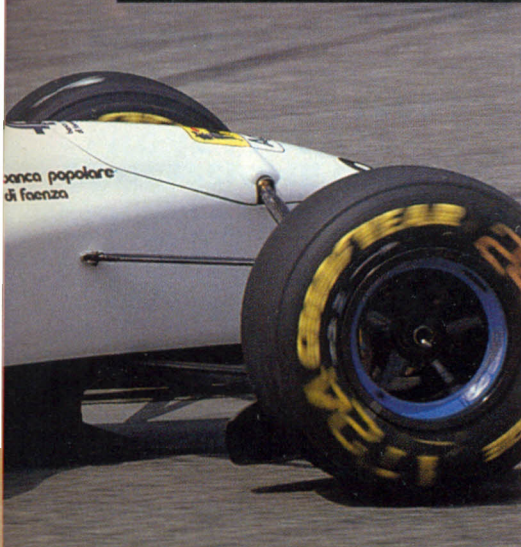


IN CERCA DI NUOVI ALLORI



**Se sono vivo
lo devo
soprattutto
alla Ferrari
che ha retto
all'urto
Ma l'Imsa
è gestita
da dilettanti**

**CON LA MINARDI NEL '93:
2 PUNTI IN MEZZA STAGIONE**



PRONTO?.. A TORNARE!



marcia per ripartire, ma mi hanno detto che la scocca ha retto l'urto senza rompersi. Non so se sarebbe stato lo stesso con altre vetture dell'Imsa».

Se non altro, non si può dire di Barbazza che abbia iniziato solo ora a interessarsi alla sicurezza. Più di un anno fa, dopo la tragedia di Imola, aveva preso parte a qualche riunione della Gpda con la sua proposta, sviluppata in collaborazione con il centro ricerche del Csi, di una barriera di protezione. «Per il mondiale di motociclismo l'hanno approvata. In F.1 mi guardavano senza dire niente. Come se gli avessi proposto un bidone pieno d'acqua, o roba del genere. C'era da mettersi le mani nei capelli. A nessuno dei piloti di oggi frega qualcosa della sicurezza. Si preoccupano solo del prossimo Gran Premio, di avere un volante. L'unico che capiva qualcosa, e che aveva anche l'autorità per farsi ascoltare, era Ayrton. Ci vorrebbe un'associazione vera, come una volta, non come ora che alla fine si fa quello che dice la Fia: è impensabile che non sia chi guida a decidere. Se si decide di fare uno sciopero perché una pista è pericolosa, non si corre, punto e basta».

Diciamolo: forse, se fosse ancora del gi-

ro, non ragionerebbe così. «Amo la Formula Uno, è l'espressione tecnologica più alta dell'automobilismo. Ma oggi francamente ha perso molto dei suoi valori umani. E anche nella IndyCar non vedo fenomeni, non vedo uno Schumacher. Villeneuve? Forse diventerà un campione, in futuro. Forse. Paul Tracy? Per me ha ancora problemi mentali; le sue occasioni le ha avute, ma continua a distruggere macchine. Anche la IndyCar è cambiata, da quando ci corrovo io». E lui, Barbazza, è cambiato? «È troppo presto per saperlo. Di sicuro, dentro di me, sono diverso da prima. Ma non so ancora come».

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.

NS 19 - MANIFESTAZIONI NON AGONISTICHE

ART. 8 1. f - destinazione tasse - pag. 715 Annuario CSAI 1995

A precisazione e integrazione del testo si comunica che quando le tessere sono rilasciate dai Delegati Regionali e/o Sportivi periodicamente questi dovranno rimettere il 50% alla CSAI Roma e trattenere a loro favore l'altro 50%. Dovrà comunque essere inviato alla CSAI Roma l'elenco completo corredato dal numero della tessera e dal nome dell'interessato entro il 30/6 e 31/12.

GRUPPO GIUDICI DI GARA

GGG - Sanzione disciplinare

Il Consiglio Direttivo del GGG ha inflitto la sanzione disciplinare dell'ammonizione con diffida al Direttore di Gara Politi Giovanni per responsabilità oggettiva in ordine alla regolarità delle verifiche sportive ante gara avendo ammesso alla competizione (Campionato Italiano Autostoriche - Binetto 23/10/94) un concorrente non licenziato.

CAMPIONATO ITALIANO FORMULA TRE 1995 - PROVE PRIVATE - CONCESSIONE DEROGA

È stato deciso di concedere — in deroga a quanto disposto dal Regolamento Nazionale Sportivo, Norma Supplementare 1. Capitolo HI, Articolo 4.17 - l'autorizzazione allo svolgimento di una sessione di Prove Private nei giorni 25 e 26 luglio p.v. all'Autodromo di Vallelunga.

Tale sessione di Prove Private sarà aperta a tutti i Concorrenti iscritti al Campionato Italiano Formula Tre 1995 e non comporterà alcun vincolo sulla designazione del Conducente.

REGOLAMENTO TECNICO SLALOM GRUPPO SPECIALE

N.S. 18 Annuario CSAI 1995

Regolamento tecnico slalom - gruppo speciale: ruote

Si ricorda che la norma prevista per il Gr. 5 dell'Allegato J 1981 è la seguente:

Art. 269

f) Ruote

Libere, tuttavia, in funzione della cilindrata saranno permesse le seguenti larghezze massime delle ruote complete (vedasi art. 2521).

— fino a 1000 cc. 11"

— fino a 1300 cc. 12"

— fino a 1600 cc. 13"

— fino a 2000 cc. 14"

— fino a 3000 cc. 15"

— oltre 3000 cc. 16"

SETTORE SLALOM - PRECISAZIONE

È opportuno precisare che i Passaporti Tecnici vengono rilasciati solo ed esclusivamente dai Commissari Tecnici Naz.li.

AGGIORNAMENTI AL CALENDARIO CSAI 1995

Autostoriche

23-24 settembre AC Avellino: «Trofeo Green Racing Club / Coppa Rolando d'Amore» - Regolarità si comunica che la gara è regolarmente iscritta al calendario CSAI. Il suo mancato inserimento sino a oggi è stato causato da un errore materiale.

15 ottobre Acipromuove: «Rievocazione Storica Circuito del Mugello» - Regolarità rinviata al 29 ottobre.

Classica srl: «Coppa delle Alpi» - Regolarità - la gara è stata rinviata dallo scorso 1° 2 luglio all'8-10 dicembre.

Velocità in salita

La gara denominata «21° Coppa Alpe del Nevegal», organizzata dalla Scuderia Tre Cime (BL), inizialmente in calendario lo scorso 2 luglio, è stata rinviata al 24 settembre.

VALIGETTE DI RIANIMAZIONE

Il Pool Medico ha lamentato che il Servizio di distribuzione delle valigette di rianimazione viene talora utilizzato non correttamente da parte degli organizzatori (richiesta del Servizio in casi di non reale necessità, restituzioni tardive ecc.). Si ritiene pertanto opportuno, al fine di rendere più efficiente il Servizio stesso, di stabilire le seguenti regole cui gli organizzatori dovranno attenersi:

a) La valigetta dovrà essere richiesta solo in caso di reale necessità, cioè in quei casi e in quelle zone in cui non siano reperibili ambulanze attrezzate per la rianimazione.

b) La richiesta dovrà pervenire al Dott. Protetti (Corso Re Umberto 46/bis 10128 Torino - fax 011/ 56.82.985) almeno un mese prima dello svolgimento della gara.

c) Contestualmente alla richiesta dovranno essere trasmessi al Dott. Protetti:

— L. 50.000 per l'affitto della valigetta;

— un assegno bancario di L. 3.000.000 intestato al Dott. Claudio Protetti e datato, quale cauzione; tale assegno verrà restituito non appena la valigetta tornerà in possesso del Dott. Protetti.

d) la valigetta dovrà essere restituita al Dott. Protetti il lunedì successivo alla gara.

e) Il costo del materiale utilizzato sarà a carico dell'Organizzatore richiedente.

TROFEO TRADIZIONE TERRA 1995

Aggiornamento al calendario

Nella Pagina Notiziario CSAI su Autosprint n. 21/95 (23.5.95) si comunicava che il 19° Rally Conca d'Oro, organizzato dall'AC Palermo e valido per il Trofeo Tradizione Terra 1995, era stato rinviato dall'8-9 luglio al 5-6 agosto. Nella riunione del 10 luglio u.s. il Comitato Esecutivo della CSAI, non avendo ricevuto dagli organizzatori una conferma decisiva riguardo l'effettuazione della manifestazione in oggetto, ha deciso che il Rally Conca d'Oro non debba essere più in possesso della validità per il Trofeo Tradizione Terra 1995.

Il pilota svedese è stato il primo a vincere la gara di Monza nel 1980. Ha guidato la gara con classe e ha vinto con un giro di vantaggio. Il suo tempo è stato di 1:05.41. Ha guidato la gara con classe e ha vinto con un giro di vantaggio. Il suo tempo è stato di 1:05.41.

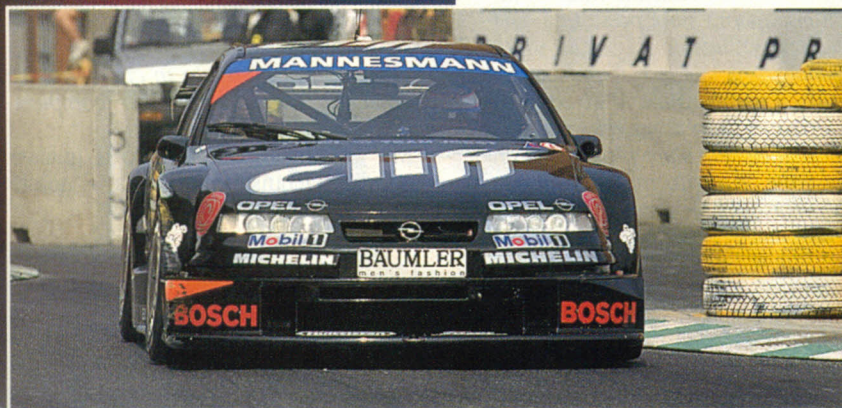


STORIA A LEHTO FINE

Dopo un'annata disastrosa in Benetton era considerato un pilota finito. Poi, grazie alle buone prove con la Opel in Classe 1 e al trionfo di Le Mans in McLaren Gtr, J.J. ha ritrovato il successo e... se stesso

CARLO MARZETTI

PHOTO4-MARZOLI



L'espressione di J.J. è serena e sono lontani i momenti bui vissuti in Benetton, quando il confronto impietoso con Schumacher e gli effetti del terribile incidente nei test a Silverstone lo avevano messo kappào. Ora, con la Calibra, Lehto, nel riquadro, è un... vip in Classe 1

Stato d'assedio: questa era la situazione di J.J. Lehto durante la gara ITC di Helsinki. Ed era due settimane prima della vittoria alla 24 Ore di Le Mans. A Donington, Franchitti a parte, J.J. divideva col suo manager Rosberg il massimo favore del pubblico. La sua popolarità non è stata scalfita dall'annata nera in Formula 1. Un'esperienza che avrebbe piegato più di un carattere: da potenziale protagonista del mondiale al rischio di dover smettere con le gare e con una vita normale, dopo la frattura di una vertebra cervicale in un incidente a 240 km/h in un test invernale a Silverstone, fino a un doppio rientro con Benetton e Sauber che ha definitivamente appannato, nelle valutazioni di molti, il suo status di pilota emergente. Quello stesso pilota nelle gare Turismo ha ritrovato grinta e voglia di guidare. E di vincere. A Helsinki, davanti al suo pubblico, è andato in testa al via della seconda corsa scatenando un boato di gioia della folla che non ricordiamo di aver sentito in tre anni di Dtm. Quei pochi chilometri in testa durante l'incandescente duello con l'Alfa 155 di Modena erano i primi di un pilota Opel in Classe 1 quest'anno, e i suoi primi da leader dai tempi della Formula 3 (1988). Vittoria che è arrivata a Le Mans grazie alle quattro ore conclusive in cui lui e Yannick Dalmas hanno guidato come in un Gran Premio. Del «nero»

che lo ha accompagnato nel 1994 è rimasto solo quello delle... carrozzerie di Opel e McLaren, ma solo per questioni di sponsorizzazione!

«È stata una sensazione bellissima tornare alla vittoria, anche se ho ben capito di aver vinto la più grande corsa del mondo solo nei giorni successivi, Guidare là è divertente, e se la pioggia ci ha aiutato rispetto alle Sport, la rimonta sulle altre Gt è stata tutto merito nostro. Anche la McLaren si è rivelata una vettura divertente da guidare. Rispetto alle Porsche, con cui avevo già corso a Le Mans, le mancava soltanto il carico, ed è stata affidabile, altrimenti non avremmo potuto andare al massimo sempre come abbiamo fatto».

— Non le sono dispiaciute le polemiche sul fatto che avete vinto con una macchina praticamente ufficiale?

«No, lo ha detto qualcuno che era geloso. Yannick dopo le prove di aprile ha inviato alla McLaren un fax con un elenco di cose necessarie per la messa a punto, ma avevamo lo stesso kit di aggiornamento disponibile per tutti».

— Il capo della Opel Walter Treser, le ha fatto i complimenti dopo Helsinki, soprattutto per essere stato molto veloce con una vettura vecchia. Disporre di modello dello scorso anno fino a Helsinki, come ultimo arrivato nel team Joest, dev'essere stata una sensazione imbarazzante, una situazione nuova per lei, no?

«Nuova non direi, anche lo scorso anno alla Benetton ero un pilota semiufficiale...». Scrollate la testa come se le parole non fossero abbastanza per spiegare.

«Allora avevo perfino pensato di non saper più guidare, vedendo i miei distacchi da Schumacher. Ma quest'anno ho visto quelli di Johny Herbert che tutti consideriamo un buon pilota, e tante cose sono state più chiare. Questa situazione invece in Opel non è stata un problema, perché ho avuto meno pressione, c'erano meno aspettative su di me, e ho potuto imparare più tranquillamente e meglio. E non era facile, con l'Abs, una tonnellata di peso e 450 cavalli».

— Ora che ha provato la Calibra '95 è in grado di giudicare: per essere vincenti avete più bisogno di cambiare il peso minimo, come chiede il vostro capo Treser, o di cavalli come dice Ludwig?

«Tutte e due le cose. Noi siamo vicini al limite di peso minimo, ma la Mercedes è certamente avvantaggiata. E le differenze in velocità massima le possono vedere tutti. Ho notato che la '95 è più rigida, ha più carico e anche un motore più potente della '94. Ma ho avuto vari problemi in tutte e due le gare, e la macchina era troppo nervosa. certamente la '95 ora è abbastanza affidabile in gara. C'è ancora molto da lavorare».

— Tiriamo fuori un vecchio As. C'è un'intervista di David Hodges dopo il suo titolo

britannico di Formula 3. Gli indichiamo una foto di una corsa a Silverstone. Chi sono quelli dietro di Lehto?

«Good Old Times», ride. «Ci sono Damon Hill, Eddie Irvine, e anche Martin Donnelly e Gary Brabham. È bello vedere che ero più veloce di loro a quei tempi. Non avevo alcun problema con quei ragazzi. Già, erano bei tempi, ma qualche volta le cose girano per il verso sbagliato e sono proprio contento per Eddie e Damon che possano ancora guidare in Formula 1, se lo meritano».

— Nessuna traccia di rimpianto nello sguardo, né di invidia per chi è ancora «là». Pensando a loro che sono ancora nel mondiale, si è mai chiesto se il suo arrivo in Formula 1 sia stato troppo precoce?

«Sì, forse. Però è difficile dirlo dopo. A quel tempo in Finlandia, dopo il ritiro di Keke Rosberg, c'era grande pressione per avere un altro pilota in Formula 1 e io avevo vinto in continuazione. In F. Ford 1600, in F. Ford 2000, Formula 3. In F.3000 c'era stato qualche problema col team, ma allo stesso tempo stavo facendo il test-driver con la Ferrari e quando è venuta la chance di guidare a fine anno con la Onyx, come posso dire... era una cosa che stava succedendo, un anello di una catena e non sembrava che si potessero fermare questi avvenimenti. Tutto sembrava andare nella giusta direzione. Non credo che alcun pilota, avendo l'occasione di andare in Formula 1, direbbe oggi o allora "No, grazie, voglio aspettare perché è troppo presto". Io avevo ventitré anni, ora ne ho ventinove, e credo che tutti avrebbero colto al volo la possibilità. Specie ora che so com'è difficile avere un'altra chance!».

— Eppure il suo inizio con la Benetton era stato fortunato. Nei test invernali i suoi tempi erano stati buoni e, anzi, addirittura Badoer e Alboreto si erano detti convinti che la prova fosse inutile perché il team aveva già deciso in suo favore. È andata così?

«Non era cominciata male, ma in quel momento non era ancora stata presa una decisione. Ho davvero firmato il contratto molto tardi, poco prima che la stagione cominciasse, e tutti avevano quindi le stesse possibilità. Di fatto ero stato il più veloce in quei test. Anche Badoer era stato rapido, ma era uscito due volte. Ricordo molto bene quei test, e credo che anche Briatore abbia anco-



ra in mente quegli incidenti».

— Pensa che in qualche modo l'atteggiamento del team dopo l'incidente fosse dovuto a una forma di senso di colpa per quello che poteva succedere a Silverstone?

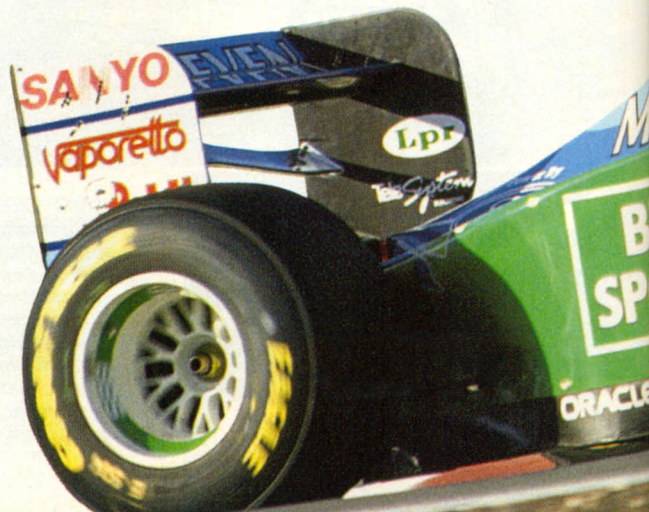
«No, no, non credo proprio, il rapporto col team era lo stesso. È difficile dire cosa possa essere accaduto dopo l'incidente, anche perché è avvenuto proprio nel momento peggiore, quando la macchina nuova era appena arrivata e era previsto che facessi moltissimi test».

— Test che doveva fare Lehto, perché Schumacher era stato operato alle ginocchia da poco...

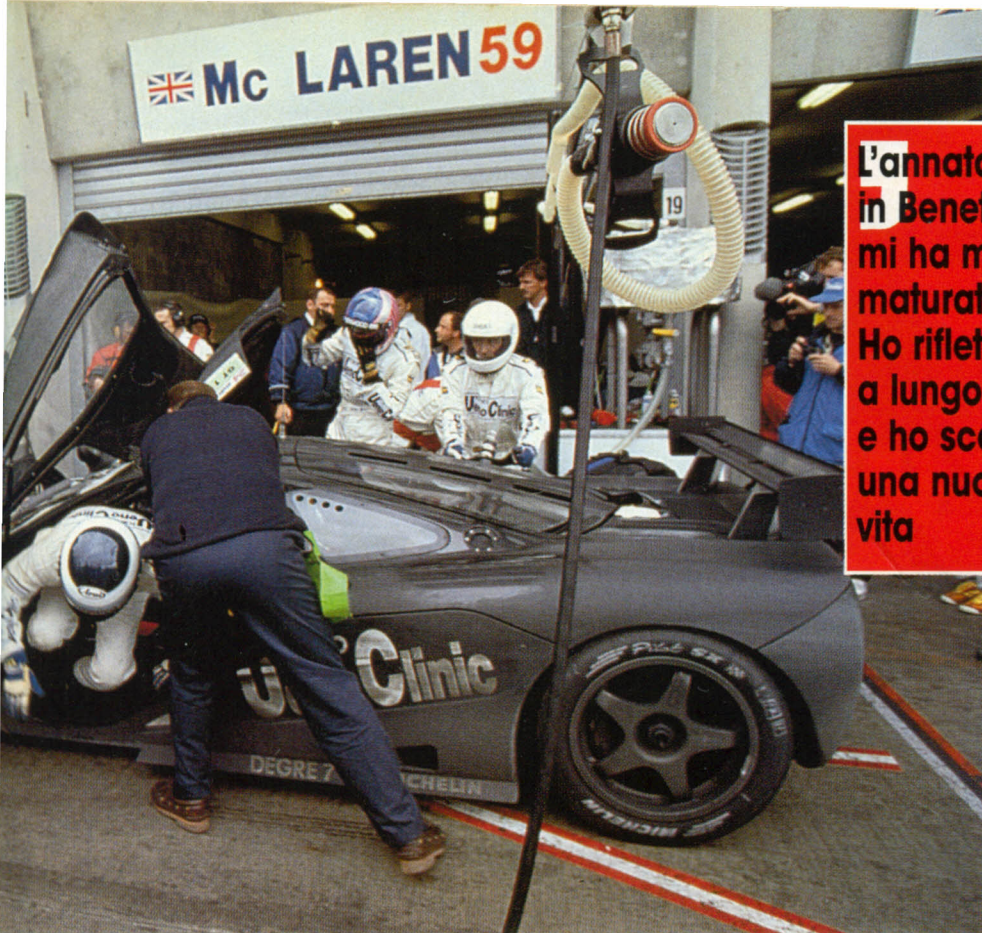
«Sì c'è stato un momento in cui sia io che Schumacher eravamo proprio completamente fuori fase».

— Ma Schumacher è tornato a guidare quando ha riacquisito la forma. È questo che spiega tutto?

**A Le Mans
siamo andati
sempre
al limite
grazie anche
alla validità
della
nostra
McLaren**



L'INTERVISTA
J.J. LEHTO



L'annata in Benetton mi ha molto maturato. Ho riflettuto a lungo e ho scelto una nuova vita

«Certo, è facile dire ora che il mio rientro a Imola era prematuro, ma allora mi sentivo sotto pressione e volevo davvero tornare a guidare, e nessuno, nessuno della Benetton, ha detto "no, non puoi guidare, è troppo presto, non sei in forma". A volte sembrava che si comportasse come se questo J.J. in giro nel box Benetton non ci fosse davvero. Il fatto che le regole cambiasse in continuazione e le vetture da una gara alla successiva fossero rivoluzionate, proprio mentre io cercavo di tornare in forma, non è stata una gran fortuna per me. Beh, eppure a Barcellona, quando le macchine erano nuove per tutti non ho fatto brutte prove. E in gara sono stato terzo. Ma dopo non ho fatto test quasi per niente e questo non mi ha aiutato...».

— Almeno lo scorso anno sarà stato utile per capire chi sono gli amici veri...

«Assolutamente sì, quelli che durano per sempre: ho molto apprezzato Satu (che ha sposato proprio in questi giorni), e gli amici che sono rimasti al mio fianco allora, resteranno per sempre. In più ho avuto l'esperienza di diventare... papà! L'anno scorso mi ha insegnato davvero molto. Ho avuto molto tempo per pensare al futuro e ho deciso per questa nuova vita. Non è stata una scelta difficile: a Hockenheim a fine stagione l'ambiente del Dtm mi ha conquistato. In F.1 non c'erano prospettive e in F. Indy-Car, malgrado l'aiuto di Rick Gorne della Reynard, i sedili buoni erano già occupati».

— Nell'89 ha avuto una stagione difficile in F.3000, ma le sue quotazioni non erano scese, perché tutti ricordavano il tuo titolo di F.3. Crede che con la vittoria a Le Mans e una buona stagione in Dtm qualche manager di F.1 possa tornare alla carica?

«No, non credo, Beh, vediamo dopo la stagione, ora ho un contratto per un anno, caso mai ne riparlamo a fine stagione...».

La vittoria ottenuta alla 24 Ore di Le Mans per Lehto ha rappresentato una vera e propria rinascita agonistica, vissuta ai ritmi concitati di un Gp. Eccolo, sopra, durante un cambio assieme Sekiya e, a fianco, sul podio con il nipponico e Dalmas. Tutta un'altra aria rispetto all'infelice esperienza vissuta alla Benetton, con cui ha concluso il suo rapporto all'indomani del Gp del Portogallo, sotto



fotografieSOLDANO-DPPI



Pezzuto

**CENTRO
GUIDA
MOTORTREND**

Sportauto - Lecce

Fuoco

DI SBARRAMINI

Massimiliano Pezzuto è uno dei giovani emergenti del Civt con la Peugeot 306 della Motortrend Service. Al debutto ha dimostrato già di essere un vincente e lotta in N5 per il titolo di classe



TURISMO
ANALISI CIVT

L'esasperazione del Superturismo contagia anche Gr. N e A. La lievitazione dei costi e del livello di competitività preoccupano i piloti gentlemen. Ecco alcune semplici proposte per calmierare le spese riducendo l'animosità...

FABIO RAVAIOLI

INTO

E' una convivenza sempre più difficile quella fra Superturismo e Civt. Il paddock rischia il soffocamento per dilagante «occupazione del suolo pubblico» e la vicinanza col dorato mondo del Turismo professionistico ha innescato un pericoloso fenomeno di emulazione. Sono sempre di più i team del Civt che tendono a imitare i grandi Costruttori,

erigendo aree ospitalità che magari assorbono parte del budget, a discapito della preparazione delle auto. Il tutto in nome della professionalità. Superturismo e Civt devono convivere nel giusto equilibrio, per non nuocersi a vicenda. Il primo non deve togliere aria al secondo, questi non deve scimmiettare l'altro. Se il paddock dev'essere ripartito equamente, privilegiando il Superturismo, ma senza ghet-

tizzare il Civt, deve però esistere una netta linea di demarcazione fra l'automobilismo dei professionisti e quello degli amatori.

RISCHIO. Professionalità uguale aumento dei costi? Se questa spietata equazione è vera può uccidere l'automobilismo amatoriale. Il lievitare dei budget mette seriamente in crisi le specialità più prestigiose dello sport motoristico e purtroppo lo stesso fenomeno si va estendendo anche categorie meno esasperate, come il Civt che, risplendendo della luce riflessa dal Superturismo, ci tiene a darsi un tono. Team con parchi auto sempre più vasti, mega-tendopoli, autoarticolati mastodontici, livree e divise in tinta, motorini proliferano, mentre è in via d'estinzione la specie «auto da corsa su carrello» che fino a pochi anni fa popolava felice il paddock.

MILIARDI. Prima che sia troppo tardi e che il Civt finisca strangolato dalla propria esasperata crescita in quantità e qualità (nel senso economico), bisogna far qualcosa per invertire la tendenza. Il che non vuol dire ridurre la professionalità dei preparatori o il divertimento dei piloti, ma semplicemente fare il possibile per contenere i costi, evitando gli sprechi. Oggi per una stagione decente nel Civt si possono spendere dai 50 milioni della classe N7, sino ai 350 della N1, senza considerare

tasse d'iscrizione (care), ingressi per le prove libere (in molti casi carissimi), multe (sempre più salate) e incidenti (assolutamente da evitare). Se moltiplichiamo la

media fra quelle due cifre (200 milioni) per il numero dei piloti presenti a ogni manifestazione (circa 160) vien fuori una somma esorbitante: 32 miliardi. Ci sarà pur modo di risparmiare qualcosa.

PROPOSTA. Quella che facciamo è di tagliare, o almeno ridurre, alcune voci che incidono in maniera continuativa e pesante sul bilancio stagionale: prove libere, gomme e benzina. Le prime possono richiedere esborse variabili fra le 75 e le 250 mila lire a turno media 162.500 x 2 turni + 325.000 x 10 gare + 3.250.000. Perché, allora, non abolirle istituendo il doppio turno di qualifica al sabato invece di quello singolo attuale? Si risparmierebbero anche i costi di un giorno di trasferta. I problemi di... palinsesto sono risolvibili, specie se sparirà il Gruppo A. Ovviamente contro questa soluzione si schierebbe compatta l'Aica (l'Associazione dei circuiti), per non perdere una ricca fonte



PHOTO4

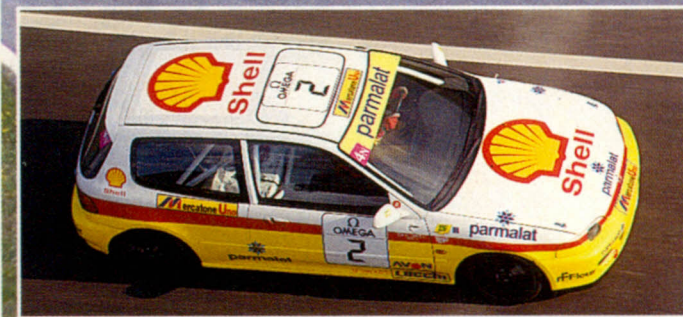


foto grafieSTUDIOCOLOMBO

d'introiti (325.000 lire x 160 piloti + 52 milioni).

MONOFORNITORI. Oggi la benzina del Civt (Erg speciale da 100 ottani) costa cara: 3400 lire al litro. Non sarebbe male trovare un petroliere disposto a fornire normale benzina verde commerciale al prezzo di vendita alla pompa. In cambio il suo marchio apparirebbe su tutte le vetture del Civt e sulla cartellonistica in pista. Un'altra voce dispendiosa è rappresentata dai pneumatici: Dunlop e Avon la fanno da padrone, ma la Michelin vuole rientrare nel giro. Comunque

tutte e tre sono rappresentate in circuito dalla Bellotto Racing, per cui non dovrebbe essere proibitivo trovare un accordo per vendere le coperture a un prezzo competitivo, facendo diventare le gomme delle costanti non delle variabili. Avendo ripartito le classi i gommisti non dovrebbero scendere in guerra fra di loro. In questo modo sarebbe possibile istituire montepremi in... natura, offrendo ai vincitori di ogni gara buoni benzina per 100 litri e un treno di gomme. Utopia? Forse, ma in tal modo correre nel Civt diverrebbe un po' meno oneroso, specie per i più bravi.

I PILOTI VOGLIONO CONTINUARE CON LE PREPARETE

Una petizione per il Gr.A

C'è un futuro per il Gruppo A? Secondo quanto stabilito dagli accordi fra Csaì e Salerno Corse, le Turismo elaborate saranno bandite dal Civt a fine stagione. Tuttavia un gruppetto di preparatori e piloti ha presentato una petizione per mantenere in vita il raggruppamento. Le motivazioni sono ormai ben note: «La preparazione in Gruppo A di un'auto di serie è quanto di più stimolante ci sia per noi» sostiene Bruno Remondi, titolare del Lella

Lombardi Autosport «e i piloti sono più appagati nel guidare una di queste macchine piuttosto che una di Gruppo N». Tuttavia, salvo rare eccezioni, nessuno si avventura più nella preparazione in Gruppo A di nuovi modelli e la maggior parte di quelli impegnati attualmente nel Civt sono vecchi e inaffidabili. La media delle quattro classi è di 7/8 auto, col preoccupante picco negativo della N4, che raramente supera quota cinque. ■

GRUPPO N INSEGUONO MILLA E SIGALA

Brand fugge con la Honda

È una lotta senza quartiere! Vetture delle classi minori del Gruppo N che si confrontano senza timori reverenziali con quelle maggiori: tre piloti sono raccolti solo in tre punti nella classifica del tricolore assoluto. Nelle prossime quattro gare tutto può ancora accadere. Andiamo a vedere come evolve classe per classe la situazione del tricolore.

Ecco il gruppo della classe N5 e 6 con Viglione in lotta con Sambataro. A sinistra, Marco Brand leader del Gruppo N con la Honda Civic di classe N4. A lato, Sigala con la Escort Cosworth di N1. Nell'altra pagina, la Seat Ibiza rivelazione in N6 con l'esperto Baroncini



CLASSE N1 MIGLIORANO LE BMW

Sigala e Santaniello credono nelle Escort

Il dominio delle Ford Escort Cosworth non ha fine. La Csaì le ha appesantite in due riprese (40 kg a botta), ma continuano a vincere. La lotta per il titolo sembra ristretta a Roberto Sigala e Fabio Santaniello, con Eugenio Corsini pronto a inserirsi nel duello in caso di passifalsi dei primi due. Solo

di recente le Bmw M3 3 litri hanno recuperato competitività: al Mugello Sandro Sardelli ha ottenuto la pole e lottato per il successo, ma va ricordato che a Magione (prima dell'appesantimento Ford), solo un problema al cambio aveva privato Max Crinelli della vittoria.

Ruota in alluminio con trattamento termico eccezionalmente resistente e autoventilante con un ottimo rapporto qualità-prezzo. Disponibile in 5,5x14, 6x15, 6,5x15, 7x15, 6,5x16, 8x16. Particolarmente indicata per Ford Escort Cosworth e Renault Clio Williams.

SAFARI



© 1995 Dunlop



Ruota in alluminio con trattamento termico eccezionalmente resistente e autoventilante con un ottimo rapporto qualità-prezzo. Disponibile in 5,5x14. Studiata appositamente per Peugeot 106 Rally.



Disponibile in tutte le nuove misure per i nuovi regolamenti 1995. Vetture Formula 2 e Kit. Cerchio Champion versione Rally e Pista 14/15/16/17"

Importante - Queste ruote da competizione si possono montare in tutte le autovetture stradali, senza sostituire i pneumatici originali. Esse migliorano notevolmente la tenuta di strada, il raffreddamento dei freni ed essendo progettati, costruiti e collaudati per le più impegnative gare mondiali, risolvono definitivamente il problema dei cerchi che si piegano essendo realizzati in alluminio con trattamento termico ad altissima resistenza. Grazie alle loro superiori caratteristiche queste ruote ti daranno sensazioni esaltanti anche nella guida di tutti i giorni.

BELLOTTO

Racing Service

MICHELIN PIRELLI DUNLOP AVON speedline

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

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



L'irruento Federico Bellini spera di tornare in lizza nella classe N3 con la Bmw 325i, ma deve fare i conti con la gialla bavarese di Patrick Crinelli che sta dominando la scena. In N7 Maurizio Milla ha già preso il largo con la piccola Peugeot 106 Rallye. Lucchetti Cigarini è uno dei nomi emergenti dalla N2 con la Sierra 4x4. In Gruppo A due giovanissimi cercano di farsi largo anche nell'assoluta: sono Falessi con l'Alfa 33 16V in A2 e Massimiliano Nocci leader dell'A4 con la Peugeot 106 Xsi. La battaglia per il titolo Civt è apertissima e si concluderà probabilmente solo con l'ultima gara in programma in ottobre a Vallenga

PHOTO4

CLASSE N2 CON LA SIERRA 4x4

Lucchetti Cigarini a trazione integrale

E' lotta all'arma bianca fra i piloti delle Sierra 4x4. In vetta alla classifica, nello spazio di due soli punti, c'è un terzetto scatenato: Guido Lucchetti Cigarini, Davide Roncaglia e Alessandro Pagni. Fare dei pronostici è impossibile, tanto più che a tallonare i primi tre ci sono altre due Sierra guidate da Renato Prioli

e Fabio Piscopo, nonché una coppia di Bmw affidata a Raimondo Raimondi e Alessandro Berteri. Al Mugello s'è visto che il correttivo peso applicato (+ 50 kg alle Ford) ha permesso alle gloriose M3 di colmare il gap prestazionale. Le ultime gare saranno al fulmicotone: la battaglia è garantita!

CLASSE N3 DOMINA CON 325i

Patrick Crinelli strega la... bavarese

Quando un talento del calibro di Patrick Crinelli passa al Turismo si può esser certi che in poco tempo sarà l'uomo da battere. Se poi lo si mette alla guida di una Bmw curata da due maghi come Enzo Santucci (assetto) e Francesco Patriarca (motore), l'equazione ha un risultato scontato: il successo. Non è una sor-

presa che "Crinellino", rivaleggiando con Paolo La Neve e Federico Bellini, sia al comando di una classe dove le 325i la fanno da padrone. Sovverchiata dalla competitività delle auto bavaresi, la Fiat Coupé Turbo ha offerto solo qualche sprazzo, nonostante l'impegno di Stefano Buttiero.

CLASSE N4 CON LA CLIO WILLIAMS

Fortunato insegue la coppia di Civic

Nonostante il salto dalla N5 alla N4, l'Honda Civic è ancora l'auto da battere. D'altronde quarto che si occupa della vettura nipponica è di

prim'ordine: dal preparatore Giancarlo Zamuner al team manager Luigi Giannini, ai piloti, rapidissimi ed esperti: Marco Brand e Giorgio Cipolli.

Di fronte allo squadrone del Tsr gli altri fanno quel che possono, ma l'unico finora in grado di impensierirlo realmente è stato Raffaele Fortunato, con la Renault Clio Williams. L'arrivo delle Honda ha anche messo fine alla competitività della Bmw 320i, convincendo il campione uscente "Wolf" a dare forfait.

GRUPPO A CON L'ALFA 33 16V

Falessi assoluto!

Sorpresa! A lottare col favorito Marco Brand per il titolo assoluto Civt, sono due giovani piloti di Gruppo A: Lorenzo Falessi e Massimiliano Nocci. Se fosse uno di loro a vincere, riavremmo un campione assoluto che viene dal Gruppo A dopo quattro anni (l'ultimo fu Giancarlo Naddeo nel '91). Sarebbe un bel canto del cigno per il raggruppamento delle Turismo preparate che in questa stagione offre un bello spettacolo in pista. In A1 c'è il duello mozzafiato fra l'esperto Davide Bernasconi con la gloriosa Opel Kadett e il giovane emergente Alberto Pivetti con la Peugeot 405 Mi16. Poca fortuna ha avuto finora Roberto Castagna su Vw Golf. Falessi e la sua Alfa 33 16V dominano indisturbati l'A2, che propone ogni tanto gli exploit di Tarcisio Bernasconi e Alexandra Gallo. Anche l'A3 ha il suo reuccio: è Andrea Bacci con l'Alfa 33 Quadrifoglio Verde. Suoi avversari a distanza con la stessa auto sono Gianni Assirati, Giulio Bez e Stefano Livio, oltre a Mario Oldani con la fida Fiat Uno Turbo; l'auto più interessante è la Skoda Felicia di Luca Canni Ferrari, derivata dalla kit-car che la Casa cieca ha sviluppato per i rally. Poco da dire sull'A4, dove il bravo Nocci e la sua Peugeot 106 hanno facilmente la meglio su un parco partenti assai scarso.



foto grafie STUDIO COLOMBO

CLASSE N5 VIGLIONE AL COMANDO CON LA 33 16V

L'Alfa si difende dagli attacchi

Le gloriose Alfa 33 16V e Peugeot 205 Gti sentono sul collo il fiato di avversarie più fresche. Il veloce Alberto Viglio ne guida la classifica, ma lo braccano le Peugeot 306 del giovane Massimiliano Pezzuto

e di Giampaolo Vicarelli. Non è ben messo in classifica il funambolico Sergio Sambataro, con la Fiat Tipo 2 litri, perseguitato dalla sfortuna e da qualche errore di troppo. Fra le realtà emergenti

c'è l'Alfa 155 Ts di Sandro Montani, che ha lottato per la vittoria al Mugello. Altri protagonisti sono Giorgio Porello e l'esordiente Giuliano Alessi, nipote del presidente dell'Acì.

CLASSE N6 MARCO BARONCINI PRENDE IL LARGO

La sorpresa è la Seat Ibiza

La novità del '95 è la Seat Ibiza 16V. Preparata magistralmente da Patrizio Carra e guidata in modo impeccabile da Marco Baroncini, la vettura spagnola stupisce per competitività ed emerge nella classe che propone al vertice la maggior varietà di vetture. Oltre alla Ibiza, pos-

sono ambire al successo: Toyota Corolla del caparbio Massimo Ciccozzi (l'avversario più coriaceo per Baroncini), le Clio di Petri e Celenta-

no, la Vw Golf Gti di Gianfranco Billo e l'Alfa 33 Permanent 4 di Piero Moretti. Fra i debuttanti, una nota di merito va a Giuseppin.

CLASSE N7 SU PEUGEOT 106 RALLYE

Ora Milla si sente un autentico... Leone

Nonostante l'efficace opposizione di vecchie (Rover 114 Gti) e nuove (Opel Corsa) avversarie, sono sempre le piccole Peugeot a menare la danza nella classe più animata del Civt. Il perfetto assetto corsaiolo delle 106 Rallye le rende imbattibili sui circuiti guidati, mentre la maggior potenza dei motori Opel e Rover ha la meglio sulle piste veloci. L'esperto Maurizio Milla ha già acquisito un buon vantaggio sull'arrembante Luigi Moccia, uno dei giovani più interessanti che si stanno mettendo il luce e che meriterebbero nuovi sbocchi. A inseguire ci sono Roberto Russo, Giampaolo Pace, «Gastone» e «Navajo».



foto grafie PHOTO4



Cinque piloti in quattro punti

ASSOLUTO CIVT

1. Lorenzo Falessi	Classe A2	56
2. Marco Brand	Classe N4	55
3. Massimiliano Nocci	Classe A4	54
4. Maurizio Milla	Classe N7	52
4. Roberto Sigala	Classe N1	52

GRUPPO N

1. Marco Brand	Classe N4	55
2. Maurizio Milla	Classe N7	52
2. Roberto Sigala	Classe N1	52
4. Marco Baroncini	Classe N6	48
5. Patrick Crinelli	Classe N3	45

GRUPPO A

1. Lorenzo Falessi	Classe A2	56
2. Massimiliano Nocci	Classe A4	54
3. Andrea Bacci	Classe A3	41
4. Davide Bernasconi	Classe A1	38
5. Alberto Pivetti	Classe A1	36

CLASSE N1

1. Roberto Sigala	Ford Escort Cosworth	52
2. Fabio Santaniello	Ford Escort Cosworth	45
3. Eugenio Corsini	Ford Escort Cosworth	33

CLASSE N2

1. Guido Lucchetti Gigarini	Ford Sierra 4x4	32
2. Davide Roncaglia	Ford Sierra 4x4	31
3. Alessandro Pagni	Ford Sierra 4x4	29

CLASSE N3

1. Patrick Crinelli	Bmw 325i	45
2. Paolo La Neve	Bmw 325i	35
3. Federico Bellini	Bmw 325i	30

CLASSE N4

1. Marco Brand	Honda Civic V-Tec	55
2. Raffaele Fortunato	Renault Clio Williams	35
3. Giorgio Cipolli	Honda Civic V-Tec	31

CLASSE N5

1. Alberto Viglione	Alfa Romeo 33 16V	39
2. Massimiliano Pezzuto	Peugeot 306 S16	36
3. Giampaolo Vicarelli	Peugeot 306 S16	35

CLASSE N6

1. Marco Baroncini	Seat Ibiza 16V	48
2. Massimo Ciccozzi	Toyota Corolla	40
3. Simone Petri	Renault Clio 16V	33

CLASSE N7

1. Maurizio Milla	Peugeot 106 Rallye	52
2. Luigi Moccia	Peugeot 106 Rallye	38
3. Roberto Russo	Opel Corsa Gsi	29
3. Giampaolo Pace	Rover 114 Gti	29

CLASSE A1

1. Davide Bernasconi	Opel Kadett Gsi 16V	38
2. Alberto Pivetti	Peugeot 405 Mi16	36
3. Roberto Castagna	Volkswagen Golf Gti 16V	24

CLASSE A2

1. Lorenzo Falessi	Alfa Romeo 33 16V	56
2. Tarcisio Bernasconi	Volkswagen Golf Gti 8V	32
3. Alexandra Gallo	Opel Kadett Gsi 8V	24

CLASSE A3

1. Andrea Bacci	Alfa Romeo 33 Qv	41
2. Mario Oldani	Fiat Uno Turbo i.e.	29
3. Gianni Assirati	Alfa Romeo 33 Qv	28

CLASSE A4

1. Massimiliano Nocci	Peugeot 106 Xsi	54
2. Andrea Buffoli	Peugeot 205 Gti 1.6	25
3. Alfredo Santamato	Skoda Favorit 136	23

**Garantita
una voce
davvero
...viva**



Sulla base dei telefoni cellulari Okiphones 1335E e 1325E sono stati realizzati due nuovi kit, il Miles 2, per il primo, e il G02, per il secondo, pensati entrambi per chi usa frequentemente il portatile in auto. I kit prevedono un viva-voce costituito dal supporto rapido per il telefono che si va a fissare a un aggancio rapido. Questo incorpora le funzioni di altoparlante, microfono, collegamento all'antenna esterna e all'alimentazione della batteria dell'auto con ricarica lenta. In più sono disponibili un altoparlante supplementare e una cornetta di cortesia per una maggiore privacy nella conversazione. Inoltre con l'adattatore Premium si possono ottenere funzioni come la carica rapida delle batterie e l'abbassamento automatico del volume della radio quando arrivano telefonate.



ECCO LE PRIME IMMAGINI DELL'EREDITA' DEL CHE LEONE



La 406 nuova media della Peugeot, nel nostro Paese sarà presentata ufficialmente il prossimo dicembre, in occasione del Motor Show di Bologna. In attesa del battesimo canonico sono caduti i veli di quest'auto nata dopo 208 settimane di lavoro. Prima di tutto colpiscono le generose dimensioni: la 406 è infatti lunga ben 4,55 metri, una scelta che assicura un bagagliaio decisamente capiente

da 430 litri. Dal punto di vista stilistico, nel succedersi di linee armoniose, che rendono le forme sobrie, si notano lo spoiler in tinta con la carrozzeria, e proiettori monoblocco che vanno allargandosi verso i parafranghi. La presa d'aria di grandi dimensioni conferisce, poi, un tocco di aggressività. Nel frontale spicca la nuova stilizzazione del Leone Peugeot sistemato su di un supporto a nido

La nuova gamma Citroen Xantia ora prevede quattro motorizzazioni in più (tre derivate dalla gamma Xm ed una inedita). Due propulsori sono a sedici valvole e vanno ad equipaggiare i modelli 1.8i e 2.0i, sempre a benzina uno, turbocompresso, è destinato la 2.0i Ct. Infine è stato introdotto un turbodiesel 2.1 litri. In più arriva in Italia anche la versione «Activa» (con motore turbo benzina Ct da 150 cv), che offre il controllo attivo del rollio. Il motore inedito è l'1.8i a quattro valvole per cilindro. Vanta 112 cavalli e va a sostituire l'1.8, 8 valvole, che sviluppava 103 cavalli. Per quello che riguarda gli altri motori, il 2.0i 16V da 135 cavalli, sostituisce l'otto valvole da 123 cv, all'incremento di potenza del 10% circa, ne corrisponde uno analogo della coppia massima, mentre il turbo Ct da 150 cavalli rappresenta il top della gamma. Il potente diesel 2.1 (2088 cc) da 110 cavalli con turbocompressore, con 3 valvole per cilindro, a sua volta vanta, una coppia di

26 kgm ad appena 2000 giri battendo anche il turbo Ct a benzina da 150 cv, che garantisce «solo» 24,5 kgm. Il tipo di sospensioni non è mutato, con Mc Pherson davanti e autodirezionale dietro. Da dire che la versione Activa turbo Ct conta su barre stabilizzatrici di grande diametro. Le carreggiate di tre dei nuovi modelli (1.8i-2.0i e turbodiesel) risultano aumentate di 6 millimetri, per l'adozione di ruote da 15" invece che da 14", mentre sulle due versioni turbo, sia benzina 2.0i che turbodiesel, l'aumento, per le carreggiate anteriori, anziché di 6 è di 20 mm dato il maggiore ingombro dei propulsori. Il sistema Citroen di controllo attivo del rollio (denominato Sc.Car) e utilizzato per l'Activa elimina gli effetti del rollio in curva assicurando un migliore confort e maggior sicurezza. Su tutti i modelli Xantia vengono ora montati pneumatici Michelin di tipo ecologico, con la sola Activa equipaggiata con coperture prestazionali.

NUOVI PROPULSORI E ANTIROLLIO ELETTRONICO

La Xantia si A

FIG. 01
SSA!



HORMANN ELABORA L'ALFA SPIDER Assetto tedesco

L'elaboratore tedesco Hörmann recentemente si è cimentato con l'Alfa Spider. Scartata l'ipotesi di aggiungere spoiler o appendici varie, tutto il lavoro è stato concentrato sull'assetto. E infatti prevista la possibilità di montare ruote, specificamente realizzate dall'Oz, con diametri di 17 e 18 pollici, mentre il canale resta sempre di 8 pollici. La Spider della foto adotta cerchi 8J x 17 pollici componibili a cinque razze. Il set dei quattro cerchi componibili costa circa 6.800.000 lire; mentre per le ruote in pezzo unico bastano 4.800.000 lire. Previsto l'abbassamento della vettura con l'impiego di molle per gli ammortizzatori di tipo sportivo, per un costo di circa 450.000 lire. Per quel che riguarda il motore, per ora è disponibile solo uno scarico speciale che, pur non modificando le prestazioni, conferisce al motore un suono sportivo. Il numero di telefono di Hörmann (0049) 8374-8071 fax 8374-5654.



d'ape. Le motorizzazioni inizialmente disponibili saranno 4, due a benzina e due diesel. Le prime con cilindrate di 1.8 litri (112 cv) e di 2 litri (135 cv). I propulsori a gasolio entrambi sovralimentati sono invece un 1.9 litri, da 92, e un 2.1 litri, da 110 cv. Saranno due i livelli di allestimento, con la dotazione di serie che prevede, tra le altre cose, doppio air-bag, condizionatore e vetri elettrici.

11 VERSIONI

Nella tabella sono indicate tutte le varie versioni della Xantia proposte in Italia dalla Citroën con i relativi prezzi di listino

MODELLO	PREZZO (in lire)
1.6 X	30.500.000
1.8 16V Sx	35.050.000
1.8 Sx aut.	36.850.000
2.0 16V Sx	36.250.000
2.0 16V Vsx	41.800.000
2.0 Vsx aut.	43.750.000
Turbo Ct Activa	48.200.000
1.9 Dx	33.950.000
1.9 Td Sx	37.600.000
1.9 Td Vsx	42.550.000
2.1 Td Vsx	48.100.000



stiva

L'ANALISI

Il marchio Mercedes è reputato il più prestigioso del mondo. Lo dice una **ricerca Usa** condotta nei 20 Paesi leader del mercato

■ ARTURO RIZZOLI

Le ricerche di mercato sui gusti del pubblico sono un tema su cui le Case si soffermano solo quel tanto che serve per convincere pubblico e addetti ai lavori della eventuale validità delle rispettive scelte. Difficilmente un Costruttore è disposto a fornire indicazioni ampie sulle analisi in suo possesso. La tendenza è del resto comune a un po' tutti i settori industriali: si teme di fornire ai rivali preziose indicazioni. In un simile contesto il lavoro svolto dall'istituto di ricerca statunitense Mor, market opinion research, assume un valore particolare, essendo un'analisi fatta al di sopra delle parti. La ricerca del Mor è stata condotta sulle prime venti società automobilistiche del mondo nei venti Paesi più importanti per il mercato delle quattro ruote: è stato così preso in esame un bacino commerciale che assorbe il 90% delle vendite mondiali.

SUCCESSO. Interessante è notare che anche il mondo dell'auto è un villaggio globale. Infatti si è riscontrato che le necessità di base degli acquirenti sono universali, da ciò appare una logica conseguenza il fatto che il successo in uno dei Paesi maggiori possa influenzare la reputazione e vendita in altre Nazioni. Inoltre, a prescindere dai confini nazionali, tra la gente è diffusa la convinzione che le vetture europee offrano maggior prestigio e sicurezza, che le asiatiche abbiano una scarsa reputazione in fatto di prestigio e sicurezza, e che le americane, infine, offrano una buona scelta di modelli e un servizio di assistenza superiore alla media.

NAZIONALISMI. Gli acquirenti di automobili che vivono negli Stati Uniti continuano a pensare che i veicoli prodotti nel loro Paese siano i migliori del mondo. Ben diverso è invece l'atteggiamento degli automobilisti di Francia, Gran Bretagna, Italia e Corea del Sud. In queste ultime Nazioni i compratori considerano la qualità delle automobili tedesche migliore di quelle dei veicoli prodotti dalle rispettive industrie nazionali. A proposito di queste tendenze di pensiero, Tom Moulson, vicepresidente se-

nior di Mor, ha sottolineato che: «Mercedes è l'inequivocabile marchio distintivo di eccellenza del prodotto sul mercato mondiale». Quanto all'atteggiamento sciovinista degli statunitensi, ha poi aggiunto: «L'opinione riscontrata negli Stati Uniti è ben diversa da quella diffusa nel resto del mondo, dove i veicoli prodotti nel Nord America sono classificati ben al di sotto di quelli costruiti in Germania e Giappone tanto per citare solo due Paesi». Nella ricerca è inoltre emerso nettamente che è ben chiara la distinzione tra successo commerciale e qualità di prodotto. Per fare alcuni esempi basta dire che la Ford, nominata dal 13% de-



gli intervistati, è considerata la marca di maggior successo, ma è solo al 5. posto, con l'8% delle preferenze, nella graduatoria della qualità. Al vertice, vedi tabella, della classifica della qualità, con il 28% dei consensi, si è collocata la Mercedes, seguita da Bmw (14%), Toyota (10%) e General Motors (9%).

ASPETTATIVE. Anche le attese degli acquirenti si sono mostrate universali. Al primo posto c'è l'affidabilità seguita (ma un po' staccata) dal rapporto costo-beneficio. Va poi annotato che «il rapporto d'amore con l'auto» è una costante che si riscontra in tutto il mondo. Mentre nei Paesi in via di sviluppo l'auto, è ovviamente, vista più come un cavallo da lavoro che una fonte di piacere.

**Bp Visco 3000
ad alto potere
detergente**



La Bp ha di recente lanciato sul mercato il lubrificante Visco 3000. Si tratta di un olio multigrado con base sintetica per motori dell'ultima generazione. Il Visco 3000, che ha una gradazione Sae 10W-40, è stato arricchito con una serie di additivi studiati per garantire una lubrificazione immediata fin dall'avviamento anche a temperature estremamente basse, fino a 30 gradi sotto zero. Tra le caratteristiche di questo lubrificante bisogna sottolineare anche l'elevato potere detergente che garantisce la massima pulizia dei motori. Il Visco 3000 è commercializzato presso i distributori di benzina Erg in comode e pratiche confezioni da un litro.



BEN SFRUTTATO LO SPAZIO NELLA FAMILIARE FRANCESE

LAGUNA

PROFONDA



La Renault ha come sua filosofia quella di presentare innovazioni in grado di diversificarla dalla concorrenza. Dopo avere «inventato» la Twingo, una delle vetture degli ultimi anni veramente originale, ecco che ribadisce il concetto con la Laguna station-wagon (nella foto in alto). La novità sta nell'interpretazione del concetto di spazio dilatabile. Su questa vettura l'area dietro la seconda fila di sedili, normalmente utilizzata come bagagliaio, può essere trasformata in zona vivibile a disposizione dei bambini. Praticamente siamo di fronte a una station-wagon con sette posti. Due bambini trovano una comoda e divertente sistemazione su un se-

dile biposto, con poggiatesta regolabili e braccioli, disposto in senso opposto alla direzione di marcia, quindi in costante contatto visivo con le vetture che seguono. È disponibile inoltre, una peda-

na inclinata, comoda e che rappresenta anche un elemento di sicurezza. Le strutture attorno ai posti più arretrati sono state rinforzate per rendere la cellula abitativa più sicura; al proposito un

tecnico della Renault, ha spiegato che in caso di tamponamento anche questi passeggeri sono ben protetti. La Laguna station-wagon risponde comunque alle severe norme americane in mate-

Quanto è efficace un filtro dell'impianto di ventilazione da auto? Per dare una risposta la Saab ha organizzato una dimostrazione mettendo a confronto, nella foto, un filtro nuovo con uno che ha lavorato per 40.000 km. Da questo paragone si nota quante impurità si sarebbero respirate nell'abitacolo senza un buon filtro, a proposito dei componenti che monta la Casa svedese, va detto che questi filtri rie-

Dimostrazione Saab sull'efficacia dei filtri

scono a trattenere particelle con un diametro fino a 0,004 mm. In questo modo restano fuori dall'abitacolo tutti i tipi di polline, il pulviscolo visibile, la caligine, le spore e anche i vapori. La Saab sul fronte dei filtri d'aerazione vanta una esperienza la cui origine risale al lancio della 900, avvenuto nel 1978.





MINI CABRIO IN SERIE LIMITATA

Scoperta esclusiva

Era forse possibile trovare un nome che meglio di quello della residenza estiva della famiglia reale inglese sottolineasse l'esclusività dell'ultima versione della Mini Cabrio? Probabilmente no. Così la piccola scoperta britannica è stata battezzata Balmoral nella foto sopra. Questa Mini Cabrio sarà

prodotta in serie limitata in due soli colori, entrambi metallizzati, il «british racing green» e il «grigio Charcoal». Gli interni sono in Tartan verde e, globalmente, tutte le finiture risultano raffinate. Il tetto, interamente apribile, si aziona elettricamente. Il prezzo della Balmoral è stato fissato in 15.578.000 lire.

SPINTA DAL MOTORE DI 1.6 LITRI

Bmw Compact ora anche turbodiesel

A poco più di un anno dal lancio del primo modello della Bmw Compact, la 316i, la Casa bavarese presenta ora anche una versione a gasolio (nella foto, sotto). La gamma della piccola Bmw diventa così assai diversificata: infatti in precedenza era arrivata anche la sportiva 318 ti, da 140 cv. L'ultima nata della Compact adotta il quattro cilindri diesel di 1665 cc, sovralimentato e dotato di intercooler, capace di una potenza di 90 cv, con una coppia massima di 19,3 kgm disponibile già a 2000 giri. Il piccolo diesel bavarese consente alla Compact prestazioni di tutto rispetto: la velocità massima è infatti di 175 kmh, mentre l'accelerazione da 0 a 100 kmh avviene in 13"9. Le performance brillanti sono comunque sposate a consumi contenuti: la 318 tds Compact riesce infatti a percorrere fino a 16 km con un litro di gasolio. Passando alle dotazioni, la vettura risulta decisamente ricca: troviamo infatti le cinture con pretensionatore, il doppio air-bag, l'Abs, la chiusura centralizzata e la chiave elettronica antifurto. La Compact diesel, disponibile già da questi giorni sul mercato italiano, sarà venduta a 37.500.000 lire, chiavi in mano.



ria di protezione contro gli urti posteriori. Il sedile dell'ultima fila di posti può essere inoltre tolto ed eventualmente rimontato in pochi minuti. Oppure lo si può ripiegare e successivamente ruotare sulla fiancata sinistra del bagagliaio (nella foto, a lato). Intelligente anche la soluzione del portellone posteriore che si apre sia in un unico pezzo nel modo classico, oppure parzialmente nella zona del solo lunotto, così da permettere un facile accesso ai bagagli. Nel progetto della Laguna la versione station-wagon era programmata fin dall'inizio, così il pianale è rimasto identico a quello della berlina, senza bisogno di aggiustamenti. La parte posteriore ovviamente è stata un po' elaborata: con un allungamento di 11 cm. Per il resto la Laguna station-wagon è simile in tutto alla berlina. I propulsori previsti sono di 1.8 litri, 2.0, 20 16V, e un diesel di 2.2. L'Abs è previsto come optional, come pure il dispositivo di autolivellamento in ragione del carico, mentre l'Air-bag guidatore è di serie. Tra gli altri dettagli qualificanti troviamo la terza luce di stop e il retrovisore lato guida asferico. Buona è la capacità di carico di 1782 litri con due persone a bordo; mentre con cinque persone scende a 520, con la rete di protezione. Questa station-wagon verrà commercializzata in ottobre con prezzi, indicativi, a partire da trenta milioni e mezzo di lire.

L'IDEA

Per tutelare gli automobilisti nei confronti delle compagnie di assicurazione è appena nato un **sindacato** specifico

■ ALESSANDRO COLLINA

Sicuramente poche persone sanno che le polizze assicurative sono scritte in modo tale che la proposta di contratto risultata formulata dall'assicurato e non dall'assicuratore. Questo autentico ribaltamento dei ruoli fa sì che la posizione dell'assicurato, in caso di contestazioni su contenuti e coperture del contratto, risulti particolarmente precaria, un'anomalia sanata solo in parte per le polizze vita da una direttiva della Cee. Comunque con le leggi attuali, se un consumatore scopre di avere firmato un contratto che non copre totalmente i rischi contro i quali voleva in realtà assicurarsi è solo colpa sua. Come se fosse peraltro facile muoversi nella giungla di norme dei contratti scritte in caratteri che si riescono a leggere solo con la lente d'ingrandimento, per non parlare del linguaggio riservato ad autentici iniziati. Muovendo da queste considerazioni e da una casistica di situazioni concrete è stato creato un sindacato degli assicurati. Ideatore di questa iniziativa è stato Bruno Rossi, 53enne bolognese con alle spalle una solida esperienza nel settore assicurativo maturata in trent'anni di attività.

OBIETTIVI. Il Sindea, questo il nome del neonato sindacato nazionale degli assicurati, opera a livello di assistenza degli assicurati nell'esame dei problemi specifici; in più, per andare oltre la semplice funzione di tutela dei consumatori, ha elaborato una serie di interventi strategici per mutare i rapporti di forza tra assicurato e assicuratore. Insomma si cerca di intervenire non solo a valle per riparare gli eventuali problemi che possono sorgere in contratti non ben stipulati in funzione delle esigenze del consumatore. Una delle proposte cardine del sindacato degli assicurati è infatti quella di arrivare a creare un marchio di qualità per le polizze assicurati-

ve, un sigillo del tutto simile a quello che esiste ad esempio per gli elettrodomestici; ciò allo scopo di garantire il consumatore. Un simile riconoscimento potrà essere attribuito solo a quei contratti che siano scritti in modo comprensibile per tutti e che, soprattutto, non contengano clausole vessatorie per il consumatore. Tra obiettivi vi è anche quello di creare venti sedi periferiche in Italia con un responsabile per ogni zona. Va det-

Il fondatore del Si.N.Dea Bruno Rossi punta ad ottenere contratti garantisti e cristallini

to, inoltre, che una delle prossime iniziative sarà una raccolta di firme contro gli ultimi aumenti delle polizze di responsabilità civile per gli incidenti d'auto.

COSTI. Un'iniziativa del genere ha indubbiamente bisogno di fondi per funzionare, pur essendo un'associazione senza scopo di lucro, così la quota richiesta ai soci è stata fissata in 70.000 lire annue. Il sindacato degli assicurati «sponsorizzazioni» prontamente offerte da alcuni gruppi assicurativi perché conta di potersi creare la propria indipendenza economica con l'adesione di almeno 3000 soci per questa fase iniziale. Il numero di telefono del sindacato Sindea è 051-6050027, con uffici aperti solo al pomeriggio; mentre il segretario, Bruno Rossi, può essere raggiunto anche allo 0330-255878.

Nel Challenge è Ploner ad inseguire

Dopo la quinta gara del Challenge di F. Ford che si disputa a Imola saldamente in vetta alla classifica troviamo il toscano Mugelli con tredici punti di vantaggio su Ploner. Terzo Morelli staccatissimo; di seguito la classifica aggiornata:

Classifica dopo la quinta prova: 1. Mugelli 57 punti; 2. Ploner 44; 3. Morelli 35; 4. Mastropietro 26; 5. Sabbatini 25; 6. Castiglione 20; 6. Masini 20; 7. Locci 17; 8. Borghese 16; 9. Michelagnoli 13; 10. Gozzo 10; 11. Gori 9; 12. Santi 7; 13. Rizzoli 6.

● **FRIZZI.** In occasione del quinto appuntamento dello Challenge Formula Ford disputatosi sul circuito di Imola, una presenza di spicco ha destato l'interesse del pubblico. Con la monoposto n.1 era presente il noto conduttore televisivo Fabrizio Frizzi, che quando riesce a ritagliare un po' di tempo dalla sua attività professionale, non esita a raggiungere gli autodromi dove l'amico istruttore Henry Morrogh gli mette a disposizione una delle sue monoposto. Alla sua seconda esperienza con le Formula Ford, Frizzi si è difeso alla grande duellando per tutta la gara con i suoi avversari, classificandosi al termine in 7. posizione, certamente migliore dell'ultima posizione al suo debutto nella scorsa stagione.

IMOLA — Si dice che la fortuna aiuta gli audaci, ma questa volta ha voluto «premiare» Grassi il pilota che ha saputo gestire al meglio la gara. Il milanese sapendo di non poter competere con la potente biturbo di Mastropietro, ha saputo attendere, e ne ha raccolto i frutti al 9. giro quando Mastropietro si è dovuto ritirare per la rottura della leva di comando dell'acceleratore. Al via dalla pole Mastropietro si fa sorprendere e Dazzan prende il comando della corsa, ma alla Villeneuve il veneto si scompone e viene sfilato dal gruppo con in testa Mastropietro davanti a Michelotti. Nel corso del 5. giro Grassi supera Michelotti alla Tosa, mentre dalle retrovie a suon di sorpassi risale dalla 7. posizione De Castro, che al 6. giro supera Locatelli installandosi al terzo posto. Alla conclusione del 9. giro il col-



fotografiePHOTO4

TRICOLORE PORSCHE MASTROPIETRO SENZA ACCELERATORE

Grassi il sornione approfitta e va a vincere

po di scena. Con il ritiro di Mastropietro alla Marlboro, Grassi prende la testa della gara concludendo davanti a Michelotti. Quest'ultimo primo di classe 5. In classe 4 arrivo in volata con Monforte che vince su Benedetti. Nella gara riservata alle prime 3 classi del Trofeo Porsche come cadute sul campo le imbattibilità dei leader della classe 2, Zito e della classe 3, Massazza, ad opera dei loro diretti avversari. Regolare il via con la pole di Massazza che per primo si presenta al Tamburello davanti a Villa e «Drive». I primi giri sono di attesa e la prima scossa arriva alla conclusione del 12. giro con Zito che arriva lungo alla Marlboro e rimane insabbiato lasciando via libera a Monti, che vince in classe 2. Quando sembrava che tutto fosse ormai deciso, nel corso dell'ultimo giro il duo di testa, al Tamburello, trovano Borrett da doppiare che in staccata non lascia spazio, Massazza si accoda, Villa ne esce più veloce e lo infila, vincendo la sua prima gara in classe 3. In classe 1 successo di Ancarani.

Domenico Luiso

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Imola (Bo), 7 luglio 1995

Targa Tricolore Porsche
quinta gara della serie

Classe 1: 1. Ancarani (911 Carrera 4) 17 giri in 42'30"988 alla media di 117,434 kmh; 2. Lugli (911 Carrera 3.0) a 16'226.

Podio di gomme per Villa, vincitore in classe 3, Massara 2. e «Drive» 3. Porsche, sotto

Giro più veloce: Ancarani in 2'26"898 alla media di 119,960 kmh.

Classe 2: 1. Monti (968 Cs) 17 giri in 41'26"534 alla media di 120,478; 2. Borrett (911 Carrera 3.2) a 4'647; 3. Villa (968 Cs) a 1'12"591; 4. Rescigno (968 Cs) a 1'21"826; 5. Zito (944 Turbo S) a 6 giri.

□ **Giro più veloce:** Monti in 2'23"847 alla media di 122,505 kmh.

Classe 3: 1. Villa 18 in 41'25"282 alla media di 127,629 kmh; 2. Massazza a 0'983; 3. «Drive» a 15'431; 4. Montalbetti a 27'258; 5. Drovetti (944 Turbo Cup) a 53'056; 6. Buonomo a 58'968; 7. Grisa a 1'17"566; 8. Biciotto a 1'32"388; 9. Croce a 1'44"335; 10. Bossoli (944 Turbo Cup) a 2'12"950; 11. Spada a 1 giro; 12. Accardi a 1 giro; 13. De Noha Balsamo (911 Carrera 3.2) a 1 giro; 14. De Nora a 2 giri; 15. Mattio a 2 giri; 16. Spanò a 2 giri (tutti gli altri su Carrera Rs).

□ **Giro più veloce:** Villa in 2'16"724 alla media di 128,887 kmh.

Classe 4: 1. Monforte 17 giri in 39'37"153 alla media di 126,022 kmh; 2. Benedetti a 0'463 (tutti su 944 Turbo Cup).

□ **Giro più veloce:** Monforte 17 giri in 39'37"153 alla media di 128,411 kmh.

Classe 5: 1. Michelotti 18 giri in 38'58"775 alla media 135,624; 2. De Castro a 32'353; 3. Giribaldi a 42'09; 4. Ruscalla a 50'659; 5. Gervasoni a 1'06"738; 6. Morini a 1'23"376; 7. Barbieri (911 Carrera Rs) a 1'24"053; 8. Buganè (911 Carrera Rs Cs) a 1'29"577; 9. Bottini (911 Carrera Rs Cs) a 1'37"665; 10. Bocciardi a 1'44"315; 11. Giannotti a 2'01"567; 12. Scarpetta (911 Carrera Rs) a 1 giro; 13. Renda (911 Carrera Rs) a 1 giro; 14. Passerini a 4 giri (tutti gli altri su Carrera Cup 911).

□ **Giro più veloce:** Michelotti in 2'08"650 alla media di 136,976 kmh.

Classe 6: 1. Grassi (911 Carrera Cup) 18 giri in 38'52"559 alla media di 135,986 kmh; 2. Locatelli (911 Supercup) a 43'327.

□ **Giro più veloce:** Mastropietro in 2'07"325 alla media di 138,401 kmh.



F. FORD CROCIONI OSPITE D'ONORE METTE TUTTI IN FILA

Mugelli secondo è leader della serie

IMOLA — Non vorremmo essere ripetitivi quando si parla delle gare dello Challenge Formula Ford, ma nel vedere che 11 piloti riescono a dare spettacolo, come è successo ad Imola, non possiamo non elogiare questi undici impavidi, che non si sono di certo risparmiati. La gara è stata dominata dal perugino Nicola Crocioni che dopo aver fatto capire le sue intenzioni in prova, dove ha guadagnato la pole position con 5 decimi di distacco su Mugelli, e l'1'6 su Michelagnoli, in gara si è preoccupato soprattutto di amministrare il vantaggio di l'1'5, guadagnato già nel primo giro, e che ha mantenuto fino alla bandiera a scacchi. In seconda posizione si è classificato Mugelli: sapendo che Crocioni correva come ospite nel Challenge e non acquisiva punti per il campionato,



Grassi, sopra, approfittando del ritiro di Mastropietro è riuscito ad imporsi tra le Porsche. Crocioni e Mugelli, a destra, in testa al gruppo delle F. Ford. E Fabrizio Frizzi ci ripensa, sotto a destra

si è limitato a sua volta a gestire il suo vantaggio e ad approfittare dell'assenza dei suoi diretti avversari guadagnando così la leadership del Trofeo. Al via Crocioni e Mugelli volano indisturbati per le prime due posizioni fino al traguardo, Masini in-

tanto si arena alle Minerali e finisce lì la sua gara. Ma la bagarre è per il terzo posto con Mastropietro che, superato Michelagnoli al Tamburello nel 2. giro nel tentativo di tenere il contatto con i primi, esce lungo alla Villeneuve e viene superato da

Michelagnoli che concluderà al terzo posto. Anche Sabbatini va in testa coda al 3. giro alla Tosa nel tentativo di superare Mastropietro che conclude 4. Da segnalare la positiva, anche se sfortunata gara di Castiglione

Domenico Luiso

CADETTI NEL GIORNO DELL'ASSENZA DI PITTALUGA

Sabbatini allunga e saluta gli avversari

MONZA — Turno di riposo per Elio Pittaluga, che per un giorno si è accontentato del ruolo di spettatore. Vittoria dunque di Federico Dubbini. Il risultato non ha influito sulla classifica del campionato monzese di F. Junior che è saldamente nelle mani di Pittaluga (45 punti) con Sergio Sabbatini (16 punti) e Daniele Mercatelli (15 punti) al secondo e terzo posto. Tra gli «under 23», prima posizione per Davide Uboldi (6 punti) davanti a Ivan Bellarosa (1 punto). La gara è stata un monologo di Dubbini che, giro dopo giro, ha allungato sugli avversari accumulando un vantaggio di oltre 10 secondi su Sabbatini. Interessante la lotta per il terzo gradino del podio, un duello tra Scialpi e Bontempelli nel quale ha cercato di inserirsi durante l'ultimo giro Mercatelli. Ed è stato Bontempelli in volata ad avere la meglio sugli avversari. Di Dubbini il giro più veloce ad oltre 134 km/h di media, più rapido anche del miglior tempo delle prove ottenuto da Mercatelli. Buon spettacolo nelle batterie che sono state vinte da Dubbini, da Antonio Liguori e da Bontempelli. Nella «finalina» di consolazione, vittoria di Andrea Barbieri davanti al rientrante Roncoroni e a Zecchetti, che ha conquistato il primo podio della carriera dopo aver preso il via dall'ultima posizione dello schieramento.

Gianni Cattaneo

VELOCITÀ IN

Monza (Mi), 8 luglio 1995

Trofeo Cadetti

sesta gara della serie

Finale: 1. Dubbini (Dusca 20 giri in 22'13"875 alla media di 132,246 kmh; 2. Sabbatini (Reggiani) a 10'866; 3. Bontempelli (Corsini) a 21'213; 4. Scialpi (Cavallini) a 21'248; 5. Mercatelli (Cavallini) a 21'278; 6. Uboldi (Corsini) a 33'583; 7. Biassoni (Corsini) a 36'073; 8. Magro Malosso (Corsini) a 42'699; 9. Bellarosa (Corsini) a 43'932; 10. Feltrin (Reggiani) a 51'559.

Giro più veloce: Dubbini in 1'05'726, alla media di 134,193 kmh.

1. batteria: 1. Dubbini (Dusca) 10 giri in 11'14'269, alla media di 130,808 kmh; 2. Mercatelli (Cavallini) a 5'183; 3. Scialpi (Cavallini) a 8'465; 4. Spiga (Spiga) a 9'478; 5. Biassoni (Corsini) a 9'649; 6. Uboldi (Corsini) a 14'769; 7. Colaci (Ermolli) a 18'759; 8. Bellarosa (Corsini) a 22'302; 9. Pompado (Corsini) a 28'331; 10. Terrani (Olmas) a 32'193; 11. Vergani (Reggiani) a 39'619; 12. «Old Buster» (Sam) a 1 giro.

2. batteria 1. Liguori (Corsini) 10

giri in 11'24'141 alla media di 128,920; 2. Sabbatini a 0'548; 3. Frasinini (Reggiani) a 1'230; 4. Colleoni (Ombra) a 6'476; 5. Magro Malosso (Corsini) a 8'257; 6. Bonavita (Technosport) a 25'885; 7. Feltrin (Reggiani) a 28'090; 8. Clerici (Spiga) a 44'357; 9. Mele (Corsini) a 50'461; 10. De Luca (Corsini) a 1 giro; 11. Barbieri (Reggiani) a 1 giro.

3. batteria: 1. Bontempelli (Corsini) 10 giri in 11'27'448, alla media di 128,300 kmh; 2. Streuli (Corsini) a 0'236; 3. Ruspini (Corsini) a 3'715; 4. Geraci (Reggiani) a 3'779; 5. Ballabio (Mxm) a 4'600; 6. Sanna (Corsini) a 6'565; 7. M. Spoldi (Corsini) a 18'810; 8. Valentino (Reggiani) a 18'985; 9. Esposito (Corsini) a 22'437; 10. Milazzo (Tatuus) a 37'181; 11. Magni (Corsini) a 1'04'537; 12. Di Persia (Ermolli) a 1'06'750.

Finalina: 1. Barbieri (Reggiani) 10 giri in 11'18'792, alla media di 129,936 kmh; 2. Roncoroni (Dusca) a 2'263; 3. Zecchetti (Corsini) a 30'540; 4. Terrani (Olmas) a 30'573; 5. Milazzo (Tatuus) a 31'867; 6. Mele (Corsini) a 32'002; 7. Esposito (Corsini) a 49'787; 8. Magni (Corsini) a 52'900; 9. Di Persia (Ermolli) a 59'243; 10. «Old Buster» (Sam) a 1'13'119.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Imola (Bo), 9 luglio 1995

Challenge Formula Ford quinta gara della serie

Assoluta: 1. Crocioni 6 giri in 13'12'420 alla media di 135,882 kmh; 2. Mugelli a 1'529; 3. Michelagnoli a 2'657; 4. Mastropietro a 8'050; 5. Sabbatini a 26'149; 6. Rizzoli a 30'024; 7. Frizzi a 30'268; 8. Santi a 33'640; 9. Castiglione a 33'950; 10. Palucci a 1 giro.

Giro più veloce: Crocioni in 2'10'143 alla media di 137,894 kmh.



**Il Lento Team
è andato
fortissimo**

Non poteva esserci miglior debutto per la Scuderia Lento Team nel 10. Rally di Ceccano. Il sodalizio ciociaro, che pochi giorni prima della corsa aveva ricevuto dalla Csaì la licenza, si è infatti imposto nella speciale classifica per squadre ed ha portato l'equipaggio Evangelista-Iannuccillo. D'Avelli-Roma e Ruschetta-Carnevale, ai primi due, piazzatisi rispettivamente 8. e 10. sono state trovate le vetture sotto peso, mentre Ruschetta non si è presentato ai commissari per le verifiche.

● **SQUALIFICATI.** Non sono passati indenni alle verifiche sportive del 10. rally di Ceccano, gli equipaggi Evangelista-Iannuccillo, D'Avelli-Roma e Ruschetta-Carnevale, ai primi due, piazzatisi rispettivamente 8. e 10. sono state trovate le vetture sotto peso, mentre Ruschetta non si è presentato ai commissari per le verifiche.

● **RISCOPERTA.** Percorso completamente rinnovato rispetto alle passate edizioni per il 14. rally di Carmagnola. A causa delle ancor cattive condizioni delle strade del cuneese, gravemente danneggiate dall'alluvione del Novembre scorso, le speciali si sono svolte nella zona del pinerolese con la riscoperta, in particolare, della prova di Prarostino, su cui si gareggiava oltre 15 anni or sono con il rally «100.000 Trabucchi».

● **VIVA I PARTIGIANI.** Il percorso della speciale n. 4 ed 8, Montoso, è stato all'ultimo momento accorciato del tratto più impegnativo, la discesa di 4 km verso Bagnolo, per permettere lo svolgersi di una manifestazione in onore dei partigiani.

● **VIGNETI.** Saranno tre le prove speciali che i concorrenti dovranno ripetere due volte, che costituiranno la 1. edizione del Rally dei Vigneti. Il rallysprint, le cui iscrizioni si chiuderanno il prossimo 22 luglio, si correrà, con partenza e arrivo a Montù Beccaria il 30 agosto. Gli interessati possono telefonare ai numeri: 0385-49615 oppure 43814.

fotografie BIANCHI



CARMAGNOLA — Azioni di «Borsa» in continua crescita nelle gare di Coppa Italia 1. zona. Anche se il gioco di parole è ormai logoro, bisogna ammettere che per Tiziano Borsa e Carla Berra, al terzo successo su tre gare disputate, le quotazioni sono sempre altissime e questo è il modo più appropriato per definire il loro trionfale inizio di stagione. Anche a Carmagnola, il pilota della Vaemenia, con una partenza velocissima ha



RALLY 1. SERIE ANCORA VINCITORE L'EQUIPAGGIO VAEMENIA

**Per la terza volta
Borsa ai massimi vertici**

subito messo in chiaro le sue intenzioni, e pur subendo alcuni contrattempi nella seconda parte di gara, si è imposto senza rischiare particolari brividi. Stupisce semmai, in questo caso, il ridotto margine di vantaggio accumulato sul secondo classificato, l'ottimo Rosso, all'esordio «vero» sulla Escort Gr.A di Bertino. L'astigiano della Meteco, ha pagato a caro prezzo la scarsa familiarità con la vettura e nelle prime tre speciali ha incamerato un fardello di secondi di ritardo che ha reso vana la sua pur eccellente rimonta. Nettamente più staccati erano tutti gli altri, a partire da Disegna salito sul terzo gradino del podio, regolare e costante nella azione ma mai apparso in grado di potersi inserire nella lotta per il vertice. Pur alle prese con fastidiosi problemi intestinali, Garosci ha colto un buon 5. posto assoluto ed il primato tra le due ruote motrici. Dopo il ritiro di Beltrame dominatore nella fase iniziale, il Gruppo N non ha registrato significativi sussulti, Accornero si è imposto con largo

margine su Boniscontro, poi escluso di classifica per irregolarità al cambio. Erano ben 158 i concorrenti al via di questo rally, con Borsa al vertice con autorità sin dalla prima prova, in cui esce di scena Zanatta. Dopo il terzo tratto cronometrato Borsa guida con 48" su Rosso che sulla 4. speciale inizia la rimonta. Dopo la 6. speciale si ferma Vedelago, che era 4. alle prese con problemi tecnici, sulla 7. Borsa perde ancora terreno per il bloccaggio dei freni posteriori ma sull'ultima prova Russo, giunto a 24", è rallentato da alcuni problemi di cambio e si limita a «congelare» la posizione.

Massimo Dellepiane

RALLY 1. SERIE

Carmagnola (To), 9 luglio 1995
Rally di Carmagnola
gara valida per la Coppa Italia 1. zona

Le classifiche
Absoluta: 1. Borsa-Berra (Lancia Delta Hf) in 1.07'38"; 2. Rosso-Ronzano (Ford Escort Cosworth) a 37"; 3. Disegna-Paganelli (Lancia Delta Hf) a 2'08"; 4. Garbarino-Mottino (Lancia Delta Hf) a 2'22"; 5. Garosci-Curto (Renault Clio Williams) a 2'54"; 6. Fontana-

Giachino (Renault Clio Williams) a 3'18"; 7. Patrucco-Genasio (Lancia Delta Hf) a 3'30"; 8. Davisod-Armand (Lancia Delta Hf) a 3'31"; 9. Cortese-Paschino (Lancia Delta 16V) a 4'11"; 10. Morino-Miletto (Peugeot 405 Mi 16) a 4'18".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Vettoretto-Santandrea in 1.19'03"; 2. Filippa-Renner a 1'53"; 3. Bertolino-Baldissera a 1'54"; 4. Romano-Borgata a 3'05"; 5. Beltrame-Ricotto (Peugeot 106 rallye) a 3'35"; 6. Marcolungo-De Martini a 5'18"; 7. «Zippen»-Berruti a 7'15"; 8. Quaglio-Selvatico a 7'20"; 9. Cocino-Robaldo a 8'21"; 10. Giordanino-Chiesa (Peugeot 106 Rallye) a 8'46"; 11. Aghemo-Grande a 9'37"; 12. Abbio-Smeriglio a 10'27"; 13. Bruno-Gallo a 11'39"; 14. Startari-Ferrero a 11'44" (tutti gli altri su Peugeot 205 rallye).

Classe 1600:

1. Franchino-Buttiglier in 1.20'10"; 2. Tessatessa a 39"; 3. Gandolfi-Fontana a 2'06"; 4. Nicolet-Gorret a 2'13"; 5. Cedroni-Zanellato a 2'43"; 6. Margaroli-Graffiati a 2'59"; 7. Corziatto-Zago a 3'58"; 8. Capella-Cervetti a 5'18"; 9. Pagella-Costantini (Peugeot 205 Gti) a 5'44"; 10. Ceruleo-Lucia (Peugeot 205 Gti) a 8'34"; 11. Damiano-Bertero a 9'33" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi).

Classe 2000:

1. Rattiglia-Lorenzet in 1.15'26"; 2. Chiappero-Villous (Peugeot 309 Gti 16V) a 1'07"; 3. Bianchini-Bianco a 1'45"; 4. Giordano-Selvatico (Peugeot 309 Gti 16V) a 1'45"; 5. Marengo-Borsello a 3'55"; 6. Leali-Faletto (Kadett Gsi 16V) a 4'03"; 7. Gobbo-Pulvi (Peugeot 205 Gti) a 5'10"; 8. Facelli-

Chiaromello a 6'06"; 9. Orlando-Loperto (Opel Astra Gsi) a 6'18"; 10. Massocco-Lemasson (Kadett Gsi 16V) a 6'32"; 11. Giordano-Fiore a 6'49"; 12. Ferraris-Camino (Peugeot 205 Gti) a 7'32"; 13. Giuva-Gai (Kadett Gsi 16V) a 8'19"; 14. Bosco-Raimondi (Peugeot 309 Gti) a 9'14" (tutti gli altri su Renault Clio Williams).

Classe 2500: 1. Duretto-Gonella in 1.18'35"; 2. Polliotto-Acajou (Fiat Uno Turbo) a 23"; 3. Bonaveri-Martina a 32"; 4. Priotti-Bramante (Fiat Uno Turbo) a 38"; 5. Long-Ribet a 2'49"; 6. Di Martino-De Bortoli a 9'49"; 7. Tortora-Arras a 12'54"; 8. Cestari-Monticone a 19'52"; 9. Baretta-Garbero a 20'19" (tutti gli altri su Renault 5 Gti Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Accornero-Tallini (Ford Escort Cosworth) in 1.13'34"; 2. Ollearis-Simonato (Ford Escort Cosworth) a 2'49"; 3. Grimaldi-Grimaldi a 6'04"; 4. Cancelli-Lanteri (Sierra Cosworth) a 6'10"; 5. Baima-Nebbia a 6'28"; 6. Castaldo-Santarelli a 13'50" (tutti gli altri su Lancia Delta Integrale).

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Bocchio-Fontana (Citroën Ax) in 1.21'40"; 2. Gabella-Rocchetti (Citroën Ax) a 57"; 3. Vacchetti-Giulianelli a 2'18"; 4. Rossi-Pollero a 5'12"; 5. Tachis-Dellaferrea a 5'53"; 6. Bazzarone-Picchiotti (Peugeot 106 Xsi) a 8'27"; 7. Gioda-Cane a 10'20"; 8. Bianco-Ceregati a 12'08"; 9. Madonna-Negro a 28'33" (tutti gli altri su Peugeot 205 rallye).

Classe 1600: 1. Salmons-Mazza (Peugeot 106 Xsi) in 1.17'58"; 2.

RALLY 1. SERIE CECCANO PROMUOVE IL PILOTA FAENTINO

In terra ciociara Errani non prende bufale

CECCANO — Lo «stakanovista» del volante, Riccardo Errani da Faenza, in coppia con il fido Casadio, ha fatto un altro centro. Questa volta, ad impinguare il ricco albo d'oro personale del pilota romagnolo, è stato il Rally di Ceccano. La gara ciociara, si è dimostrata subito consona alle caratteristiche di Errani e della sua velocissima Delta Hf: «*Ho corso su un tracciato bellissimo, mi sono divertito e ho vinto, cosa posso volere di più*» ha esclamato il faentino appena sceso dalla pedana d'arrivo. Ad agevolare il cammino di Errani, hanno contribuito i riti-

ri di D'Avelli-Cologgi, protagonisti di uno spettacolare volo nella terza prova speciale, proprio quando stava cercando di incrementare la provvisoria leadership e dei coniugi Cascone-Leone. Drammatico anche il ritiro dell'equipaggio campano, fermatosi in piena speciale (la sesta) per lo svenimento di Maria Antonietta Leone, causato dalle esalazioni di carburante nell'abitacolo prodotte dalla rottura del tubo della benzina. Da quel momento Errani ha pensato solo a controllare la gara dei cassinati Evangelista-Fion-da, piazzatisi alle

sue spalle e gustandosi in bella «tranquillità» le caratteristiche del tracciato ciociaro. In evidenza, in questo decimo rally di Ceccano, oltre all'atteso Errani, anche Maurizio Sardelli e Corrado Venditti. Il terzo posto assoluto ed il primo di Gruppo N, ottenuto alla guida di una piccola Opel Astra, vale quasi una vittoria per l'equipaggio locale. Una posizione ereditata dai siciliani Bricuglio-Cannavò, penalizzati ad un c.o., e difesa con i denti dagli attacchi dei veloci Lagana-Bellotti, con la Clio Williams.

Alessandro Biagi

RALLY 1. SERIE

Ceccano (Rf) 8-9 luglio 1995
10. Rally di Ceccano
gara valida per la Coppa Italia 6. zona.

Assoluta: 1. Errani-Casadio (Lancia Delta Hf) in 1.04'06"; 2. Evangelista-Fionda (Lancia Delta Hf) a 53"; 3. Sardelli-Venditti (Opel Astra Gsi) a 4'11"; 4. Lagana-Bellotti (Renault Clio Williams) a 4'17"; 5. Bricuglio-Cannavò (Toyota Celica Gt) a 4'39"; 6. Graziano-Iannaccone (Ford Escort Cosworth) a 4'44"; 7. Mingarelli-Crecco (Lancia Delta Hf) a 5'02"; 8. Rocca-Cellucci (Peugeot 309 Gt) a 5'54"; 9. Gallina-Gallina (Ford Sierra Cosworth) a 6'36"; 10. Speranzini-Liburdi (Lancia Delta Hf) a 6'54".

GRUPPO N

Classe 1600: 1. De Maio-Masi in 1.12'41"; 2. Piralli-Fionda a 1'03"; 3. Rizzi-Marinelli (Peugeot 205 Rallye) a 1'27"; 4. Lorini-Poloni (Vauxhall Nova) a 2'12"; 5. Patané-Di Mario a 2'27"; 6. Silvestri-Trinchieri (Peugeot 205 Rallye) a 3'49"; 7. Kaibler-Crovetti a 6'09"; (tutti gli altri su Peugeot 106).

Classe 2000: 1. Sardelli-Venditti (Opel Astra 16V) in 1.08'17"; 2. Lagana-Bellotti (Renault Clio Williams) a 6'; 3. Rocca-Cellucci (Peugeot 309 Gt) a 1'43"; 4. Romano-Fiorini (Opel Kadett Gsi) a 2'58"; 5. Di Ruzza-Piralli (Opel Kadett) a 6'16"; 6. Palsinelli-Torti (Renault Clio) a 8'33".

Classe 2500: 1. Zompi-Zompi in 1.12'22"; 2. Di Mambro-Macera a 2'24"; 3. Sulpizio-Eramo a 4'20"; (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Graziano-Iannaccone (Ford Sierra Cosworth) in 1.08'50"; 2. Gallina-Gallina (Ford Sierra Cosworth) a 1'52"; 3. Speranzini-Liburdi (Lancia Delta Hf) a 2'10".

GRUPPO A

Classe 1600: 1. D'Emilio-Lucarini (Opel Corsa) in 1.12'56"; 2. Di Vico-Del Brocco (Opel Corsa) a 2'52"; 3. Stasolla-Catalano (Peugeot 205 Rallye) a 5'28"; 4. Massa-D'Emilio (Fiat 500) a 13'27".

Classe 2500: 1. Cafasso-Cafasso (Opel Kadett 16V) in 1.12'45"; 2. Ferracci-Silvaggi (Fiat Uno Turbo) a 6'04".

Classe oltre 2500: 1. Errani-Casadio in 1.04'06"; 2. Evangelista-Fionda a 53"; 3. Bricuglio-Cannavò (Toyota Celica) a 4'39"; 4. Mingarelli-Crecco a 5'02"; (tutti gli altri su Lancia Delta Hf).

Per Borsa, sopra a sinistra, a Carmagnola è arrivato il terzo successo stagionale su tre gare disputate. Secondo posto per Rosso, nella foto piccola, al debutto sulla Escort Cosworth. Ennesima vittoria per Errani, sotto, questa volta a Ceccano, dove ha staccato di 53" Evangelista, a fianco



fotografiePHOTO4



Mancin-Echerle a 1'20"; 3. Pinto-Boffero (Opel Corsa Gsi) a 1'58"; 4. Marengo-Leone a 3'00"; 5. Pagnier-Baima a 3'34"; 6. Zoggia-Prato (Alfa Romeo 33) a 4'01"; 7. Bertacco-Pieri a 7'15"; 8. Sarotto-Basano a 10'40"; 9. Cencini-Giachino (Honda Civic) a 12'32" (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe 2000: 1. Garosci-Curto (Renault Clio Williams) in 1.10'32"; 2. Fontana-Giachino (Renault Clio Williams) in 1.10'32"; 3. Morino-Miletto (Peugeot 405 Mi16) a 1'24"; 4. Gally-Orsucci (Peugeot 309 Gt) a 2'50"; 5. Cavallo-Berrino (Renault Clio Williams) a 4'51"; 6. Abbraccio-Fea a 9'21"; 7. Patetta-Alloto a 10'40"; 8. Felloni-Formento a 13'56"; 9. Già Gianeto-Corsi a 14'18"; 10. Cornaglia-Sabena (Vw Golf Gt) a 16'38" (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe 2500: 1. Boglioli-Sartari (Renault 5 Gt Turbo) in 1.18'25"; 2. Nico-Rolfini a 24"; 3. Stella-Amerio a 1'41"; 4. Bertetto-Savanti Ros) a 5'09"; 5. Novaria-Rastelli a 6'36"; 6. Maderboni-Buccella a 9'12"; 7. Gilardi-Wirth a 9'16"; 8. Raffaghello-Raffaghello a 18'04" (tutti gli altri su Fiat Uno Turbo).

Classe oltre 2500: 1. Borsa-Berra in 1.07'38"; 2. Rosso-Ronzano (Ford Escort Cosworth) a 37"; 3. Disegna-Paganelli a 2'08"; 4. Garbarino-Mottino a 2'22"; 5. Patrucco-Genisio a 3'30"; 6. Davisod-Armand a 3'31"; 7. Cortese-Paschino a 4'11"; 8. Dagnes-Toricelli a 5'55" (tutti gli altri su Lancia Delta Hf).

moka J-Enne
il Caffè dal 1874

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

Chimica Tessile Passini

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

PUBLYSERVICE

SPONSORING & RALLY RENT
0573 - 33393 - 976010

ON
COOPERATIVE ASSOCIATE LOGISTICA

MILANO
02-98241064
(R.A.)

ON
COOPERATIVE ASSOCIATE LOGISTICA

LINDA
SANIFICAZIONE AMBIENTALE - ROMA

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

A Vigevano i sommozzatori garantiscono la sicurezza

Per organizzare al meglio il 1. Rally Città di Vigevano, gli organizzatori della Scuderia Ticino Rally e della Race Service hanno impiegato anche una squadra di sommozzatori come personale addetto alla sicurezza. I sub erano impegnati nella prima prova speciale dove tratti di percorso si snodavano lungo gli argini del Ticino. In questa maniera si intendeva garantire gli equipaggi da eventuali fuori programma nelle acque del fiume lombardo.

● **BERNARDINI.** Al rallysprint di Sadurano la presenza della Renault Clio Williams contrassegnata dal numero 9 aveva un significato particolare. Per il pilota Giuliano Bernardini si trattava infatti del ritorno alle gare dopo uno stop durato ben 7 anni, nel corso dei quali si è occupato della gestione del team «Top Race», debutto assoluto invece per il ventunenne navigatore Franco Riccardi, figlio del noto preparatore Antonio, che ai suoi tempi fu anche copilota dello stesso Bernardini.

Meglio il ritiro che il... disonore

Alessandro Diani, portacolori del Marradi Racing Team, gruppo sportivo che ha tenacemente voluto portare un rally nella cittadina toscana, ha preferito non tagliare il traguardo nella gara di casa dopo che una leggera uscita di strada sull'ultima prova lo aveva fatto scivolare nelle ultime posizioni.

● **SVEGLIA.** La vittoria di classe se ne va per colpa della... sveglia. È stato infatti un ritardo proprio al controllo orario di partenza che ha tolto ai forlivesi Rossi-Manzini un meritissimo successo in classe N3 al rallysprint di Sadurano. Il minuto di penalità non ha comunque impedito ai due di salire ugualmente sul podio al 3. posto.



Brusati, a fianco, si è imposto a Vigevano con una Clio offertagli, all'ultimo momento, dall'amico Del Prete. Secondo posto per Lenci, in basso. Sopra, Salerno si raffredda le idee entrando nelle acque del Ticino

fotografieALQUATI



RALLYSPRINT GRAZIE A UNA CLIO OFFERTAGLI IN EXTREMIS

Brusati lascia il segno sulle strade di Vigevano

VIGEVANO — Per Alessandro Brusati la trasferta pavese al 1. Rally Città di Vigevano era cominciata davvero in maniera negativa ma, come nelle migliori trame, il lieto fine ha prevalso e Brusati ha conquistato la prima vittoria assoluta della sua carriera. In effetti nel suo curriculum un primo posto c'era già, ma era stato ottenuto in qualità di navigatore al fianco di Besozzi ben diciannove anni fa. Per il pilota novarese trapiantato a Savona, comunque, le cose come abbiamo accennato non si erano messe bene alla vigilia della corsa, con la sua Renault Clio sofferente di un male oscuro all'impianto elettrico che aveva ormai fatto desistere i meccanici dal riuscire ad approntare la vettura in tempo per la partenza. Quando ormai Brusati era rassegnato a fare ritorno a casa ecco Guido Del Prete della Turbo Car Racing ad offrirgli una Renault Clio Williams e affiancato da Claudio Vivaldi è riuscito a presentarsi regolarmente alla via. Da questo momento comincia a prendere corpo quel successo tanto atteso. Nonostante non conoscesse a fondo la vettura, Brusati tenta subito il tutto per tutto e fra le tortuose stradine della campagna pavese dimostra subito di fare sul serio

andando ad aggiudicarsi ex aequo con Pezzotti-Ducoli (Opel Kadett Gsi) la prima prova speciale. Con il passare dei chilometri Brusati entra sempre più in sintonia con la vettura. Cosa che gli permette di far registrare i migliori tempi sia nella seconda prova speciale che nella prova spettacolo all'interno del piazzale fieristico di Vigevano. Per Brusati-Vivaldi, a scanso di imprevisti, la corsa poteva considerarsi conclusa al termine della prima frazione visto che già conducevano con nove secondi di vantaggio sui più immediati inseguitori, Riccardi-Contini su Opel Astra Gsi. Pur procedendo con una tattica un po' più pru-

dente, Brusati staccava il miglior tempo, seppur in coabitazione con Riccardi e Biasuzzi, anche nella quarta prova speciale. Controllando da vicino gli avversari nei due restanti tratti cronometrati i battistrada arrivavano sul palco d'arrivo nella piazza ducale di Vigevano con quella vittoria costruita con grande perizia, come si addice del resto ad un pilota di grande esperienza. Appassionante la lotta per il successo in Gruppo N dove riusciva a prevalere l'equipaggio Ortodossi-Zaia su Peugeot 309 con Locatelli-Raineri e Lozza Fiorendi giunti distaccati di soli due secondi.

Gianfranco Reduzzi



RALLYSPRINT

Vigevano (Pv), 9 luglio 1995
1. Rally Città di Vigevano
gara nazionale

Assoluta: 1. Brusati-Vivaldi (Renault Clio Williams) in 12'46"; 2. Lenci-Bigongiari (Peugeot 309 Gti 16V) a 16"; 3. Scattolon-Lupi (Opel Vauxhall) a 17"; 4. Biasuzzi-Biasuzzi (Opel Astra Gsi) a 21"; 5. De Paoli-Paccagnella (Renault Clio Williams) a 21"; 6. Paroli-Cremagnani (Renault Clio Williams) a 40"; 7. Ortodossi-Zaia (Peugeot 309 16V) a 42"; 8. Formaggi-Scanavino (Opel Kadett Gsi) a 42"; 9. Locatelli-Raineri (Opel Astra 16V) a 42"; 10. Lozza-Fiorendi (Opel Astra 16V) a 42".

GRUPPO N
Classe 1400: 1. Ceschi-Sabaini in 14'57"; 2. Macchi-Politi a 0"; 3. Gnechchi-Badoni a 11"; 4. Borghetti-Cantalupi a 20"; 5. Graffigna-Rigosa a 37"; 6. Desimone-Micheletti a 54"; 7. Monti-Agrimi (Peugeot 106 Xsi) a 1'01"; 8. Barbieri-Zanini a 1'16"; 9. Afrè-Piccinotti a 1'30"; 10. Biava-Guidetti a 1'32"; 11. Franzoni-Franzoni a 2'06"; 12. Paghini-Pattarini (Peugeot 106) a 3'39" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Gianatti-Angioletti (Peugeot 205 Gti) in 14'13"; 2. Contini-Boscarini (Opel Corsa Gsi) a 1"; 3. Bonfante-Bonfante (Opel Corsa Gsi) a 7"; 4. Graziani-Rossi (Opel Corsa Gsi) a 20"; 5. Scotti-Tornaghi (Opel Corsa Gsi) a 25"; 6. Marino-Faloni (Opel Corsa Gsi) a 50"; 7. Carrara-Marzagalli (Peugeot 205 Gti) a 57"; 8. Morandi-Statuto (Opel Corsa Gsi) a 2'33".

Classe 2000: 1. Ortodossi-Zaia (Peugeot 309 16V) in 13'28"; 2. Locatelli-Raineri (Opel Astra 16V) a 2"; 3. Lozza-Fiorendi (Opel Astra 16V) a 2"; 4. Fassone-Zanicotti (Opel Kadett Gsi) a 11"; 5. Verzaglia-Cabirri (Renault Clio Williams) a 13"; 6. Fedrighi-Bertuc-

Il Monte Brusca sancisce Billi principe di Marradi



MARRADI — «È una tale soddisfazione che ancora non ce ne rendiamo conto; forse tra qualche giorno...». Queste sono state le prime parole di Mauro Billi e Alberto Ulivi all'arrivo del 7. Rallysprint di Sadurano, Marradi e Tredozio che per la coppia romagnola ha costituito il primo successo assoluto della carriera. Una vittoria contesa tenacemente ad un altro equipaggio locale, i cesenati Biondi-Lessi che con la Renault Clio Williams della «Power car» hanno siglato tre «scratch» alla pari dei vincitori. A fare la differenza però sono stati i due passaggi sulla prova del Monte Brusca, veloce e selettiva: al 1. giro Biondi ha accusato da Billi un ritardo di 4", e altri tre ne ha beccati al 2. passaggio. Se si pensa che il ravennate ha vinto il rally per 4", si capisce come

questa prova sia stata veramente decisiva. La lotta per il successo è stata ristretta comunque a questi due equipaggi: Piccolomini-Liverani, 3. al traguardo, hanno infatti accusato un ritardo di ben 49", appena un po' meno della Opel Kadett Gruppo N dei fratelli D'Arcio e della Renault 5 Gt Turbo di Ragazzini-Bandini, vincitori tra le «Produzione» solo grazie alla discriminante. La lotta per la classe N4 si è invece risolta all'ultima prova dove Campedelli-Bongiovanni, in testa fino a quel momento, si sono visti superare in classifica da D'Arcio-D'Arcio che hanno saputo interpretare meglio l'asfalto sporco di Bulbana. Per quanto riguarda le altre classi, da segnalare il netto successo di Simoncelli-Bulgarelli in A3.

Innocenzo Bonelli

celli (Peugeot 309 Gti) a 13"; 7. Carosio-Messa (Opel Kadett Gsi) a 15"; 8. Lazzati-Poloniato (Opel Astra 16V) a 22"; 9. Messori-Tamborini (Opel Kadett Gsi) a 27"; 10. Visconti-Riva (Renault Clio Williams) a 37"; 11. Greco-Griffini (Peugeot 205 Gti) a 39"; 12. Maruca-Bozzi (Peugeot 205 Gti) a 1'16".

Classe 2500: 1. Martinis-Ferlin (Fiat Uno Turbo) in 1'34"; 2. Pedrini-Pedrini a 9"; 3. Scoffo-Patino a 27"; 4. Baroni-Baroni a 28"; 5. Sarzi-Vizzelli a 1'20"; 6. Erba-Guaita a 1'35" (tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Doretto-Visentin (Peugeot 106 Rallye) in 14'08"; 2. Lonati-Rezzani (Peugeot 205 Rallye) a 7"; 3. Sgambato-Maggioli (Peugeot 205 Rallye) a 9"; 4. Sangermani-Gazzaniga (Peugeot 106 Xsi) a 19"; 5. Molinari-Colombo (Peugeot 205 Rallye) a 23"; 6. Sansone-Sturiale (Citroën Ax) a 47"; 7. Stocchetti-Galli (Fiat Uno) a 1'05"; 8. Cian-Pagani (Peugeot 106 Rallye) a 1'21"; 9. Chiesa-Bruseghini (Fiat Cinquecento) a 2'28"; 10. Giuliani-Azzini (Fiat Cinquecento) a 6'13".

Classe 1600: 1. Barbieri-Rossa (Renault 205 Gti) in 14'09"; 2. Grugnot-Grugnot (Opel Corsa Gsi) a 2"; 3. Leni-Greppi (Peugeot 205 Gti) a 14"; 4. Rebolini-Masera (Alfa 33) a 28"; 5. Senna-Bigoni (Ford Escort Xr3i) a 58"; 6. Crouvela-Carbone (Peugeot 205 Gti) a 1'52"; 7. Battaini-Moroni (Alfa 33) a 3'49".

Classe 2000: 1. Brusati-Vivaldi (Renault Clio Williams) a 12'46"; 2. Lenzi-Bigongiarri (Peugeot 309 Gti 16V) a 16"; 3. Scattolon-Lupi (Opel Vauxhall) a 17"; 4. Biasuzzi-Biasuzzi (Opel Kadett Gsi) a 21"; 5. De Paoli-Paccagnella (Renault Clio Williams) a 21"; 6. Paroli-Cremagnani (Renault Clio Williams) a 40"; 7. Formaggi-Scanavino (Opel Kadett Gsi) a 42"; 8. Vincenzi-Generoso (Peugeot 205 Gti) a 45"; 9. Manzoni-Colombo (Peugeot 205 Gti) a 48"; 10. Fioroni-Conforto (Opel Kadett Gsi) a 54"; 11. Del Greco-Cossi (Opel Kadett Gsi) a 1'26"; 12. Gobbatto-Favaro (Peugeot 205 Gti) a 2'03"; 13. Fumi-Nucca (Peugeot 205 Gti) a 2'08"; 14. Iozzi-Di Palma (Renault Clio Williams) a 2'36"; 15. Bertani-Bottelli (Opel Kadett Gsi) a 7'17".

BONELLI



Per l'equipaggio romagnolo Billi-Ulivi, sopra, è arrivato il loro primo successo assoluto. Lo hanno conquistato nel rally di Marradi dove al secondo posto, staccati di 4 secondi si sono classificati Biondi-Lessi, sotto, con la Clio

BONELLI



RALLYSPRINT

Marradi (Fi), 9 luglio 1995

7. Rallysprint di Sadurano, Marradi, Tredozio
gara nazionale

Assoluta: 1. Billi-Ulivi (Opel Kadett 16V) in 15'48"; 2. Biondi-Lessi (Renault Clio Williams) a 4"; 3. Piccolomini-Liverani (Opel Kadett 16V) a 49"; 4. Ragazzini-Bandini (Renault 5 Gt Turbo) a 55"; 5. D'Arcio-D'Arcio (Opel Kadett 16V) a 55"; 6. Campedelli-Bongiovanni (Opel Astra 16V) a 57"; 7. Simoncelli-Bulgarelli (Alfa Romeo 33) a 1'02"; 8. Incerti-Debbi (Renault 5 Gt Turbo) a 1'15"; 9. Bernardini-Ricciardi (Renault Clio Williams) a 1'15"; 10. Baldorini-Rossini (Peugeot 205 Gti) a 1'24".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Bernabini-Baldisserri in 17'50"; 2. Morandi-Maderi a 54"; 3. Gelli-Rinaldi (Peugeot 106 Rallye) a 2'31" (gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Canton-Caturegli (Opel Corsa 16V) in 18'18"; 2. Tassinari-Marrughi (Opel Corsa Gsi) s.t.; 3. Rossi-Manzini (Peugeot 205 Gti) a 44"; 4. Mambelli-Ferrari (Alfa Romeo 33) a 51";

5. Baldacci-Borchi (Opel Corsa Gsi) a 1'41".

Classe 2000: 1. D'Arcio-D'Arcio (Opel Kadett 16V) in 16'43"; 2. Campedelli-Bongiovanni (Opel Astra 16V) a 2"; 3. Bernardini-Ricciardi (Renault Clio Williams) a 20"; 4. Ceredi-Bargellini (Opel Kadett Gsi) a 38"; 5. Ravaglioli-De Candia (Renault Clio 16V) a 44"; 6. Benedetti-Tronconi (Renault Clio 16V) a 1'00"; 7. Maraldi-Bertini (Opel Kadett 16V) a 1'09"; 8. Gardarini-Andreoli (Renault Clio 16V) a 1'26"; 9. Severi-Paci (Opel Astra 16V) a 2'43".

Classe 2500: 1. Ragazzini-Bandini in 16'43"; 2. Incerti-Debbi a 20"; 3. Miglioli-Piccinin a 29" (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Gai-Masi in 17'35"; 2. Cestaro-De Paoli a 28"; 3. Genova-Marenghi a 3'14" (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Simoncelli-Bulgarelli in 16'50"; 2. Venturi-Guerrini (Honda Civic) a 55"; 3. Rosetti-Amadori a 1'04" (gli altri su Alfa Romeo 33).

Classe 2000: 1. Billi-Ulivi (Opel Kadett 16V) in 15'48"; 2. Biondi-Lessi (Renault Clio Williams) a 4"; 3. Piccolomini-Liverani (Opel Kadett 16V) a 49"; 4. Baldorini-Rossini (Peugeot 205 Gti) a 1'24".

VACANZE AL MARE

LIDO DI CLASSE - MILANO MARITTIMA - HOTEL SORRISO***

Fronte mare, pineta, giardino - Piscina panoramica sul mare, idromassaggio, sala da pranzo climatizzata, parcheggio - Menù a scelta, buffets, feste - Camere con bagno, balcone, telefono - Sala giochi bambini, centro sportivo - Bassa stag. 47.000/49.000, alta 54.000/76.000, sconto bambini fino 50% - Tel. 0544/939167 - Priv. 0541/625938 (5 km da Mirabellandia)

LIDO DI SAVIO - MILANO MARITTIMA - HOTEL MEDITERRANEO***

Vi svegliate... aprite la finestra ed avete davanti solo il mare. Vi è mai successo? Da noi è così. Direttamente sulla spiaggia senza strade da attraversare - Sala con TV satellite per vedere il MOTOMONDIALE - Pensione completa COMPIRESO OMBRELLONE - Cabina: Maggio, giugno settembre 60.000/66.000. Luglio sino 4/8 75.000, Agosto 87.000 - Tel. 0544/949018 - Fax 949527

RIMINI - HOTEL MAFY

Tel. 0541/380746 - vicinissimo mare - completamente rinnovato - camere servizi - ambiente familiare - tranquillo - cucina curata dai proprietari - ampio soggiorno - Bassa 40.000 - Luglio 43.000/47.000 complessive - Agosto interpellateci.

RIMINI - HOTEL LEONI

Tel. 0541/380796 - Vacanze eccezionali direttamente mare - moderno - camere servizi, balconi vista mare - ricca cucina - scelta menù, colazione buffet - buffet verdure - Parcheggio - giardino sulla passeggiata - Bassa 30.000/38.000 Luglio 40.000/46.000 - Agosto 65.000/48.000.

BELLARIA/IGEA MARINA - HOTEL INTERNAZIONALE***

Fronte mare, grande parcheggio recintato, ogni confort - Miniclub per bambini con giochi e animazione su spiaggia privata - Menù a scelta, buffet di verdure, colazione a buffet, feste - Bassa stag. 47.000/49.000, fine Giugno 51.000, Luglio 58.000, Agosto 75.000/61.000, piani famiglia con bambino gratis - Tel. 0541/331447 - Priv. 0541/621550.

RIMINI RIVAZZURRA - HOTEL MERANO

Tel. 0541/372312 - Fax 374656 nuovo sul lungomare camere servizi, telefono - balcone sul mare - cucina curata dai proprietari - scelta menù carne pesce, buffet verdure, colazione buffet - Gruppo Settembre 40.000/47.000 Luglio 52.000/55.000 Agosto interpellateci.

RIMINI MIRAMARE - HOTEL TRE GRAZIE

Tel. 0541/375101 - 20 m. mare - Camere servizi, telefono, TV a richiesta - Colazione buffet - Cucina casalinga ben curata - Maggio Giugno Settembre 33.000/39.500 Luglio 46.000 Agosto 54.000/64.000/48.000 - Sconto bambini.

CATTOLICA HOTEL DES BAINS***

Via Carducci 129 - Tel. 0541/961490 Fax 961011 - sul mare - moderno - giardino - parcheggio - solarium - palestra - idromassaggio - TV sat. - aria condizionata - biciclette - colazione buffet - scelta menù - pensione completa Giugno Settembre 53.000 Luglio 61.000/70.000 complessive Agosto interpellateci

GABICCE MARE HOTEL NOBEL***

Tel. 0541/950640 Fax 954039 - Moderno direttamente sulla spiaggia parcheggio - ricchi menù a scelta - buffet contorni insalate - colazione buffet - Giugno Settembre 59.000/69.000 Luglio 74.000/84.000 - complessive - Agosto interpellateci.

NUOVO PROTOTIPO

Realizzata in un anno e mezzo ora la **Sighinolfi Cn P1/95** è una realtà. A Butti e Iaquina si affiancherà «Pancho» Egozkue...

MARIO DONNINI

Cè qualcosa di nuovo nel panorama delle salite tricolori. Dopo il 2. posto assoluto di Butti nella gara della Sila, «condita» con due affermazioni in classe P2 nella competizione cosentina e a Rieti, la Sighinolfi Autoracing Cn P1/95 costituisce ormai una solida realtà nell'ambiente delle cronoscalate nazionali. Un buon motivo per andare a scoprire come è nato il prototipo portato in gara da Ivan Butti e Rosario Iaquina.

— Come nasce il Prototipo Sighinolfi?

«La vettura — spiega il patron Franco Sighinolfi — nasce dal vecchio progetto della Giada, che faceva capo a Davide Melandri e all'ingegnere Lobartolo. Abbiamo impiegato un anno e mezzo per realizzare il primo telaio: eravamo partiti con una monoscocca, ma poi abbiamo preferito la soluzione in tubi».

— Quali sono le caratteristiche distintive della sua «creatura»?

«Si tratta di un prototipo realizzato espressamente per correre in salita. Per questo abbiamo scelto un telaio tubolare pannellato, che garantisce una rigidità ottimale. Il motore della P1/95 è inclinato di 3 gradi, proprio per avere un baricentro più basso. Inoltre abbiamo sospensioni anteriori e posteriori di tipo push-rod, con un'escursione di 40 mm, al fine di avere un assetto più morbido

possibile».

— Quante vetture verranno realizzate?

«Quest'anno costruiremo un terzo prototipo per «Pancho» Egozkue, che gareggerà nella fase finale della stagione nell'Europeo. Lo spagnolo monterà un motore Bmw 3000 in luogo dell'Alfa Romeo 3000 2 valvole utilizzato da Butti e Iaquina. Sinceramente non ci interessa vendere più di 2 o 3 vetture ogni stagione. La nostra filosofia è simile a quella di Roger Penske in F. IndyCar: vendiamo solo telai con una stagione di corse sulle spalle. Preferisco gestire direttamente le vetture nuove e farle guidare da piloti sui quali nutro fiducia assoluta: per questo mi sono affidato a Butti, che è esperto e allo stesso tempo veloce, e a Iaquina che è un giovane emergente».

— Quali sono gli obiettivi di questa stagione?

«Vincere il campionato nella nostra categoria, credo sia alla nostra portata. La nostra è una factory piccola, ma ben strutturata. La sede è a Mordano di Imola e l'arma vincente è la... passione. Assieme al tecnico Davide Melandri stiamo svolgendo un ottimo lavoro».

— Quanto potrà crescere nel tempo la Sighinolfi?

«È difficile dirlo. In ogni caso il mio impegno prioritario è e resterà quello di seguire la mia azienda di idropulitrici!»



Irlando, nella foto, primo anche a Rieti dove Nesti, in basso, è giunto secondo. Nell'altra pagina Angelillo su tre ruote a Brusson

BIONDO

SALITA STRACCIATO IL RECORD DI EGOZKUE

Irlando è un missile a oltre 150 di media

RIETI — Trenta edizioni consecutive di Coppa Carotti celebrate proprio nella maniera migliore. Pasquale Irlando conquista il terzo successo assoluto nel Civm, e soprattutto disintegra il record del percorso. Quando la sua Osella Pa20S Gruppo N ha tagliato il traguardo e sul display è apparso il tempo del pugliese, 4'02 in meno rispetto al cronometrico stabilito da Egozkue con una Osella C3 lo scorso anno, sono rimasti tutti senza parole. Irlando ha dimostrato grande abilità di guida e saldezza di nervi quando, iniziata la sua gara, i commissari lo hanno fatto fermare e poi scendere per una nuova partenza a causa dell'uscita, senza conseguenze, della Rebo di Giulio Regosa. Secondo è giunto Mauro Nesti con la Lucchini: il toscano, ha concluso a 6'27 dal vincitore, seguito dal tedesco Faustmann, l'unico ad inserire una C3 nella lotta al vertice. Purtroppo in gara sono mancati due protagonisti che nelle prove avevano stabilito i migliori tempi. Fabio Danti ha percorso pochi metri per un guasto alla trasmissione, Nappi ha concluso la sua salita con una testacoda. Problemi alla guarnizione della testata hanno impedito a «Ricky» di far meglio del 4. posto, davanti a Domenico Scola e al sempre regolare Pacini. Ottimo 7. assoluto e primo tra le Cn nell'affollatissima classe P2 Ivan Butti con la Sighinolfi. Tra le vetture Turismo si è aggiudicato il Gr. A, Kramsky, nonostante

problemi di elettronica abbiano rallentato la sua M3 nella seconda parte del tracciato. Dietro al pilota di Jilemnice si sono piazzati Pichler, sempre con una M3, e Marco Poconi con la Golf. In Gruppo N gran lotta tra la Escort Cosworth di Walter Santus e la M3 Giobbi che, pur con una vettura di cilindrata inferiore, contava molto sulla cronoscalata di casa e si è invece dovuto accontentare, per problemi di carburazione, della 2. posizione. Tra le Cinquecento, dopo le esclusioni per irregolarità delle vetture di Zanini e di Colabello, è salito al primo posto Paolo Mancini.

Enrico Azzini

VELOCITÀ IN SALITA

Rieti, 9 luglio 1995

30. Coppa Carotti

gara valida per il campionato italiano ed europeo

Assoluta: 1. Irlando (Osella Pa20) in 5'47'59 alla media di 156,39 kmh; 2. Nesti (Osella Pa20) a 6'27; 3. Faustmann (Faust Bmw) a 9'89; 4. «Ricky» (Osella Pa20) a 19'21; 5. Scola (Osella Pa20) a 35'57; 6.

Pacini (Osella) a 37'05; 7. Butti (Sighinolfi) a 39'41; 8. Fagioli (Lucchini) a 41'80; 9. Maggiani (Osella Pa16) a 44'08; 10. Savoldi (Breda Alfa) a 44'60.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Tirabassi in 8'17'35 alla media di 109,299 kmh; 2. Madonna a 00'73; 3. Loprete a 6'28; 4. Salino a 6'65; 5. Forti a 6'75; 6. Pangrazi a 9'68; 7. Tosini a 10'87; 8. Angelini a 13'88; 9. Peroni a 15'36; 10. Pomante a 19'38; 11. Hafner a 20'02; 12. Ricci a 20'79; 13. Pieri a 27'28; 14. Ingrassia a 27'93; 15. Zecca a 31'64; 16. Palma a 33'09; 17. Sollinas a 37'57; 18. Febbo a 38'65; 19. Pizzato a 39'60; 20. Bianchi a 47'58 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1400: 1. Schiavone M. (Peugeot 106) in 8'52'57 alla media di 102,071 kmh; 2. Erre (Citroën Ax Gt) a 11'75.

Classe 1600: 1. Broccolini A. (Honda Civic) in 7'59'95 alla media di 113,262 kmh; 2. Marchiol (Honda Civic) a 3'23; 3. Merli a 6'57; 4. Angelini a 19'32; 5. Nuceara a 42'39; 6. Benedetti a 55'44; 7. Biancarelli (Opel Corsa Gsi) a 1'05'34; 8. Marino a 1'06'42 (tutti gli altri su Peugeot 205 Gt).

Classe 2000: 1. Pancotti (Alfa Rome 33) in 7'48'48 alla media di 116,035 kmh; 2. Schena (Renault Clio Williams) a 3'29; 3. Piccioni (Renault Clio Williams) a 3'37; 4. Savoia (Opel Astra) a 4'74; 5. Flammini (Renault Clio Williams) a 33'44; 6. Antonini (Opel Kadett



Rosario Iaquina, il più giovane dei piloti Sighinolfi, impegnato a Rieti

BIONDO



Gsi) a 49'77.

Classe 2500: 1. Donato Renault 5 Gt Turbo) in 7'52'42 alla media di 115,067 kmh.

Classe 3000: 1. Giobbi (Bmw M3) in 7'18'82 alla media di 123,878 kmh; 2. Lancioni (Ford Escort Rs Turbo) a 40'68.

Classe oltre 3000: 1. Santus in 7'14'29 alla media di 125,170 kmh; 2. Vavrinec a 8'90; 3. Tessarolo a 13'32; 4. Bonaccorsi a 16'45; 5. Salvatore Alvaro a 18'44; 6. Stizia (Lancia Delta Evoluzione) a 30'76 (tutti gli altri su Ford Escort Cosworth).

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Leonardi (Peugeot 106 Xsi) in 8'12'66 alla media di 110,340 kmh.

Classe 1600: 1. Zanin in 7'44'59 alla media di 117,006 kmh; 2. Ciogoli a 2'67; 3. Piccin (Honda Civic) a 15'10; 4. Marchesin (Honda Civic) a 23'23; 5. Carrieri a 49'02; 6. Derellitti (Opel Corsa Gsi) a 1'03'60; 7. Necchi (Peugeot 205 Gti) a 1'55'74 (tutti gli altri su Alfa Romeo 33).

Classe 2000: 1. Poponi (Vw Golf Gti) in 7'29'70 alla media di 120,881 kmh; 2. Gabrielli (Renault Clio Williams) a 7'06; 3. Perotti (Peugeot 205 Gti) a 1'06'84; 4. Colò (Peugeot 309) a 1'17'84.

Classe 2500: 1. Kramsky in 6'47'51 alla media di 133,396 kmh; 2. Pichler a 7'25 (entrambi su Bmw M3).

Classe 3000: 1. «Giuseppe» (Alfa Romeo 75) in 7'37'63 alla media di 118,786 kmh.

Classe oltre 3000: 1. Nataloni (Lancia Delta Integrale) in 7'29'85 alla media di 120,840 kmh; 2. Fidanza (Ford Escort Cosworth) a 14'40; 3. Pellegrini (Lancia Delta Hf) a 1'20'91.

SUPERSALITA

Classe P6: 1. Confalone (Renault Clio 16V) in 8'36'24 alla media di 103,300 kmh.

Classe P7: 1. Cappellari (Lancia Delta Proto) in 6'48'23 alla media di 133,160.

PROTOTIPI CN

Classe P1: 1. Irlando in 5'47'59 alla media di 156,391 kmh; 2. Nesti (Lucchini Bmw) a 6'27; 3. «Ricky» a 9'21; 4. Scola D. a 35'57; 5. Bormolini (Lucchini Bmw) a 51'63 (tutti gli altri su Osella Pa20 Bmw).

Classe P2: 1. Butti (Sighinolfi) in 6'27'00 alla media di 140,465 kmh; 2. Faggioli (Lucchini) a 2'39; 3. Maggiani (Osella Pa16) a 4'67; 4. Savoldi (Breda Brp2) a 5'19; 5. Iaquina (Sighinolfi) a 6'33; 6. Tornatore (Bogani) a 7'08; 7. Ferrari (Osella Pa18) a 8'97; 8. Ritacca (Osella Pa5) a 10'94; 9. Bialosi (Lucchini) a 13'85; 10. Mangini (Bogani) a 27'33; 11. Bogani (Bogani) a 27'91; 12. Amodeo (Osella Pa20) a 31'47; 13. Iacovella (Symbol/Tassi) a 46'76.

Classe P3: 1. Peroni G. (Osella Pa9 Ford) a 6'47'92 alla media di 133,261 kmh; 2. Pantaleoni (Lucchini) a 41'76.

Classe P4: 1. Sanetti L. in 7'28'29 alla media di 121,261 kmh; 2. Sanetti G. a 10'08 (entrambi su Sanetti Honda).

SPORT C3

Classe 1600: 1. Olbrich (Rigol) in 7'12'14 alla media di 125,79 kmh.

Classe 2500: 1. Faustmann (Faust P94 Bmw) in 5'57'48 alla media di 152,06 kmh; 2. Paccini (Osella) a 26'76; Koppel (PRC Bmw) a 47'09.

TROFEO FIAT CINQUECENTO

1. Mancini in 9'23'59 alla media di 96,453 kmh; 2. Leogrande a 0'42; 3. Rispo a 2'94; 4. Bilotti a 3'56; 5. Squillace a 3'77; 6. Collija a 4'16; 7. Crescenza a 4'33; 8. Bongiovanni a 4'36; 9. Spagnuolo a 4'82; 10. Schiavone G. a 5'16; 11. Abate a 12'93; 12. De Stefanis a 14'05; 13. Fulgeri a 30'34; 16. Tutino a 37'61.

SLALOM SUI TORNANTI PISANI SPUNTA UN PROTOTIPO BLU

Rossi sbarca sul Monte Serra

BUTI — La sagoma celeste del suo prototipo, è parte integrante degli slalom di tutta Italia, ma quello del Monte Serra, «stranamente» mancava nel ricco carnetto di Erberto Rossi. Il pilota ligure, disputando come sua consuetudine due manche impeccabili ha iscritto il suo nome nell'edizione '95 di una gara che ha prodotto tra l'altro alcuni motivi interessanti. Difatti, con Rossi che da pronostico è diventato certezza senza alcun problema, ha fatto sensazione il posto d'onore acquisito dal rallista Claudio Macchi, che ritornato sulla Peugeot 309 ha disputato due parziali di gara pure per lui pressoché

perfetti, cogliendo un risultato significativo, che la dice lunga sulle sue qualità di pilota a tutto tondo. E dietro all'eccellente ex motociclista ex ufficiale Gilera, staccato di un'inezia, è giunto l'esperto Enrico Denti, con l'interessante quanto curioso prototipo del preparatore Giacomelli costruito su base Fiat 126 con motore turbo, con il quale a sua volta, ha preceduto al quarto posto un'altra interessante performance, quella dell'altro rallista Roberto Orioli. Tra i birilli del Monte Serra, il fiorentino si è ben destreggiato andando pure a vincere il Gruppo N. Ma la calda giornata ha evidenziato pure le

notevoli caratteristiche di diversi altri, come ad esempio Olivari, secondo nella categoria produzione e decimo assoluto con la pressoché perfetta Peugeot 205 Rallye di Rosati, o come Valeria Pulvirenti, prima tra le dame e sedicesima assoluta senza alcuna riverenza per i colleghi uomini. Tre solo le Cinquecento Trofeo al via, regolate da Fabio Lo Voi davanti a Russo e terzo Sandroni.

Alessandro Bugelli

SLALOM

Buti (Pi), 9 luglio 1995

7. Slalom del Monte Serra gara valida per la Coppa Csaì 3. zona.

Assoluta: 1. Rossi (Herbert R2) p. 157,92; 2. Macchi (Peugeot 309

16V) p. 165,85; 3. Denti (Fiat 500/700) p. 165,91; 4. Orioli (Renault 5 Gt Turbo) p. 166,24; 5. Del Santo (Fiat X 1.9) p. 169,03; 6. Breschi (Fiat Ritmo 105) p. 170,78; 7. De Lorenzi (Simca Rally 2) p. 172,77; 8. Pescio (Peugeot 205 Rallye) p. 172,91; 9. Disperati (A112 Abarth) p. 173,24; 10. Olivari (Peugeot 205 Rallye) p. 176,24.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Olivari p. 176,24; 2. Nieddu p. 184,62; 3. Perondi p. 183,06; 4. Manfrè p. 204,84 (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Vitarelli (Opel Corsa Gsi) p. 187,31.

Classe 2000: 1. Ranieri (Peugeot 205 Gti) p. 186,17.

Classe oltre 2000: 1. Orioli p. 166,24; 2. Tempesti p. 179,12; 3. Tommasi p. 181,52 (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Pescio (Peugeot 205 Rallye) p. 172,91; 2. Becucci (Alfa Romeo 33) p. 184,07; 3. Confini (Alfa Romeo 33) p. 185,33; 4. Guerzoni (Peugeot 205 Rallye) p. 188,82; 5. Gagliani (Peugeot 205 Rallye) p. 188,98.

Classe oltre 1600: 1. Macchi (Peugeot 309 Gti 16V) p. 165,85; 2. Mariani (Peugeot 309 Gti 16V) p. 178,09; 3. Consani (Opel Kadett Gsi) p. 180,29; 4. Scarpellini (Peugeot 205 Rallye) p. 192,39.

GRUPPO SPECIALE

Classe 1000: 1. Lenzi (A112 Abarth) p. 177,07; 2. Fontanini (A112 Abarth) p. 182,59; 3. Chiarni (Y10) p. 192,28; 4. Pallini (Fiat 127) p. 208,93.

Classe 1150: 1. Disperati p. 173,24; 2. Miedico (Fiat 127 sport) p. 179,41; 4. Fredianelli p. 182,48; 5. Gragnani p. 197,49; 6. Santucci p. 199,54 (tutti gli altri su A112 Abarth).

Classe 1300: 1. De Lorenzi (Simca Rally 2) p. 172,77.

Classe 1600: 1. Del Santo (Fiat X.9) p. 169,03; 2. Breschi (Fiat Ritmo 105) p. 170,78; 3. Malloggi (Talbot Sunbeam 1600) p. 201,64.

Classe 2000: 1. Safurni (Beta Montecarlo) p. 179,33; 2. Rizzoli (Fiat Ritmo 130) p. 183,17.

PROTOTIPI

Classe 1200: 1. Retaggio (Fiat 600/1000) p. 196,91; 2. D'Anna (Fiat 500/700) p. 200,15.

Classe 2000: 1. Denti (Giacomelli T2.0) p. 165,91; 2. Puliti (Fiat 850) p. 197,28.

SPORT PROTOTIPI

1. Rossi (Herberth R2) p. 157,92.

TROFEO FIAT CINQUECENTO

1. Lo Voi p. 193,52; 2. Russo p. 195,53; 3. Sandroni p. 196,39.

SLALOM A BRUSSON SI REPLICA CON L'OSELLA

Per un soffio c'è Cesari in vetta

BRUSSON — Ennesimo successo, secondo consecutivo con la Osella Pa9 motorizzata Alfa Romeo 155, nella 6. edizione dello slalom automobilistico Brusson. Col de Joux. Il pilota della Supergara ha preceduto di appena 14/100 di secondo il compagno di scuderia e campione italiano in

carica Paolo Antonazzo. Al terzo posto si è classificato Franco Cremonesi, dopoché, nel corso della prima salita, aveva patito un guasto all'acceleratore; che lo aveva costretto a sospendere la prova. Particolarmente sfortunato Gian Pasquale De Micheli, uno dei pretendenti al successo. Durante le pro-

ve libere del mattino ha sbiellato il motore della sua Gmg. Al quarto posto si è classificato Pasquale Patete, vincitore della categoria Prototipi. Il driver del Barnaba Team ha toccato leggermente un cordolo nel corso della prima manche, ma ciò non ha impedito di conquistare un ottimo 4. posto alla guida della sua sempre spettacolare Fiat X 1/9 Abarth Prototipo. In Gruppo A successo del valdostano Marco Brunod poi squalificato per sottopeso. La vittoria è andata quindi al sanremese Roberto Lanteri, su Peugeot 205 Gti. In Gruppo N successo a tavolino per Coatto. Fra la Cinquecento primo Ballestrero. (m.s.)

SLALOM

Brusson (Ao), 9 luglio 1995

Slalom Brusson

gara valida per la Coppa Csaì 2. zona

Assoluta: 1. Cesari (Osella Pa9 Alfa) 168,83; 2. Antonazzo (Lancia Delta S4) 168,97; 3. Cremonesi (FerderCar) 178,50; 4. Patete (Abarth) 183,37; 5. Panaro (A112) 187,29; 6. Brunod (Lancia Delta Integrale) 193,32; 7. Brace (A112) 193,67; 8. Perosino (Fiat X1/9) 197,67; 9. Lanteri (Peugeot 205 Rallye) 198,05; 10. Franzero (A112), 1.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Alberto 208,69; 2. Giachino 217,39; 3. Bodo 218,46; 4. Bianz 219,02; (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe 2000: 1. Coatto (Renault Clio Williams) 207,17; 2. Rodani (Renault Clio 16v) 210,20; 3. Zampa (Peugeot 309 16v) 211,47; 4. Bizzini (Opel Kadett Gsi).

Classe oltre 2000: 1. Mesenasco (Renault 5 Gt Turbo) 208,20.

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Lanteri 198,05; 2. De Martino 207,62; (tutti su Peugeot 205 Rallye).

Classe oltre 1600: 1. Serembe (Peugeot 205 Gti) 209,66; 2. Pantuso (Fiat Uno Turbo) 216,18; 3. Marchetti (Fiat Uno Turbo) 222,52.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: Lovesio (Fiat 695) 207,02; 2. Traversa (Fiat 126) 238,10.

Classe 1000: 1. Brace 193,67; 2. Franzero 198,90; 3. Meoni 201,44; 4. Valente 216,22; 5. Zaccaro 218,82; 6. Baima (Fiat 127) 221,19; (tutti gli altri su A112 Abarth).

Classe 1150: 1. Panaro 187,29; 2. Stocco 209,39; 3. Traina (Fiat 127 Sport) 213,36; 4. Cavallaro 215,57; 5. Berriad 257,51; (tutti gli altri su A112).

Classe 1300: 1. Stradella 199,40; 2. Sandroni 206,87; 3. Vair (Fiat 127 Sport) 214,19; 4. Angellillo 215,41; 5. Ambrosiani 228,51; 6. Botta (Mini De Tomaso) 260,44; (tutti gli altri su Fiat X1/9).

Classe 1600: 1. Perosino 197,67; 2. Ambrosiani 203,22; (tutti su Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. Papinutto (Peugeot 205 Gti) 223,85.

Classe oltre 2000: 1. Antonazzo (Lancia Delta S4) 168,97; 2. Parati (Porsche Carrera) 230,69.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Gulli (Fiat 126) 208,71.

Classe 2000: 1. Patete (Abarth Prototipo) 183,37; 2. Comello (Fiat X1/9) 205,86; 3. Gulli (Fiat Uno Sport) 208,08.

SPORT PROTOTIPI SLALOM

Classe unica: 1. Cesari (Osella Pa9-Alfa) 168,83; 2. Cremonesi (Ferdercar) 178,50.

SPORTFOTO



**Al Terminillo
assenti
gli spagnoli**

Grandi assenti della classica cronoscalata del Terminillo, valida per l'Europa, i due piloti spagnoli, dominatori, fino allo scorso anno, della Serie continentale, Andres Vilarino e Pancho Egozkue, trionfatore, quest'ultimo, nella passata edizione. Lo spagnolo quest'anno corre nel campionato nazionale ed è attualmente 2. in classifica assoluta dietro al «superrapidissimo» Aitor Zabaleta, su Lola Bmw. Anche il basco era impegnato in una gara in Spagna, con una Bmw M3, mentre la sua Osella C3 è passata nelle mani del pilota di Andorra De La Casa che a Rieti è stato costretto al ritiro.

● **ESCLUSIONI.** Al termine della gara di Rieti pioggia di esclusioni per irregolarità tecniche: Zanini e Colabello nel Trofeo Cinquecento, le Astra Gsi Gr. N di Biccio, Salvatore, Saldi e Gatti per il differenziale autobloccante e addirittura tutti i piloti della A 1400 che correvano con la 205 o la 106 Rallye, entrambe 1300 cc, perché sottopeso.

● **LIMABETONE.** Si svolgerà il 25 e 26 agosto prossimi la 8. Limabetone, cronoscalata valida quale settima prova del Cvm alla quale è stata assegnata pure la validità come prova del tricolore autostoriche della specialità. Le iscrizioni si chiuderanno il 19 agosto. Per informazioni: Associazione Sportiva Abeti Racing, tel/fax: 0573-631288.

● **ZAPPALÀ.** Tra i 136 piloti dello slalom di Caltagirone, c'era anche una giovanissima esordiente (su una Fiat Cinquecento Trofeo) Laura Zappalà diciottenne in possesso di patente da appena una settimana e accompagnata dal papà Aurelio, vecchio volpone delle classi 1000 e del Trofeo Cinquecento.

GAVOI — Franco Lasia continua la sua cavalcata vittoriosa negli slalom automobilistici isolani. Dopo i primi posti di Pattada e Benetutti si è ripetuto anche nella gara Ponte di Gusan-Gavoi, giunta alla terza edizione ed organizzata dalla sezione di Gavoi del Rally Groups. Dietro Lasia e la sua Mp2000, si è classificato, come è ormai tradizione, Ignazio Sechi con l'Osella Pa9/90 staccato di cinque secondi; terzo Angelo Fois a dodici e quarto Francesco Marrone, entrambi su Fiat X1/9, staccato di poco più di tredici secondi; dal quinto al nono posto cinque Renault R5 Gt Turbo, quelle di Giovanni Cuccheddu, Giovanni Mulas, Gianni Perez e Salvatore Martinez;



BIANCHI

SLALOM DOPO IL SUCCESSO A PATTADA E A BENETUTI

**Con il tris ottenuto a Gavoi
Lasia imbattibile in Sardegna**

decimo con la Dallara X1/9 Sebastiano Vacca. Quarantuno i concorrenti al via di questo quarto slalom della stagione che ha visto all'esordio, in veste di organizzatori, il gruppo di appassionati gavoiesi, che può certamente puntare alla candidatura come prova del Campionato Italiano della specialità. Troppi cavalli da «domare» in uno slalom per Ercole Pala che ha gareggiato con una Porsche Carrera e molti applausi per il pilota di casa Maria Grazia Podda al volante della sua A112. Nel Gruppo N vittoria di Massimo Mugheddu con la Renault 5 Gt turbo; nel gruppo A è primo Giovanni Mezzasalma su Renault Clio mentre Giovanni Cuccheddu con la Renault 5 Gt turbo è primo nel gruppo speciale; Angelo Fois (Fiat X1/9) si è aggiudicato il gruppo prototipi mentre nello sport prototipi è primo Franco Lasia (Mp 2000).

Mario Lastretti

SLALOM

Gavoi (Nu), 9 luglio 1995
Ponte di Gusan-Gavoi
gara nazionale

Assoluta: 1. Lasia (Mp 2000) 125,50; 2. Sechi (Osella Pa9/90) 130,60; 3. Fois (Fiat X1/9) 136,09; 4. Marrone (Fiat X1/9) 137,58; 5. Cuccheddu 139,84; 6. Mulas 141,47; 7. Perez G. 141,65; 8. Martinez 142,66; 9. Mugheddu 143,28; 10. Vacca (Dallara X1/9) 145,06 (gli altri su Renault R5 Gt turbo).

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Tiana (Peugeot 205 Rally) 159,44.

Classe oltre 2000: 1. Mugheddu 143,28; 2. Marcello 150,28; 3. Tedde 151,16; 4. Seddone p. 152,49 (tutti su Renault 5 Gt turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Inzaina 151,27; 2. Secchi A. 153,65 (tutti su Peugeot 205).

Classe oltre 1600: 1. Mezzasalma 148,97; 2. Collu (Ford Escort) 152,12; 3. Serra A. (Renault 5 Gt turbo) 157,20; 4. Pittalis E. 157,30 (gli altri Renault Clio).

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Panu (Fiat 500) 160,24.

Classe 1000: 1. Tilocca (Fiat Uno) 163,76; 2. Podda (A112) 173,59.

Classe 1150: 1. Giraldi 148,46; 2. Lai (48,96); 3. Mannoni 159,15 (tutti su A112).

Classe 1300: 1. Marinelli (Austin Metro) 151,25; 2. Balestrucci (Talbot Samba) 152,08; 3. Littera (Fiat Uno) 162,09.

Classe 1600: 1. Vacca (Dallara X1/9) 145,06; 2. Meloni 149,45; 3. Angioy G.M. 152,04; 4. Canu (Fiat Ritmo) 160,87 (gli altri su Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. Serra A. (Beta Montecarlo) 147,03; 2. Pittalis

M.G. 150,16; 3. Patta 158,01 (gli altri su Volkswagen Golf GTI).

Classe oltre 2000: 1. Cuccheddu 139,84; 2. Mulas 141,47; 3. Perez G. 141,65; 4. Martinez 142,66; 5. Ruiu 148,47; 6. Murtas 157,76; 7. Palla (Porsche Carrera) 161,89; 8. Acquas (Fiat uno) 163,42 (gli altri su Renault 5 Gt turbo).

PROTOTIPI

Classe 1600: 1. Fois 136,09; 2. Marrone 137,58 (entrambi su Fiat X1/9).

SPORT PROTOTIPI SLALOM

Classe 2000: 1. Lasia (Mp2000) 125,50; 2. Sechi (Osella Pa9/90) 130,60.

SLALOM UN NOME NUOVO A SAN GREGORIO

**Restano tutti in fila
gli amici del Murino**

SAN GREGORIO MAGNO — Due le buone notizie provenienti dalla quarta edizione dello Slalom Gregoriano: la prima è il discreto numero di partecipanti, quarantacinque, soprattutto in considerazione del periodo ormai... balneare, l'altra è relativa alla vittoria assoluta di un pilota al volante di una vettura di Gruppo N in questo tipo di competizioni solitamente dominate dalle «specialistiche» Fiat X1/9. Il vincitore della gara valida per la

Coppa Csai 5. zona organizzata dall'Automobile Club Salerno è Nicola Murino alla guida di una Renault 5 Gt Turbo. Il giovane «piedone» salernitano, che gareggia con i colori della Vomero Racing, era stato bravo nel contenere in 1'48 il distacco da Nicola Cola sull'unica X1/9 2000 prototipo in gara. Il ruolo di indiscusso favorito ha giocato, però, un brutto scherzo al pilota del Motor Club che ha gettato alle ortiche la vittoria incorrendo

in una penalità. Onore al merito, quindi, al veloce Murino che ha sopravanzato i suoi avversari, infliggendo distacchi superiori ai cinque secondi. Lotta al calor bianco e sul filo dei centesimi per la seconda piazza tra il lucano Pietro Sarli, su una vettura simile a quella del vincitore, il sorrentino Cataldo Esposito (Peugeot 205 Gti gruppo A) e Biagio Attanasio su X1/9 1300, finiti nell'ordine.

Rosario Moselli

SLALOM BASILE SCONFITTO PER VENTIQUEATTRO CENTESIMI

Virgilio sommo pilota sui tornanti di Caltagirone

CALTAGIRONE — Girolamo Virgilio l'ha spuntata per appena 24 centesimi su Rosario Basile, aggiudicandosi così la sesta edizione dello Slalom Città di Caltagirone, valido anche per il Trofeo Lo Monaco. Al terzo posto Virzi seguito da Lodo. Per tre di loro i problemi al cambio o alla trasmissione, sono stati determinanti. Virgilio si è accorto tardi di aver montato rapporti un po'

lungi, mentre Rosario Basile si è ritrovato alle prese con un cambio poco affidabile. Più sfortunato ancora Lodo, che nella prima frazione accusava il cedimento di un semiasse a non più di 300 metri dal traguardo. Nell'intervallo di manche il suo meccanico sostituiva il pezzo con un altro non perfettamente identico e nella seconda manche il pilota accusava dei chiari problemi di tenuta. Le vittorie di gruppo sono andate a Claudio Alba (N), Giuseppe Virzi (A), Girolamo Virgilio (Speciale) e La Mantia (prototipi).

Edo Murabito

SLALOM

Caltagirone (Ct), 9 luglio 1995

6. Slalom Caltagirone

gara nazionale

Assoluta: 1. Virgilio (Fiat X 1/9) 152,90; 2. Basile (Fiat X 1/9) 153,14; 3. Virzi (Bmw M3) 155,76; 4. Lodo (Fiat X 1/9) 156,56; 5. La Mantia (Fiat X 1/9) 157,03; 6. Munafò (Fiat 127) 157,99; 7. Genova (Beta Montecarlo) 158,10; 8. Gentile (Fiat 127) 158,88; 9. Testa (A112) 159,18; 10. Fallara (Fiat 127) 159,42.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Cliffo 165,86; 2. Priolo 167,85; 3. Presti 168,89; 4. Molè 168,91; 5. Guastella 175,41; 6. Affronto 176,49; 7. Miano 181,84; 8. Carnibella 183,68; 9. C. Catania 184,80; 10. Romano

185,86; 11. Fornaro 188,48; tutti su Peugeot 205 R.

Classe 1600: 1. L. Catania 169,37; 2. Smiriglia 170,19; 3. Maltese (Peugeot 205 Gti) 172,24; 4. Scollio 178,03; gli altri su Opel Corsa Gsi.

Classe 2000: 1. Alastra 163,11; 2. Licitra 165,52; 3. Mistretta 166,42; 4. Maione (Renault Clio) 175,75; 5. Alletto 178,53; 6. Dragotta (Opel Astra Gsi) 185,01; gli altri su Peugeot 205 Gti.

Classe 2500: 1. C. Alba 160,18; 2. Cimballi 161,66; 3. Riggio 162,44; 4. Bruno 165,64; 5. Faulisi 167,03; 6. Bertolani 170,06; 7. Di Perna 173,38; 8. Degno (Nissan Sanni Ctir) 184,54; 9. Pistone 187,53; gli altri su Renault R5 Gt T.

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Lombardo 166,19; 2. Anzalone 166,89; 3. Lo Faso 175,30; 4. Gerone (Opel Corsa Gsi) 175,81; 5. Imbrò 177,93; 6. Principe (Alfa 33Q) 188,79; gli altri su Peugeot 205 Gti.

Classe oltre 1600: 1. Virzi (Bmw M3) 155,76; 2. Messina (Fiat Uno T) 166,37; 3. Vella (Peugeot 205 Gti) 166,61; 4. Nabile (Vw Golf Gti) 170,38; 5. Alba (Fod Sierra Cw) 179,03.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Reina 164,90; 2. Nicolosi 166,96; 3. Di Salvo 167,34; 4. Pappalardo (Fiat 500) 169,76; 5. Arrigò (Fiat 500) 173,28; 6. A. Basile (Fiat 500) 176,92; 7. Novara 182,14; 8. Di Stefano 184,27; 9. Sciuto 186,10; 10. Giacoppo 186,29; 11. Castro 186,75; 12. Lizzio 211,92; gli altri su Fiat 126.

Classe 1000: 1. Testa 159,18; 2. Ferlito 164,43; 3. Margareci (Fiat 127) 167,27; 4. Lazzara 168,06; 5. Izzo (Fiat Panda) 168,54; 6. Spadaro 168,61; 7. Agliata 169,46; 8. Di Stefano (Fiat 127) 169,49; 9. Arcidiano (Fiat Panda) 178,79;

10. Criscione 191,78; 11. Cannistraro 197,16; gli altri su A112.

Classe 1150: 1. Munafò (Fiat 127) 157,99; 2. Gentile (Fiat 127) 158,88; 3. Fallara (Fiat 127) 159,42; 4. Lancia (160,92); 5. Cannavò 166,01; 6. Rossitto (167,38); 7. Tomarchio 169,65; 8. Giamboi (Fiat 127) 169,81; 9. Migliore 171,70; 10. Gurgone 171,98; 11. Pitrò 172,54; 12. Noto 180,13; 13. Grazioso 182,32; gli altri su A112.

Classe 1300: 1. Migliore 160,64; 2. Iurato 162,47; 3. Vaccaro 165,82; 4. Piazza 166,25; 5. Borgia (Fiat Uno) 172,01; 6. Varsallona (Fiat Ritmo) 172,21; 7. Tummino (Alfasud) 183,51; 8. Bastino (Alfasud) 200,75; gli altri su X 1/9.

Classe 1600: 1. Virgilio 152,90; 2. Basile 153,14; 3. Lodo 156,56; 4. Giancari 160,56; 5. Fiore 163,85; 6. Cummaudo 169,49; 7. Geraci 187,89; tutti su X 1/9.

Classe 2000: 1. Genova (Lancia Beta M.carlo) 158,10; 2. Puccia 161,51; 3. Evola (Fiat X 1/9) 170,0; 4. Bruno 176,40; 5. Borgia 180,10; gli altri su Fiat Ritmo 130.

Classe 2500: 1. Troja (Opel Kadett Gt) 160,86; 2. Trinca (Porsche 911 S) 164,58; 3. Cassibba (Fiat Ritmo 130) 172,60; 4. Zappalà (Fiat Uno T) 173,52; 5. La Corte (Opel Kadett Gt) 175,01.

PROTOTIPI

Classe 600: 1. Musso 163,81; 2. Casella (Fiat 126) 167,77; 3. Cialona 171,07; 4. Bruno (Fiat 126) 175,15; 5. Amorello 175,23; 6. Cingari 176,25; gli altri su Fiat 600.

Classe 2000: 1. La Mantia 157,03; 2. La Perna 165,87; entrambi su Fiat X1/9.

SPORT PROTOTIPI SLALOM

Classe 1300: 1. Interlandi (Ams) 164,85.

TROFEO CINQUECENTO:

1. Lizzio 187,31; 2. Salvo 188,32; 3. Zappalà 201,83.

GALLA'



Dopo i due precedenti successi in Sardegna, Lasia alla guida del Prototipo Mp2000, in alto, ha fatto tris a Gavoi. Virgilio sotto a destra, vincitore a Caltagirone dove Arigò, sotto, ha posteggiato un po' violentemente la sua 500

SLALOM

S. Gregorio Magno (Sa), 9 luglio 1995

4. Slalom Gregoriano

gara valida per la Coppa Csaì 5. zona.

Assoluta: 1. Murino (Renault 5 Gt turbo) 152,66; 2. Sarli (Renault 5 Gt turbo) 158,04; 3. Esposito C. (Peugeot 205 Gti) 158,08; 4. Attanasio (Fiat X1/9 1300) 158,27; 5. De Martino (Renault 5 Gt turbo) 161,17; 6. Cola (Fiat X1/9 2000) 161,18; 7. Morlino (Vw Golf/1000) 161,98; 8. Di Bari (R5 Gt turbo) 162,13; 9. Santoriello (A112/1000) 162,70; 10. Giordano (Fiat X1/9 1300) 162,75.

GRUPPO N

Classe 1300: 1. D'Amico D. 170,30; 2. Capezzara 171,32; 3. Pescariello 175,94; 4. Ciaglia (Peugeot 106 Rallye) 176,77. Gli altri su Peugeot 205 Rallye.

Classe 1600: 1. Maggio (Peugeot 106 Xsi) 168,40; 2. Ruggiero (Peugeot 205 Gti) 172,86.

Classe 2000: 1. Lombardi (Peugeot 205 Gti) 172,83.

Classe oltre 2000: 1. Murino 152,66; 2. Sarli 158,04; 3. Di Bari 162,13; 4. Giuliano 169,93; 5. Piscitiello 176,02. Tutti su R5 Gt turbo.

GRUPPO A

Classe oltre 1600: 1. Esposito C.

(Peugeot 205 Gti) 158,08; 2. De Martino (R5 Gt turbo) 161,17; 3. Paolillo (Opel Kadett Gsi) 176,57; 4. Mollica (Fiat Uno turbo) 178,38.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Esposito A. 163,50; 2. Pisacane 179,31; 3. Coppola 180,33; 4. Buonocore 184,16; 5. Carratù 185,46; 6. D'Amico S. (Fiat 500) 188,55. Gli altri su Fiat 126.

Classe 1000: 1. Morlino (Vw Golf) 161,98; 2. Santoriello (A112) 162,70; 3. Lambiase (A112) 182,50.

Classe 1150: 1. Pepe 165,58; 2. Laudato (Fiat 127) 166,84; 3. Ruotolo 172,46; Basile 188,13; 5. Potenza 192,60. Gli altri su A112.

Classe 1300: 1. Attanasio (Fiat X1/9) 158,27; 2. Giordano (Fiat X1/9) 162,75; 3. Liguori (Talbot Samba) 193,57.

Classe 2000: 1. Rosa (Vw Golf Gti) 166,22; 2. Santarsiero (Fiat Ritmo 130) 169,54; 3. Vaccaro (Fiat Ritmo 130) 176,51; 4. Pedio (Fiat Ritmo 125) 179,80.

Classe oltre 2000: 1. Gallina (R5 Gt turbo) 170,82.

GRUPPO PROTOTIPI

Classe 2000: 1. Cola (Fiat X1/9) 161,18.

TROFEO FIAT CINQUECENTO

1. Pagano 167,38; 2. Renda 175,98; 3. Proto 183,83.

GALLA'



**Italiano
Fuoristrada:
ecco
il calendario**

In questi giorni la Csa ha provveduto a reinserire in calendario la gara del Campionato Italiano Velocità Fuoristrada organizzata dall'Elephant Team di Milano, che nei mesi scorsi era stata rinviata. La nuova data è quella del 7, e 8 ottobre prossimo. Nuovo anche il crossodromo nel quale si svolgerà la competizione. L'impianto, infatti, è quello di Ceriano Laghetto in provincia di Milano. La seconda fase del Civf prosegue con i seguenti appuntamenti:

22-23 luglio
San Marino

2-3 settembre
Veglio Mosso

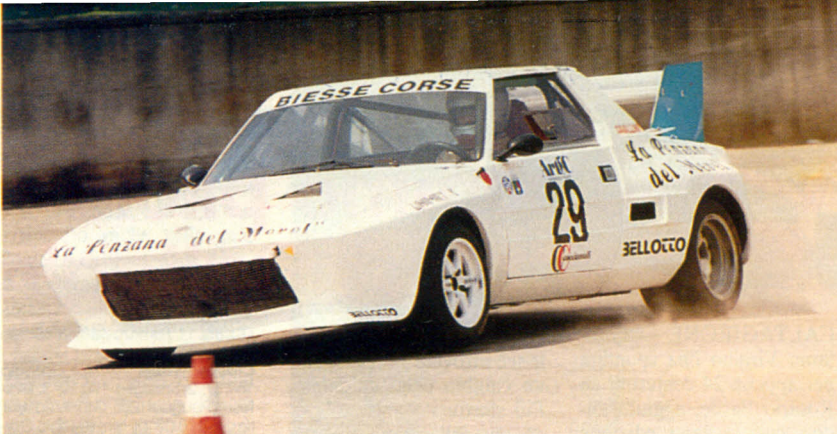
23-24 settembre
Sassello

7-8 ottobre
Ceriano Laghetto

● **CANSIGLIO.** Tutto è pronto per la disputa della 24. edizione della cronoscalata Vittorio Veneto-Cansiglio, valida per la Coppa Italia della Montagna. La gara, che partirà domenica 30 luglio alle ore 11, si disputerà in due manche su un percorso di 6 km e 600 metri.

● **SAN GIACOMO.** Concomitante con la gara di Vittorio Veneto, si correrà anche la 34. edizione della Piagge-San Giacomo, storica cronoscalata marchigiana, un tempo valida per il tricolore della montagna. Il tracciato, che va dalla località Piagge fino al Colle di San Giacomo è lungo 10 km, quindi la gara si disputerà su una sola manche. Partenza domenica 30 luglio alle ore 9.00.

● **BONDONE.** Sono aperte le iscrizioni allo Slalom Bondone, che si disputerà sulla strada delle Valli Giudicarie, in provincia di Trento, il prossimo 30 luglio. Tutti coloro che fossero interessati alla manifestazione possono telefonare al numero: 0464-438495.



fotografie SPORTFOTO

MONTICHIARI — Leonardo Massola su Fiat X1/9 ha ottenuto la miglior prestazione assoluta nelle finali dell'undicesima edizione del Formula Rally, Centro Fiera di Montichiari, gara organizzata dalla scuderia Bresciarily. Il pilota mantovano, nel terzo Raggruppamento, sin dalle qualificazioni e poi nelle semifinali aveva sempre battuto tutti gli avversari. Il suo successo è stata un po' una vittoria annunciata, mentre il miglior tempo assoluto fino a quel momento era sempre stato appannaggio di Luciano Tamburini al volante di un inedito Prototipo Tubolare Honda 1000 con cambio sequenziale, con cui ha ottenuto anche il record sul giro della pista con il tempo di 40"81. In finale, però, Tamburini è stato danneggiato dall'olio lasciato sull'asfalto dal rivale, Benvenuto Maroni così ha dovuto accontentarsi del secondo posto assoluto, pur vincendo il quinto Raggruppamento. Spiacevole fuori programma in fase di verifiche post gara. I commissari, infatti, hanno trovato la Fiat Cinquecento di Franco Pandolfi sotto peso. La vittoria nel Primo Raggruppamento è andata quindi al secondo classificato, Alan Ferrario su Alfa Romeo Sprint.

Francesco Spampinato

FORMULA RALLY

Montichiari (Bs), 9 luglio 1995

F. Rally Montichiari

gara valida per il trofeo nazionale.

Primo raggruppamento: 1. Ferrario (Alfa Romeo Sprint) 3'46"85; 2. Polvara (Fiat Panda) 3'48"13; 3. Merelli (Autobianchi A 112) 3'51"01; 4. Visinoni (Fiat Cinquecento) 3'56"81; 5. Avanzi (peugeot 205) 4'04"03.

Secondo raggruppamento: 1. Rizzi (Fiat X1/9) 3'44"87; 2. Carboognani (Fiat X1/9) 3'45"56; 3. Barbieri (Fiat Uno) 3'58"49; 4. Morini (Alfa Romeo 33) 3'58"74.

Terzo raggruppamento: 1. Massola (Fiat X1/9) 3'33"99; 2. Dezza (Ford Escort Rs) 3'43"36; 3. Pantaleoni (Renault 5 Maxi) 3'47"83; 4.

F. RALLY TAMBURINI RALLENTA SULL'OLIO

L'assoluto diventa un affare per Massola



Ziliani (Porsche Carrera Rs) 3'48"07; 5. De Cecco (Opel Manta Gte) 3'53"40; 6. Goffi (Opel Kadett Gti) 3'53"49; 7. Bernotti (Fiat Ritmo 130) 3'58"08; 8. Rota (Opel Manta Gte) 3'58"73.

Quarto raggruppamento: 1. Ferrario 3'55"01; 2. Corallo 3'57"06. (tutti su Lancia Delta Hf).

Quinto raggruppamento: 1. Tamburini (Prototipo Honda) 3'42"77.

VST GARA TRICOLORE A MONTEODORISIO

**Strepitoso Rosella
imprendibile Forti**

MONTEODORISIO — Grande giornata di sport sulla pista del crossodromo di Montedorisio. Giusto premio alla Polisportiva Autocross Formula 3, che ha veduto così ripagati tutti gli sforzi fatti per la riuscita di questa manifestazione tricolore, la prima del Vst in terra abruzzese. Tutti aspettavano Rosella e il laziale li ha ripagati con una gara strepitosa. Nelle monoposto 3500 è stato il leader incontrastato. Ha condotto dall'inizio alla fine con il suo prototipo S riuscendo a precedere Zantomasi, il tricolore Gallotta e Susan. Sfortunato Apostoli che perdeva una ruota. Nelle vetture elaborate il piacentino Gian Carlo Giandini faceva poker, in testa dall'inizio alla fine, battendo Capitano e Ferretti classificatisi nell'ordine dopo un bel duello. Nella gara riservata alle vetture sport 3500, Ermi-

nio Forti indovinava la partenza e manteneva la testa sino alla fine, precedendo un indomito Rossetti. Avvincente la bagarre creatasi per il terzo posto tra Paoloni e Giarolo, fino a tre quarti di gara, poi quest'ultimo per problemi alla sua Lancia doveva lasciare via libera all'avversario. Nella categoria monoposto Junior, assolo di Tagliaferri che dopo un breve duello con Ferretti si involava in tutta tranquillità. Di Bonifro precedeva, tra le Racing Car Cross, al termine di una gara tiratissima, Pasesene e la Verghetta.

Marcello Bertoncini

VELOCITÀ SU TERRA

Montedorisio (Ch), 9 luglio 1995

Trofeo Montedorisio

gara valida per il Campionato Italiano

ELABORATE

Classe 2000: 1. Giandini (Lancia Montecarlo) 8'57"70; 2. Ca-

pitano (Talbot Samba) 9'09"18; 3. Ferretti (Fiat Ritmo 2000) 9'10"70; 4. Bruno (Alfa Sud Sprint) 9'21"10; 5. Ricci (Lancia Montecarlo) 9'39"04; 6. Casalbani (Fiat X1/9) 9'42"04; 7. Guarnini (Ford Escort Xr3) a 1 giro.

SPORT

Classe 3500: 1. Forti (Porsche) 8'53"00; 2. Rossetti (Lancia Delta) 9'05"53; 3. Paoloni (Lancia Delta) 9'34"65; 4. Giarolo (Lancia Delta) a 1 giro; 5. Di Battista (Lancia Delta) a 1 giro.

MONOPOSTO

Classe 1600: 1. Tagliaferri (Fiat 1600) 7'53"79; 2. Faccinciani (Fiat 1600) 8'20"72; 3. Paoloni (Fiat 1600) 8'38"65; 4. Ravaoli (Fiat 1600) 8'39"79; 5. Ferrante (Fiat 1600) a 1 giro; 6. Ferretti (Suzuki) a 4 giri; 7. Donolato (Alfa 1600) a 6 giri.

Classe 3500: 1. Rosella (Lancia) 7'15"04; 2. Zantomasi (Porsche) 7'24"42; 3. Gallotta (Lancia) 7'31"13; 4. Susan (Suzuki) 7'32"73; 5. Licheni (Bmw) a 1 giro; 6. Apostoli (Porsche) a 2 giri.

Racing Car Cross: 1. Del Bonifro (A112) 8'30"99; 2. Pascucci (A112) 8'34"22; 3. La Verghetta (A112) 8'37"88; 4. Biraghi (Fiat 500) 8'40"47; 5. Di Florio (A112) 9'05"74; 6. Trifino (A112) 9'09"05; 7. Mazzieri (Fiat 500) a 7 giri; 8. Lombardi (A112) a 8 giri; 9. Trivellini (A112) a 8 giri.

DOMENICA SPRINT

a cura di PIETRO GASPARRI

AL VALCAMONICA

È Irlando l'imprendibile nella Valle

BORNO — Pasquale Irlando su Osella Bmw Pa 20S ha vinto, stracciando ogni record, la 27. edizione del Trofeo Valle Camonica, valida per il campionato italiano e europeo. Il pilota pugliese è stato facilitato dal ritiro nella seconda salita di Fabio Danti, pesantemente distaccato già nella prima manche.

Borno (Bs), 16 luglio 1995

Assoluta: 1. Irlando (Osella Bmw Pa 20S) in 7'46"47; 2. Nappi (Osella Bmw Pa 20S) a 8'51; 3. Regosa (Rebo Bmw) a 20'11; 4. Faustmann (Fast-Bmw) a 22'73; 5. Caliceti (Osella Pa9) a 31'04; 6. Bormolini (Osella Pa9) a 37'77; 7. Butti (Sighinolfi-Alfa) a 46'52; 8. De La Casa (Osella Pa9) a 47'17; 9. «Ricky» (Osella Pa 20S) a 49'51; 10. Ferrari (Osella P18 Alfa Romeo) a 50'51.

RALLY VALLI GENOVESI

Per Villa primo centro

GENOVA — Prima vittoria assoluta per Villa-Barchi alla guida della Lancia Delta Hf. L'equipaggio del Jolly Club ha dominato il rally genovese aggiudicandosi tutte le otto speciali in programma.

Genova, 16 luglio 1995

Assoluta: 1. Villa-Barchi (Lancia Delta Hf) in 1.12'07; 2. Ameglio-Marinotto (Peugeot 309 16v) a 2'44; 3. Vidori-Gorani (Renault Clio Williams) a 3'16; 4. Fuggetta-Schiaffino (Renault Clio Williams) a 3'19; 5. Strata-Berlese (Ford Escort Cosworth) a 4'21.

SLALOM PENICA

Per Rossi c'è il Collegio

MONTE PENICA — Due salite perfette hanno indiscutibilmente assegnato ad Erberto Rossi, al volante del prototipo Herbert ER1 la vittoria nella terza edizione dello slalom Collegio-Penice. Secondo posto per il locale Maurizio Giannini.

Monte Penice (Pv), 16 luglio 1995

Assoluta: 1. Rossi (Herbert) 172.25; 2. Giannini (Lancia Delta 14) 181.42; 3. Rizzi (Fiat X1/9) 184.22; 4. Travagin (Renault 5 GT Turbo) 184.96; 5. Dezza (Ford Escort) 185.44.

GIANNINI NEL CLUB

La carica dei centoventi

VALLELUNGA — Centoventi piloti nonostante il caldo torrido hanno dato vita ad una bella serie di gare. Miglior prestazione della giornata per Roberto Giannini, davanti a Dino Lusuardi.

Vallelunga (Roma), 16 luglio 1995

Assoluta: 1. Giannini (Dallara Vw 392) 15 giri in 12'30"723 alla media di kmh. 2. Lusuardi (Dallara 392 Alfa) a 3'145; 3. Gasparri (Lucchini P3/95) a 6'341; 4. Romagnoli (Dallara 392 Alfa) a 8'036; 5. Peroni (Lucchini P3/95) a 10'092.

SLALOM ISOLA LIRI

Esposito semina Testa

ISOLA LIRI — Bella vittoria di Cataldo Esposito nella 5. Coppa Città di Isola Liri di Slalom. Il pilota di Sorrento, grazie ad una velocissima prima manche, è riuscito ad avere la meglio sul favorito Testa.

Isola Liri (Lt), 16 luglio 1995

Assoluta: 1. Esposito (Peugeot 205 Gti) 174.11; 2. Testa (Fiat X 1/9) 175.18; 3. De Luca (Fiat X 1/9) 176.84; 4. Arduini (Porsche 914) 176.99; 5. Mastronicola (Ford Escort Cosworth) 180.77.

SLALOM COLONNELLA

Pepe e Pepe coppia piccante

COLONNELLA — Giovanni Pepe al volante di una Fiat X1/9 si è imposto, con una seconda manche velocissima, abbassando di tre secondi il tempo della prima salita.

Colonnella (Te), 16 luglio 1995

Assoluta: 1. Giovanni Pepe (Fiat X1/9) 170.91; 2. Domenico Pepe (Fiat 850) 172.18; 3. Peroni (Renault 5 GT Turbo) 178.96; 4. Piccioni (Renault Clio) 178.91; 5. Giancani (Fiat X1/9) 183.40.

AUTOCROSS A BADIA

In notturna spunta De Marchi

BADIA CALAVENA — È scattato con numerosi concorrenti (48 pententi) decisi a darsi battaglia il secondo Trofeo estivo in notturna sulla pista di Badia Calavena.

Badia Calavena (Vr), 15 luglio 1995

Elaborate: 1. Mucignat (Fiat X1/9) 5'02"66.
Monoposto Junior: 1. Spadoni (prot. 1600) 4'54"05.
Racing Car Cross: 1. Uber (prot. 1300) 6'28"50.
Gara club traz. anteriori: 1. De Marchi (Fiat Ritmo) 4'40"53.
Gara club traz. post.: 1. Tosoni (Fiat 131) 5'14"53.



Un Superlibro in offerta speciale

LA GUIDA IN PISTA SPIEGATA DALL'INDIMENTICABILE AYRTON SENNA

COMPILARE, RITAGLIARE O FOTOCOPIARE QUESTA SCHEDA E: ▶

1. spedire per fax a
**CONTI EDITORE
SERVIZIO CLIENTI
fax N. 051/6227314**

oppure

2. Inviare in busta chiusa a
**CONTI EDITORE -
SERVIZIO CLIENTI
Via del Lavoro 7
40068 S. Lazzaro
di Savena (BO)**

PER UNA PIÙ RAPIDA EVASIONE DELL'ORDINE, SI CONSIGLIA DI:

- a) utilizzare **CartaSi** per il pagamento
- b) oppure, nel caso di altre modalità di pagamento, indicare la causale del versamento e allegare fotocopia della ricevuta postale.

Non inviare denaro contante. Le offerte sono riservate ai lettori residenti in Italia.

SCHEDA DI ORDINAZIONE

Sì, desidero ricevere il volume «Guidare in Pista» al prezzo di Lire 55.000 anziché L. 60.000 (comprese le spese di spedizione postali).

Ho pagato anticipatamente il volume nel modo seguente: tramite **CartaSi**

N° scadenza

oppure tramite Assegno Vaglia postale c/c postale n° **244400**

Intestato a: **Conti Editore - Via del Lavoro 7 - 40068 - S. Lazzaro di Savena (BO)**

NOME

COGNOME

VIA N.

CAP CITTÀ

PV

TEL. / ANNO DI NASCITA

FIRMA

- Un volume scritto da **SENNÀ**
- 262 pagine formato cm. 20 x 25
- 80 fotografie a colori
- disegni esplicativi
- in libreria a L. 60.000

PER I NOSTRI LETTORI
L. 55.000

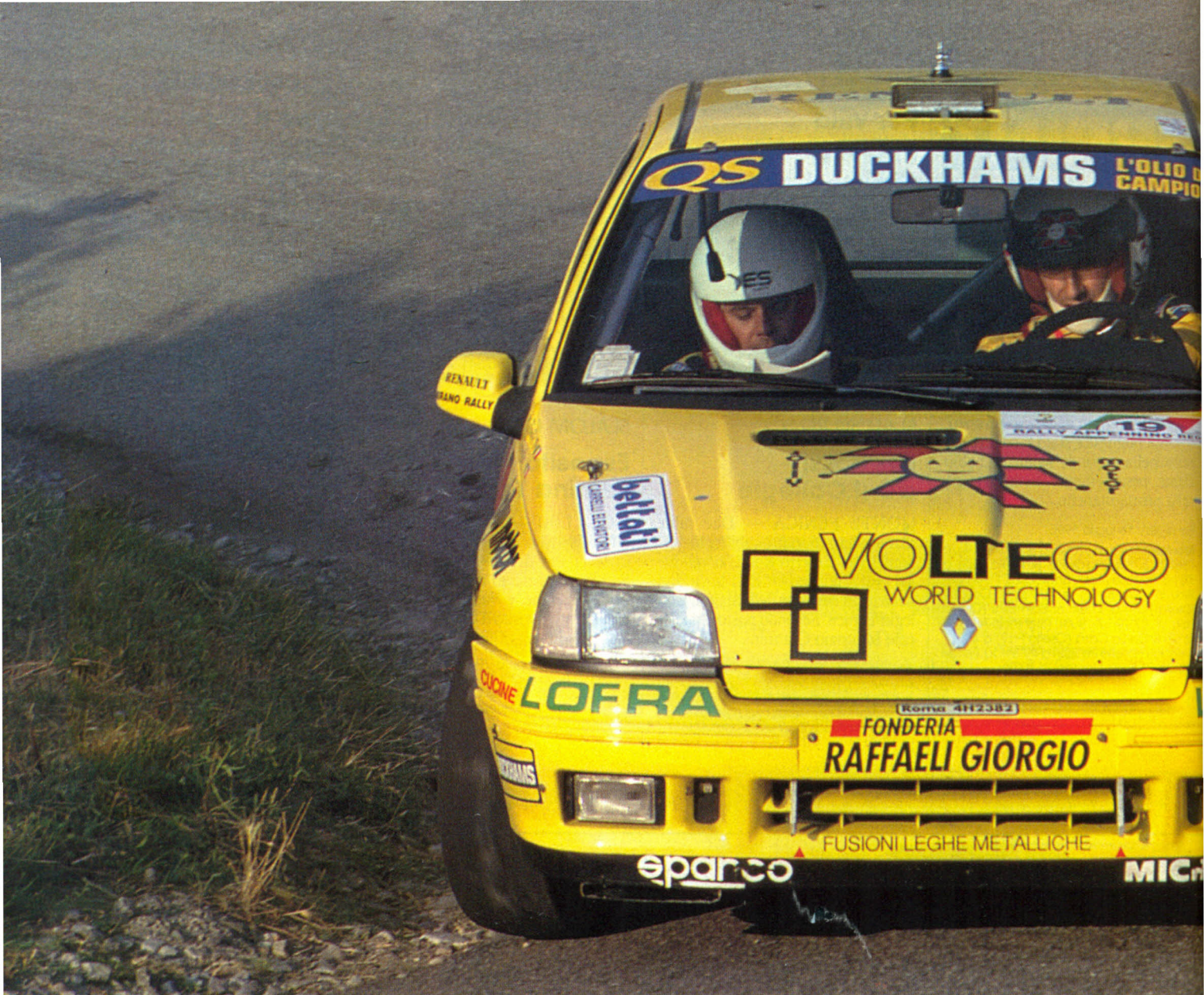


foto grafiePHOTO4

PARTITA CHIUSA

RALLY

2 LITRI

Con la vittoria a Reggio Emilia, Renato Travaglia si è matematicamente laureato campione italiano 2 Litri. Ma la gara reggiana ha messo in evidenza la raggiunta competitività della Bmw e ha confermato Andreucci e la Peugeot 306 in grado di stare davanti a tutti...

■ GIANNI COGNI

IL RALLY DI MESSINA PASSA NELL'ASSOLUTO

Una scelta obbligata

Quasi contemporaneamente alla notizia del ritiro di Andreucci e Gatti, è arrivata a Reggio Emilia anche la conferma che il rally di Messina emigra dal calendario del tricolore 2 Litri a quello del tricolore assoluto. La scelta, quasi obbligata dopo il forfait dell'Abruzzo visto che era doveroso arrivare almeno ad otto gare, è stata da un lato consentita dall'impegno degli Enti pubblici siciliani (regione, provincia e Apit di Messina), mentre dall'altro ha innescato la riduzione da 6 a 5 risultati utili per il tricolore 2 Litri, anticipando anche matematicamente l'assegnazione del titolo (Travaglia con 4 vittorie, 1 secondo ed 1 terzo posto di fatto era quasi inarrivabile per un Deila con all'attivo 1 vittoria, 3 secondi ed un terzo posto). La gara di Messina a questo punto dovrà cambiar aspetto e, con ogni probabilità, anche data. Le tappe passeranno da una

a due (con due prove nei dintorni della città e tutte le restanti sui monti Nebrodi) mentre la sua disputa verrà con ogni probabilità rinviata di una settimana, dal 9-10 al 15-17 settembre, sia per portarsi alla data lasciata libera dal rally d'Abruzzo, che per agevolare la concretizzazione delle nuove esigenze organizzative. Intanto il successo matematico di Travaglia ha già fatto prendere al trentino la decisione di non disputare le ultime due gare in programma (Palme ed Alpi Orientali) per concentrarsi sulla definizione della sua partecipazione al rally di Sanremo e a quello di Piancavallo. Travaglia attende un cenno dalla Renault per lanciarsi nella prospettiva di correre la gara sanremese con una Clio Maxi, anche se già pronta l'alternativa: un ritorno al volante di una Escort Cosworth, ma stavolta Gr. A. ■



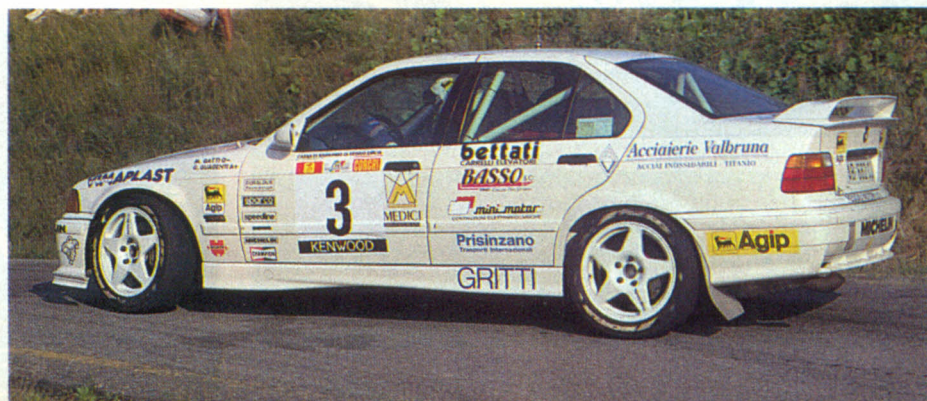
Per Travaglia, a sinistra, quarto successo e matematica conquista del tricolore 2 Litri. A destra, sul podio anche Deila e Caldarola. Sotto, Gatti fino a metà gara era secondo assoluto



REGGIO EMILIA — Solo lampi. Luminosi e promettenti ma fatui quelli di Andreucci nella cappa d'afa della Reggio di luglio, dove ha «soffocato» tutti Travaglia incamerando, sull'infido e sconnesso asfalto dell'Appennino, la quarta vittoria conquistando matematicamente il tricolore. Un giusto premio al migliore della ancora una volta invincibile armata Clio. Un epilogo atteso e coerente con i meriti raccolti dal trentino nella più bella stagione della sua carriera. Ma arrivato nel giorno più difficile perché coinciso con il risveglio della concorrenza. Un risveglio comunque tardivo per rimettere in discussione il titolo, ma tanto eloquente da offrire la certezza che da domani, e soprattutto nel '96, le cose per la regina del 2 litri saranno ben più difficili. La Peugeot di Andreucci ha offerto un avvio dirompente, e la Bmw di un Gatti in stato di

grazia è apparsa trasformata. Senza la variabile della pioggia, che ha afflitto più di una gara, e finalmente con la strada tecnica corretta, almeno loro sembrano all'altezza delle Clio. Per la Nissan, invece, un'altra giornata amletica: bene, meglio, ma ancora insufficiente per essere protagonista. E, per gradire, anche l'errore finale (scarsità di carburante) che verosimilmente è costato a Pianezzola il terzo posto die-

tro a Travaglia e Deila a favore di Caldarola. Proprio Deila è diventato per l'occasione la pietra di paragone per giudicare tutto e tutti. Lui, che era l'unico ad avere ancora ragionevoli speranze di rimonta, si è battuto con il coltello fra i denti, esattamente come tutti gli altri (che spettacolo vederli passare con gli occhi sbarrati sfidando ad ogni curva il limite!) ed è nei suoi confronti che la Bmw ha dimostrato il



◀ suo positivo stravolgimento; che la Peugeot ha confermato nei fatti tutte le sue doti e che Travaglia ha chiarito che nel bilancio del suo successo stagionale la Clio è una parte importante, ma tutt'altro che la sola. Andreucci, impressionante per grinta e bravura, era partito con un passo tale che la partita sembrava già chiusa dopo due sole speciali: peccato che altrettanto rapidamente l'inevitabile incedere da rischiatutto di queste gare lo abbia indotto subito dopo ad un errore capitale. Allora vita facile per Travaglia? Certo meno complicata, ma tutt'altro che rilassante con alle spalle un Gatti che, scavalcato Deila, si ostinava a restargli in scia e si permetteva persino di firmare, seppure in condominio, uno scratch. Forse sarà stata una somma di coincidenze ma la Bmw vista a Reggio quasi non sembrava che rendesse 200 cv e parecchi chili alle avversarie. Piuttosto il doppio ritiro per analoghi motivi induce a pensare che il lavoro per la Oral sia tutt'altro che finito: ma ora la scommessa di inizio anno assomiglia sempre più a una tangibile promessa. E fa quasi rabbia non poter dedicare altrettante parole per descrivere l'altra, e persino più accesa, guerra del Gr. N. Ma per spiegare la bravura di Vellani (che ha vinto), Tognozzi, Medici, Farina e Bizzarri (l'unico dei migliori costretto al ritiro) basta uno sguardo ai tempi e al distacco in classifica finale. ■



fotografie PHOTO4



Andreucci, in alto a destra, con la 306 S16. La Peugeot, che dispone delle gomme da 16", è andata come il vento nelle prime due speciali, rifilando secondi a tutti. Poi per una frenata sbagliata addio sogni di gloria, infranti contro un idrante. Alla fine di una gara regolare Deila, sopra, ha chiuso al 2. posto.

LA CRONACA SBAGLIA UNA FRENATA

Sulla 3. prova Andreucci centra l'idrante



Una faccia piangente: questo era il simbolo usato nel numero scorso per identificare i bocciati del 2 Litri: Saglio si è riconosciuto nel ruolo...



mente come Andreucci. Il toscano, la cui 306 si comporta diversamente con le nuove sospensioni, sulla 3. ps sbaglia la frenata ed abbatte un idrante con conseguente allagamento della sede stradale. Prova a ripartire ma il radiatore è rotto, e lo costringe a parcheggiare poco oltre. In Gr. N, intanto, Bizzarri è il più lesto al via con Medici, Vellani, Settembrini (poi fermato dal cambio) e Demaria che se la vedono alle sue spalle con un Tognozzi penalizzato da un ammortizzatore. Sul secondo tratto cronometrato guai per Fassitelli (piega una valvola e prosegue ma con il motore meno performante), Zamparini (i cui problemi lo portano rapidamente al ritiro), Brega (che inizia un vano combattimento con il motore che per tutta la gara, a tratti, andrà a 3 cilindri) e «Ragastas», che ha lo stesso problema di Brega. Il reggiano della Bmw il problema lo risolve in assistenza (sostituite le candele) ma si ferma sul tratto successivo con problemi di trasmissione. Sulla stessa terza frazione Bizzarri fora e l'eccellente Medici ha problemi alla pompa della benzina: i due vengono scavalcati da Tognozzi e Vellani mentre Farina si avvicina: fra i cinque inizia una lotta che li vedrà costantemente racchiusi nella spazio massimo di 20". Vellani riuscirà anche a raggiungere Tognozzi, che poi lo stacca nuovamente. Al via dell'ultima speciale il leader del campionato si ritroverà con 4" su Vellani, 10" su Medici e 16" su Farina. Ma proprio sul tratto conclusivo lamenta il distacco della barra stabilizzatrice ed i 20" persi lo precipitano dal primo al quarto posto finale. In testa Gatti tenta di raggiungere Travaglia, ma l'improbabile impresa sfuma rapidamente: sulla prova di metà gara finisce anche lui con la trasmissione k.o. Sistemati Travaglia e Deila ai primi due posti, si accende la lotta per la terza piazza con Gomba e Pianezzola attaccati dai rimontanti Saglio (poi tradito dal cambio) e Caldarola. Sul finire la lotta si trasforma in un duello, ed al via dell'ultimo tratto cronometrato Pianezzola e Caldarola sono esattamente appaiati. Alla fine la spunta di 3" Caldarola, ma Pianezzola finisce la corsa nero come la pece perché disputa gli ultimi chilometri con il motore in crisi per... la mancanza di benzina. Complimenti a Bea Cavenaghi, che mette una robusta ipoteca sul titolo femminile, e tutti sotto la doccia: per Travaglia, naturalmente, di champagne. ■

REGGIO EMILIA — Non c'è bisogno di spronarli alla lotta i 92 equipaggi al via del rally Appennino Reggiano. Per capirlo basta guardare l'elenco dei ritirati: dopo solo 5 prove in gara erano ridotti a 58 unità. Alla fine taglieranno il traguardo in 48. Al vertice Andreucci, che dispone della 306 in versione «Francia» (non solo il motore ma anche le sospensioni, studiate per le gomme da 16" utilizzate per la prima volta dal toscano) vola come il vento. In due prove stacca di 12" Travaglia, di 27" Gatti e di 30" Deila. Pianezzola, quinto, è già a 45" davanti ai due debuttanti con la Clio Gr. A: Gomba e «Cianci» Guizzardi. Per il giovane piemontese, malgrado i successivi problemi ai freni, alla fine ci sarà un ottimo quinto posto, mentre l'ex coequipier di Cerrato si ferma subito dopo, tradito dalla scarsa conoscenza del mezzo. Uscita di strada e ritiro, esatta-

LE CLASSIFICHE

RALLY TRICOLORI

Reggio Emilia, 15-16 luglio 1995

19. Rally Appennino Reggiano

gara valida per il Campionato Italiano 2 Litri Kenwood

Assoluta: 1. Travaglia-Zanella (Renault Clio Williams) in 1.43'39"; 2. Deila-Vischioni (Renault Clio Williams) a 1'40"; 3. Caldarola-Cecchini (Renault Clio Williams) a 1'55"; 4. Pianezzola-Zanatta (Nissan Sunny Gti) a 1'58"; 5. Gomba-Baiardi (Renault Clio Williams) a 2'57"; 6. Brega-Zanini (Renault Clio Williams) a 6'31"; 7. Vellani-Maccagnani (Renault Clio Williams) a 7'58"; 8. Piantanida-Grassi (Opel Kadett Gsi) a 7'41"; 9. Medici-Davolio (Peugeot 309 Gti) a 7'41"; 10. Farina-Farina (Renault Clio Williams) a 7'54".

GRUPPO N

Classe 1400: Di Marco-Gheduzzi (Peugeot 106 Rallye) in 2.01'03"; 2. Incerti-Ugoletti a 1'40"; 3. Gherardi-Rossi a 3'07"; 4. Giliberti-Dallari a 6'44"; 5. Sassi-Cosci (Peugeot 106 Rallye) a 7'24"; 6. Scandola-Pasi (Peugeot 106 Xsi) a 7'44"; 7. Capanni-Magnavacchi a 8'06"; 8. Migliori-Ugolini (Peugeot 106 Rallye) a 10'25"; 9. Fii-Mazzini (Peugeot 106 Rallye) a 21'01" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 1600: 1. Gatti-Dieci in 1.56'23"; 2. Pagano-Arena a 15"; 3. Cacciavellani-Gattamelati (Peugeot 205 Gti) a 2'33"; 4. Nalin-Ferri a 9'36" (tutti gli altri su Opel Corsa Gsi 16V).

Classe 2000: 1. Vellani-Maccagnani in 1.51'12"; 2. Medici-Davolio (Peugeot 309) a 8"; 3. Farina-Farina a 21"; 4. Tognozzi-Morassi a 24"; 5. Demaria-Pisana a 1'08"; 6. D'Arcio-D'Arcio (Opel Kadett Gsi) a 2'03"; 7. Santoni-Granai a 4'08"; 8. Costi-Fontanazzi a 6'29"; 9. Taddei-Mariani (Opel Astra Gsi) a 7'12"; 10. Marastoni-Montecchi (Peugeot 309) a 7'14"; 11. Bavo-Micheletti a 7'16"; 12. Tiramani-Zeraschi a 8'15"; 13. Cavenaghi-Faticchi (Peugeot 309) a 9'06"; 14. Fusai-Piccone (Peugeot 309) a 9'46"; 15. Borghi-Zannoni (Peugeot 205 Gti) a 12'23"; 16. Fornasiero-Vianello (Opel Astra Gsi) a 14'05"; 17. Baracchi-Di Troia (Peugeot 205 Gti) a 15'23"; 18. Cerioli-Bertani (Fiat Tipo) a 16'52"; 19. De' Medici-Morelli (Peugeot 205 Gti) a 18'36" (tutti gli altri su Renault Clio Williams).

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Fassitelli-Bordogna (Peugeot 106 Xsi) in 1.51'51"; 2. Schenetti-Schenetti a 5'23"; 3. Zanetti-Baldelli a 5'55"; 4. Zanotti-Lugli a 7'52"; 5. Dalla Porta-Pellati a 10'54"; 6. Cremonesi-Lavezzo a 14'26"; 7. Carbone-Carbonegnani a 37'06" (tutti gli altri su Peugeot 205 Rallye).

Classe 2000: 1. Travaglia-Zanella in 1.43'39"; 2. Deila-Vischioni a 1'40"; 3. Caldarola-Cecchini a 1'55"; 4. Pianezzola-Zanatta (Nissan Sunny Gti) a 1'58"; 5. Gomba-Baiardi a 2'57"; 6. Brega-Zanini a 6'31"; 7. Piantanida-Grassi (Opel Kadett Gsi) a 7'41"; 8. Medici-Olmi (Opel Kadett Gsi) a 10'10"; 9. Bonacini-Masi (Peugeot 309) a 10'17"; 10. Belli-Zamboni (Opel Astra Gsi) a 11'22" (tutti gli altri su Renault Clio Williams).

Tutto il rally speciale per speciale

PS 1 San Polo (km 18,86)

1. Andreucci in 10'55"; 2. Travaglia a 4"; 3. Deila a 11"; 4. Gatti a 12"; 5. Pianezzola a 18". 1. Gr.N: Bizzarri a 11".

PS 2 Trinit (km 14,27)

1. Andreucci in 10'13"; 2. Travaglia a 8"; 3. Gatti a 15"; 4. Deila a 19"; 5. Caldarola a 22". 1. Gr.N: Bizzarri a 53".

PS 3 Buvalo (km 15,47)

1. Travaglia, Gatti e Deila in 10'35"; 4. Pianezzola a 8"; 5. Saglio a 11". 1. Gr.N: Tognozzi a 48".

PS 4 Castello (km 21,11)

1. Travaglia in 14'19"; 2. Gatti a 2"; 3. Pianezzola e Gomba a 18"; 5. Saglio a 19". 1. Gr.N: Farina a 57".

PS 5 Trinit (km 14,27)

1. Travaglia in 10'35"; 2. Deila a 8"; 3. Caldarola e Gomba a 10"; 5. Saglio a 12". 1. Gr.N: Vellani a 46".

PS 6 Buvalo (km 15,47)

1. Saglio in 10'44"; 2. Deila a 3"; 3. Travaglia a 6"; 4. Caldarola a 10"; 5. Pianezzola a 15". 1. Gr.N: Medici a 38".

PS 7 Castello (km 21,11)

Travaglia in 14'16"; 2. Saglio a 8"; 3. Caldarola a 22"; 4. Pianezzola a 24"; 5. Deila a 29". 1. Gr.N: Tognozzi e Medici a 101".

PS 8 Trinit (km 14,27)

1. Travaglia in 10'35"; 2. Deila a 7"; 3. Pianezzola a 10"; 4. Deila a 18"; 5. Gomba a 22". 1. Gr.N: Vellani a 38".

PS 9 San Polo (km 18,86)

1. Travaglia e Caldarola in 11'09"; 3. Pianezzola a 3"; 4. Deila a 5"; 5. Gomba a 18". 1. Gr.N: Vellani a 36".

Così il tricolore

Assoluta: 1. Travaglia 95 punti; 2. Deila 74; 3. Caldarola 32; 4. Andreucci 26; 5. Pianezzola 23; 6. Zamparini 20; 7. Marchisio 19; 8. Saglio 18; 9. Gugel e Viale 15.

Gruppo N: 1. Tognozzi 70 punti; 2. Demaria 58; 3. Castore 39; 4. Ameglio 28; 5. Medici 25.

Femminile: 1. Cavenaghi 40 punti; 2. Fii, Zanchetta e Sciascia 7,5; 5. Carbonegnani 6.

Trofeo Repsol Under 25: 1. Zamparini e Pianezzola 24 punti; 3. Saglio 13; 4. Gatti D, Santoni, Viale e Garosci 9.

Peugeot Cup: 1. Fassitelli 100 punti; 2. Di Marco 75; 3. Andreucci 52; 4. Cocco 50; 5. Cannino 43.

Trofeo Clio Gr.N: 1. Tognozzi 92 punti; 2. Demaria 59; 3. Santoni 31; 4. Vellani 30; 5. Farina 24.

● **OCCHIO.** Incredibile ritiro per Immoilli nel rally dell'Appennino Reggiano: all'assistenza prima del primo riordino di Castelnuovo qualcuno degli astanti ha involontariamente schizzato dal liquido tergivetro negli occhi del navigatore Pietro Zoppi. Inevitabile una fortissima irritazione e per il pilota non è restato che prendere la strada dell'ospedale anziché quella del riordino.

● **REGGIO STORICO.** In coda al rally dell'Appennino Reggiano si disputa anche una gara di auto storiche. Il successo andato, malgrado 1' di penalità, a Giorgio Tessore in coppia con Lisa Costa su una Lotus Elan che ha preceduto di 35" Fini (Jaguar E) e di 48" Giacomelli (Porsche 356B), vincitore del 2. raggruppamento.

RALLY

PUNTO TRICOLORE

MINA VVA

A ventisei anni e alla prima stagione in un top team, Andrea Dallavilla è senza dubbio l'emergente dell'italiano assoluto. Con la Celica St 205, avendo vinto più speciali di tutti, a Biella si presenterà con reali chance di successo. In aiuto arriveranno le Michelin da stampo. Per Cunico e Liatti il bresciano potrebbe rivelarsi un... «ordigno incontrollato»

■ GIANNI COGNI



GANGANTE

Strana margherita quella che sta sfogliando il campionato italiano assoluto: Cunico-Liatti, Cunico-Liatti, Liatti-Cunico, Cunico-Liatti... eppure è dal Millemiglia che l'occhio scivola, irresistibilmente attratto, da quella sorta di stame del nostro fiore da rally che sembra essere diventato Andera Dallavilla. A ventisei anni ed alla prima stagione in una squadra di vertice, si può vincere anche senza arrivare primo. Dallavilla di che pasta è fatto l'aveva già indicato con eloquenza nelle prime prove della gara bresciana, quella di casa, con la vecchia Celica St185. Con la nuova St205 l'ha ribadito al Targa Florio e l'ha urlato a suon di tempi al Salento: per la prima ▶

Per Andrea Dallavilla, nella foto, grande protagonista al rally del Salento, l'appuntamento con la vittoria è solo rimandato. Con la Celica St 205 della Grifone sarà sicuramente l'avversario più temibile per Liatti e Cunico nel prossimo appuntamento: a Biella



◀ volta in carriera è andato in testa ad una gara dell'assoluto e senza le forature i tempi dicono che sarebbe stato senz'altro il vincitore. Ora l'ennesimo «pupillo» lanciato da casa Grifone, ad un anno esatto dal suo primo successo assoluto (Appennino Reggiano 94 con la Delta) è diventato la variabile imprevedibile nella corsa al titolo tricolore ed è pronto per separare lo stame del... Lana, ovvero puntare non solo a meritare ma anche a conquistare il primo successo in un rally del massimo campionato nazionale. La Toyota è cresciuta e punta proprio su Biella per riprendere quel ruolo di primo piano ricoperto per tutta la stagione scorsa (conquista del titolo italiano marche e titolo piloti sfumato solo nella gara di chiusura a favore di Cunico): non solo con Dallavilla, che dopo Lecce è il suo rappresentante meglio piazzato in classifica, ma anche con Pianezzola. Già da Lecce, Tabaton sosteneva che a separare la nuova Celica

dalla vittoria c'era solo la malasorte. Ora i rovesci della dea bendata hanno reso difficile (ma matematicamente non impossibile) reinserire l'uno o l'altro dei grifoncini nel duello fra Cunico e Liatti, ma sicuramente è tutt'altro che tardi per ribaltare le gerarchie dei valori e conquistare nuovamente almeno il titolo marche. Comunque il rally della Lana sarà un appuntamento chiave. Dallavilla non sarà più un outsider, ma a tutti gli effetti partirà sullo stesso piano di Cunico, Liatti e del compagno Pianezzola, forse addirittura con qualcosa in più. E stavolta non ci saranno variabili strane a mettere sotto condizione le prestazioni delle tre vetture di vertice: Ford, Subaru e appunto Toyota. Il riferimento è ai pneumatici. Come noto la Pirelli già da due gare ha unilateralmente deciso di abbandonare i «vecchi» slick intagliati a favore delle gomme da stampo, da inizio anno obbligatorie nel campionato del mondo. La Michelin, fedele al programma iniziale, ha perseverato con le slick anche in attesa di esaurirne le scorte. La convinzione della concorrenza, e della Ford in particolare, è che i progressi delle nuove coperture non siano ancora tali da pareggiare le prestazioni dei vecchi, che garantiscono una maggiore impronta a terra. Ed anche a questo problema sono state rimandate le prestazioni di Dallavilla al Salento. Bene: al Lana anche la Toyota passerà alle gomme da stampo, anche se le dotazioni sono tali da non garantire la totale copertura della gara ad entrambe le macchine. Segno evidente che in casa Michelin pensano (prove comparative alla mano) che il sorpasso sia cosa fatta. Quindi tutti nelle stesse condizioni. Il mese



foto grafie PHOTO4

trascorso dalla gara di Lecce cosa avrà cambiato nel rapporto di forze fra i tre team di vertice? Lo si scoprirà sul campo. Di certo Cunico ha già una mano sul titolo, ma anche la preoccupazione di vedere se i problemi di sottosterzo della sua macchina si riveleranno superati. Altrettanto sicuramente Liatti avrà smaltito la delusione della mancata convocazione per il rally della Nuova Zelanda e sarà al suo posto con l'intenzione di riportarsi sot-



RALLY

PUNTO TRICOLORE

LIATTI E' IL PIU' ... VITTORIOSO

Quel che conta è vincere la gara, ma un indubbio indice significativo delle prestazioni di macchine e piloti lo si può ricavare dal conteggio delle vittorie nelle prove speciali. Proprio questo conto nasconde due parziali sorprese: il sostanziale equilibrio fra Subaru, Ford e Toyota ed il sorpasso di Liatti ai danni di Cunico in occasione del Salento. Quest'ultimo è un dato molto importante, visto che anche nelle stagioni in cui non ha vinto il campionato Cunico è sempre risultato il migliore in questa pur platonica graduatoria del maggior numero di scratch stagionali. E mentre Liatti ha avuto un comportamento costante, Cunico è sensibilmente sceso mentre, di contro, ancor più drasticamente si è impennato il rendimento di Dallavilla. Nella tabella sotto sono considerate anche le vittorie ex-aequo.

	CIOTTO	1000 MIGLIA	TARGA FLORIO	SALENTO	TOT
Gara					
PROVE SPECIALI	18	14	17	20	69
PILOTI					
Liatti	6	5	8	7	26
Cunico	12	8	2	3	25
Dallavilla		1	6	12	19
Pianezzola	1		4		5
Longhi	1			1	2
Pasquali	1			1	2
Navarra				1	1
MARCHE					
Subaru	7	5	8	8	28
Ford	13	8	2	4	27
Toyota	1	1	10	13	25



Per Franco Cunico, a fianco, quello conquistato in terra pugliese, al rally del Salento, è stato il terzo successo stagionale su quattro gare dell'assoluto fin qui disputate. Suo diretto rivale, con al suo attivo tre secondi posti e una vittoria (al rally della Targa Florio) è Piero Liatti, nell'altra pagina, che dopo essersi ripreso dalla delusione di non essere stato convocato in Nuova Zelanda, sarà regolarmente al via al Rally della Lana

to. Così come Pianezzola darà fondo alle sue doti per non finire nell'ombra del suo giovane compagno, mentre Longhi, con alle spalle la vittoria nelle ultime tre edizioni del Lana, aspetta impaziente la gara che forse più ama. Ma quello da cui ci si aspetta di più resterà lui, l'astro nascente Andrea Dallavilla. Una sconfitta non lo trasformerebbe in una stella cadente, ma adesso che è in alto con lui saranno tutti molto esigenti.

ALLA SCOPERTA DI ALESSANDRO DALLAVILLA

Nel Trofeo Uno le prime vittorie



Andrea Dallavilla è l'ultimo frutto di quell'isola felice che è Brescia, dove c'è sempre un gruppo di appassionati che sotto il marchio della scuderia Mirabella Millemiglia da anni aiuta tangibilmente i migliori talenti locali ad emergere. Una scommessa felicemente vinta a suo tempo con Bossini e ribadita prima con Medeghini e poi proprio con Dallavilla.

Classe '69, Andrea Dallavilla ha praticamente fatto coppia fissa sin dal debutto con Danilo Fappani (premio Kinzica d'Oro '95). Primi passi nel Trofeo Fiat Uno Turbo nel '92: tre vittorie nelle tre gare conclusive (Lana, Piancavallo e Sanremo) e secondo posto finale dietro Viale e davanti a Navarra, Perini, Sottile e Pianezzola junior. Nel '93, sotto l'ala della Mira-

bella Millemiglia, l'avventura nel tricolore Gr. N con la Escort: grandi prestazioni (successo all'Elba) ma troppi guai meccanici e troppi ritiri. Nel '94 il coraggioso e forse azzardato rifiuto di proseguire nel Gr. N. Per qualche mese Dallavilla è arrivato persino vicino al ritiro, poi la chiamata della Grifone, da sempre attentissima e felice nel lanciare nuovi talenti. Qualche gara con la Delta (vittoria a Reggio Emilia, sesto posto al Millemiglia ed al Salento) e poi la promozione al volante della Toyota al Targa Florio '94 con immediata piazza d'onore dietro Cunico. Il resto lo ha fatto prima Longhi, liberandogli il posto da titolare, e poi lui stesso a suon di risultati e di intelligenza, crescendo gara dopo gara sino all'esplosione al Salento. Ora aspetta quella vittoria che vale la consacrazione. ■

In Gruppo N Manfrinato, sopra, conduce la graduatoria provvisoria davanti a Bentivogli. Con un distacco di appena dieci punti. A fianco, Dallavilla ha iniziato la sua carriera nel Trofeo Fiat Uno Turbo nel '92 vincendo le ultime tre gare. È poi passato alla Escort Gr. N e lo scorso anno con la Delta, vincendo a Reggio Emilia



GLI ORARI

Partenza Stadio di Biella	dalle ore 19.30
Ps1 Valmosca	km 9,08 dalle ore 19.58
Ps2 Boleto	km 11,38 dalle ore 21.23
Ps3 Breia	km 16,76 dalle ore 21.56
Ps4 Crosa	km 18,66 dalle ore 22.52
Ps5 Ronco	km 31,28 dalle ore 23.33
riordino Biella Stadio	dalle ore 01.00
Ps6 Valmosca	km 9,08 dalle ore 01.58
Ps7 Cross	km 18,66 dalle ore 2.44
Ps8 Ronco	km 31,28 dalle ore 03.25
Arrivo 1. tappa stadio Biella	sabato 22 dalle ore 05.15
Partenza 2. tappa stadio Biella	sabato 22 dalle ore 16.00
Ps9 Campore	km 15,39 dalle ore 16.31
Ps10 La Sella	km 12,25 dalle ore 16.59
Ps11 Noveis	km 16,65 dalle ore 17.23
riordino Ponzone Mercato	dalle ore 18.15
Ps12 Campore	km 15,39 dalle ore 19.02
Ps13 La Sella	km 12,25 dalle ore 19.30
Ps14 Noveis	km 16,65 dalle ore 19.54
Ps15 Boleto	km 11,38 dalle ore 20.57
Ps16 Breia	km 16,76 dalle ore 21.29
Arrivo stadio Biella	sabato 22 dalle ore 22.45

LE DISTANZE

La gara misura 648,17 km dei quali 262,9 per le 16 prove speciali (tutte su asfalto) in programma.

I TOP AL VIA

- 1 Cunico-Evangelisti**
(Ford Escort Cosworth)
- 2 Pasquali-Tedeschini**
(Subaru Impreza)
- 3 Pianezzola-Roggia**
(Toyota Celica Sf205)
- 4 Liatti-Alessandrini**
(Subaru Impreza)
- 5 Dallavilla-Fappani**
(Toyota Celica Sf205)
- 6 Longhi-Pirollo**
(Ford Escort Cosworth)



Dal freddo e dall'alluvione dello scorso novembre al prevedibilmente infuocato ed afoso fine luglio di quest'anno: il rally della Lana torna alla sua data consueta e si ripropone come appuntamento chiave della stagione tricolore. Una gara tangibilmente rivista nella sua struttura e che rappresenta un appuntamento anomalo per i maggiori protagonisti del campionato, almeno sul



Longhi punta al poker

piano dei trascorsi. Qui Liatti, che è biellese di nascita, non si è mai espresso ai suoi livelli migliori e dichiaratamente ha poco feeling con il tracciato. Qui Cunico non è mai riuscito a vincere. E di Pianezzola, addirittura assente lo scorso anno, non si ricorda nulla di buono, così come gli albi d'oro non portano tracce della rivelazione Dalla- villa. Una eccezione c'è: Piero Longhi (nella foto), vincitore delle ultime tre edizioni della gara, che al Lana va evidentemente a nozze. Il novarese, magari accarezza il sogno di fare poker per avvicinare il record di Cerrato (cinque successi consecutivi dall'87 al '91). Se sarà Cunico, ormai lo si è detto e ripetuto, il titolo sarà praticamente suo, viceversa tutto potrebbe riaprirsi. Ma più che ai top val la pena di guardare ai comprimari, perché l'occasione sarà importantissima anche a questo livello. La Renault, accontentati i velocissimi tracciati del sud, ha l'occasione per proporre la Maxi Clio, sempre più competitiva e Medeghini ambisce a capitanare la truppa delle seconde linee.

Per il magico Bentivogli nuovo e decisivo attacco al primato in Gr.N di Manfrinato: anche se ancora non si sa se sarà della partita

con la Toyota di Fren, come a Lecce, o se tornerà sulla Escort di Bertino, come fa intendere la sua iscrizione. Non meno impor-

tante in chiave di campionato il testa a testa per il femminile fra la Munaretto e la Zumelli, ed il confronto fra il manipolo di aspiranti

IL CAMPIONE SPAGNOLO HA ANNUNCIATO

Sainz *sau* il Nuova Zel

Come era prevedibile Carlo Sainz ha ufficialmente rinunciato a partecipare al Rally di Nuova Zelanda, quinta prova del mondiale, che si svolgerà ad Auckland a fine mese. In una conferenza stampa, tenuta a Madrid venerdì scorso, il campione spagnolo ha comunicato ai numerosi giornalisti presenti, la sua decisione di non prendere parte alla gara che si svolgerà agli antipodi e nella quale ha pri-

mezzato tre volte. «*Ho deciso di non compromettere la mia ripresa — ha detto Sainz — di comune accordo con l'équipe medica che mi sta seguendo. È preferibile, infatti, che io sia al 100% in Australia e che il mio recupero sia completo, in quanto potrebbe essere in questo momento rischiosa una mia partecipazione alla gara neozelandese, dato che sono ancora convalescente.*» Come è noto, il pilota della Subaru ai

primi di giugno è caduto dalla bicicletta, procurandosi una lesione al tendine del gomero destro, per ridurre il quale era stato poi operato alla Clinica Dexeus di Barcellona da un'équipe medica composta dai dr. Villarubias Nuñez e Tomeu. Sono stati proprio gli specialisti catalani a sconsigliare a Sainz la partecipazione al rally neozelandese. «*È stata una decisione sofferta — ha sottolineato il due volte campio-*



VITTORIA ASTRA NEL LIBANO

Per Nasrallah primato in Delta

Triumpho della Lancia Delta Astra al rally del Libano, prova valevole sia per il campionato libanese che per il campionato del Medio Oriente. Il successo è andato a Jean Pierre Nasrallah, in coppia con Asmar, che ha preceduto, dopo 3 giornate di gara, le Subaru Prodrive di Nabil Kharam, giunto a 22", e di «Zee Ohg» a 33". Costretta al ritiro, invece, l'altra Delta Astra affidata all'ex-campione europeo Baroni, chiamato a sostituire Johnny Moacdieh, il libanese prematuramente scomparso per un attacco cardiaco due settimane fa nel corso delle ricognizioni della gara. Ritiro anche per la Ford Escort Ras di Bakashab. Con questo risultato il pilota dell'Astra Team è passato in testa al campionato libanese ed ha raggiunto Bakashab e Matyouhi al vertice della Serie Medio-orientale. In questi giorni, inoltre, l'Astra Team sta definendo i dettagli della partecipazione al Rally di Madeira, con Baroni e Loubet.

(g.c.)

IL TORINESE SI IMPONE AL BOHEMIA

Super Bertone

Nuovo successo per Enrico Bertone che, ad una sola settimana di distanza dalla bella vittoria al Rally Deutschland, si è ripetuto al rally Bohemia, valido sia per il campionato ceco che per il campionato europeo (coeff. 5). Con questo risultato il torinese ha rafforzato notevolmente (staccando gli avversari) il suo ruolo di leader in entrambi questi campionati.

Bertone non ha avuto problemi nell'imporsi, specie dopo il ritiro di Gottlicher e Baumschlager. Al secondo posto si è classificato, a circa 6', l'inossidabile svedese Stig Blomqvist al volante di una Skoda Felicia 1.5 Kitcar, con cui si è permesso il lusso di precedere l'Escort Cosworth di Kreckek e la Mazda 323 di Gargulak.

(g.c.)

LA DECISIONE

**La
nda**

mondo — e francamente sono contrariato, perché ho fatto tutto il possibile per poterla fare. La mia impressione è che sia solo una questione di giorni. Sarei potuto andare in Nuova Zelanda e correre con un cambio semiautomatico, per non sollecitare troppo il tendine, ma obbiettivamente mi sarei potuto classificare solo a ridosso dei primi, è inutile rischiare».

Marco Giordo



SPECIAL STAGE

Dopo due anni senza successi, **Nikolai Burkart**, si è imposto fra le 2 litri al Deutschland con una Sunny Gti italiana...

■ STEFANO COSSETTI

Affabile di caratte. Puntiglioso nella messa a punto dell'auto. Meticoloso nel preparare le sue gare. Preciso nello svolgere il suo compito. Lui è Nikolai Burkart, 34 anni. Pilota tedesco, nella vita si divide nel ruolo di imprenditore e di albergatore. Vive ai confini della Svizzera, sul lago di Costanza. Al recente Deutschland Rally, ha fatto suonare, almeno idealmente, l'inno di Mameli perché se è vero che Enrico Bertone ha fatto centro nella classifica assoluta, Nikolai Burkart ha colto un gran bel successo nella Formula 2 alla guida di quella Nissan Sunny Gti della Cma.

Che cosa ne pensano a Borso del Grappa dove viene preparata la vettura?

«Una vittoria che ci voleva — dicono alla Cma — in una stagione che, nel Campionato Italiano 2 Litri, ci ha visti partire nel ruolo di favoriti e dove invece non abbiamo raccolto quel che ci aspettavamo».

In Germania è andata meglio, aggiungiamo noi. La cronaca della gara ci regala un taccuino di appunti fatto di risultati estremamente interessanti colti su un terreno difficile. Un terreno ostico per un rally, disputato nei dintorni e sul vecchio e mitico circuito del Nurburgring. Una vittoria che per Burkart è anche un riscatto. Perché il tedesco, navigato da Regine Rausch, non vinceva da due anni. Perché Montecarlo, Portogallo e Grecia non gli avevano dato ciò che si aspettava.

In Germania le cose sono andate bene?

«Merito di una serie di fattori

che han funzionato al meglio — commentano in Cma — dalle gomme Pirelli, estremamente performanti, ai nuovi cerchi OZ in magnesio».

Nikolai Burkart, una volta al comando, quando sia l'Opel Astra sia la Clio Kit di Munster erano fuori, ha continuato ad insistere inserendosi in classifica con tempi di prova speciale di valore assoluto in un panorama particolare. In Germania non c'è il nostro Cunico ammazzarally. Ma c'è un lotto di una decina di pretendenti al titolo su Toyota e Ford che di gara in gara danno vita ad un confronto serrato lasciando poco spazio alla Formula 2. Burkart è riuscito ad inserirsi in questo contesto. Grazie alla Nissan, grazie alla Cma, grazie al gran lavoro di miglioramento sull'auto al quale ha dato il suo contributo anche l'austriaco Baumschlager, ovvero colui che, per amicizia, ha propiziato l'incontro tra la Cma e Burkart.

La Nissan della Cma sta ottenendo in Germania quei risultati che invece mancano nel tricolore...



Burkart con la Sunny Gti preparata in Italia, è 1. tra le F.2 in Germania

PEUGEOT CUP

Campionato italiano assoluto (dopo 4 gare): 1. Gianni Bormida (106 Xsi Gr.A) e Alessandro Villa (306 S16 Gr.N) 35 punti; 3. Stradi (106 Rallye Gr.N) 32; 4. Sottosanti (106 Xsi Gr.A), Brunello (106 Xsi 1.6 Gr.N) e Mariano (106 Rallye Gr.A) 20.

Campionato Italiano 2 litri (dopo 5 gare): 1. Ludovico Fassitelli (106 Xsi Gr.A) 80 punti; 2. Di Marco (106 Rallye Gr.N) 55; 3. Andreucci (306 S16 Gr.A) 52; 4. Cocco (106 Rallye Gr.N) 50; 5. Cannino (106 Rallye Gr.N) 43; 6. Serra (106 Xsi 1.6 Gr.N - 1. under 25) 35.

Coppa Italia Nord (dopo 5 gare): 1. Stefano Busatto (106 Rallye Gr.N) 40 punti; 2. Ricci (106 Rallye Gr.N) 47; 3. Anselmi (106 Rallye Gr.N) 40; 4. Casale (106 Rallye Gr.N) 35; 5. Molinari Mattia (106 Rallye Gr.N) 25.

Coppa Italia Centro (dopo 4 gare): 1. Luigi Bizzarri (106 Rallye Gr.N) 50 punti; 2. Gaddini (106 Rallye Gr.N) 47; 3. Raffaeli (106 Rallye Gr.A) 30; 4. Bicchieri (106 Rallye Gr.N) 22; 5. Anderloni (106 Rallye Gr.N) 20.

Coppa Italia Sud (dopo 3 gare): 1. Armando Battaglia (106 Rallye Gr.N) 40 punti; 2. Di Salvo (106 Rallye Gr.N) 35; 3. De Maio (106 Rallye Gr.N) 27; 4. Cliffo (106 Rallye Gr.N) 25; 5. Mariano (106 Rallye Gr.A) 20.

PEUGEOT MASTER

Rally: 1. Danilo Ameglio (309 Gti Gr.N) 60 punti; 2. Rivoira (309 Gti Gr.N) 32; 3. Bertacco (205 Gti Gr.A) 25; 4. Visintini (309 Gti Gr.N) e De Bellis (205 Gti Gr.A) 18.

Trofeo Tradizione Terra (dopo 3 gare): 1. Luca Baldini (309 Gti Gr.N) 25 punti; 2. Tremonti (309 Gti Gr.N) 16; 3. Mirandola (205 Rallye Gr.N), Lamonato (309 Gti Gr.N), Goatelli (205 Gti Gr.A) e Farneti (205 Rallye Gr.A) 10.

Rallysprint (dopo 5 gare): 1. Daniele Ceschi (205 Rallye Gr.N) 40 punti; 2. Doretta (106 Rallye Gr.A) 23; 3. Caldart (106 Rallye Gr.N) 22; 4. P.G. Lenci (309 Gti Gr.A) e Fumi (205 Gti Gr.A) 20; 6. Macchi (205 Rallye Gr.N) e Gnechchi (205 Rallye Gr.N) 18; 8. Visconti (309 Gti Gr.A) 15; 9. Targhetta (405 Mi 16) e Rigo (205 Rallye Gr.N) 12.



OLTRE 350 ISCRITTI E TANTA LOTTA TRA LE PEUGEOT...

Un Leone in ottima salute

Un trofeo per ogni campionato (o quasi); e i due monomarca Peugeot varleggiano a gonfie vele, garantendo alla Casa del Leone la quasi totale immunità alla diminuzione delle partecipazioni che pur è evidente in molte zone d'Italia. Peugeot Cup (riservata alle 106 ed alle 306) da una parte e Peugeot Master (rivolto soprattutto alle «vecchie» 205 e 309) hanno felicemente superato quota 320 iscritti e stanno dando vita ad una serie di confronti diretti appassionanti ed incerti, oltre che forieri (particolare tutt'altro che trascurabile) di un buon gruzzolo in denaro per i migliori. Al di là del dettaglio delle graduatorie, che si possono leggere a fianco, i clienti sportivi della Casa francese hanno dimostrato particolare apprezzamento per la formula '95 con una consistente adesione alla Cup ed un notevole impulso, nell'ambito Master, ai rallysprint e alle gare del Trofeo Terra. La Peugeot Cup, allargata quest'anno alle 306, continua ad avere nella piccola 106 la sua incontrastata regina, tanto che solo nel tricolore assoluto troviamo una 2 litri al vertice (la Gr. N di Alessandro Villa) seppure

in condominio con una 106 Gr. A. Primi successi anche per l'ultima arrivata: la 106 Xsi 1.6. A tre mesi della sua omologazione la nuova versione della Xsi ha già trovato in Serra (leader degli under 25 nel «2 litri») e Brunello (in rimonta nel tricolore assoluto) i suoi efficaci portabandiera in Gr. N, mentre il testimone in Gr. A è destinato a Ludovico Fassitelli. Il bergamasco ex-tricolore è anche il leader a sorpresa del 2

litri, a danno di Andreucci, scavalcato anche dalle 106 Gr. N di Di Marco. Incertissima la lotta nelle tre zone della Coppa Italia secondo Peugeot: e lì è proprio monopolio della 106 Rallye Gr. N. Nel Peugeot Master da sottolineare il grande successo a livello di rallysprint con Ceschi a far la parte del... leone. Fra le pieghe di monomarca Peugeot, anche il curioso condominio messo in atto con fantasia tutta ita-

lica dai bellunesi Giorgio Mares e Claudio Caldart. Nelle gare di Coppa Italia i due dividono l'abitacolo con Mares alla guida e Caldart alla navigazione (sono ottavi nella Peugeot Cup), mentre nei rallysprint il navigatore, con la stessa vettura, passa a pilota e viene affiancato da De Barba; e con eccellenti risultati, visto che occupa attualmente il terzo posto nella specifica graduatoria generale.



Alessandro Villa, in alto, con la 306 S16 Gruppo N e Gianni Bormida, sopra, con la 106 Xsi Gruppo A sono i due piloti che conducono a pari punti la Peugeot Cup riservata al Campionato Italiano Assoluto

Rally Sprint: ecco il pianeta pneumatici



Facili da riconoscere, difficili da usare (bene): sono le gomme da corsa, protagoniste della cover story di Rally Sprint, in edicola da questa settimana. Il tema di copertina del numero di agosto è infatti il pianeta-pneumatici in tutti i suoi aspetti: con i consigli degli esperti ecco quindi prezzi, impieghi e abbinamenti delle principali gomme per l'attività rallistica. E ancora: le sigle, le modalità d'uso, temperature e durate d'esercizio, i termini tecnici da conoscere e gli errori da evitare nella scelta delle coperture da gara. Modello per modello. Sul numero 6 di Rally Sprint troverete anche le ultimissime notizie e previsioni sui campionati nazionali; il supertest di Miki Biasion, dedicato questo mese alla Peugeot 306 S16; due viaggi a ritroso nel tempo: nella carriera di Stig Blomqvist e fra le vittorie della Talbot Lotus. E le consuete rubriche di modellismo e di viaggi, le classifiche aggiornate dei monomarca e della Coppa Italia e ancora molto, molto di più...

AL VIA NELLA GARA DI HUNSRUCK

Acerbis in Cinquecento tenta la carta tedesca

Sarà un banco di prova estremamente interessante e importante la partecipazione di Guido Acerbis e Flavio Candoni al rally Hunsruck che si correrà in Germania, a 100 km da Francoforte, la prossima settimana. Acerbis-Candoni saranno alla guida di una Fiat Cinquecento Trofeo, valida anche per il campionato Europeo coeff. 10, con una Fiat Cinquecento Trofeo. Per l'equipaggio di Luigi Sartori, secondo assoluto, lo ricordiamo, all'ultimo rally del Vulture, una grossa opportunità di maturare esperienza dopo i brillanti risultati ottenuti nel Trofeo Cinquecento in Italia.

IN NUOVA ZELANDA AL VIA CON LA FORD RAS

Allport affianca Delecour e Thiry

Il tre volte campione rally neozelandese, Neil Allport (nella foto) disputerà il prossimo rally di Nuova Zelanda, quinta gara valida per il campionato mondiale piloti e costruttori, alla guida di una Ford Escort Cosworth del Team Ras Ford. Il 38enne pilota recordman di vittorie nei rally del suo Paese, affiancherà così Delecour e Thiry. Il suo copilota sarà Craig Vincent. Allport ha dalla sua una enorme esperienza del rally di Nuova Zelanda a cui ha preso parte a tredici edizioni, delle quattordici disputate, giungendo sempre intorno al 6. posto assoluto. «So-

no rimasto molto soddisfatto della vettura — ha dichiarato Allport al termine dei primi test con l'Escort — anche se ho avuto qualche piccolo problema con la guida a sinistra».



IL CASO

San Martino rientrerà o no nella **Mitropa Cup**? Stochino dice di sì. Bizzotto dice di no. La disputa potrebbe sbloccarsi...

PIETRO GASPARRI

Mitropa sì, Mitropa no! All'annuncio del possibile rientro del Rally di San Marino di Castrozza e Primiero nella Serie Mitteleuropea c'è stata subito una levata di scudi da parte dell'attuale presidente del comitato organizzatore della Mitropa Cup, Walter Bizzotto.

«Non è giunta all'attenzione della nostra segreteria, né mia, nessuna domanda scritta che giustifichi la richiesta dell'attuale rally di San Martino di rientrare nel nostro Campionato».

— **Ma da quanto afferma l'avvocato Luigi Stochino esisterebbe una clausola che favorirebbe il rientro nella Mitropa Cup del San Martino.**

«In questa clausola non l'ho mai vista. Il nostro regolamento è chiaro: per ogni nazione che aderisce alla Mitropa sono ammessi al massimo due rally. L'Italia, nello specifico ha già il Rally di Bassano e quello di Schio. Non vedo come San Martino possa rientrare».

Chiamato in causa in prima persona vediamo quale è il parere dell'ex organizzatore del Rally di San Martino, avvocato Stochino.

«Quando 15 anni fa si prospettò la triste possibilità che il rally potesse non essere più organizzato stabilimmo, di comu-

no accordo con tutti gli altri membri della Mitropa, che qualora una delle gare fondatrici della Serie venisse nuovamente organizzata, il suo ingresso nella Mitropa sarebbe stato prioritario. Quel verbale esiste ed è chiarissimo. Con questo non voglio assolutamente imporre l'uscita dal campionato di una delle altre gare italiane. Troveremo sicuramente una soluzione come ad esempio la possibilità di far inserire tre gare italiane e poi dare ai piloti la possibilità di scegliere il miglior punteggio solo su due».

E a San Martino che cosa si dice di questa, permetteteci il termine: «disputa»?

«Qui si sta lavorando per far diventare il San Martino un rally internazionale — afferma Aurelio Gaudenz — per poter richiamare in queste valli quanta più gente possibile. Per noi si tratta solo di riuscire ad organizzare una gara che piaccia ai piloti con un percorso il più possibile sicuro. Vogliamo tenere rapporti di collaborazione con tutti, senza dare fastidio a nessun altro rally. Far parte della Mitropa Cup ci piacerebbe molto, ma non è questo, per il momento, il nostro obiettivo vitale. Vediamo cosa l'avvocato Stochino potrà fare».

TOMAZZONI



De Luigi, sopra, uno dei concorrenti che hanno disputato il San Martino '95

LA PROVA

NUOVA RENAULT



EURO SPIDER

Il prossimo anno la Regie sostituirà la Clio nella serie continentale con una nuova biposto che abbiamo provato a Nogaro. Si tratta di una vettura leggerissima con un motore da 200 cv. Adotta soluzioni tecniche molto avanzate: il telaio è in alluminio e lo schema delle sospensioni è innovativo...

FRANCO NUGNES

Bella. Innovativa. Divertente. L'erede della Clio nell'Europacup Renault '96 ha suscitato immediati consensi. Si chiama Spider (l'etimologia del nome non deriva da ragno, ma dall'inglese speeder, più veloce), è una barchetta che già nello styling si dimostra accattivante: la linea richiama le Sport degli anni '60, quando questo tipo di vetture rivaleggiavano per importanza nientemeno che con le Formula 1, ma annovera soluzioni avveniristiche di sicuro successo. La Renault Sport in Europa vuole sostituire la Clio, una vettura di larghissima diffusione, con una vera e propria macchina da corsa. La Spider stradale, infatti, sarà lanciata a fine anno, ma si vedrà solo nel '96. I tecnici hanno lavorato molto bene concependo



una biposto che delizierà i piloti gentleman: il telaio è stato realizzato in alluminio. Una scelta, che oltre a garantire elevatissimi standard di sicurezza e a facilitare eventuali riparazioni in caso di urti, consente di contenere il peso. La Spider, infatti, supererà di poco i 700 kg e potrà contare su una potenza di 200 cv. Il propulsore è il due litri della Clio Williams ultra collaudato montato posteriormente, mentre il cambio è un sei marce a innesti frontali di facilissimo utilizzo. Accattivante anche la linea che è caratterizzata dalla totale assenza del parabrezza. Lo studio aerodinamico è stato davvero accurato perchè al volante non si è investiti da alcun flusso d'aria: addirittura è necessario avere una buona ventilazione del casco per non avere degli appannamenti della vi-

siera. Gli uomini Renault stanno pensando anche a una versione con il parabrezza, ma sarebbe bello che la vettura mantenesse questo elemento distinguente. Le potenzialità sono molto elevate: tenuto conto del peso limitatissimo (quanto una piccola Twingo) val la pena segnalare che l'impianto frenante è stato tratto dalla Alpine A610 con dischi autoventilanti di dimensioni generose, sicuramente sovradimensionate alle esigenze. Anche le sospensioni beneficiano delle esperienze agonistiche: sono tutte su uniball, con attacchi che garantiscono alti valori di rigidità, in modo da trovare subito assetti guidabili. Lo schema dei cinematismi è insolito con il gruppo molla-ammortizzatore coassiale montato orizzontalmente sopra i triangoli scatolati. L'ancoraggio di quelli

La Spider Renault è la biposto che prenderà il posto della Clio nell'Eurocup del prossimo anno: dispone del motore 4 cilindri due litri capace di 200 cv. La biposto concepita dalla Renault Sport è stata realizzata da Fior il costruttore di Nogaro. La Spider correrà in concomitanza con la F.1



posteriori è ruotato di novanta gradi verso l'anteriore.

LA PROVA. L'abitacolo è spazioso e ci si sente subito a proprio agio. La pedaliera è regolabile per cui è facile trovare una posizione di guida ideale. La strumentazione è ridotta all'indispensabile: contagiri, temperatura acqua, spia pressione olio. La leva del cambio si trova sul tunnel centrale: è piuttosto lunga e gli innesti non sono velocissimi, ma sono tanto facili che è impossibile sbagliare una cambiata. Pur disponendo degli innesti frontali il 6 marce non chiede alcuno sforzo fisico nell'utilizzo. Lasciamo i box della pista di Nogaro, un tracciato posto ai piedi dei Pirenei che la Renault usa spesso per i collaudi (ci viene anche la Williams F.1) essendo molto impegnativa con tratti lenti e curve veloci in appoggio. Si rimane colpiti della silenziosità del motore: non sembra di avere a che fare con una vettura da corsa. Il rombo del 4 cilindri resta ovattato nel cofano posteriore. Ma i cavalli ci sono, eccome. Basta affondare il piede sull'acceleratore per rendersi conto come i 200 cv si facciano sentire già ai regimi più bassi. L'erogazione della potenza non è brutale, per cui è possibile guidare con un pizzico di cattiveria anticipando un poco l'inserimento nelle curve per uscirne in piena accelerazione con il retrotreno in leggera sbandata. Queste sono le piacevoli sensazioni che ancora si possono apprezzare con le trazioni posteriori.

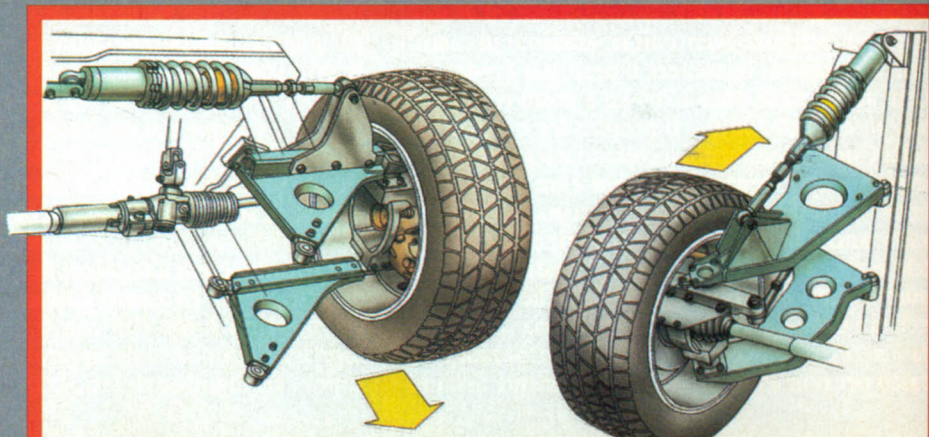
L'assetto è neutro nell'intera percorrenza del transitorio: indurendo ulteriormente molle e ammortizzatori dovrebbe essere possibile dare una maggiore scorsevolezza alla biposto. La frenata è fantastica: i pesi concentrati verso il basso permettono di non avere violente variazioni di carico. La staccata può essere ri-

tardata e violenta, tanto l'inserimento è sempre preciso e le gomme non arrivano mai al bloccaggio. Il divertimento è assicurato. Il successo dell'iniziativa è garantito...

PROSPETTIVE. Il campionato dovrebbe avere tutte le carte in regola per trovare



A lato, il convogliatore d'aria che permette alla Spider di fare a meno del parabrezza. Sotto, gli schemi delle sospensioni: quella anteriore ha l'ammortizzatore montato trasversalmente, quella posteriore ha gli ancoraggi alla scocca longitudinali al senso di marcia.





uno spazio importante: esiste già un calendario di base che comprende nove appuntamenti. Tutti ugualmente importanti e prestigiosi. Quattro, infatti, sono in concomitanza con la Formula 1 (San Marino, Spagna, Montecarlo e Italia) mentre gli altri abbinamenti previsti sono con la prova del Dtm al Nori-

sring, la gara ITC di Donington, la 24 Ore di Spa e il Marlboro Master di Zandvoort. Concluderà la stagione la finale internazionale Renault. Il montepremi che la Regiè metterà a disposizione sarà di due milioni di franchi, vale a dire circa 700 milioni di lire. È prevedibile che le filiali nazionali della Casa francese

debbano fare una sorta di selezione per accentrare i piloti interessati all'Europacup. Sebbene la vettura di serie arriverà a costare quasi 70 milioni, la gestione di una stagione di corse dovrebbe restare piuttosto bassa grazie alla fornitura di ricambi a prezzi che si possono definire politici. ■

LA SCHEDA TECNICA

Motore: tipo F7R 710, 4 cilindri in linea montato posteriormente in posizione trasversale.

Cilindrata: 1998 cc.

Alesaggioxcorsa: 82,7 x 93 mm.

Distribuzione: doppio albero a camme in testa, quattro valvole per cilindro.

Allimentazione: a iniezione elettronica.

Potenza max: 175 cv a 7200 giri (200 cv a 8000 giri).

Coppia max: 21 kgm a 5400 giri.

Frizione: monodisco a secco.

Cambio: Renault a innesti frontali a 6 marce più Rm.

Trazione: posteriore con differenziale autobloccante.

Sterzo: a pignone e cremagliera.

Freni: a disco autoventilanti sulle quattro ruote anteriori e posteriori da 300 mm e pinze della Alpine A 610 Turbo.

Telato: scocca con profilati estrusi di alluminio di 3 mm di spessore.

Sospensioni: anteriori a triangoli sovrapposti con gruppo molla-ammortizzatore posizionato trasversalmente, montato orizzontalmente, ancorato al triangolo superiore con un bilanciere; post. a doppi triangoli sovrapposti con ancoraggio trasversale. Il gruppo molla-ammortizzatore si infulcra sul triangolo superiore. La barra antirollio è regolabile.

Lunghezza: 3810 mm.

Larghezza: 1830 mm.

Altezza: 1280 mm.

Passo: 2350 mm.

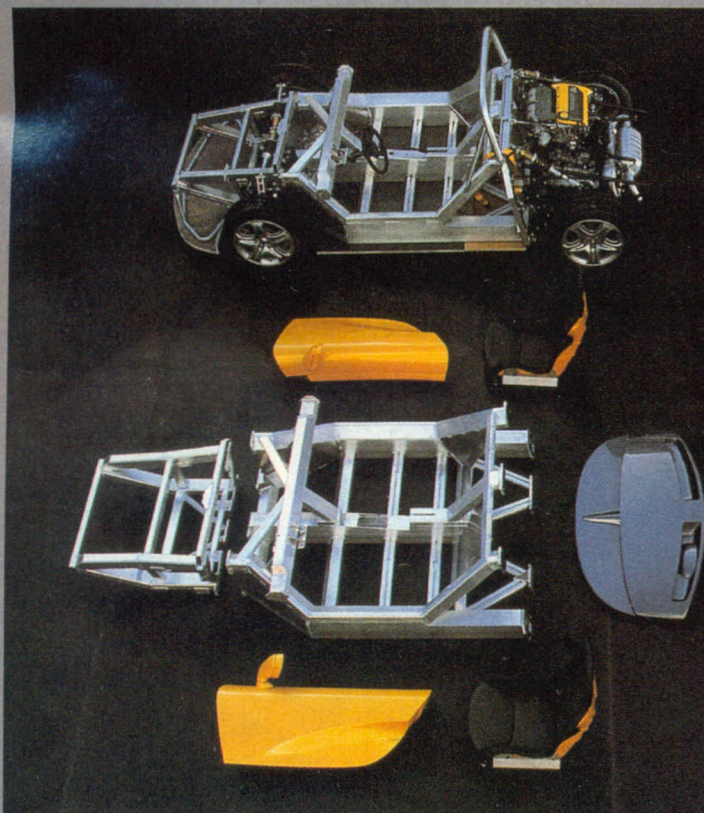
Carreggiate: ant. 1440 mm; post. 1510 mm.

Serbatoio: da 50 litri.

Gomme: Michelin ant. 20/62-16"; post. 23/62-16".

Cerchi: 9 x 16".

Peso: 710 kg.



**FORMULA
INDY**

GARA A TORONTO

Andretti come un ciclone

Fine di un incubo. Michael si è aggiudicato la prima gara della stagione dopo un brivido per un contatto con Cheever. Il finale è stato incandescente con Rahal che lo ha attaccato per tutta la gara. Con un bel terzo posto Villeneuve rafforza la sua leadership

CESARE MARIA MANNUCCI

TORONTO — Finalmente l'incubo è finito. Dalla prima gara a Miami gli era successo di tutto. Guasti, incidenti, errori. Per Michael Andretti la stagione stava diventando un calvario, amplificato dal fatto che Paul Tracy, suo compagno di squadra, aveva già ottenuto due vittorie. Sulle strade di Toronto finalmente il maleficio è finito e Michael Andretti ha ottenuto la sua quinta vittoria nella metropoli canadese, sulle dieci edizioni disputate. Per Andretti non è stata certo una gara facile e tre sono stati i momenti topici che hanno contribuito a dargli il successo. Nelle fasi iniziali si trovava alle spalle di Villeneuve, ma questa volta ha battuto il canadese in termini di tempismo quando si è trattato di scegliere il momento ottimale per effettuare il primo rifornimento. Andato in testa ha saputo controllare i continui attacchi di Bobby Rahal, anche se quest'ultimo aveva una vettura più efficiente nelle ultime fasi a causa di una eccessiva usura delle gomme anteriori di Andretti. Ciò nonostante, Andretti non gli ha mai lasciato spazio, «demolendolo» giro dopo giro con una sequenza impressionante di passaggi uno più veloce dell'altro. Il terzo momento difficile per Andretti è stato quando si è trattato di doppiare Cheever. Le due

vetture sono entrate in collisione, eppure, con Rahal quasi affiancato, Andretti è comunque riuscito a mantenere il comando. Davvero una grande prova di maturità per Michael, che con questa vittoria risale al quarto posto della classifica di campionato. Nulla da fare per Bobby Rahal. A forza di correre in maniera utilitaristica sfruttando sempre le disgrazie altrui, il pilota americano si è forse dimenticato come realmente bisogna attaccare per cercare di vincere una

foto:grafieEMPICS

corsa. Oggi disponeva della vettura più competitiva, ha ottenuto il giro più veloce e, su una pista che esaltava le doti di accelerazione e di coppia ai bassi regimi, il suo motore Mercedes trovava le condizioni ottimali per esprimersi al meglio. Invece, seppur distanziato di meno di mezzo secondo da Andretti, ha dovuto accontentarsi ancora una volta di una piazza d'onore. Eccellente per l'economia del campionato, ma che questa volta non lo soddisfa appieno,





considerando che la sua ultima vittoria risale ormai al lontano 1992. Al terzo posto è terminato Villeneuve che ha comunque saputo girare a proprio favore tutti gli eventi della gara, riuscendo ad aumentare così il suo vantaggio nella classifica di campionato, che adesso è molto considerevole. Dopo aver ottenuto la terza pole position consecutiva, Villeneuve ha condotto la gara nelle fasi iniziali, sbagliando questa volta a ritardare il rifornimento rispetto ad Andretti. Gli

ultimi giri sono stati per il canadese particolarmente «caldi», pressato ad ogni curva da un eccellente Teo Fabi e da Vasser, prima che quest'ultimo abbandonasse per la rottura dello scarico. Il terzo posto finale è comunque l'ennesima dimostrazione della sua grande intelligenza. Stupenda la prova di Teo Fabi. Sempre velocissimo, è terminato al quarto posto ed ora occupa una posizione di assoluto rilievo nella classifica di campionato. Ha avuto problemi con la valvola limi-

tatrice, altrimenti avrebbe avuto la meglio nel suo duello con Villeneuve. Zampedri invece è uscito miracolosamente illeso da un maxi tamponamento che poteva avere conseguenze ben più drammatiche considerando che la Lola di Guerrero gli è letteralmente voltata sulla testa «schiacciando» la vettura del pilota italiano. Ancora una corsa negativa per la Penske. Emerson Fittipaldi ha terminato al decimo posto, rompendo così un digiuno che durava ormai da Nazareth. Un contentino ma nulla di più per una vettura che anche su questa pista ha palesato moltissimi problemi di trazione. Unser invece è uscito subito di pista per una collisione con Rahal. Per il campione in carica è il secondo incidente consecutivo, dopo la collisione con Andretti a Elkhart Lake. Non è certo questa l'attitudine esatta per cercare di mantenere il titolo. Sottotono Paul Tracy. Questa volta, a causa della irregolarità del manto stradale, la frattura alla gamba sinistra si è fatta certamente più sentire. Tra testa coda e toccate con i muretti ha comunque terminato ottavo, ma anche lui ha perso punti preziosi nei confronti di Villeneuve. Ormai, comunque, la lotta per il titolo è un affare privato tra il giovane canadese e gli americani Rahal, Gordon, Andretti e Tracy. ■

Dopo le tante disavventure nelle precedenti gare, finalmente per Andretti è tornato il sorriso. Eccolo sul podio, a sinistra, con Rahal e Villeneuve. Dopo aver conquistato la terza pole consecutiva, Jacques è scattato subito in testa, sopra, davanti a Vasser, Pruett, Andretti, Fabi e Tracy



La Penske rivuole Tracy nel '96

La Penske, come nel '94, vorrebbe iscrivere nel '96 tre vetture. In questo caso, ai già confermati Unser e Fittipaldi, Penske affiancherebbe Tracy, utilizzando l'opzione che possiede sul canadese. Carl Haas non è soddisfatto di questa situazione. Per due volte ha proposto il rinnovo del contratto a Tracy, che però lo ha sempre rifiutato in attesa delle decisioni di Penske. Haas ha dato un limite a Tracy di due settimane. Per il suo posto, sono in trattativa Christian Fittipaldi, Villeneuve, Sullivan e Luyendyck.

● **FORD.** Il team Newman-Haas resterà fedele alla Ford, disponendo per il '96 di un contratto privilegiato, per l'uso in esclusiva dell'ultima evoluzione del motore Ford. Attualmente questo propulsore è anche a disposizione del team Ganassi. Le altre squadre potranno disporre degli ultimi aggiornamenti del motore Ford solo sei mesi dopo il team di Carl Haas.

Patrick offre a Mansell il rientro

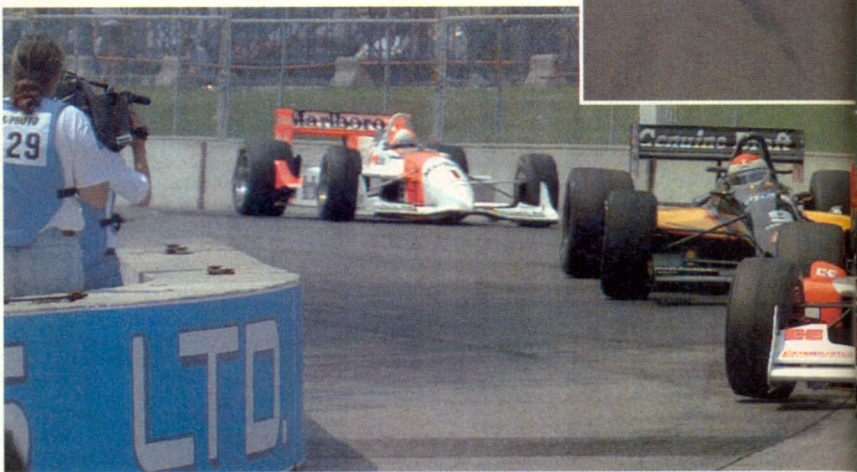
Il prossimo anno il team di Pat Patrick schiererà due vetture ed ha avviato trattative serrate con la Honda per disporre del motore giapponese. Da ricordare che Patrick possiede un eccellente reparto motori, già utilizzato all'epoca della sua collaborazione l'Alfa Romeo. L'Honda ha però richiesto la presenza di un top driver. Patrick, attraverso il suo team manager Jim McGee, che aveva lavorato con Mansell nel team Newman-Haas, ha contattato Nigel. L'inglese si è riservato un mese di tempo per dare una risposta.

● **ZAMPEDRI** Situazione tesa nel team Dale Coyne. La gara di Alessandro Zampedri ad Elkhart Lake è terminata a causa di una violenta tamponata che il pilota italiano ha subito dal suo compagno di squadra Eric Bachelart. La stessa cosa si era già verificata a Portland e a Long Beach.

LA CRONACA SPAVENTOSO INCIDENTE

Carlos Guerrero vola su Zampedri

TORONTO — La tremenda ondata di caldo che si è abbattuta sul Nord America sembra attenuarsi il giorno della gara. Nel warm up Teo Fabi ottiene il giro più veloce. Villeneuve scatta molto bene dalla pole e precede Vasser, Pruett, Andretti, Tracy e Fabi. Si ferma Herta per una tamponata causata da Johansson. Il vantaggio di Villeneuve su Vasser non supera mai il secondo. Ribeiro entra in testacoda. Al sedicesimo giro, con Villeneuve e Vasser sempre ruota a ruota, Pruett compie un testa coda e deve cedere così in bagarre tra di loro. Al 17. giro Unser e Rahal sono in lotta. I due entrano in contatto e ne ha il peggio il pilota della Penske che finisce contro il muro con la sospensione rotta. Entra la pace car e subito inizia la fase dei rifornimenti. Andretti e Rahal riforniscono subito, mentre Villeneuve e Vasser continuano la loro gara senza sosta. Johansson si ritrova su tre ruote a causa di un errore ai box. Si ritira Pruett per problemi all'impianto di raffreddamento. Finalmente Villeneuve e Vasser effettuano il rifornimento, ma adesso si ritroveranno alle spalle di Andretti che al 24. giro diventa il nuovo leader. Nello stesso giro viene data bandiera verde, ma subito si scatena l'inferno. Bachelart tampona Greco. Alle loro spalle arrivano Salazar, Zampedri e Guerrero. È una scena apocalittica. La Lola di Guerrero vola sulla testa di Zampedri, evitando fortunatamente il contatto con il casco del pilota italiano. Per Bachelart, Zampedri, Salazar e Guerrero è la fine della corsa mentre la vettura di



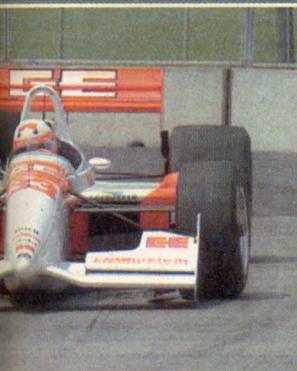
fotografieEMPICS

Greco, sebbene danneggiata, riesce a ripartire. Andretti mantiene sempre il comando davanti a Gugelmin, che è l'unico pilota a non aver ancora effettuato il rifornimento. La corsa riparte al 30. giro, e Tracy ha la peggio in un contatto con Gugelmin. Andretti guadagna subito quattro secondi di vantaggio su Gugelmin che, sebbene abbia le gomme ormai sulle tele, si ostina a precedere Rahal, rallentando così tutto il gruppo. Solo al 44. giro il brasiliano si decide a rifornire e cambiare le gomme, ma Andretti ha già accumulato un vantaggio su Rahal di otto secondi. Seguono poi Ville-

neuve, Vasser, Fabi e De Ferran in lotta serrata. L'attenzione adesso è tutta su Rahal, che rapidamente riduce il suo distacco da Andretti a meno di tre secondi. Si ritirano Greco, per rottura della trasmissione, e Matsushita, con il radiatore forato, Rahal ormai è in scia ad Andretti e dà l'impressione di disporre di una vettura sensibilmente più veloce. Al 63. giro entrambi entrano ai box per il secondo rifornimento, ma anche in questa occasione Andretti precede Rahal. A Christian Fittipaldi viene inferto uno stop and go di penalizzazione per eccessiva velocità ai box. Si ritira Sullivan per rottura

del motore. Al 75. giro, brivido per Andretti che, nel doppiare Cheever, si tocca con il pilota del team Foyt. Sebbene in scia, Rahal non riesce comunque ad approfittare di questo contrattempo. Andretti controlla comunque sempre la situazione e il suo vantaggio oscilla tra i due secondi e pochi decimi. Si ritira Vasser, in quel momento quarto, per rottura dello scarico. Stessa sorte per Ferran, che abbandona per il cedimento della frizione. Sul traguardo Andretti precede Rahal per soli tre decimi mentre Villeneuve in volata ha la meglio su Fabi e Gordon, per il terzo posto. ■





Andretti, sopra, è passato in testa al 24. giro. Bellissima la gara di Fabi, a sinistra, davanti a Rahal e Unser. Zampedri, in basso, è stato eliminato ancora una volta da un incidente, per fortuna senza conseguenze

IL BOSS DELLA CART AVVERTE GEORGE

Basta ai ricatti per la Indy 500!

TORONTO — L'Indycar non poteva rimanere impassibile di fronte agli ultimi attacchi lanciati da Tony George e dalla Irl. La goccia che ha fatto traboccare il vaso è stata la decisione di riservare per il '96 venticinque posti su trentatré, per la 500 Miglia di Indianapolis, alle vetture che parteciperanno al campionato Irl. «È una cosa incredibile — dice Andrew Craig, presidente della Cart — con questa decisione Tony George non ha mancato di rispetto solo verso lo sport, ma anche verso tutti quelli che hanno già acquistato il biglietto pensando di vedere in pista i trentatré migliori piloti. Adesso invece rischiano di assistere ad uno spettacolo con macchine vecchie e piloti di secondo livello. Potremmo pensare anche ad un'azione legale. Non è infatti ammissibile limitare l'accesso ad una competizione sportiva in nome solo di diritti acquisiti. È la Irl e Tony George che hanno iniziato la guerra contro la Cart. Da parte nostra non c'è mai stata nessuna ostilità così come non è assolutamente vero che la Cart ha fatto pressioni sui proprietari di team per non partecipare al campionato Irl. Ognuno è libero di fare quello che vuole, Foyt ne è la dimostrazione. Certo, non è colpa nostra se la maggior parte dei proprietari di team non considera il campionato Irl abbastanza interessante, e se i piloti hanno detto di non gradire una serie solo su tracciati ovali. Per quanto riguarda le date del calendario, non potevamo spostare le gare di Rio e Australia per fare un favore a Phoenix. Stessa cosa per la prova di Road America, da sempre in quella data, e che risulta concomitante con la prova di Loudon. Chi vorrà correre a Orlando per la prima prova del campionato Irl, potrà farlo in piena libertà, ma per Indianapolis non siamo disposti ad accettare nessun ricatto. Se sarà mantenuta la limitazione a solo otto vetture, non so in quanti si presenteranno alle prove di qualificazione. Con questa decisione l'Irl ha dimostrato che quel campionato nasce solo per motivi di business, non certo come evento sportivo».

MOLSON INDY TORONTO

Toronto (CDN), 16 luglio
11. prova del campionato di F. IndyCar

COSÌ (IN 27) AL VIA E (IN 15) AL TRAGUARDO

Jacques Villeneuve (Reynard 95i-Ford Xb) 58'046	Jimmy Vasser (Reynard 95i-Ford Xb) 58'141
Teo Fabi (Reynard 95i-Ford Xb) 58'239	Scott Pruett (Lola T95-Ford Xb) 58'264
Bobby Rahal (Lola T95-Mercedes) 58'272	Michael Andretti (Lola T95-Ford Xb) 58'286
Robby Gordon (Reynard 95i-Ford Xb) 58'441	Al Unser jr (Penske Pc24-Mercedes) 58'447
André Ribeiro (Reynard 95i-Honda) 58'485	Paul Tracy (Lola T95-Ford Xb) 58'541
Gil De Ferran (Reynard 95i-Mercedes) 58'579	Christian Fittipaldi (Reynard 95i-Ford Xb) 58'667
Danny Sullivan (Reynard 95i-Ford Xb) 58'736	Mauricio Gugelmin (Reynard 95i-Ford Xb) 58'754
Adrian Fernandez (Lola T95-Mercedes) 58'851	Raul Boesel (Lola T95-Mercedes) 58'921
Emerson Fittipaldi (Penske Pc24-Mercedes) 58'958	Stefan Johansson (Penske Pc23-Mercedes) 58'964
Bryan Herta (Reynard 95i-Ford Xb) 59'011	Eddie Cheever (Lola T95-Ford Xb) 59'076
Alessandro Zampedri (Lola T94-Ford Xb) 59'462	Eliseo Salazar (Lola T95-Ford Xb) 59'670
Carlos Guerrero (Lola T95-Ford Xb) 59'714	Eric Bachelart (Lola T94-Ford Xb) 1'00'163
Marco Greco (Lola T95-Mercedes) 1'00'206	Hiro Matsushita (Reynard 95i-Ford Xb) 1'00'474
Buddy Lazier (Reynard 94i-Ford Xb) 1'01'925	

1. **Michael Andretti**
98 giri in 1.50'25"202
alla media di 152,512 kmh
 2. **Bobby Rahal** a 0'425
 3. **Jacques Villeneuve**
 4. **Teo Fabi**
 5. **Robby Gordon**
 6. **Raul Boesel**
 7. **Adrian Fernandez**
 8. **Paul Tracy**
 9. **Christian Fittipaldi**
 10. **Emerson Fittipaldi**
 11. **Eddie Cheever** a 1 giro
 12. **Mauricio Gugelmin** a 2 giri
 13. **André Ribeiro** a 2 giri
 14. **Stefan Johansson** a 4 giri
 15. **Buddy Lazier** a 5 giri
- **Giro più veloce: Bobby Rahal**
58'830, media di 175,258 kmh

LA CLASSIFICA DOPO LA 11. PROVA

FORMULA INDY	MIAMI 5/3	SUREFERS PARADISE 19/3	PHOENIX 21/4	LONG BEACH 9/4	NAZARETH 23/4	INDIANAPOLIS 28/5	MILWAUKEE 4/6	DETROIT 11/6	PORTLAND 25/6	ELKART LAKE 9/7	TORONTO 16/7	CLEVELAND 23/7	MICHIGAN 30/7	LEXINGTON 13/8	LOUDON 20/8	VANCOUVER 3/9	LAGUNA SECA 10/9	TOTALE PUNTI
1. Villeneuve	20	—	10	—	17	20	8	4	2	22	15							118
2. Rahal	14	16	—	—	8	14	—	—	16	10	16							94
3. Gordon	—	—	20	—	13	10	10	22	6	—	10							91
4. Michael Andretti	2	6	16	5	—	—	14	12	14	—	21							90
5. Tracy	—	20	12	—	—	—	20	5	—	16	5							78
6. Pruett	12	14	4	16	5	—	1	14	1	6	—							73
7. Fabi	—	—	6	14	6	5	13	6	—	4	12							66
8. Unser jr.	—	8	5	21	—	—	17	10	—	—	—							61
9. Vasser	5	—	—	—	—	—	4	16	20	14	—							59
10. Gugelmin	16	12	—	10	—	9	—	—	8	—	1							56

11. **Fittipaldi C.** e **Boesel** 46; 13. **Fittipaldi E.** 41; 14. **Johansson** e **Fernandez** 37; 16. **Cheever** 30; 17. **Sullivan** 22; 18. **Salazar** 16; 19. **Ribeiro** 15; 20. **De Ferran** 11; 21. **Bachelart** 8; 22. **Zampedri** 7; 23. **Danner** e **Luyendyk** 6; 25. **Matsushita** 5; 26. **Herta** 4; 27. **Greco** 3; 28. **Guerrero C.** e **Hall** 2; 30. **Brayton**, **Guerrero R.** e **Johnstone** 1.

CHAMPION

CAMPIONATO
IMSA

GARA A SEARS POINT



Weaver firma la doppietta

Battute ancora una volta le Ferrari dalla Riley & Scott che centra la seconda vittoria consecutiva. Contestato il posto d'onore di Velez che avrebbe urtato Leitzinger

■ SCOTT MCKEE

SEARNS POINT — Ancora una battuta d'arresto per le Ferrari. James Weaver centra la seconda vittoria consecutiva con la Riley & Scott e si lancia prepotentemente nella lotta per il titolo che doveva rimanere un fatto esclusivo dei piloti ferraristi. La Sport motorizzata Ford ha trovato il giusto equilibrio e pur

disponendo di una minore potenza della 333 Sp riesce comunque a rendere difficile la vita ai clienti del Cavallino rampante. La pole position di Mauro Baldi è stata un fuoco di paglia. Già alla vigilia della gara Velez aveva infatti avvertito che teoricamente le Riley & Scott-Ford avrebbero potuto avere un sensibile van-



taggio sul tracciato misto-lento di Sears Point, grazie in particolare alla maggiore coppia ai bassi regimi del propulsore americano. E alla via della gara è stato infatti Weaver a prendere subito il comando, seguito da Baldi, Leitzinger e Velez. Poi per Baldi la sfortuna ha fatto tutto il resto. Il portacolori della Ferrari si era già lamentato nel corso delle prove di un assetto non ottimale della vettura, che tendeva al sovrasterzo; in gara è stato quindi costretto ad anticipare il proprio rifornimento a causa delle coperture che avevano inspiegabilmente cominciato a deteriorarsi prima del tempo, forse in conseguenza proprio di un assetto non indovinato. E così Mauro è scivolato prima in 6. posizione e solo dopo una difficile rimonta è riuscito a ri-

A lato, le due Riley & Scott hanno viaggiato di conserva nella prima parte della corsa: alla fine ha vinto Weaver che ha bissato l'affermazione di Watkins Glen. Velez, sotto a sinistra, con la Ferrari 333 Sp è stato classificato al secondo posto, ma ci sono state violente polemiche per un duro attacco a Leitzinger che sarebbe stato buttato fuori nella fase conclusiva della gara. Mauro Baldi, sotto a destra, dopo aver conquistato la pole e il record della pista, si è dovuto accontentare del quarto posto al traguardo



SEARS POINT

Sears Point (USA), 16 luglio 1995
7. prova del campionato Imsa

COSÌ (IN 27) AL VIA E (IN 21) AL TRAGUARDO

Weaver (Riley&Scott Mk3-Ford Wsc) 1'26"877	Baldi (Ferrari 333 Sp Wsc) 1'26"683
Leitzinger (Riley&Scott Mk3-Ford Wsc) 1'27"781	Velez (Ferrari 333 Sp Wsc) 1'27"272
Sutherland-Pace (Spice-Oldsmobile Wsc) 1'29"227	Taylor (Ferrari 333 Sp Wsc) 1'27"795
Payne-Williams (Riley&Scott Mk3-Ford Wsc) 1'29"844	Lienhard-Theys (Ferrari 333 Sp Wsc) 1'29"771
Hoerr (Cutlass Supreme Gt1) 1'33"182	Nelson-Clark (Spice Bdg 02-Oldsmobile Wsc) 1'30"849
O'Connell (Nissan 300 Zx Gt1) 1'33"913	Hubman-Wagner (Kuzdu Dg2-Buick-Wsc) 1'33"190
Morgan (Cutlass Supreme Gt1) 1'34"844	Brassfield (Cutlass Supreme Gt1) 1'34"002
Camferdam-Mandeville (Hawk Md3r-Mazda Wsc) 1'35"960	* Stuck (Porsche 911 Turbo Gt1) 1'35"739

1. **Weaver** 65 giri in 1.44'56"090 media 146,058 kmh
2. **Velez** a 8"245
3. **Leitzinger**
4. **Baldi**
5. **Lienhard-Theys** a 1 giro
6. **Payne-Williams** a 1 giro
7. **Sutherland-Pace** a 2 giri
8. **Nelson-Clark** a 2 giri
9. **O'Connell** a 3 giri
10. **C. Morgan** a 3 giri
11. **Stuck** a 3 giri
12. **Schramm-Hayner** a 5 giri
13. **R. Morgan** a 6 giri
14. **Camferdam-Mandeville** a 6 giri
15. **Hubman-Wagner** a 7 giri
16. **Palanca-Pastor** a 7 giri
17. **Brassfield** a 10 giri
18. **Kinn-Singletary** a 12 giri
19. **Maguire** a 12 giri
20. **Hoerr** a 13 giri
21. **Debban-Volk** a 20 giri

portarsi al 4. posto, ma senza comunque mai avere le chances per riportarsi in lotta con i leader della corsa. Quella di Weaver è stata insomma una vittoria senza discussione. Il pilota della Riley&Scott-Ford ha avuto sempre a sua disposizione un margine di vantaggio sul primo degli inseguitori che non è mai sceso sotto i 14"; ed è riuscito a recuperare il suo «margine di sicurezza» anche dopo le due neutralizzazioni della gara con pace car in conseguenza di alcuni incidenti. Adesso Weaver è il pilota che nel corso di questa stagione ha ottenuto per ora il maggior numero di vittorie, tre per l'appunto. Anche per la vettura americana, la Riley&Scott che ha debuttato quest'anno, il successo di Sears Point è stato dunque la consacrazione della bontà del progetto rea-

lizzato da Bob Riley, che a suo tempo fu anche ingegnere in F.Indy Car di Mario Andretti. La Ferrari si è così dovuta consolare con uno «stretto» secondo posto di Velez, conquistato tra l'altro proprio nelle ultimissime battute della gara e con uno strascico di polemiche. Quando sembra infatti che la Riley&Scott-Ford stesse per conquistare una doppietta con Weaver e Leitzinger, dopo l'ultima ripartenza — a poco meno di 5 minuti dal termine della corsa, in seguito a una fase di neutralizzazione — è infatti accaduto che Velez e Leitzinger si toccassero e che quest'ultimo finisse in testacoda, riuscendo a riprendere la terza posizione solo per il rotto della cuffia. Quinta, a 1 giro, ha quindi concluso la 333 Sp di Lienhard e Theys. ■

17. **Bennett** (Bennet-Pontiac Wsc) 1'36"351; 18. **Brown-Bender-Macaluso-Bell** (Spice Hc94-Oldsmobile Wsc) 1'38"209; 19. **Schramm-Hayner** (Chevrolet Camaro Gt1) 1'38"377; 20. **Morgan** (Cutlass Supreme Gt1) 1'39"550; 21. **Dibos-Riggins** (Ford Mustang Gt1) 1'39"788; 22. **Debban-Volk-Miller-Pace** (Kuzdu-D14-Chevrolet Wsc) 1'41"062; 23. **Pallanca-Pastor** (Bugatti Eb 110 Sc Gt1) 1'43"768; 24. **Silliamson-Mac Arthur-Yamashiro** (Cutlass Supreme Gt1) 1'45"330; 25. **Kinn-Singletary** (Chevrolet Camaro Gt1) 1'48"490; 26. **Maguire** (Chevrolet Camaro Gt1) 1'49"288; 27. **Davis** (Chevrolet Camaro Gt1) s.t.





SAIMA
AVANDERO



fornitore ufficiale della SCUADERIA FERRARI



Primo test in F. Indy per Giudici

Il pilota di Abbiategrasso volerà in America dopo la prossima gara Dtm: il 4 agosto proverà la Lola del team Project Indy con cui Christian Danner aveva corso a Miami. Giudici, che ha gareggiato in Imsa in passato, potrebbe prendere in considerazione un impegno americano con la squadra di Andreas Leberle per il '96 o addirittura nelle stock cars. Durante il soggiorno americano vuole infatti effettuare anche un test con un team Nascar.

● **PAPIS.** Proprio in concomitanza con il debutto del pilota lombardo in F.1 è nato un fans club a lui dedicato. L'iniziativa ha già raccolto una cinquantina di aderenti. La sede del Papis fans club è Calendaco, in provincia di Piacenza. Ulteriori informazioni sull'attività del sodalizio potranno essere richieste ai seguenti numeri telefonici: 0523-771451 oppure 0523-772790.

● **McRAE.** Sarà Colin McRae la «guest star» della Coppa Porsche in occasione della gara di contorno del monomarca tedesco in occasione del Gp del Belgio di F.1. Il giovane rallyista scozzese non è nuovo alle gare in pista: nel '93 prese parte ad una prova del Btcc a Knockhill con una Bmw 318 Is della Prodrive e a due corse della serie inglese Tvr Tuscan.

A PORTE CHIUSE CON LA C CLASSE A MAGNY-COURS

Prost prova la Mercedes e stupisce

La segretezza per i mostri sacri dell'automobilismo è una propria chimera. Strano che la inseguano ancora vecchi marpioni del calibro di Prost — oggi collaboratore della Renault — che è ritornato al volante di una vettura da corsa. Il francese ha girato con una Mercedes Amg C classe a Magny-Cours a porte chiuse nei giorni successivi al Gp di Francia, proprio su sua espressa richiesta. Questa prova in teoria era stata sollecitata da una rivista tedesca al quattro volte Campione del Mondo di F.1 nelle vesti di giornalista-collaudatore. In realtà, come ammesso dalla stessa Mercedes, Prost (che ha abbandonato i progetti di costituire una sua squadra di F1) si interessa ora alle competizioni riservate alle vetture della classe 1) e moriva dalla vo-

glia di provare la vettura attualmente al top della categoria. Del resto il test è durato ben due giorni, durante i quali Prost ha macinato centinaia di chilometri staccando tempi sul giro di tutto rispetto. Il 40enne francese è

stato infatti di mezzo secondo appena più lento di Franchitti, pur non sfruttando gomme nuove. «Non c'è però nessun discorso aperto con lui per un'eventuale partecipazione al campionato — afferma Wolfgang

Schättling, portavoce della Mercedes — certo, chiederci se ci piacerebbe averlo con noi è come chiedere ad un uomo normale se gli piacerebbe avere una storia con Claudia Schiffer!».

Paolo Bombara

QUESTA SARÀ L'ULTIMA STAGIONE IN F.OPEL

Draco raddoppia in F.2

La stagione in corso dovrebbe essere l'ultima per il team Draco in F. Opel. Il team di Adriano Morini, che ha vinto ben 4 delle 8 edizioni del campionato organizzato dalla Efda, si concentrerà l'anno prossimo in formula cadetta, affiancando un secondo pilota al brasiliano Marco Campos che sarà riconfermato. L'altra monoposto sarà affidata ad un giovane promettente proveniente dal vivaio dell'Euroseries o della F. 3 britannica: in lizza sono il danese Jason Watt, il portoghese Manuel Giaio e il brasiliano Gualtier Salles. In F. Opel il materiale della Draco dovrebbe essere ceduto ad un altro team; Morini continuerà comunque a gestire la carriera dei due giovanissimi brasiliani Jacobsen e Aberseld. Anche se questa dovrebbe essere la stagione conclusiva, in Draco non spira certo aria di smobilitazione: mentre As va in edicola, a Varano la squadra sosterrà una seduta di test con il portoghese Federico Viegas, protagonista delle prime gare di Superformula.

ANCHE SE IL TECNICO SMENTISCE I CONTATTI

Lombardi piace all'Alfa Corse

Le voci di mercato agitano l'Alfa Corse. Alcune indiscrezioni accreditano il ritorno dell'ingegner Claudio Lombardi al Biscione. Il motorista, che è in forze alla Ferrari, dovrebbe rientrare alla direzione tecnica di Settimo Milanese. Per il momento non ci sono interventi ufficiali, nonostante la notizia sia già comparsa sui quotidiani.

L'ingegner Lombardi, che dirige il reparto motori della produzione di Maranello, smentisce i contatti: «Non ne so nulla — ammette — ma non nascondo che questa prospettiva mi potrebbe interessare. Naturalmente prima vorrei sapere su quali



ORSI

basi ci potrebbe essere un rientro all'Alfa. Mi spiace che ci siano state delle notizie sui giornali, perché l'eventuale contatto potrebbe essere turbato». Natu-

almente la gestione dell'Alfa Corse rimarrebbe comunque affidata a Giorgio Pianta, attuale boss delle attività agonistiche del Gruppo Fiat.

PER SVILUPPARE IL PROGETTO CHE GAREGGERÀ IN D2

Reynard aiuta la Chrysler per la Stratus 2 litri

Dopo la delusione patita nell'appalto della Fia per il monoteleio della formula cadetta (assegnato come noto alla Lola), per la Reynard potrebbe aprirsi un'interessante prospettiva nella categoria turismo. La Casa di Bicester è infatti in trattativa con la Chrysler per iniziare lo sviluppo della Stratus 2 litri. Di recente era stata una sinergia tra i due costruttori a portare in pista il Patriot, un prototipo sperimentale dotato di motore ibrido a turbina a gas elettrico. In vista di un possibile impegno con le vetture turismo, la Reynard ha ingaggiato Bill Stone, ex team manager dell'Andy Rouse Racing.



BIAGI

NEI TEST DI F. 3000 DELLA DURANGO Pescatori OK a Vallelunga

Intensa tre giorni di prove la settimana scorsa a Vallelunga per la Durango Equipe. La squadra di Ivone Pinton, ha svolto un lungo lavoro focalizzando soprattutto su nuove soluzioni di ammortizzatori. Un riscontro positivo, visto che Christian Pescatori, nella prima giornata, martedì, ha fatto segnare un ottimo 1'03"2. In pista anche Gary Formato (1'04") e, assoluta novità di questa stagione, Severino Nardozi. Il simpatico driver laziale ha annunciato il suo ritorno nel Campionato Internazionale di Formula 3000, a partire dal prossimo appuntamento di Pergusa. Alcuni giri li ha percorsi anche Pietro Ferrero, giovane rampollo di famiglia.

FINO A DICEMBRE

Senza soste i corsi di Henry Morrogh!

Davvero senza sosta l'attività della scuola di pilotaggio di Henry Morrogh. È già al completo il calendario per la seconda parte della stagione, che vedrà gli allievi dell'istruttore irlandese impegnati dal 23 al 26 luglio e dal 30 luglio al 2 agosto. I corsi proseguiranno anche dall'11 al 14 settembre, dall'8 all'11 ottobre e dal 5 all'8 dicembre. La tornata conclusiva avrà luogo in dicembre dal 10 al 13, sempre sul circuito di Magione.

PIT STOP

Con Alfa e Opel più «magre» e le Mercedes zavorrate, nell'Irc e nel Dtm i giochi potrebbero di nuovo riaprirsi

■ CARLO MARZETTI

Lin sintonia con le anticipazioni recentemente circolate negli ambienti della Classe 1, è stata approvata la ratifica relativa al cambiamento dei pesi minimi in Classe 1. Il provvedimento è stato adottato per ridare un po' di incertezza e mordente alle gare Irc e Dtm, che ultimamente sono state caratterizzate dalla supremazia della Mercedes. Saranno proprio le C Classe prodotte dalla Casa di Stoccarda ad aggiungere 20 kg di zavorra, mentre le vetture a trazione integrale (ossia l'Alfa Romeo 155 V6 Ti e la Opel Calibra) potranno «dimagrire» di 20 kg. Un cambiamento che dovrebbe riaprire i giochi, consentendo a Opel e Alfa di concretizzare il lungo lavoro di sviluppo fatto sin da inizio stagione sui modelli '95. Nel frattempo, anche sul fronte dei piloti, l'ambiente è caratterizzato da una certa vivacità e da un turn-over incessante. Stig Amthor, che era ritornato al volante dell'Alfa in occasione della gara di Donington, ha dato forfait per Diepholz e, come a Norimberga (dove il suo posto fu preso da Fabrizio Giovanardi), dovrebbe essere sostituito da un pilota con contratto Alfa Romeo. È quindi saltato fuori il nome di Giampiero Simoni, che ha appena lasciato il posto a Gabriele Tarquini nel Btcc. Sulla 155 dell'Alfa Corse2 all'Estoril ci sarà il giovane pilota locale Pedro Couceiro, che sostiene di avere un budget costituito dallo sponsor petrolifero Galp, dal caffè Sical e dalla banca Nova Rede)

già completo anche per il '96. Per la gara Dtm di Singen si è prenotato il tedesco Armin Bernhardt, che ha già preso parte al Dtm '94 al volante di una Mercedes privata. Per quanto riguarda il team manager dell'Alfa Corse 2, pare ormai certa la conferma di Andrea Ulivi, dopo che l'ex «diesse» della Peugeot Italia era già stato protagonista di una «visita esplorativa» in occasione della gara disputata a Donington. In casa Mercedes gli unici dubbi riguardano i tempi di recupero del danese Jan Magnussen, infortunatosi al volante di uno scooter nel fine settimana della corsa del Norisring. Il giovane tester della McLaren farà di tutto per essere presente a Diepholz. In caso contrario la vettura a lui riservata dovrebbe restare ancora una volta inutilizzata. A questo punto appare infatti improbabile il ventilato coinvolgimento di Mikka Hakkinen, che non sarebbe certo dispiaciuto al boss della Amg Norbert Haug.

La vetture a trazione integrale avranno 20 kg in meno mentre le due ruote motrici 20 kg in più



ORSI

Lammers lascia la Vortex

Il veterano olandese Jan Lammers ha lasciato il team Vortex, col quale aveva preso parte alla prima metà della stagione di F.3000. Il 39enne pilota si ripromette di rientrare nel giro della Formula cadetta sin dalla gara di Hockenheim. Nel frattempo lo stesso Lammers si è detto interessato ad un ennesimo ritorno in F.1, senza però precisare la sua possibile destinazione.

● **OMEGALAND.** L'Ome-galand si presenterà con una sola vettura a Pergusa, in occasione della prova valevole per la serie internazionale di F.3000. A partire dalla successiva gara di Hockenheim sarà il francese Marc Rostan ad affiancare Gareth Rees.

Cancellata la F. Classic dopo 4 gare

Ha ballato una sola estate il Campionato di F. Classic. La serie monomarca lanciata pochi mesi fa dal magnate inglese Tom Wheatcroft è stata annullata a seguito dei gravi problemi accusati dai propulsori Holbay. Nella recente gara di Donington ben 7 monoposto si erano fermate col motore rotto e gli organizzatori hanno preferito fermare tutto, riproponendosi un rilancio in vista della prossima stagione.

Una prima immagine della monoposto progettata dalla Lola per il prossimo anno nel monomarca di F.2



MENTRE DAEWOO E HYUNDAI SONO IN LIZZA PER IL MOTORE

Sarà così la Lola per la F.2

La nuova Lola animerà il prossimo campionato di formula cadetta è già qualcosa di più che una semplice idea. La vettura prescelta per il monomarca che sostituirà l'attuale F. 3000 scaturirà da un progetto completamente nuovo, ben diverso da quello relativo ai telai sinora prodotti per la F. Indy Lights. Le prime immagini del disegno mostrano una monoposto estremamente filante, con i colori ufficiali della Draco, la squadra italiana fornita

dalla Casa di Huntingdon nella F. 3000. La vettura avrà un cambio sequenziale a 5 rapporti e il telaio è stato studiato per rispettare le stesse norme di sicurezza previste per la F.1 '96. Nel frattempo siamo oramai alle strette finali anche per quanto riguarda la scelta del motorista che fornirà ufficialmente la serie cadetta nel '96. In lizza sono restati tre costruttori, dopo che è tramontata la candidatura della Opel Gm; a contendersi la fornitura sono a tutt'oggi la giapponese Hyundai, la co-

reana Daewoo e la Cosworth, la Casa britannica che è stata il principale punto di riferimento nei dieci anni di vigore della F. 3000. Contemporaneamente si sono fatti avanti anche preparatori come John Nicholson e Heini Mader, pronti ad offrire in leasing i propulsori con offerte che, sulla carta, dovrebbero presentare costi dimezzati rispetto a quelli attuali, indipendentemente dal costruttore che verrà prescelto dalla Fia. Un'altra importante novità riguarda il versante organizza-

tivo. Bernie Ecclestone avrebbe infatti contattato Dan Partel, il gestore della Efda, la società che da 7 anni controlla l'Euroseries di F. Opel. Lo stesso Partel si sarebbe detto interessato all'offerta, riservandosi di fornire una risposta. Se la Efda subentrasse nella gestione del nuovo campionato, per la prima volta dopo anni di incertezze la formula cadetta si troverebbe ad avere alle spalle un'organizzazione capace di costituire una base solida quanto promettente.

OK IL PRIMO TEST SVOLTO A VARANO

Con il team Rc Tuero deb in F.3

La presenza dell'argentino Esteban Tuero, nella foto, al volante di una Dallara Opel del team Rc è stata la novità più interessante dei test svolti lo scorso giovedì sulla pista di Varano. Per il dominatore della stagione di F.2000 il rapporto con il team di Ernesto Lombardo è appena agli inizi: Tuero debutterà nel Tricolore in occasione della prossima prova al Mugello e affiancherà Thomas Biagi per tutte le restanti corse. La sua presenza servirà per incamerare esperienza in vista della stagione '96, che affronterà sotto le insegne del team campione ita-

liano della categoria lo scorso anno. Per la cronaca il miglior tempo nelle prove lo ha fatto segnare Maurizio Mediani con la Dallara del team Ghinzani, per soli 5 centesimi davanti a Rangoni e a Luca Riccitelli. Tuero ha iniziato il suo apprendistato girando a mezzo secondo da Oliver Martini. Alle prove era presente anche l'iridato di kart F. S-A Alessandro Manetti. Il kartista ha guidato la vettura dell'Assosport con cui ha già corso in F.2000. Manetti è stato di 8 decimi più veloce del suo compagno di squadra Emiliani. Questi i tempi della F.3:



1. **Mediani** (Dallara 395-Fiat-Ghinzani) 44'93
2. **Rangoni** (Dallara 395-Fiat-Ef Project) 44'98
3. **Riccitelli** (Dallara 395-Fiat-Italracing) 44'98
4. **Rossi** (Dallara 395-Fiat-Supercars) 45'04
5. **Mazzacane** (Dallara 395-Fiat-Bvm) 45'09
6. **Martini** (Dallara 395-Fiat-Est Eurosoviet) 45'20
7. **Tuero** (Dallara 395-Opel-Rc Motorsport) 45'70

STUDIOCOLOMBO



IN OPEL A DIEPHOLZ

Ni Amorin al posto di Dalmás

Yannick Dalmás non sarà a Diepholz: la Calibra 95 appena ultimata è destinata a Ni Amorin. Il portoghese approfitterà della gara tedesca per abituarsi alla vettura con cui dovrà fare bella figura in casa a Estoril, due settimane dopo. Scoperta anche la causa della spettacolare uscita di Dalmás a Donington: per un problema di corrente elettrica gli era stato segnalato via radio di spegnere il raffreddamento dell'abitacolo. Il francese ha premuto anche il pulsante dell'Abs disattivandolo.

CON MORBIDELLI E NASPETTI

Due Bmw-CiBiEmme in gara a Le Castellet

Niente Alfa, ma ci sarà la CiBiEmme. La prova del Superturismo francese che si svolgerà il 23 luglio al Castellet non ha riscosso grande successo fra i team stranieri. Invano il promoter Max Marners ha invitato i migliori esponenti degli altri campionati offrendo loro la possibilità di provare in anteprima sul circuito che il 15 ottobre ospiterà la Coppa del Mondo Fia. Persino l'Alfa Corse, che aveva dato la propria adesione di massima con le due vetture per Tarquini e Gache, ha deciso di cancellare la trasferta, anche a seguito delle variazioni apportate all'impegno delle 155 nel Superturismo internazionale. Alla fine l'unico team che onorerà l'invito di Marners sarà la Bmw Italia, che parteciperà con le due 318is di Morbidelli e Naspetti preparate dalla CiBiEmme, nella foto. Da notare che le vetture della CiBiEmme dovranno «rimetter su» quei 25 kg che le sono stati abbuonati nella serie italiana; la Federazione Francese, difatti, non ha ancora adottato la riduzione di peso da 1025 kg a 1000 decisa dalla Fia.

Fabio Ravaioli

PADDOCK

Nel '96 un nuovo team Italiano disputerà le quattro classiche di durata: il **Target 24**, che farà correre una Chevron B73-Bmw.

■ MARIO DONNINI

All'inizio della prossima stagione un nuovo team italiano dovrebbe fare il suo ingresso nella serie Imsa, con un programma limitato alle gare di Daytona e Sebring, a cui si aggiungerà la partecipazione alle due classiche di Le Mans e Suzuka. Il programma, ufficialmente denominato **Target 24**, fa capo a Fabio Montani, proprietario della Funny Car, molto determinato a schierare la sua Chevron B73 curata da Mario Villa.

«Il prototipo è tuttora in fase di allestimento. La prima settimana di agosto riceveremo il fondo piatto in carbonio e entro l'inizio di settembre avremo la carrozzeria completa. Il programma prevede di svolgere i primi test in ottobre e il mese successivo potremo prendere parte al round finale dell'Interserie a Jerez».

— Qual è lo spirito della vostra iniziativa e perché avete scelto proprio due gare della serie Imsa per il vostro debutto?

«Ci sono due modi per affrontare l'Imsa: o si dispone di tanti quattrini e si decide di schierare una vettura pesante, con tanti cavalli e un considerevole consumo di benzina, oppure si decide di allestire un prototipo leggero e affidabile. In proporzione ai nostri mezzi preferiamo esplorare questo tipo di possibilità. La Chevron B 73, è un'evoluzione della B71 che ha già disputato qualche gara nella serie statunitense, e costituisce il mezzo ideale per cercare di ben figurare. Siamo consci dei nostri limiti e preferiamo portare avanti un programma semplice e razionale. Giremo con una vettura di 788 kg. Una piuma rispetto, ad esempio, alle Spice che

pesano 920 kg. Questo ci consentirà sulla carta di effettuare una sosta in meno ogni tre fermate delle vetture più potenti. Mi sembrano presupposti più che dignitosi».

— E il propulsore prescelto?

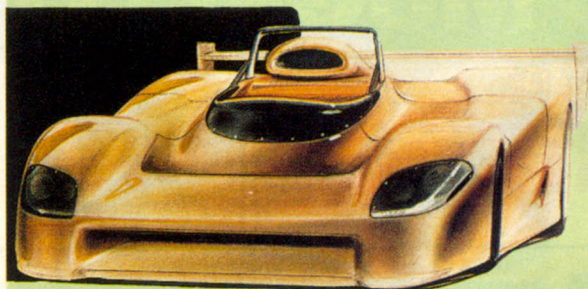
«Monteremo un Bmw M5 preparato dalle ElleGi di Novara, che dovrebbe sviluppare una potenza di 420-440 cv».

— Da chi sarà composto l'equipaggio del «Target 24»?

«Per far compagnia al sottoscritto sono in corso colloqui con Giovanni Fontanesi, Peo Consonni, Beppe Ariotti, Guido Daccò e Roberto Padovani. Siamo ottimisti, perché è più facile trovare un budget per le grandi classiche di durata che non per le corse nazionali, dotate di un richiamo e un'appetibilità poco allettanti per gli sponsor».



Il programma Target 24 si avvarrà di una nuovissima Chevron B 73, sotto, tuttora in fase di allestimento, sopra, la vettura sarà spinta dal motore Bmw della M5



TRICOLORE 125

Matera, 9 luglio 1995

2. prova del campionato italiano Classe 125 Nazionale

Prefinale: 1. Laudato (Top-Pavesi) 28 giri in 15'14"241 alla media di 85,854 kmh; 2. Ferrara (Tony-Tm) a 2'852; 3. Montera (Kali-Tm) a 3'117; 4. Donati (Crg-Pavesi) a 9'239; 5. Savani (Crg-Pavesi) a 9'948; 6. Flenghi (Birel-Tm) a 11'368; 7. Cerbai (Crg-Pavesi) a 11'612; 8. Casarotto (Dfm-Tm) a 11'863; 9. Antonini (Birel-Tm) a 12'281; 10. Fierro (Npk-Tm) a 13'681.

Finale: 1. Laudato 28 giri in 15'23"528 alla media di 84,288 kmh; 2. Casarotto a 4'886; 3. Montera a 4'852; 4. Ferrara a 5'688; 5. Donati a 5'818; 6. Flenghi a 7'178; 7. Antonini a 18'827; 8. Gavazzoni (Bim-Power) a 18'134; 9. Olivieri (Birel-Tm) a 13'418; 10. Fierro a 13'556.

La classifica di campionato: 1. Laudato punti 56; 2. Antonini 41; 3. Padovani 35; 4. Cerbai 28; 5. Ferrara 25; 6. Montera 24; 7. Casarotto e Donati 18; 9. Gavazzoni 16; 10. Flenghi 12.

Classe 125 Internazionale

Prefinale: 1. Piccinini (Crg-Pavesi) 28 giri in 15'82"622 alla media di 86,149; 2. Maggio (Tony-Pavesi) a 1'822; 3. Beggio (Blesse-Tm) a 1'448; 4. Palmieri (Gold-Tm) a 1'751; 5. Tarabelli (Gold-Pavesi) a 6'841; 6. Belicchi (Pcr-Tm) a 8'491; 7. Cesetti (Birel-Tm) a 8'649; 8. Baldelli (Fft-Tm) a 9'822; 9. Paolini (Birel-Pavesi) a 9'798; 10. De Mita (Top-Tm) a 18'451.

Finale: 1. Maggio 28 giri in 14'56"268 alla media di 86,768 kmh; 2. Piccini a 8'291; 3. Belicchi a 2'836; 4. Palmieri a 4'158; 5. Tarabelli a 8'391; 6. Azzolina (Gold-Pavesi) a 8'699; 7. Baldelli a 18'527; 8. Giovanni Montanari 13'198; 9. Di Gianvito a 14'802; 10. Costantini (Kali-Tm) a 14'881.

La classifica di campionato: 1. Piccini punti 65; 2. Palmieri 45; 3. Maggio 35; 4. Azzolina 32; 5. Baldelli 30; 6. Tarabelli 29; 7. Orlandi 20; 8. Belicchi 18; 9. Beggio 12; 10. Biasuzzi 6.

MATERA — Nel secondo appuntamento del Tricolore della 125 la classe Nazionale ha trovato in Laudato il dominatore; mentre nella Internazionale il pluridato della F.C Piccini e il centista Maggio si sono spartiti le vittorie in prefinale e finale. Quanto alla situazione di campionato, in entrambe le categorie la lotta è ancora aperta, grazie al gioco degli scarti che impone di conteggiare quattro risultati su sei. Vediamo ora come sono andate le gare.

125 NAZIONALE. Nei tempi Laudato mostra subito le proprie intenzioni precedendo Antonini e Ferrara, quest'ultimo balza poi in testa dopo le manche. Al via della prefinale la prima fila è così occupata da Ferrara e Montera con Laudato e Donati dietro. Al verde, con un guizzo eccezionale, Laudato si porta in testa mentre dietro si installano Ferrara, Montera e Antonini. Il podio viene così definito nelle prime battute e la gara va verso la conclusione offrendo come solo spunto di interesse la perdita di posizioni di Antonini che scivola dalla 4. alla 9. piazza. Nella finale Ferrara fa la lepre per quattro giri, poi viene ripreso e superato da Laudato. Dietro la battaglia per il secondo posto vede impegnati Casarotto, Montera e Ferrara, che poi concludono in quest'ordine. Con il doppio successo di Matera Laudato è così balzato in testa al campionato davanti ad Antonini e Padovani che sulla pista lucana ha dovuto saltare le fasi finali per problemi meccanici.

125 INTERNAZIONALE. Piccini nei tempi, oltre ad essere il più veloce, è anche l'unico pilota che riesce a scendere sotto al muro dei 44 secondi. Il toscano della Crg si impone poi anche in tutte e tre le manche disputate, guadagnando così la pole della prefinale con a fianco Palmieri, mentre dietro ci sono il rientrante Beggio e Baldelli. Allo start della prefinale Piccini va subito in testa seguito da Beggio, Palmieri e Maggio. Al 2. passaggio Beggio si porta in testa e Maggio sale in 3. posizione. Quando mancano poche tornate alla conclusione, Beggio perde due posizioni per problemi di trazione, così il milanese è preceduto sul traguardo da Piccini e Maggio. Al via della finale Beggio in 2. fila stenta a partire, die-

Laudato ha vinto prefinale e finale della 125 Naz. Nella 125 Int. Piccini, Maggio e il rientrante Beggio hanno concluso nell'ordine la 1. gara al centro. Sulla pista di Matera c'è stato un incidente spettacolare fortunatamente senza conseguenze nella 125 Naz, in basso



DOPPIO SUCCESSO TRICOLORE DEL PILOTA TOP

Sia LAUDATO!

tro si innesca una serie di contatti che rendono caotico lo start: Cesetti, Aggio, Giorgi e Capasso restano coinvolti in una carambola. Maggio va così in testa per restarvi sino alla bandiera a scacchi. Dietro al battistrada Piccini le tenta tutte per passare al comando, ma invano. Alle spalle del duo di testa si mette in luce Belicchi che, superati i problemi tecnici che lo avevano attardato nella prefinale, riesce a tenere il passo dei primi, tanto che solo un errore nel finale gli impedisce di andare all'attacco del 2. posto.

Giovanni Paterlini



fotografiePATERLINI



Le gare

KARTING

a cura di ARTURO RIZZOLI

NEWS

IL CALENDARIO

22 luglio

— Circuito Rezzato Rezzato (Bs) gara in notturna 60, 100, 125, Amatori

23 luglio

— Pista Val Vibrata S. Egidio (Te) 3. e ultima prova campionato italiano Classe 125

— Circuito di Zoppola Zoppola (Pn) 60, 100, 125 no Amatori

— Circuito Belmonte Belmonte Mezzagno (Pa) 60, 100, 125, Amatori

— Pista S. Nicolò S. Nicolò di Arcidiano (Or) 60, 100, 125, Amatori

Maiano prepara il circuito in notturna

Giunto alla decima edizione, il circuito in notturna di Maiano è ormai un classico dell'estate kartistica. Quest'anno la manifestazione friulana si svolgerà il 5 agosto con le prove di allenamento nella mattinata, i tempi nel primo pomeriggio, le prefinali nel tardo pomeriggio e le finali in serata. Ulteriori informazioni possono essere richieste a Gianni Mezzavilla, al numero telefonico 0432-916354, fax 0432-915025.

● **ALLERONA.** Il circuito cittadino di Allerona, in provincia di Terni, in programma lo scorso 9 luglio non si è disputato perché non sono stati concessi permessi.

Scarabelli solitario a Le Sirene nella 125i

PISTA LE SIRENE

Cavaglià (Vc), 9 luglio 1995

Classe 60 Miniart: 1. Salvarani (Top) 8 giri in 8'40"29; 2. Torlasco (Dap) 8'40"66; 3. Rogna (Dap) 8'44"84; 4. Gaggianesi (Pcr) 8'50"00; 5. Leone (Pcr) 8'54"34. Tutti i motori sono Comer.

Classe 100 Junior: 1. Morardo (Tony-lame) 15 giri in 13'38"10; 2. Alessandro Galleano (Tony-lame) 13'39"74; 3. Rogora (Crg-lame) 13'40"46; 4. Chiesa (Tecno-Rotax) 13'40"93; 5. Serasio (Tony-lame) 13'48"51.

Classe 100 Nazionale: 1. Giordan (Tony-Vortex) 15 giri in 13'09"73; 2. Scarafioti (Tecno-Jako) 13'10"52; 3. Fabrizio Galleano (Tony-lame) 13'12"81; 4. Peretto (Tony-Rotax) 13'15"42; 5. Valle (Tecno-Jako) 13'19"74.

Classe 125 Europa: 1. Morelli (Italia Motori) 15 giri in 13'25"84; 2. Pesce (Eagle) 13'26"69; 3. Ribaldone (Eagle) 13'33"64; 4. Zanatto (Birel) 13'33"92; 5. Mascheroni (Italia Motori) 13'46"01. Tutti i motori sono Gilera.

Classe 125 Nazionale: 1. Erminio Bozzoni (Tony-Pavesi) 15 giri in 12'50"68; 2. Guadraro (Tony-Pavesi) 12'53"30; 3. Stacco (Crg-Tm) 12'53"79; 4. Scolari (Tony-Pavesi) 12'54"48; 5. Drago (Crg-Tm) 13'05"17.

Classe 125 Internazionale: 1. Scarabelli (Crg-Tm) 15 giri in 12'49"10; 2. Pompei (Crg-Tm) 12'57"14; 3. Izzo (Crg-Tm) 12'58"03; 4. Pianelli (Gold-Pavesi) 12'58"75; 5. Burello (Crg-Pavesi) 13'03"53.

Classe 100 Amatori: 1. Comella (Tecno-Atomik) 20 giri in 18'30"32; 2. Fracassi (Tecno-lame) 18'39"00; 3. Bernardi (Tecno-Atomik) 18'39"35; 4. Galli (Tecno-lame) 18'39"68; 5. Giacoletto (Tecno-lame) 18'43"38.

Zani domina nella 100 Amatori a Cervia

PISTA HAPPY VALLEY

Cervia (Ra), 9 luglio 1995

Classe 60 Minimarket: 1. Andrea Bonetti (Cmp) 10 giri in 8'21"905; 2. Zanafredi (Bi-



BENEDETTI

rel) 8'22"015; 3. Iacone (Kali) 8'23"550; 4. Bizotto (Pcr) 8'23"649; 5. Baseggio (Cmp) 8'34"104. Tutti i motori sono Comer.

Classe 100 Junior: 1. Benelli (Crg-lame) 20 giri in 13'54"888; 2. Zani (Kali-Italsistem) 14'01"903; 3. Garutti (Tony-Pcr) 14'02"308; 4. Paolo Montanari (Kali-Parilla) (14'06"599; 5. Andrea Montanari (Kali-Parilla) 14'06"962.

Classe 100 Nazionale: 1. Laguardia (Mari-Italsistem) 20 giri in 13'34"877; 2. Innocente (Birel-Italsistem) 13'34"988; 3. D'Ambrosio (Top-Comer) 13'37"523; 4. Bertocchi (Npk-Pcr) 13'37"650; 5. Alessandro (Top-Comer) 13'40"202.

Classe 100 Internazionale: 1. Melandri (Mike2-Italsistem) 20 giri in 13'35"110; 2. Brugnoli (Mari-Saetta) 13'37"998; 3. Marino (Mari-Italsistem) 13'37"564; 4. Alex Zebri (Tony-Pcr) 13'39"038; 5. Travaglia (Mari-Ivs) 13'40"808.

Classe 125 Nazionale: 1. Baruzzi (Mari-Tm) 20 giri in 13'32"588; 2. Nocentini (Top-Pavesi) 13'33"903; 3. Bianconcini (Crg-Tm) 13'34"062; 4. Gianerini (Npk-Tm) 13'36"804; 5. Nepa (Top-Tm) 13'38"929.

Classe 125 Internazionale: 1. Marangoni (Mari-Tm) 20 giri in 13'24"150; 2. Nofneri (Mari-Tm) 13'24"321; 3. Vignini (Mari-Tm) 13'31"137; 4. Martelli (Birel-Tm) 13'34"456; 5. Palavisini (Kali-Tm) 13'34"916.

Classe 100 Amatori: 1. Zani (Birel-Italsistem) 20 giri in 14'16"232; 2. Bosi (Mari-Pcr) 14'16"347; 3. Consulti (Birel-Pcr) 14'19"435; 4. Mistrioni (Pcr-Italsistem) 14'20"257; 5. Collini (Birel-Italsistem) 14'21"404.

Classe 125 Amatori (valvola): 1. Laghi (Mari-Pavesi) 20 giri in 13'48"581; 2. Valentini (Kali-Tm) 13'58"544; 3. Corbari (Tony-Balen) 14'04"656; 4. Succi (Kali-Tm) 14'05"384; 5. Schiumarini (Kali-Tm) 14'05"621.

Costanzo show alla pista di Acireale

PISTA SANTA VENERA

Acireale (Ct), 9 luglio 1995

Classe 60 Minikart: 1. Gianni Greco 10 giri in 11'01"506 alla media di 62,421 kmh; 2. M. Salemi a 1"133; 3. Cocola a 5"706; 4. Berretta a 7"330; 5. P. Nicolosi a 15"417.

Classe 100 Junior: 1. Epaminonda 20 giri in 18'43"883 alla media di 73,481 kmh.

Classe 100 Nazionale: 1. Giuseppe Greco 20 giri in 17'53"682 alla media di 76,917 kmh; 2. V. Ampolo a 3"531; 3. Mobilia a 11"941; 4. Agostino a 21"870; 5. De Matteo a 12 giri.

Classe 100 Internazionale: 1. D. Bruno 20 giri in 17'56"555 alla media di 76,711; 2. P. Pignataro a 3"050; 3. Recupero a 19"552; 4. Stracuzzi a 20"057; 5. D'Urso a 26"002.

Classe 125 Nazionale: 1. Pirrone 8 giri in 7'32"891 alla media di 72,939 kmh.

Classe 125 Internazionale: 1. Fortuna 20 giri in 17'40"890 alla media di 77,844 kmh; 2. D'Agosta G. a 2 giri.

Classe 100 Amatori: 1. L. Pignataro 20 giri in 18'50"572 alla media di 73,046 kmh; 2. Montalbano a 0"238; 3. Gravina a 3"615; 4. Marino a 13"393; 5. Foti a 13"675.

Classe 125 Amatori (aspirato): 1. Sciacca 19 giri in 17'49"333 alla media di 73,368 kmh.

Classe 125 Amatori (valvola): 1. M. Costanzo 20 giri in 18'10"736 alla media di 75,714 kmh; 2. Crinò a 10"432; 3. Paone a 12"903; 4. Scarpacci a 1 giro.

Morelli ha preceduto Pesce nella 125 Europa a Cavaglià, a lato. Melandri ha colto il successo nella 100 Int. a Cervia, in basso. Luigi Pignataro si è imposto nella 100 Amatori ad Acireale, sotto. Alla pista Winner Sambo davanti a Righini nella 100 Naz. nell'altra pagina. Rossi ha dominato la 100 Int. a Gordona, nell'altra pagina in basso



LUCCHESI

Classe 100 Club: 1. Budano 15 giri in 13'53"050 alla media di 74,315 kmh; 2. Mauro a 1"999; 3. Sardo a 2"998; 4. Sgalambro a 11"613; 5. Gemellaro a 33"310.

Classe 125 Club: 1. Iarrera 15 giri in 13'21"538 alla media di 77,274 kmh; 2. T. Martorana a 1"192; 3. Pina a 10"444; 4. Cannone a 12"204; 5. Zaccone a 12"968.

Il circuito di Caserta espugnato da Pisani

CIRCUITO DI CASERTA

Caserta, 9 luglio 1995

Classe 60 Minikart: 1. Nitto (Pcr) 12 giri in 7'13"6; 2. Comunale (Pcr) 7'23"2; 3. Accetta (Dap) 7'23"8; 4. Fiorino (Kali) 7'40"5; 5. Romano (Kali) 7'43"0. Tutti i motori sono Comer.

Classe 100 Junior: 1. Mariano (Kali-lame) 20 giri in 10"30"0; 2. Colonna (Top-lame) 10"36"9; 3. Brasile (Kali-lame) 10"39"3.

TRAFILTUBI S.R.L.
NOVEGRO DI SEGRATE (MI)

Telefono (02) 7020080
(4 linee ricerca automatica)
Fax (02) 7560251

TUBI DI ACCIAIO TRAFILATI A FREDDO

al carbonio e legati al cromo molibdeno
**PER ROLL-BAR DI VETTURE RALLY
AUTOCROSS-FUORISTRADA
TUBI A PROFILI SPECIALI**

per leve e sospensioni

TUBI PER TELAI KART

di qualsiasi misura

TUBI ACCIAIO A RINFORZO PORTIERE

per autovetture da competizione



BATTAGLIA

Classe 100 Nazionale: 1. Petruzzelli (Birel-Italsistem) 20 giri in 10'26"3; 2. Di Luca (Gold-Italsistem) a 2 giri.

Classe 125 Nazionale: 1. Buonpensiero (Haase-Tm) 20 giri in 10'31"4; 2. Foresta (Kali-Tm) 10'31"8; 3. Feola (Birel-Tm) 10'51"8.

Classe 125 Internazionale: 1. Pisani (Crg-Pavesi) 20 giri in 10'25"5; 2. Pennacchio (Allkart-Tm) 10'54"8; 3. Capasso (Crg-Pavesi) 10'57"3.

Classe 100 Amatori: 1. Pragliola (Tecno-Sirio) 20 giri in 10'33"3; 2. Di Lello (Tecno-Parilla) a 1 giro; 3. Palmieri (Bm-Parilla) a 1 giro; 4. Rocco (Crg-Sirio) a 2 giri; 5. Ianniello (Allkart-Imae) 2 giri.

Classe 125 Amatori (aspirato): 1. Zagaria (Kali-Tm) 20 giri in 11'02"8; 2. Ciocle (Mac Minarelli-Tm) 11'03"8; 3. Palumbo 11'04"4; 4. Manna (Allkart-Tm) 11'06"9; 5. Cerullo (Crg-Tm) 11'09"2.

Classe 125 Amatori (valvola): 1. Cecere (Mari-Tm) 20 giri in 10'50"6; 2. Di Marino (Kali-Tm) 10'51"6; 3. Cappabianca (Mari-Pavesi) 10'52"3; 4. Vovola (Dap-Pavesi) 11'02"1; 5. Vaglivello (Crg-Tm) 11'06"3.

Masciari batte d'un soffio Manna a Gordona

PISTA TIBIKART

Gordona (So), 9 luglio 1995

2. Trofeo industrie valtellinesi

Classe 60 Minikart: 1. Ardigò (Birel) 8 giri in 7'56"08 alla media di 70,778 kmh; 2. Stefani (Tibikart) a 3'72; 3. Corsini (Dap) a 4'03; 4. Montardini (Tibikart) a 4'38; 5. Belometti (Dap) a 4'75. Tutti i motori sono Comer.

La classifica finale del Trofeo: 1. Stefani punti 207; 2. Montardini 188; 3. Corsini 172; 4. Paccagnini 169; 5. Ardigò 160.

Classe 100 Junior: 1. Masciari (Tony-Par) 18 giri in 14'56"77 alla media di 84,543; 2. Manna (Crg-lame) a 0'25; 3. Magri (Gold-lame) a 1'23; 4. Cenati (Mike2-Par) a 2'03; 5. Di Carlo (Crg-lame) a 4'37.5.

La classifica finale del Trofeo: 1. Magri punti 191; 2. Manna 188; 3. Masciari e Cenati 166.

Classe 100 Nazionale: 1. Bardelli (Tony-Italsistem) 18 giri in 14'20"10; 2. Grassotto (Tibikart-Rotax) a 1'96; 3. Cazzaniga (Tony-Saetta) a 9'70; 4. Gatti (Merlin-Atomik) a 11'30; 5. Scenini (First-Cmp) a 2'29.

La classifica finale del Trofeo: 1. Grassotto punti 201; 2. Scenini 179; 3. Scotti 169; 4. Cazzaniga 157; 5. Maniero 156.

Classe 100 Internazionale: 1. Claudio Rossi



(Red Baron-Italsistem) 18 giri in 14'29"88 alla media di 87,157 kmh; 2. Ceré (Merlin-Italsistem) a 1'43; 3. Gallucci (Fullerton-Titan) a 1'54; 4. Nenci (Tony-Rotax) a 1'86; 5. Resnati (Top-Sirio) a 2'19.

La classifica finale del Trofeo: 1. Claudio Rossi punti 208; 2. Carini 175; 3. Nenci 168; 4. Cucciarelli 167; 5. Lambriugi 160.

Classe 125 Europa: 1. Mafezzini (Birel) 15 giri in 12'12"06 alla media di 86,304 kmh; 2. Galimberti (Eagle) a 0'51; 3. De Marinis (Crg) a 1'43; 4. Brocato (Top) a 1'80; 5. Mevio (Italia Motori) a 2'13.6. Tutti i motori sono Gilera.

La classifica finale del Trofeo: 1. De Marinis punti 199; 2. Brocato 183; 3. Pedroncelli 175; 4. Mafezzini 171; 5. Galimberti 167.

Classe 125 Nazionale: 1. Coccolicchio (Mac Minarelli-Tm) 15 giri in 12'06"23; 2. Mascheroni (Tibikart-Tm) 12'10"79; 3. Mambretti (Eagle-Tm) 12'11"06; 4. Carù (Tony-Tm) a 1 giro.

La classifica finale del Trofeo: 1. Carù punti 191; 2. Coccolicchio 190; 3. Pollari 184; 4. Mambretti 108.

Classe 125 Internazionale: 1. Besana (Kali-Tm) 15 giri in 11'51"63 alla media di 88,782 kmh; 2. Cenati (Crg-Tm) a 0'22; 3. Bongini (Tibikart-Pavesi) a 3'36; 4. Emilio Pirovano (Birel-Tm) a 3 giri.

La classifica finale del Trofeo: 1. Cenati punti 200; 2. Bongini 192; 3. Besana 190.

Classe 100 Amatori: 1. Luigi Casiraghi (Haase-Sirio) 18 giri in 15'10"97 alla media di 83,226 kmh; 2. Molteni (Tony-Italsistem) a 1'79; 3. Radice (Birel-Sirio) a 6'43; 4. Berna (Gold-Italsistem) a 7'05; 5. Emilio Casiraghi (Tony-Sirio) a 12'45.

La classifica finale del Trofeo: 1. Molteni punti 194; 2. Mezzanzanica 182; 3. Radice 176; 4. Sassella 169; 5. Viganò 155.

Classe 125 Amatori (valvola): 1. Alberto Iachelli (Crg-Tm) 15 giri in 12'12"42 alla media di 86,262 kmh; 2. Benedetti (Tony-Tm) a 2'82; 3. Enzo Pirovano (Birel-Tm) a 3'05; 4. Vittorio Gerosa (Eagle-Pavesi) a 4'18; 5. Gheda (Birel-Tm) a 10'15.

La classifica finale del Trofeo: 1. Benedetti punti 193; 2. Vittorio Gerosa 187; 3. Enzo Pirovano 121.

Begnozzi di misura nella 60 alla Winter

PISTA WINNER

Nizza Monferrato (At), 9 luglio 1995

Trofeo Ongis Metal Fer

Classe 60 Minikart: 1. Begnozzi (Dap) 10 giri in 9'33"80; 2. Giacomelli (Dap) 9'33"88; 3. Sala (Kali) 9'37"02; 4. Loro (Dap) 9'44"72; 5. Stocco (Top) 9'46"91. Tutti i motori sono Comer.

Classe 100 Nazionale: 1. Sambo (Dap-Dap) 12 giri in 9'08"05; 2. Righini (Tony-Italsistem) 9'07"05; 3. Saurin (Mari-Parilla) 9'14"43; 4. Roncaglio (Tony-Italsistem) 9'14"89; 5. Cortese (Merlin-Atomik) 9'16"81.

Classe 100 Internazionale: 1. Blancato (Biese-Fox) 12 giri in 9'16"23; 2. Gregorini (Tony-Atomik) 9'20"56; 3. Mazzanti (Mari-Italsistem) 9'21"40; 4. Cornelli (Mari-Italsistem) 9'21"89; 5. Girolain (Pcr-Parilla) 9'22"50.

Classe 125 Nazionale: 1. Tiozzi (Birel-Tm) 11 giri in 8'10"89; 2. Arnaldi (Crg-Tm) 8'22"16; 3. Pisi (Npk-Tm) 8'32"50; 4. Nardi (Birel-Tm) 8'38"84; 5. Panzeri (Kali-Tm) 8'40"14.

Classe 125 Internazionale: 1. Natalone (Top) 13 giri in 9'40"00; 2. Bernelli (Birel) 9'46"17; 3. Bertolotti (Top) 9'57"67; 4. Vivace (Npk) 10'04"58; 5. Verzeroli (Crg) a 1 giro. Tutti i motori sono Tm.

La Stella si accende per Forlini nella 125 N

PISTA STELLA

Monsampolo (Ap), 9 luglio 1995

Classe 60 Minikart: 1. Cozzolino (Tony); 2. Bravi (Tony); 3. Pettarelli (Kali); 4. Simone Iacone (Crg); 5. Brandi (Tony). Tutti i motori sono Comer.

Classe 100 Nazionale: 1. Petroselli (Tony); 2. Ivan Cinaglia (Kali); 3. Panzavolta (Tony); 4. Mariotti (Tony); 5. Cardinali (Tecno).

Classe 125 Nazionale: 1. Forlini (Allkart); 2. Ballerani (Kali); 3. Fattinotto (Tony); 4. Fabrizi (Kali).

Classe 125 Amatori (aspirato): 1. Piscitelli (Kali); 2. Carboni (Tony); 3. Bisceglia (Tony); 4. Boschi (Kali).

Classe 125 Amatori (valvola): 1. De Luca (Tony); 2. Vesprini (Tony); 3. Ceteroni (Crg); 4. Ballerani (Tony); 5. Christian Cinaglia (Kali).

CAMBIA IL CALENDARIO DI FINE '95

Il kart sbarcherà a Monaco in ottobre

Subito dopo la definizione del calendario internazionale '96, diramato la settimana passata, la Cik ha deciso di varare alcuni aggiornamenti per le gare in programma nel finale della stagione '95. La novità più rilevante viene dall'inserimento della Coppa di Monaco (peraltro in concomitanza con la gara internazionale di Salisburgo e Genk), mentre del Gp di Marocco si era già sentito parlare nelle settimane passate, il quadro delle new-entry è poi completato dalla gara di Copenhagen. La gara di Montecarlo godrà tra l'altro di una deroga regola-

mentare importante. Essendo ammessi alla via nel principato solo i mezzi della Intercontinentale A, della Intercontinentale C e della Junior, per consentire ai piloti della F. A di correre è stato concesso ai titolari di licenza A (ovvero chi gareggia in F. A) di scendere in un grado così da avere accesso a questa gara internazionale di Ic-A. Lo stesso discorso varrà anche per i piloti della F.C nei confronti della Intercontinentale C. Di seguito riportiamo il calendario internazionale di ottobre e novembre così come risulta modificato dopo le ultime decisioni della Cik.

DATA	PISTA	CLASSI AMMESSE
8 ottobre	Monaco	Ic-A, Ic-C, Junior
8 ottobre	Salisburgo (A)	F.A, F.C, Ic-A
8 ottobre	Genk (B)	F.A, F.C, Ic-C, Junior
15 ottobre	Copenhagen (Dk)	F.A, Ic-A, Junior
23 ottobre	Carmona (Rp)	F.S-A, F.A, Ic-A
29 ottobre	Marrakech (Ma)	Ic-A, Ic-C
5 novembre	Charlotte (Usa)	F.S-A, F.A
12 novembre	Maracaibo (Vv)	F.S-A

PER MODIFICARE LA CARREGGIATA

In due pezzi il mozzo Tony 125

Alla 2. prova del Tricolore della 125, la Tony si è presentata con un tipo di mozzetto per le ruote anteriori davvero originale (nella foto, sopra). Per potere variare la carreggiata è stato costruito un mozzo in due pezzi: infatti svitando il dado di serraggio posto in fondo si sfilava il cilindro più piccolo, così all'interno dei due pezzi si può installare il distanziale necessario per ottenere la carreggiata

desiderata. Per garantire il perfetto accoppiamento tra le due parti, vi sono tre scanalature nelle quali si vanno a incastrare dei piccoli perni di centraggio. Nei kart della 125, che hanno un'avantreno più complesso di quelli della 100 per la presenza dei freni, finora per modificare la carreggiata si era fatto ricorso all'aggiunta di rondelle nelle torrette di serraggio delle ruote.

PATERLINI



BENEDETTI

STOCK CAR

Loudon (USA), 9 luglio
Winston, 16. prova

Classifica: 1. J. Gordon (Chevrolet Monte Carlo) 300 giri in 2.57'56", media 172,210 kmh; 2. Shepherd (Ford Thunderbird) a 1'23; 3. Martin (Ford Thunderbird); 4. T. Labonte (Chevrolet Monte Carlo); 5. Rudd (Ford Thunderbird); 6. R. Wallace (Ford Thunderbird); 7. Cope (Ford Thunderbird); 8. Musgrave (Ford Thunderbird); 9. Martin (Chevrolet Monte Carlo); 10. Schrader (Chevrolet Monte Carlo).

Classifica camp.: 1. J. Gordon 2378; 2. Martin 2338; 3. Earnhardt 2286; 4. Musgrave 2232; 5. Martin 2229; 6. T. Labonte 2020; 7. R. Wallace 2014.

TRANS AM

Elkhart Lake (USA), 9 luglio
camp. Scca, 6. prova

Classifica: 1. Said III (Ford Mustang) 25 giri in 1.06'21"384, media 145,486 kmh; 2. Simo (Ford Mustang) a 9'476; 3. Kendall (Ford Mustang); 4. Rizzo (Ford Mustang); 5. Schroeder (Ford Mustang); 6. Ave (Chevy Camaro).

Gpv: Tom Kendall (Ford Mustang), 2'08"379, media 180,477 kmh.

Classifica camp.: 1. Kendall 176; 2. Schroeder 147; 3. Said III 130; 4. Fellows 128.

FORMULA 3

Croix-en-Ternois (F), 9 luglio
c. francese, 7. prova

Classifica: 1. Redon (Dallara 394-Fiat) 40 giri in 34'56"82, media 130,483 kmh; 2. Bouhet (Dallara 394-Fiat) a 1'41; 3. Janoray (Dallara 393-Opel) a 6'22; 4. Minassian (Dallara 394-Fiat); 5. De Castelli (Elise 94-Fiat) a 22'12; 6. Charon (Dallara 394-Fiat) a 22'50.

Gpv: Janoray, 51'89, media 131,817 kmh.

Classifica camp.: 1. Redon 99; 2. Minassian 92; 3. Janoray 90; 4. Dussau 80; 5. Bouhet 72.

FERRARI CHALLENGE MANCA IL BIS PER UNA ROTTURA

Schenetti RIDE A ME

BRNO — Quando Giraudi, nel corso della 2. gara, ha visto Schenetti fermarsi con il cambio ko, ha capito che il brutto week end vissuto fino a quel momento si stava concludendo bene. Ha tirato un sospiro di sollievo, ha portato a termine la corsa in 6. posizione, dopo il 4. posto nella 1. gara, e si è così confermato lea-

der nel Challenge Ferrari Europa Sud. In questo 4. appuntamento della stagione un grande Schenetti aveva infatti vinto con sicurezza la 1. gara superando Colombo, in testa alla via, e poi controllando i ritorni dell'avversario per i restanti 10 giri. Giraudi, invece, si era dovuto barcamenare nelle retrovie per

un guasto banale, non subito individuato. Nella 2. gara per Giraudi la situazione era quindi anche peggiorata. Non solo Schenetti era tornato in testa seguito da Colombo e Benaduce, ma davanti a Giraudi si era infilata anche Giovanna Amati, presto seguita da Sartori e Cathy Muller. Con la grande prestazione

di Schenetti, seguito a ruota da Colombo, sembrava quindi che il Challenge potesse riaprirsi. Invece tutto è tornato nell'ordine quando dopo appena 2 giri della 2. gara la vettura di Schenetti si ammutoliva ridando «forza» al team torinese, che per l'appunto si chiama Forza. Vittoria dunque di Colombo e onore anche a Benaduce e Sartori, nell'ordine sul podio. Fra gli altri, bene Maddalena e Ortolani, felice marito di Brigitte Nielsen che lo segue sempre ai box; sfortunato invece Baso, uscito nella 1. gara e centrato da Ragazzi nella 2. Nella classifica per le 348, doppietta di Bucci davanti a Ceroni che dopo la pole nella 1. gara si è subito esibito in un'escursione sui prati, seguito da Moncini.

Gabriela Noris

fotografie NORIS



Cathy e Giovanna duello piccante

BRNO — Gara nella gara, Cathy Muller e Giovanna Amati si sono ritrovate sportello a sportello, come ai tempi della F.3, in un duello al... peperoncino. Le due ragazze hanno lottato affiancate sin dal via in entrambe le gare e non si sono risparmiate... complimenti, tanto da far temere anche una «conclusione anticipata» nell'ultimo giro della seconda gara. È stato uno spettacolo pieno di suspense in cui ciascuna delle due, a turno, la Muller nella 1. gara e l'Amati nella 2., ce l'ha messa tutta per tenere dietro l'altra. Nella 1. gara Cathy è riuscita a sfilare Giovanna e per la romana ogni tentativo di rovesciare la posizione è stato vano. Nella 2. la Amati, scattata molto bene dalla 3. fila, si è accodata al trio di testa, trovandosi presto terza, con il ritiro di Schenetti. La Muller non ne ha però voluto sapere e sfruttando la scia di Sartori si è fatta tirare fino a raggiungere l'avversaria, senza però riuscire a passarla, come aveva fatto Sartori con qualche «rudezza». E così fra le due damigelle è finita uno a uno.



MASERATI CUP IL BABY TORNA LEADER

Radisich vince Zardo stupisce



Alla Ghibli '96 Alzati darà più sprint

DONINGTON — «Il prossimo anno metteremo in pista una Ghibli ancor più leggera, di circa 100 chili, più bilanciata e competitiva di quanto non sia già ora». A Donington l'amministratore delegato della Maserati, Eugenio Alzati, ha confermato così la piena soddisfazione per la sua Open Cup e l'impegno a migliorarla nel '96. «In effetti — ha proseguito Alzati — la Ghibli Open Cup è stata una scommessa che posso dire di aver vinto, nonostante l'esiguo budget a disposizione. All'inizio abbiamo patito qualche problema ai freni; ma adesso è risolto. I piloti sono soddisfatti e per me è bellissimo vedere che giovani come Zardo, davvero una rivelazione, possano competere ad armi pari con veterani come Merzario e D'Amore e tanti altri ospiti dal curriculum ben nutrito».

DONINGTON — Un velocissimo D'Amore aveva conquistato la pole ed era il più serio candidato alla vittoria in questo 6. appuntamento della Maserati Ghibli Open Cup. Ma nel sorteggio per le prime sei posizioni al via, la sorte gli ha voltato le spalle. Martinello e' finito al palo, davanti a Radisich, Needell e D'Amore, solo 4. Cosicché l'ospite neozelandese, due volte vincitore della Coppa del Mondo Fia di Turismo, non ha avuto difficoltà a conquistare il successo davanti a D'Amore. Martinello, invece, è stato subito messo fuori gioco da problemi al cambio. Al via è stato Needell il più veloce, restando in testa per i primi 4 giri. Poi Radisich, con un sorpasso da manuale alla curva Goodards, si è portato in testa e vi è restato sino al traguardo. D'Amore ha lottato come un leone, ma

non è riuscito a recuperare più di tanto, mentre Merzario è uscito subito di scena per il distacco di un gancio del cofano. Impressionante ancora una volta il 19enne Zardo, alla sua prima stagione effettiva di corse: con questo 3. posto, accompagnato anche dal giro più veloce in gara, si è riportato in testa alla classifica della Open Cup.

Massimo Manfredola

MASERATI GHIBLI

Donington (GB), 9 luglio
Open Cup, 6. prova

Classifica: 1. Radisich, 18 giri in 33'21"51, media 130,25 kmh; 2. D'Amore a 9'63; 3. Zardo a 10'12; 4. Giudici a 20'37; 5. Corradi a 21'61; 6. Needell a 24'20; 7. Middlehurst a 44'94; 8. Bompani a 49'20; 9. Sconti a 51'22; 10. Huisman a 1'58'13.

Gpv: Zardo, 1'50"06, media 131,60 kmh.

Classifica camp.: 1. Zardo 88; 2. Merzario 74; 3. D'Amore 69; 4. Giudici 64; 5. Bompani 55; 6. Raimondi 41.

F.FORD A CROIX-EN-TERNOIS

Vinella fa... scuola a tutti

CROIX-EN-TERNOIS — Continuano le affermazioni in campo internazionale di Giorgio Vinella, ex allievo della scuola piloti di Morrogh. Dopo essersi recentemente guadagnato il ruolo di istruttore nella scuola piloti di Nigel Mansell, a Brands Hatch, due settimane fa Vinella ha «fatto scuola» anche a Croix-en-Ternois, nella 6. prova della serie francese di F.Ford. Alla prima uscita in terra transalpina, il pilota italiano ha dominato davanti a Gay, vincen-

tore delle prime 5 gare. La partecipazione di Vinella nella serie francese è stata comunque «una tantum», di preparazione per quella europea.

FORMULA FORD

Croix-en-Ternois (F), 9 luglio
C. francese, 6. prova

Classifica: 1. Vinella (Vector 95), 30 giri in 28'56"57, media 118,164 kmh; 2. Gay (Mygale 95) a 1'10; 3. Terrien (Mygale 95) a 6'76; 4. Lemerrier (Mygale 94) a 9'33; 5. Prunet (Van Diemen 95) a 10'12; 6. Zarazik (Van Diemen 94) a 22'69.

Gpv: Gay, 57"23, media 119,518 kmh.



TURISMO NEL FRANCESE

Per Helary solo briciole

CROIX-EN-TERNOIS — Solo un cedimento sull'avantreno della sua Bmw 318iS poteva fermare Yvan Muller. È accaduto nella 2. gara di questo 6. appuntamento del campionato francese di Turismo. Gran dominatore di questa stagione, Muller si era subito aggiudicato anche qui la 1. gara; ma nella 2., mentre incalzava Helary, che con la sua Opel Vectra gli «chiudeva tutte le porte», il pilota della Bmw è uscito di scena per un cedimento sull'avantreno della sua vettura, dopo che aveva segnato il giro più veloce della corsa. «Comunque era l'unica carta che mi potevo giocare, perché per me altrimenti sarebbe stato impossibile vincere — ha commentato dopo il traguardo Helary, raccontando la «tattica» con cui nella parte iniziale della 2. gara era riuscito a

contenere Muller — e comunque per me è avvilente sapere già prima di ogni corsa che posso lottare solo per il 2. posto». In sensibile miglioramento, intanto, la Peugeot, con un 3. posto di Aiello e un 2. di Aiello.

TURISMO

Croix-en-Ternois (F), 9 luglio
c. francese, 11./12. prova

1. gara: 1. Muller (Bmw 318iS) 32 giri in 31'27"79, media 115,945 kmh; 2. Helary (Opel Vectra) a 7'23; 3. Alliot (Peugeot 405 Mi16) a 11'95; 4. Ortelli (Bmw 318iS) a 17'26; 5. Laffite (Opel Vectra) a 22'53; 6. Cudini (Opel Vectra) a 31'55.

Gpv: Muller, 57"75, media 118,442 kmh.

2. gara: 1. Helary, 32 giri in 31'29"97, media 115,811 kmh; 2. Aiello (Peugeot 405 Mi16) a 9'30; 3. Laffite a 19'73; 4. Ortelli a 20'24; 5. Alliot a 28'59; 6. David (Peugeot 405 Mi16) a 30'57.

Gpv: Muller, 57"71, media 118,524 kmh.

Classifica camp.: 1. Muller 99; 2. Helary 88; 3. Aiello 59; 4. Cudini 53; 5. Alliot e Laffite 37.

TA'

FERRARI F355 E 348

Brno (CR), 9 luglio
Serie EuroSud, 4. prova

1. gara. F355: 1. Schenetti, 10 giri in 23'17"71, media 138,930 kmh; 2. Colombo a 0'99; 3. Benaduce a 6'29; 4. Giraudi a 13'99; 5. Muller a 17'32; 6. Amati a 22'81; 7. Ragazzi a 24'38; 8. Sartori a 31'03; 9. Ortolani a 32'08; 10. Maddalena a 36'33. **348:** 1. Bucci in 24'02"86, media 134,582; 2. Ceroni a 4'81; 3. Polani a 7'08; 4. Castellano a 7'75; 5. Moncini a 26'92.

Gpv: Schenetti, 2'17"56, media 141,163 kmh.

2. gara. F355: 1. Colombo, 10 giri in 23'23"75, media 138,332 kmh; 2. Benaduce a 7'15; 3. Sartori a 10'88; 4. Amati a 12'03; 5. Muller a 12'25; 6. Giraudi a 22'00; 7. Ortolani a 28'21; 8. Maddalena a 28'93; 9. Finotto a 1'08'64; 10. Polli a 1'10'34. **348:** 1. Bucci in 24'01"02, media 134,754; 2. Ceroni a 3'50; 3. Moncini a 10'09; 4. Polani a 10'72; 5. Castellano a 15'09.

Classifica camp. F355: 1. Giraudi 145; 2. Colombo 108; 3. Schenetti 106; 4. Sartori 70; 5. Muller 69. **348:** 1. Bucci 133; 2. Castellano 110; 3. Moncini 102; 4. Polani 89.

Schenetti a Brno ha dominato la prima gara. Giovanna Amati e Cathy Muller, sopra, in gran duello. Nell'altra pagina, in alto a destra Paul Radisich e D'Amore, premiato per la pole position nella Maserati Cup; sotto, il leader della serie, Zardo. A destra, Vinella in Formula Ford

RENAULT CLIO

In Eurocup en-plein di Nilsson

DONINGTON — In un appuntamento disertato dai colori italiani, è stato lo svedese Jan Nilsson a dominare alla grande il 5. appuntamento dell'Eurocup. Il pilota svedese, che nella precedente gara di Norimberga si era ritirato, ha fatto l'en-plein mettendo a segno pole e vittoria. Al semaforo verde, dopo una partenza da manuale, Nilsson è balzato in testa mantenendo la leadership fino all'epilogo mentre alle sue spalle il terzetto formato da Nielsen, Kalff e Klaey si è dato battaglia per la prima parte della gara. Poi, al 7. giro, era lo svizzero Marcel Klay ad avere la meglio su Allard Kalff e ad attaccare quindi Nielsen che a seguito di un contatto scivolava in quinta piazza. Ma nel finale era Christophe Sarey a costruire una bella rimonta tanto che dalla dodicesima posizione riusciva a concludere alle spalle del vincitore.

Massimo Manfredola

RENAULT CLIO

Donington (GB), 9 luglio
Eurocup, 5. prova

Classifica: 1. Nilsson, 17 giri in 33'16"30, media 123,34 kmh; 2. Sarhy a 3"24; 3. Kalff a 4"99; 4. Bourdais a 6"17; 5. Nielsen a 10"02; 6. Klaey a 11"46; 7. Lyps a 11"49; 8. Bleekemolen a 12"84; 9. Legeay a 13"01; 10. Magalhães a 18"19.

Gpv: Simons, 1'56"18, media 124,65 kmh.

Classifica camp: 1. Bourdais 98; 2. Kalff 95; 3. Klaey 83; 4. Nilsson 81; 5. Sarhy 64; 6. Bleekemolen 42.

PIKES PEAK — Il Picco dei Picchi, la gara in salita su terra più famosa del mondo, è finita quest'anno nelle mani di un giapponese. Questa 73. edizione della Pikes Peak, gara nata nel 1916 e per fascino seconda in America solo alla Indy 500, è stata vinta da Nobuhiro Tajima, con una Suzuki bimotore, che con il tempo di 7'53"0 ha battuto di appena 7/10 di secondo il grande vincitore dell'edizione '94, Rodney Millen, con la Toyota. Ma il pilota giapponese non è comunque riuscito a strappare all'americano il record che questi aveva stabilito. La Pikes Peak, dove si raggiungono punte di oltre 200 all'ora, di per sé è già di una difficoltà estrema. Poeticamente viene definita «la gara verso le nuvole»,



TREZISE

SALITA AL GIAPPONESE TAJIMA LA MITICA SCALATA USA

Un Giallo alla Pikes Peak

perché il percorso di 20 chilometri — che si snoda fra le montagne brulle del Colorado, fiancheggiato da burroni, molto spesso senza neppure protezioni ai bordi — parte infatti da un'altezza di 2800 metri per arrivare alla vetta dei 4300 metri, che domina su un paesaggio dall'aspetto lunare. Quest'anno poi si è disputata in condizioni talmente avverse, con molta neve oltre i 4000 metri, che per la prima volta nella sua storia gli organizzatori sono stati costretti ad accorciare il percorso di ben 5 chilometri. Cosicché il record del tracciato originale è rimasto appunto a Rodney Millen.

L'immane Robby Unser, figlio di Bobby, ha invece vinto la classe Super Truck. Nella classe High Performance Stock Car, molto importante è stato anche il successo di Jeff Zwart con la Porsche 911 bitorbo seguita direttamente dalla filiale Usa della Casa tedesca, sotto la responsabilità di Alwin Springer. Zwart ha battuto Avatar, con la Toyota Supra, con ben 11"1 di vantaggio.



fotografieSOLDANO-DPPI

Quest'anno la neve ha «accorciato» di 5 km la Pikes Peak ma non ha fermato la Suzuki bimotore di Tajima, in alto. Sopra, la Chevrolet «pick up» di Robby Unser e, a destra, la Coyote di Kanawyer. Nell'altra pagina, nella F.3 Biagi, in alto, e Firman al centro; Kane, in basso, in F.Opel



F.3 GARA INTERNAZIONALE A DONINGTON

Firman re di casa Deludono gli ospiti

DONINGTON — Dominio incontrastato dalla pole di Ralph Firman jr. nella gara internazionale di F.3 di due settimane fa, di contorno al serie Itc. Alle spalle del pilota del Paul Stewart Racing, l'unica emozione della corsa

l'hanno data poco dopo il via Wurz e Graf, con un difficile sorpasso in curva ai danni di Biagi. Il tedesco si è comunque girato due curve dopo, costringendo Biagi a un'escursione sull'erba per evitarlo. Complice il ritiro al

5. giro dell'unica Dallara-Tom's Toyota, che lo spagnolo De la Rosa aveva piazzato in prima fila, sul podio sono saliti Salles, e Hughes. Dodicesimo Bettin, in coda alle deludenti Dallara Vauxhall.

Carlo Marzetti

LAT



FORMULA 3

Donington (GB), 9 luglio
gara internazionale

Classifica: 1. Firman (Dallara 395-Mugen) 20 giri in 30'32'48, media 158,08 kmh; 2. Salles (Dallara 395-Mugen) a 3'66; 3. Hughes (Dallara 395-Mitsubishi) a 5'84; 4. Wurz (Dallara 395-Opel) a 13'15; 5. Matthews (Dallara 395-Mugen) a 14'50; 6. Biagi (Dallara 395-Opel) a 17'05; 7. Gene (Dallara 395-Mugen) a 22'80; 8. Garcia jr (Dallara 395-Mugen) a 24'23; 9. Mollekens (Dallara 395-Mugen) a 26'17; 10. Gavin (Dallara 395-Vauxhall) a 26'84.
Gpv: Hughes, 1'30'89, media 159,35 kmh.

F. OPEL SITUAZIONE INCANDESCENTE NELL'EUROSERIES

Fra i leader in lite spuntano Montoya e Kane

DONINGTON — Situazione incandescente nell'euroserie di F. Opel dopo il doppio round di Donington, in cui Jason Watt, precedendo entrambe le volte il rivale Giau, si è portato vicinissimo al portoghese. Se a salire sul

gradino più alto del podio dell'Euroseries sono stati Westbrook e Watt, i piloti della serie nazionale britannica hanno dominato sulla pista di casa. Ospiti fuori classifica, i rappresentanti del Paul Stewart Racing (Montoya e Kane) hanno fatto il vuoto dietro di loro aggiudicandosi nell'ordine le gare. La prima, senza particolari colpi di scena, ha visto prevalere nella classifica continentale Westbrook davanti a Watt e Giau. Nell'altra invece è successo di tutto. Al 1. giro Watt ha toccato Westbrook, poi ritiratosi, piegando un baffo. Il danese subito dopo è entrato in collisione con Giau che, finito in testacoda, ha dovuto rimontare sino al 4. posto. Francioni (Draco) non è andato oltre l'8. posto, mentre il compagno di squadra Uva è risultato due volte quinto. Debutto nella categoria per Cioci (Bicar), che ha conquistato il suo primo punto in classifica. Conferme sono venute dal portoghese Couto (Vergani), ancora una volta sul podio.

Enrico Rossi Cappellani

FORMULA OPEL

Donington (GB), 9 luglio
Euroseries, 8./9. prova

1. gara: 1. Montoya, 18 giri in 28'28'95, media 152,55 kmh; 2. Kane a 0'94; 3. Westbrook a 9'78; 4. Watt a 10'49; 5. Giau a 12'51; 6. Couto a 21'33; 7. Manning a 21'93; 8. Uva a 26'11; 9. Crevels a 26'75; 10. Jacobsen a 39'08.
Gpv: Montoya, 1'34'31, media 153,57 kmh.
2. gara: 1. Kane, 18 giri in 28'23'59, media 153,03 kmh; 2. Montoya a 2'74; 3. Manning a 8'32; 4. Watt a 8'78; 5. Crevels a 15'82; 6. Couto a 16'44; 7. Giau a 17'92; 8. Uva a 24'81; 9. Jacobsen a 32'89; 10. Morth a 37'63.
Gpv: Montoya, 1'33'81, media 154,39 kmh.
Classifica camp.: 1. Giau 144; 2. Watt 110; 3. Crevels 93; 4. Westbrook 62; 5. Uva 55.

Biagi va... a lezione di inglese

DONINGTON — Non è stata una trasferta facile quella britannica per le squadre continentali presenti, la tedesca G&M e le italiane Rc e Prema Power. Nelle prove la squadra tedesca galleggiava a metà classifica, gli italiani invece erano staccati in fondo. Poi almeno Thomas Biagi ha cominciato a farsi largo, dopo che in prova aveva pagato una scarsa conoscenza del tracciato e del comportamento della monogomma Avon (in Italia si usano le Pirelli). «È vero, sono partito con molta cautela in questa trasferta. Valevo capire bene la pista e gli avversari. Poi abbiamo cominciato a migliorare, tanto che sono risalito in quinta fila in griglia e avrei potuto fare di più senza l'interruzione per la bandiera rossa dopo l'incidente a Shaw. Ma gli inglesi, comunque, non mi sono sembrati dei marziani, come diceva qualcuno che sconsigliava la nostra trasferta. Certo sono estremamente professionali. Team come Paul Stewart e Fortec dispongono probabilmente anche di motori da qualifica, quindi si capisce che non gli mancano certo i mezzi. Ma vorrei vederli su una pista diversa dalle loro, dove tra l'altro possono sempre provare come hanno fatto dal mercoledì a Donington, mentre a noi in Italia non è consentito. Con tutti i test che fanno lo credo bene che dicono che una stagione di F.3 inglese vale due delle nostre come chilometri!».

LAT



SALITE

Pikes Peak (USA), 4 luglio
Pikes Peak Hill Climb

Unlimited: 1. Tajima (Suzuki) 7'53'0; 2. Rodney Millen (Toyota) 7'53'7.

Open Wheel: 1. Kanawyer (Coyote) 8'07'5; 2. W. Dallenbach (Pva-01) 8'41'7; 3. Kossen (Wells Coyote) 8'42'0.

Super Stock Truck: 1. R. Unser (Chevrolet) 8'58'2; 2. Vahsholtz (Ford) 9'00'9; 3. Burtling (Chevy) 10'00'8.

Super Stock Car: 1. Regester (Camaro) 8'59'3; 2. Smith (Ford) 9'18'3; 3. Warden (Ford) 9'25'8.

P.P. Open: 1. Kobayashi (Subaru) 9'00'8; 2. Shimada (Subaru) 9'17'8; 3. Beddor (Ruf) 9'18'4.

Ima Gt: 1. Hendricks (Dodge Stealth) 9'34'5; 2. Forbes-Robinson (Nissan 300 Zx-T) 10'11'2; 3. Farrell (Mazda Rx7) 10'15'1.

H.P. Stock Car: 1. Zwart (Porsche) 9'40'3; 2. Avatar (Toyota) 9'51'4; 3. Rhys Millen (Toyota) 10'01'7.

Exhibition: 1. Dog (Extreme Quad) 10'08'2; 2. Painter (Camaro) 10'13'7; 3. Olson (Blazer S-10) 11'01'6.

Per Giau e Watt è incontro-scontro!

DONINGTON — «Watt ha cercato di buttarmi fuori al primo giro. Lo ha fatto intenzionalmente, come era già accaduto al Nürburgring — è esploso Giau dopo la 2. gara di Donington — Quando l'avevo ormai superato, ha frenato bruscamente facendomi volare su due ruote. Se sono queste le regole del gioco, saprò applicarle anch'io sin dalla prossima gara». In linea con il suo pilota, contro Watt il team Van Amersfoort ha sporto reclamo, che è stato però respinto dai commissari. Watt, in realtà a soli 12 punti da Giau grazie ai 2 scarti obbligatori, è stato, però, di tutt'altro avviso: «Manuel ha tentato di superarmi all'esterno sull'erba. Ho mantenuto la mia traiettoria e lui ha avuto la peggio. D'altra parte per il titolo il mio avversario è solo Giau: devo terminare tutte le prossime gare davanti a lui. Ora confido anche nell'accoglimento dell'appello contro il risultato del Nürburgring — ha concluso il danese — Il regolamento è chiaro: Manuel non poteva essere spinto per tornare sul traguardo ed i suoi punti vanno tolti». Se così fosse, Watt sarebbe già in testa all'Euroseries.

DOVESI CORRE

a cura di **MARCO RAGAZONI**

WEEK END

PHOTO 4



Domenica F. 3 al Mugello, sopra, in onda anche su Rai 3. Su Eurosport, invece, il SuperT francese dal Paul Ricard, sotto, appuntamento internazionale



RAVAIOLI

VELOCITA'

23 LUGLIO

PERGUSA (EN)

Internazionale F.3000
Coppa Italia Renault Clio
Trofeo Nissan Micra

MUGELLO (FI)

Italiano F.3
Supercar Gt
F. Europa Boxer
Trofeo Csai F.2000
Mini Cooper Cup

CLEVELAND (USA)

F. IndyCar
F. Indy Light
Trans-Am

MINE (J)

Giapponese Turismo

TALLADEGA (USA)

Winston Cup Stock Car

LE CASTELLET (F)

Francese Superturismo
Francese F.3

DIEPHOLZ (D)

Dtm
Tedesco F.3

RALLY

20-23 LUGLIO

DELLA LANA (VC)

Europeo Rally C.5
Italiano assoluto
21-23 LUGLIO

ROUERGUE

AVEYRON-PYRENEES (F)
Europeo Rally C.2

22-23 LUGLIO

CITTA' DI LUCCA (LU)

Coppa Italia Rally 5. zona

VALLI BRESCIANE (BS)

Coppa Italia Rally 3. zona

ALTRE SPECIALITA'

21-23 LUGLIO

BAJA ESPANA (E)

Mondiale Tout Terrain

22-23 LUGLIO

FIANCHI DI DONNA (FO)

Italiano Velocità su Terra

VII SAN MARINO (RSM)

Italiano Fuoristrada

23 LUGLIO

VERZEGNIS-SELLA

CHIANTUZAN (UD)
Italiano Velocità in Salita

CITTA' DI COSENZA (CS)

Coppa della Sila
Velocità in salita

ROCCAMONFINA (CE)

Slalom

ABRIOLA SELLATA (PZ)

Slalom

CITTA' SORIANO

DEL COMINO (VT)

Slalom

FONTE SCILLATO (PA)

Italiano Slalom

BERGAMINI ARTESIANA

(CN)

Coppa Csai Slalom 1. zona



EUROSPORT

Martedì 18

23.00 MOTORS
MAGAZINE

Mercoledì 19

12.00 MOTORS
MAGAZINE

23.00 GRAND PRIX

Giovedì 20

12.30 GRAND PRIX

Sabato 22

20.00 DTM

prove a Diepholtz

Domenica 23

12.00 DTM

prove a Diepholtz

12.30 SUPERT FRANCESE

gara al Paul Ricard

20.00 DTM

gara a Diepholtz

21.00 F. INDY

gara a Cleveland

Lunedì 24

12.00 E 18.30 F. INDY

replica

14.00 DTM

replica

20.00 SPEEDWORLD

SKY SPORTS

Martedì 18

12.00 E 02.00

DRAG RACING

22.00 POLE POSITION

Mercoledì 19

16.00 POLE POSITION

Giovedì 20

11.00 POLE POSITION

16.00 DRAG RACING

Venerdì 21

13.30 POLE POSITION

17.00 WORLD OF SPEED

23.30 DRAG RACING

Domenica 23

15.00 OPPOSITE LOCK

Lunedì 24

17.00 DRAG RACING

22.00 STOCK CAR

DSF

Martedì 18

09.00 E 16.00

ADAC CUP E GT

Mercoledì 19

06.30 E 09.00

ADAC CUP E GT

Giovedì 20

06.30 ADAC CUP

02.05 ALPEN RALLY

Venerdì 21

09.00, 16.00, 23.00
E 00.55 ADAC CUP E GT

Sabato 22

13.00 ADAC CUP E GT

13.45 E 00.15

MOTORSPORT MAGAZINE

Domenica 23

11.30, 18.30 E 21.55

ADAC CUP

SKY SPORTS 2

Sabato 22

12.00 SPECIAL

18.00 OPPOSITE LOCK

Domenica 23

00.30 WORLD OF SPEED

Lunedì 24

07.30 MOTORSPORT
MAGAZINE

15.00 ADAC CUP E GT

RTL

Sabato 22

13.00 FORMULA 1

Domenica 23

13.15 FORMULA 1

15.55 MOTORSPORT

EXTRA

00.35 FORMULA 1

SETTE GIORNI IN TV

RAI 3

Sabato 22

17.05 SABATO SPORT

Rally della Lana
campionato italiano

15.30 SABATO SPORT

Gara F.3 al Mugello

TMC

Mercoledì 19

23.05 CRONO

Tempo di Motori

Sabato 22

13.00 TMC SPEED

(replica)

13.30 CRONO

Tempo di Motori

(replica)

Domenica 23

19.30 TMC SPEED

ITALIA 1

Martedì 18

00.15 ITALIA 1 SPORT

Speciale Rally

Domenica 23

13.00 GRAND PRIX

TELE + 2

Martedì 18

10.00 COAST TO COAST

Gara Stock Car
a Daytona (replica)

15.45 MOTORI

Gara F. Atlantic
a Montreal

Mercoledì 19

10.45 MOTORI

Gara F. Atlantic
a Montreal (replica)

Domenica 23

12.00 MOTORI

Gara Porsche Supercup
a Silverstone

Lunedì 24

23.45 MOTORI

Gara Porsche Supercup
a Silverstone (replica)

24.00 MOTORI

Gara Dtm a Diepholtz

VIDEOMUSIC

Giovedì 20

22.00 EASY DRIVER

Domenica 23

13.00 EASY DRIVER

replica